

«Machen Sie diesen Blödsinn nicht»

Hans Marti 1961

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

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und eigenhändig sowie ohne unerlaubte fremde Hilfe und ausschliesslich unter Verwendung der aufgeführten Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Zürich, den 9. November 2018

.....



Was hat die Autobahn in der Innenstadt zu suchen und warum hört sie plötzlich auf? Wir reagieren verärgert, 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.	Einführung	11
1.1	Thema und Fragestellung	11
1.2	Abgrenzung	13
1.3	Quellenlage.....	14
1.4	Zürich und die Orte	14
2.	Vorgeschichte	16
2.1	Der Siegeszug des Automobils – Die verkehrsgerechte Stadt	20
2.2	Verkehringenieur – Verkehrsplaner – Akademisierung.....	23
3.	Generalverkehrspläne für Zürich	28
3.1	Konzept Leibbrand/Kremer.....	29
3.2	Konzept Pirath/Feuchtinger	32
3.3	Reaktion und Kritik	36
4.	Nationalstrassen in der Schweiz	37
5.	Zürcher Expressstrassen-Ypsilon – eine Rekonstruktion	41
5.1	Kommission Arbeitsgruppe Zürich – das Ypsilon wird konkret	42
5.2	Ein Schritt zurück: Grosstadtvisionen und Autobahnkritik	49
5.3	Westtangente.....	55
5.4	Der erste Abschnitt der Sihlhochstrasse entsteht im Schatten des Gefechts	58
6.	Gesellschaftlicher Wandel	61
6.1	Die städtebaulichen Leitbilder der 1970er Jahre.....	62
6.2	Abgesang auf den Cityring	66
6.3	Stimmungswandel in der Verkehrsplanung.....	71
6.4	Abstimmungen zur Expressstrasse.....	74
6.5	Seitenblick öffentlicher Verkehr: Tieftram und U-Bahn	82
7.	Bestandsaufnahme	85
7.1	Stand Verkehr heute	85
7.2	Aktuelle städtebauliche Leitbilder: Renaissance der Innenstadt.....	88
7.3	Zeugen der verkehrsgerechten Planung: Zwei Brücken – zwei Welten	90
7.4	Im Schatten der Brücken.....	97
7.5	Gefährdete Erinnerungsorte	101
7.6	Vom Nicht-Ort zum Ort?.....	102

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	134
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 der 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 annähernd 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.

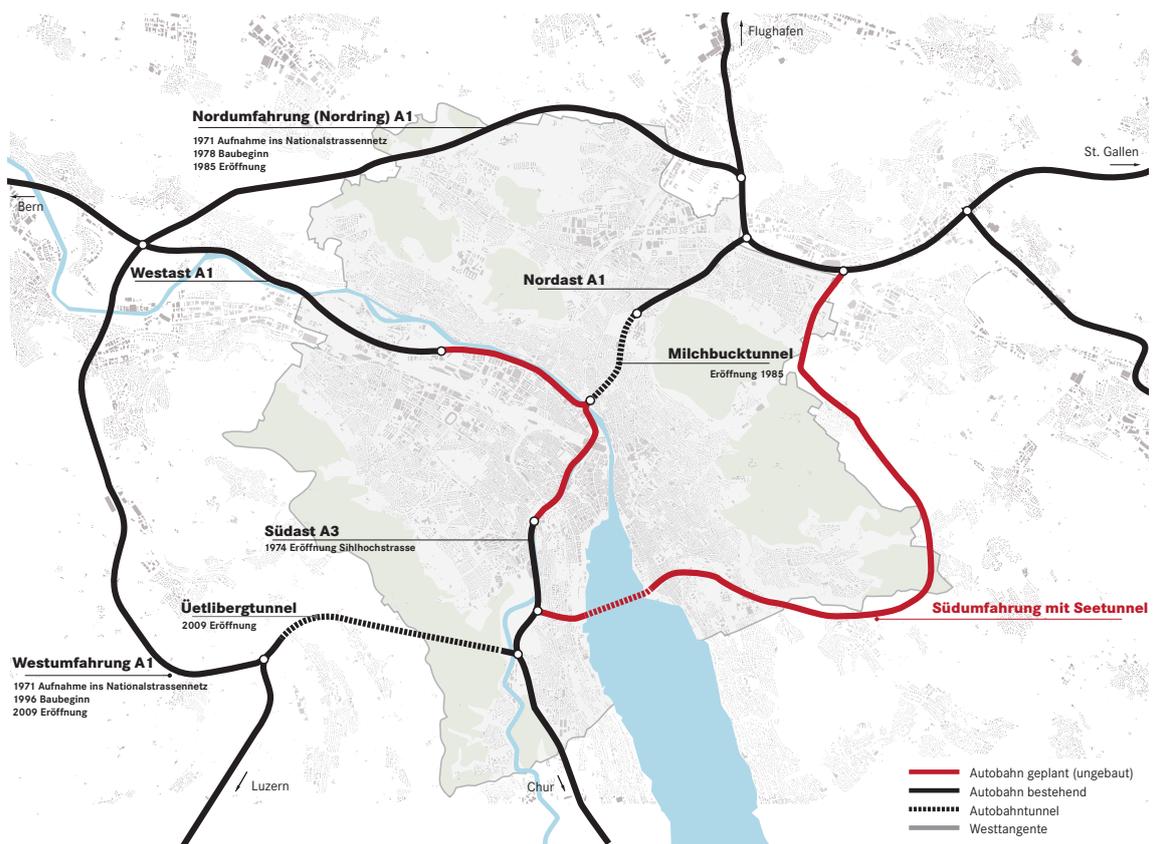


Abb. 1: Autobahnen im Grossraum Zürich. Die Ypsilon-Form der drei Äste der geplanten Stadtautobahn in Zürich ist gut erkennbar. Die geplante Autobahn wurde in der dargestellten Form bis heute nie vollendet. (eigene Darstellung)

1.2 Abgrenzung

Die städtebauliche Auswirkung der Autobahnplanung in Zürich reicht sehr weit und ist mit der Planung der Expressstrasse (siehe Kap. 5) bei weitem nicht abgeschlossen. Zu stark ist die umstrittene Expressstrasse mit Visionen und Projekten unterschiedlicher Massstäbe verknüpft. Ohne den funktionierenden *Cityring* konnte die Expressstrasse nicht an die Stadt angeschlossen werden, ohne eine grossräumige Lösung des öffentlichen Verkehrs, der unterirdisch geführt werden sollte, konnte die erwartete Verkehrsmenge nicht bewältigt werden. Ohne die Bereitstellung genügender Parkplätze konnte der erwartete Mehrverkehr nicht aufgenommen werden. Geplante Parkhausprojekte an städtebaulich empfindlichen Stellen, wie in der Altstadt oder am Flussraum, waren Weckrufe, welche die Bevölkerung in den Zeiten des gesellschaftlichen Umbruchs der frühen 1970er Jahre letzten Endes zu einem Umdenken bewogen. Neben baulichen Erbschaften zeugen viele unvollendete oder unrealisierte Planungen von dieser Vielschichtigkeit der Abhängigkeiten.

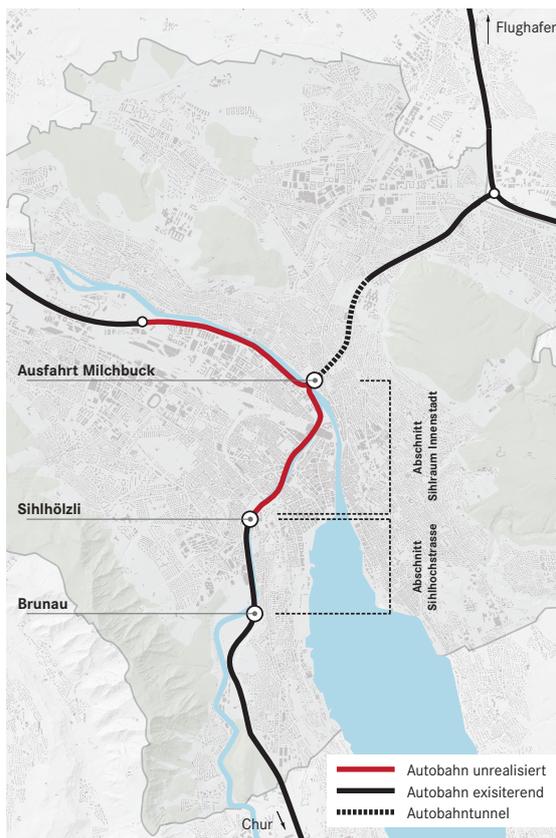


Abb. 2: Das geplante Expressstrassen-Ypsilon in der Innenstadt mit den realisierten und nicht realisierten Abschnitten.

Im Rahmen dieser Masterarbeit ist es unmöglich, die gesamte Thematik in derselben Tiefe zu beleuchten. Deshalb werde ich mich auf die Planung des südlichen Astes der Autobahn von der Brunau bis zur Ausfahrt des Milchbucktunnels konzentrieren (Abb. 2). Dabei ist die nicht realisierte innerstädtische Strecke zwischen Sihlhölzli und Ausfahrt Milchbuck ein entscheidender Abschnitt. Die Zürcher Expressstrassenplanung wurde insbesondere in den 1970er Jahren bei einem breiten Teil der Bevölkerung als *Ypsilon* bekannt. Von Anfang an war sie umstritten und polarisierte die Meinungen fachlich, politisch und gesellschaftlich. Das *Expressstrassen-Ypsilon*, wie das Gesamtbauwerk heisst, wurde nie vollendet. Bis heute fehlen die letzten Teilstücke und so kommt es, dass inmitten der Stadt verkehrlich absurde und städtebaulich überraschende Situationen und Momente entstehen.

1.3 Quellenlage

Es gibt einen umfangreichen Bestand an Unterlagen und Materialien zur Expressstrassenplanung in der Stadt Zürich. Jean-Daniel Blanc, Georg Kammann sowie Ueli Haefeli gaben mir einen übersichtlichen Einblick in die manchmal verwirrende Geschichte der Gesamtplanung. Zudem sind die verschiedenen Ideen, Pläne und Projekte in Zusammenhang mit der Autobahnplanung, wie auch mit der gesamten Planung des Verkehrs in der Stadt Zürich ausführlich dokumentiert. Neben den originalen Dokumentationen und Publikationen aus dem Stadtarchiv sind insbesondere die Schweizer Bauzeitung sowie das Werk eine zuverlässige Quelle für den jeweiligen Diskussionsstand. Die Zeitungsarchive sind wichtige Quellen für den Kontext der Zeitgeschichte und lassen auf die gesellschaftliche Rezeption der Verkehrsthemen in der jeweiligen Zeit schliessen.

1.4 Zürich und die Orte

Zürich ist die grösste Stadt der Schweiz und das Zentrum der grössten Wirtschaftsregion des Landes. Sie hat rund 425'000 Einwohner in der Kernstadt und rund 1,2 Millionen in der angrenzenden Agglomeration. Die Stadt entwickelte sich am nördlichen Abfluss der Limmat aus dem Zürichsee. Der Aufstieg zur Wirtschafts- und Bankenstadt steht stark im Zusammenhang mit der Geschichte der Schweizer Eisenbahn. Dabei war Alfred Escher als Politiker und Unternehmer einer der einflussreichsten Akteure, der sich dafür einsetzte, dass Zürich zu einem Bahnknotenpunkt der Schweiz wurde.

Bis zur ersten Eingemeindung 1893 bestand die Stadt Zürich lediglich aus dem heutigen Kreis 1, der von der Altstadt und vom Quartier um die grossbürgerliche Bahnhofstrasse dominiert wird. Mit der Eingemeindung vereinte sich die Stadt politisch mit den bereits baulich zusammengewachsenen ehemaligen eigenständigen Dörfern. Die Industrie siedelte sich im Westen, insbesondere im heutigen Kreis 5 an. Die Stadtviertel Aussersihl (Kreis 4/5), Wiedikon (Kreis 3) und Wipkingen (Kreis 10), waren die klassischen Arbeiterviertel mit dichter Blockrandbebauung. Die gutbürgerlichen Wohnquartiere, die sich an den Hängen des Zürichbergs und an der privilegierten Lage am See entwickelten, waren Unter- und Oberstrass (Kreis 6), Fluntern, Hottingen, Hirslanzen (Kreis 7), Riesbach (Kreis 8) und Enge (Kreis 2). Mit der zweiten Eingemeindung kamen 1934 die ehemaligen Dörfer Albisrieden, Altstetten (Kreis 9), Seebach, Affoltern und Oerlikon (Kreis 11) und Schwamendingen (Kreis 12) hinzu. Abgesehen von Oerlikon, dem zweiten grossen Industriestandort innerhalb der Stadt, entwickelten sich weite Teile der neu eingemeindeten Stadtkreise zu Wohnvierteln, in denen die Pläne des gemeinschaftlichen und genossenschaftlichen Wohnungsbaus in durchgrünter Umgebung breite Anwendung fanden.

Der baulichen Entwicklung der Stadt Zürich waren rasch topografische Grenzen gesetzt. Die Limmat und die Sihl sind die zwei städtischen Flüsse, die nördlich des Hauptbahnhofs beim Platzspitz zusammenfliessen. Genau an diesem Punkt, beim Zusammenfluss der Limmat und der Sihl, war das *Expressstrassen-Ypsilon* geplant: Das Zusammentreffen der drei Autobahnäste von Süden, Westen und Norden (Abb. 2).

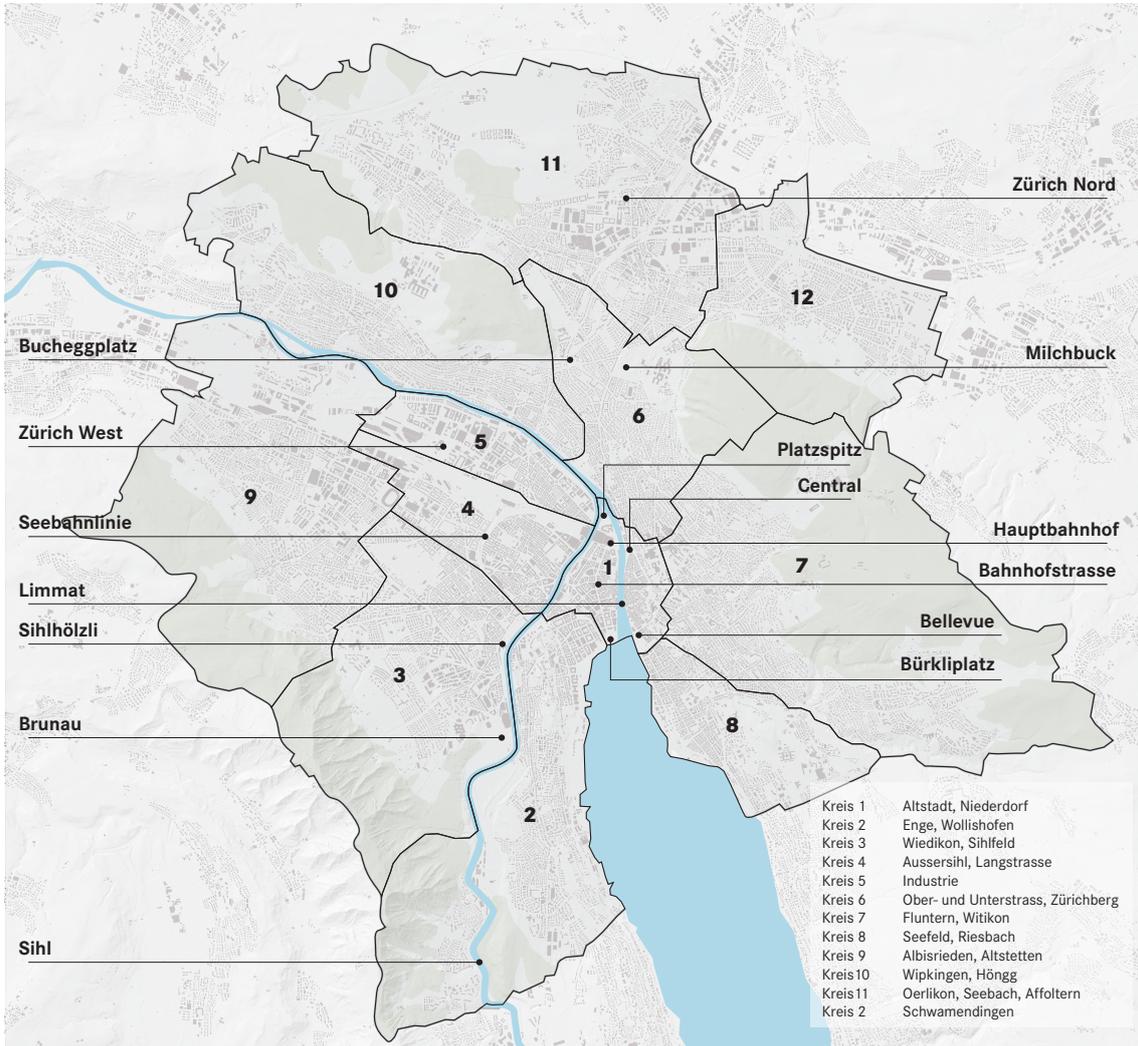


Abb. 3: Die Stadt Zürich, mit der Einteilung der Stadtkreise und geografischen Orten, die eine wichtige Rolle in der Geschichte der Expressstrassenplanung einnehmen und in der vorliegenden Arbeit immer wieder Erwähnung finden.

2. Vorgeschichte

Der kurze Abschnitt der Zürcher Stadtautobahn, die im Flussbett der Sihl zwischen Sihlhölzli und der Ausfahrt Milchbuck hätte geführt werden sollen, ist das wohl umstrittenste Stück Autobahn der Schweiz (Abb. 2). Dabei war die Idee, das Sihlbett für den Verkehr zu nutzen, keineswegs neu. Bereits 1896 gab es Planungen der Stadt Zürich, die linksufrige Seebahnlinie der damaligen Nordostbahn auf einer hochgeständerten Gleisanlage im Sihlbett zu führen. Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverband (SIA) hatte sich damals allerdings erfolgreich gegen die weitere Planung und Realisierung eingesetzt.¹

Die Sihl galt in vielerlei Hinsicht als minderwertiger Fluss. Während sich Zürich beidseitig entlang der Limmat entwickelte und in ihrem Selbstverständnis zur Limmatstadt wurde, lag die Sihl über Jahrhunderte ausserhalb der Stadt. Bis zur Eingemeindung des Arbeiterquartiers Aussersihl im Jahre 1893 verlief die Grenze genau im Flusslauf der Sihl. Mit dem aufkommenden Bewusstsein über die stadträumlichen Qualitäten des Wassers, konzentrierten sich sämtliche städtebaulichen Massnahmen auf das Seebecken und auf den Limmatraum.² Die Sihl war ein Fluss, der von Gewerbe, Industrie und Bangleisen gezeichnet war, so hatte die Sihltalbahn ihren Kopfbahnhof bis ins Jahr 1990 direkt am Fluss, gegenüber des Börsenneubaus aus den 1980er Jahren.

„... während man sich in Zürich um die ungeschmälerte Erhaltung der durch die Kraftnutzung schon längst zu einem trüben, unappetitlichen Rinnsal abgewerteten Sihl bemüht, eines Flusses, der dem Stadtbild neben dem See und der Limmat nie einen bestimmenden Charakter aufzudrücken vermochte.“ (Ruckli 1963: 7)

In Anlehnung an den Ideenwettbewerb zum Bebauungsplan für *Gross-Berlin* 1910 führte die Stadt Zürich in Zusammenarbeit mit 22 Nachbargemeinden den international ausgeschriebenen Wettbewerb *Gross-Zürich* zur Erarbeitung eines gemeinsamen Bebauungsplans durch. Eine der Hauptaufgaben lag darin, die zukünftigen Verkehrswege zu organisieren, wobei die Planung des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund stand. Dem noch relativ neuen Autoverkehr wurde im Vergleich zu den tatsächlich existierenden Autos³ im Alltag Zürichs ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Verschiedene Projektverfasser sahen in ihren Wettbewerbsbeiträgen vor, die Altstadt zur *City*, also zu einem grossstädtischen, zeitgemäss gestalteten Geschäftszentrum umzubauen und nach Westen zu erweitern. Neben der neuen Anlage von Hauptverkehrsachsen, schlugen einige Beiträge vor, den gesamten Verkehr von ausserhalb durch die Stadtmitte zu leiten, was das Preisgericht in seinem Bericht

1 SBZ 1896, Band 27/28, Heft 25, S. 183 / 1968, Band 86, Heft 33, S. 596.

2 Mit dem Neubau des Bürkliplatz und der Quaibrücke 1887 öffnete sich die Stadt zum See hin, die Limmat wurde in den 1940er Jahren ‚freigeräumt‘ von den ehemaligen Gewerbe- und Industriebetrieben, die sich über die Jahrhunderte im Flussraum angesiedelt hatten.

3 Im Kanton Zürich waren 1917 849 Personenwagen registriert (Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bern 1918, S. 167).

kehrsteilnehmer vorweg. Die Herauslösung des Autoverkehrs, die Tieferlegung der Strasse sowie die Nutzung des Flussraums als Verkehrsraum sind entscheidende Merkmale der darauffolgenden weiteren Verkehrsplanung im Bereich der Sihl.

Die Idee, das Flussbett der Sihl als Verkehrsrinne zu benutzen, stiess beim Preisgericht auf hohe Zustimmung und wurde zur dringenden Weiterbearbeitung empfohlen. Der umfassende Schlussbericht des Wettbewerbs wurde in den frühen 1920er Jahren zu einem Standardwerk des Städtebaus in der Schweiz und das Ableiten der Sihl, zusammen mit dem Neubau des Hauptbahnhofs, zum meistdiskutierten Planungsthema der Stadt Zürich (Kurz 2008: 178).

Die Analogie zwischen dem Fluss und der Strasse beeinflusste die Wahrnehmung des Verkehrs als System von fliessenden Strömen bereits Hermann Jansen in seinem Erläuterungsbericht zum Grundplan für *Gross-Berlin* (Jansen 1911: 99). Mit dem ab 1923 einsetzenden Erholen von der Wirtschaftskrise vermehrte sich die Anzahl der Automobile in Deutschland wie auch in der Schweiz für die damalige Zeit sehr schnell. Verglichen mit der heutigen Anzahl Autos waren in den Strassen der 1920er Jahren sehr wenige Autos unterwegs, jedoch war der Sprung und die gefühlte Zunahme des Tempos für die damalige Gesellschaft eine grosse Neuerung. Zu den Anfangszeiten des Autoverkehrs bestanden noch kaum Verkehrsregeln. Diese formierten sich erst allmählich mit der steigenden Anzahl Autos (Kurz 2008: 276). Bis in die 1920er Jahren fehlte eine Gliederung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Die Strasse war ein geteilter öffentlicher Raum, auf dem sich alle Verkehrsteilnehmer selbstverständlich aufhielten und bewegten. Als Aufenthaltsbereich musste der Strassenraum ein breites Spektrum an alltäglichen Nutzungen wie Arbeiten, Spielen, Feiern, Spazieren oder eben Fahren bedienen (Schmucki 1999: 254). Die Autos wie auch die Velos mussten sich durch den Fussgängerverkehr schlängeln.

Die Stadtplaner erkannten die zukünftige Wichtigkeit des Verkehrs und liessen ab 1929 systematische Verkehrszählungen durchführen. Im jährlichen städtischen Geschäftsbericht des Stadtrats von Zürich wurde ab 1930 von einem zukünftigen *Strassen-Ring* gesprochen, der die wichtigsten Verkehrsknoten der Innenstadt miteinander verbinden und an die Ausfallstrassen anknüpfen sollte (Kurz 2008: 277). Die Idee des Strassenrings sollte sich später in der Diskussion und Planung um den *Cityring* weiterentwickeln. Die zukünftigen Entscheidungsträger der Autobahn und Expressstrasse gehörte somit einer Generation an, welche das Aufkommen des Autoverkehrs direkt miterlebten und vom rasanten Tempo der Entwicklungen überrascht, wenn nicht überfordert wurden.

Eine verkehrsgerechte Ästhetik löste allmählich die klassische, gewohnte Axialität und Symmetrie als Leitbegriffe des Neoklassizismus ab. Die Ästhetik der Kurve entwickelte sich unter den Vorzeichen des wachsenden Verkehrs (Kurz 2008: 284). Die Idee des Verkehrsflusses beeinflusste die Gestaltung der Zürcher Plätze, was zur stromlinienförmige Platzgestaltung des Paradeplatzes, Bellevues oder des Centrals führte. Die Umgestaltung der Sihlporte 1928 als Erweiterung der *City* und zur Verbindung der Innenstadt mit Aussersihl (Abb. 6), erinnert in ihrer Ausgestaltung stark an die Entwürfe der Umge-

staltung des Alexanderplatzes in Berlin (Abb. 7). Neben der Verbildlichung der Dynamik des Verkehrs ,leiteten sich die abgerundeten Formen aus der vermeintlichen Notwendigkeit ab, die Sichtachsen für den Autofahrer zu verbessern.

Schrittweise wurden die alten Landstrassen zu Ausfallstrassen von beträchtlicher Breite ausgebaut und die Planer wurden sich der zukünftigen Bedeutung von Tangentialverbindungen sowie des wachsenden Transitverkehrs bewusst. Hermann Herter⁵ setzte sich bereits 1922 für den Ausbau des Ulmberg-Bahntunnels zum Strassentunnel ein. Der Ausbau der Rosengartenstrasse von 1932 – 34 als nördlicher Strassenring tangential zum Stadtzentrum zeigt, dass sich die Verkehrsdiskussion auf die gesamte Stadt auszuweiten begann (Abb. 8). Damit wurde der Grundstein für die spätere Westtangente gelegt, welche das Stadtbild bis heute prägt.

5 Hermann Herter (1877 – 1945) war Stadtbaumeister von 1919 bis 1942 und prägte die Stadt Zürich durch zahlreiche Planungen und Bauten, wie z. B. die Umlegung der linksufrigen Zürichseelinie (Seebahn), wodurch der Ulmbergtunnel für den Autoverkehr umgenutzt wurde.



Abb. 6: Sihlporte, Postkarte ca. 1930.

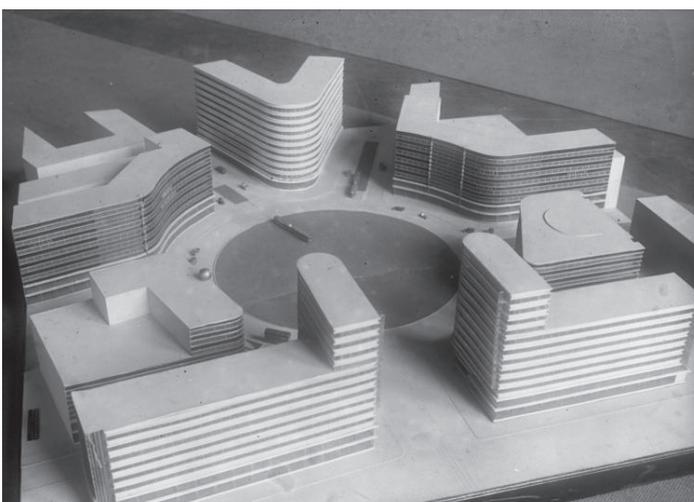


Abb. 7: Modellfoto Berlin Alexanderplatz, Entwurf von den Brüdern Luckhardt und Alfons Anker, 1930.

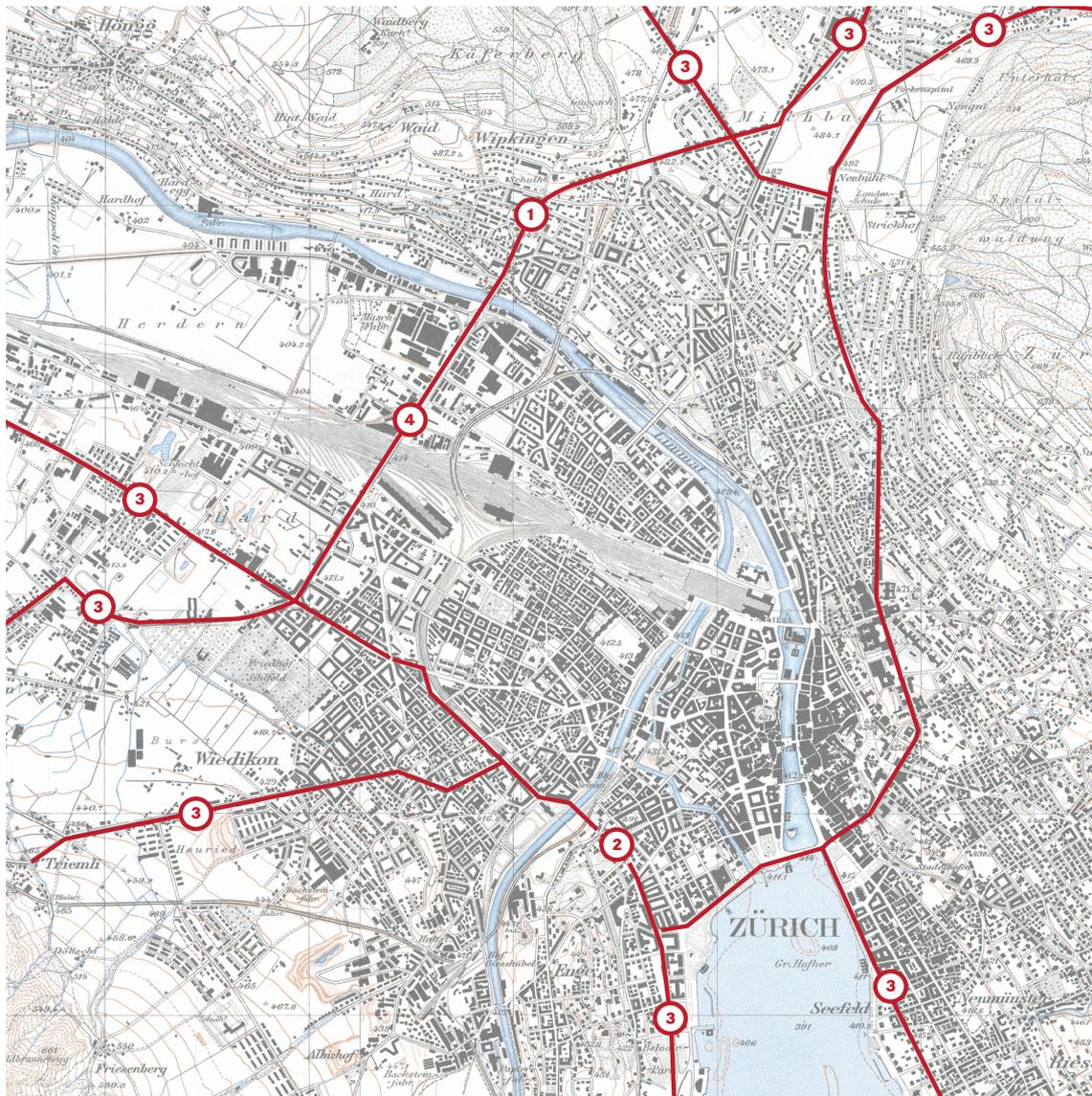


Abb. 8: Im Stadtplan von 1940 sind die bereits verbreiterten Strassen gut erkennbar. Die Rosengartenstrasse (1), der Ulmbergtunnel (2), die ausgebaut Hardstrasse (4) und die verschiedenen Ausfallachsen (3).

2.1 Der Siegeszug des Automobils – Die verkehrsgerechte Stadt

Es zeigt sich, dass verschiedene späteren Themen des städtischen Verkehrs bereits vor dem zweiten Weltkrieg Einzug in die städtische Planung hielten, doch erlebte das Auto erst in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg einen Boom. In der Stadt Zürich hatte sich der Fahrzeugbestand allein zwischen 1946 – 1950 mehr als verdoppelt.⁶ Der unaufhaltsame Aufstieg des Autos als Verkehrsmittel für alle veränderte die Gesellschaft grundlegend. Das Auto wurde zum Symbol für eine vielversprechende Zukunft

⁶ Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich.

und beeinflusste das Paradigma für den städtebaulichen Diskurs, in dem es darum ging die Stadt für die Zukunft (um-)zu bauen, also dem Auto seinen nötigen Platz zu verschaffen. Dabei lieferte die USA die entsprechenden Bilder und galt in vielerlei Hinsicht als Synonym für Modernität und wirtschaftliche Prosperität. Ihre Städte waren der Inbegriff der Zukunft und beflügelten die Ideen von Schweizer Architekten und Planern. Zukunftsgläubigen Ideen boten sie somit in vielerlei Hinsicht die nötigen Rollenbilder, die zu erreichen es galt.

In Deutschland wurde der Diskurs um den Wiederaufbau der Städte zwischen Modernisten und Traditionalisten vor allem über die Verkehrsplanung geführt. Die Verkehrsexperten sahen in der schrecklichen Zerstörung der deutschen Innenstädte die Chance, die Städte nach verkehrsgerechten Richtlinien wieder aufzubauen und plädierten dafür, „dass sich Strassenpläne künftig nicht mehr nach der Bebauung, sondern vielmehr nach den Bedürfnissen des Verkehrs ausrichten sollten“ (Schmucki 2001: 93). Die Neuorganisation der Städte sollte den Verkehrsfluss garantieren. Die gesamte Idee der aufgelockerten Stadt der Moderne basiert auf einem hohen Mobilitätsgrad der Bevölkerung und rückt mit dem Aufsteigen des Autos ins Zentrum der Planer.

Die von den USA beeinflussten Rollenbilder in Deutschland hatten grossen Einfluss auf die Schweizer Debatte. Der Technik- und Fortschrittsglaube der frühen 1950er Jahre wurde somit auch Teil des Schweizer Diskurses um die Entwicklung der Städte. Auch wenn ein nationales Autobahnnetz noch in der Ferne lag, beschäftigten sich die Städte mit der Frage, wie die zu erwartende Verkehrsflut aufgenommen werden konnte. Die Schweizer Städte hatten das Glück von den Kriegszerstörungen des 2. Weltkriegs verschont geblieben zu sein, dafür stellte die kleinräumige und dichte Bebauung Zürichs für den rasant zunehmenden Autoverkehr eine umso grössere Herausforderung dar. Die Autostrasse wurde zur prägenden Dominante im neuen, *modernen* Städtebau. Man erhoffte sich, dadurch die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern. Ein Wohnen in wenig dichten, grünen Siedlungen, fernab der hektischen, überfüllten Innenstadt und trotzdem gut an das Stadtzentrum und somit an die Arbeitsplätze angebunden zu sein, sollte das Leben massgeblich verbessern. Carl Pirath publizierte 1947 sein *Raumzeitsystem der Siedlungen* zur optimalen Erschliessung der Städte. Eines der wichtigsten Leitbilder der darin festgehaltenen verkehrsgerechten Stadt war die Trennung der Verkehrsarten. Jedes Verkehrssystem sollte dort eingesetzt werden können, wo es am ökonomischsten und effizientesten ist. Der Hauptgrund für die Trennung der Verkehrsarten lag in der Hierarchisierung der Verkehrsteilnehmenden, in der das Auto an oberster Stelle stand.

Stark zunehmende Motorisierung

Das Auto fing an sämtliche Lebensbereiche zu erfassen (Abb. 9). Der wirtschaftliche Aufschwung und die wieder zunehmende Massenproduktion machten den Traum vom eigenen Auto für eine wachsende Mehrheit der Bevölkerung realisierbar. Plötzlich war das Auto überall: In den engen Strassen der dicht bebauten Innenstadt fingen die Autos an, sich zu stauen, was die Wahrnehmung stark beeinflusste.

Ziemlich schnell bestand ein Konsens über die Existenz eines massiven Verkehrsproblems. *Verkehrsnot* entwickelte sich zu einem Schlagwort der 1950er Jahre (Schmucki 1999: 157). Das Nächstliegende war, dem Verkehrsmittel der Zukunft massiv mehr Platz zu gewähren. Das verkehrplanerische Leitbild bediente das Ideal der nachfrageorientierten Planung, die davon ausgeht, dass je mehr Verkehr es gibt, desto mehr Strassen gebaut werden müssten. Die Verkehrsingenieure sahen in der Stadtautobahn die Lösung gegen überfüllte Strassen. Die frühe Phase des Autobahnbaus genoss nicht nur seitens der Fachleute einen einmalig guten Ruf. Die Eröffnung von neuen Autobahnabschnitten löste in breiten Teilen der Bevölkerung eine regelrechte Euphorie aus und wurde mit aufwändig organisierten Volksfesten gefeiert (Schmucki 1999: 158).

Somit bestand über den Bau eines gesamtschweizerischen Netzes von Hochleistungsstrassen weitgehend Konsens. Es war auch klar, dass diese Aufgabe weder die Kantone, Städte noch Private stemmen konnten und dass der Bund sich der Aufgabe annehmen musste. Der Druck der steigenden Motorisierung wurde durch den Druck der Automobilverbände auf die Politik verschärft, so dass die sonst sehr stark wirkenden föderalistischen Bedenken der Kantone rasch aufgegeben wurden (Haefeli 2008: 47).

Der Einfluss des sogenannten *American Way of Life* ist bei der schweizerischen Mobilisierung nicht zu unterschätzen. Mit einprägsamen Bildern wurde die Amerikawahrnehmung der Autolobby gestärkt. Studienreisen ins „Mutterland des Automobilismus“ (Haefeli 2008: 83) waren üblich und prägten insbesondere die spätere Zürcher Expressstrassenplanung. Doch waren die europäischen Verhältnisse nicht mit den amerikanischen direkt zu vergleichen und selbst in der grössten Euphorie für das Auto waren sich die Experten der Rolle des öffentlichen Verkehrs für einen funktionierenden Stadtverkehr bewusst. Leibbrand gehörte zu einem der grössten Verfechter der Idee, dass der Stadtverkehr vom öffentlichen Verkehr abhängt. Er wies bereits 1951 darauf hin, dass für einen vollständig freien Verkehrsfluss der Platz in den europäischen Städten schlichtweg fehlte (Leibbrand 1964).

Architekturdiskurs zwischen Moderne und Tradition

Während die Verkehrsplaner und -ingenieure (Frauen gab es in diesen Berufen in der Zeit kaum) in den USA durch den enormen Vorsprung der Motorisierung in vielerlei Hinsicht ein Vorbild sahen, war der Architekturdiskurs zwischen traditionellen städtebaulichen Leitbildern und der aufgelockerten modernen Stadt zwiesgespalten. Die grossflächige Zerstörung sämtlicher Innenstädte und der Verlust zahlreicher Altstädte in Deutschland beeinflusste die Wahrnehmung und Wertschätzung des historischen Erbes in der Schweiz.⁷ Die für das politische System der Schweiz unübliche Übertragung von Kompetenzen an den Bund im Bereich des Strassenbaus (1958 Annahme des Nationalstrassenartikels in der Bundesverfassung durch das Schweizer Stimmvolk) und des Heimatschutzes (1962 Annahme des Heimatschutzartikels), zeigt das gesellschaftliche Ringen zwischen Aufbruch und Tradition. Beide Artikel waren mit

⁷ „Die Bevölkerung duldet es nicht, dass alte Kirchen, Rathäuser, Gebäude, Befestigungen und andere Wahrzeichen dem Verkehr geopfert werden. Das gilt besonders für die unzerstörten Schweizer Städte.“ Kurt Leibbrand, zitiert in (Haefeli 2008: 84).



Abb. 9: Das Auto erfasst sämtliche Lebensbereiche. Die Schweizerische Kreditanstalt eröffnete 1962 die erste Autobank der Schweiz als Drive-In Finanzinstitut an der St. Peterstrasse in der Innenstadt von Zürich.

einer grossen Mehrheit angenommen worden und die Gesetze traten in für die Schweiz ungewöhnlich schnellem Tempo in Kraft (Nationalstrassengesetz 1960, Heimatschutzgesetz 1966). Für die hohe Akzeptanz des Strassenbaus spricht auch, dass sich für keine der Vorlagen eine wirkliche Opposition mobilisierte, die ein Referendum ergreifen hätte können (Haefeli 2008: 82).

2.2 Verkehrsingenieur – Verkehrsplaner – Akademisierung

Der Strassenbau und insbesondere die Strassenplanung in der Stadt sind verhältnismässig junge akademische Disziplinen. Zwar profilierten sich Ingenieure bereits im 18. Jahrhundert im Bereich des Strassenbaus, jedoch kümmerten sie sich mehr um technisch konstruktive Komponenten, wie die des befestigten Untergrunds und nicht um die Menschen und Fahrzeuge, die sich auf ihnen bewegten. Waren die breiten Boulevards der gründerzeitlichen Stadterweiterungen in erster Linie noch Repräsentationsraum für das Bürgertum, veränderte sich mit der Spezialisierung der Strassenbauer in Richtung Verkehrsingenieur die Funktion der städtischen Strasse (Schmucki 1999: 154).

Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts lag die Planung der Strassen in der Verantwortung von Architekten und Städtebauer. Sie verstanden die Strassen stets als einen ergänzenden Raum zum Haus, der verschiedenen Funktionen diene wie der Arbeit, dem Spielen, Flanieren und dem Transport. Mit der zunehmenden Motorisierung und der sich abzeichnenden Dominanz des Autos stiegen die Verkehrsunfälle rapide an. Nur allmählich setzten sich Verkehrsregeln durch, die dem Auto den alleinigen Platz auf der Strasse zusprachen und die Fussgänger auf die Trottoirs verwies. Der Strassenraum begann sich vom Stadtraum zu lösen und entwickelte sich zu einem lebensbedrohenden Gefahrenraum. Im Jahr 1940 starben in der Schweiz 459 Personen im Strassenverkehr, 1955 waren es bereits über tausend Verkehrstote auf Schweizer Strassen. Der Höhepunkt der Anzahl Todesfälle stellt das Jahr 1971 mit

1'773 Toten dar.⁸ Seither ist die Sterberate bei Unfällen kontinuierlich gesunken. 2015 verzeichnete die Statistik 216 Verkehrstote im Schweizer Strassenverkehr⁹ und somit gerade mal die Hälfte im Vergleich zu den 40er Jahren, als die Motorisierung rund 47 Mal tiefer war.

Mit der Zunahme der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum wuchs der Stadtstrassenbau als eigener Zweig des Städtebaus heraus. In der Schweiz bildete sich 1913 die Vereinigung Schweizer Strassenfachmänner (Heutiger VSS), in dem sich Vertreter aus Politik, Behörden und Wissenschaft ausschliesslich dem Strassenbau widmeten. Mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen spaltete sich die Städteplanung nach dem zweiten Weltkrieg in unterschiedliche Fachplanungen auf und die Planung des städtischen Strassenverkehrs gewann entscheidend an Bedeutung (Schmucki 1999: 153). Die Strasse wurde allmählich zum reinen Auto-Verkehrsraum und seine Gestaltung lag immer mehr in der Verantwortung der Strassen- und Verkehringenieure. Ein wissenschaftlich eigener Studiengang für Verkehrsplanung etablierte sich in Europa jedoch erst nach dem zweiten Weltkrieg.

In Deutschland waren die ersten verkehrswissenschaftlichen Institute noch als Abspaltung der Wirtschaftswissenschaften, wie das verkehrswissenschaftliche Institut an der Universität Stuttgart unter der Leitung von Carl Pirath. Ab den 1950er Jahren entstanden an der ETH Zürich Lehrstühle für das Verkehrsingenieurwesen und die Verkehrsplanung in Anlehnung an ähnliche Studiengänge des aus dem angelsächsischen Raum bekannten *traffic engineers*, blieben jedoch Teil des herkömmlichen Bauingenieursstudiums. Bis zur Gründung des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) an der ETH in Zürich 1975 blieb die Disziplin ein Teil des Tiefbaus (Haefeli 2008: 75). In der Schweiz war die Disziplin der strategischen Verkehrsplanung weitgehend unbekannt und kompetente Fachexperten fehlten. So konnte die ETH den damals europaweit bekannten Fachexperten aus Deutschland, Kurt Leibbrand als Professor für das Verkehrsingenieurwesen an der ETH gewinnen. Bis in die 1950er Jahr lag also die städtische Verkehrsplanung in den Händen der Architekten und Städtebauer, womit die neue wissenschaftliche Disziplin der Verkehrsplanung unter einem hohen Legitimationsdruck lag und sich ihre Position erst erarbeiten musste (Schmucki 2001: 86).

„Der Verkehrsingenieur muss entwerfen und gestalten. Er brauch Einfühlungsvermögen und Vorstellungskraft. Die städtebauliche und landesplanerische Verantwortung des Verkehrsingenieurs nimmt immer mehr zu. Die Gestaltung der Verkehrsanlagen ist für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Landes und für das Aussehen der Städte von grosser Tragweite. Enge Zusammenarbeit von Landes- und Stadtplaner und Verkehrsingenieur ist dringend geboten. Manchmal werden die zwingenden Notwendigkeiten des Verkehrs nicht genügend beachtet.“ (Leibbrand 1957: 5)

⁸ Historische Statistik der Schweiz.

⁹ BFS (2017): Verkehrsunfallstatistik 2016.

Spätestens mit dem Siegeszug des Autos vollzog sich die Trennung zwischen Städtebau, Architektur und Verkehrsplanung. Architekten und Städtebauer wurden dann auch in der anfänglichen Planung der grossen Infrastrukturprojekte für das Auto kaum miteinbezogen, was im Anschluss zu einem Verhärten der Fronten führte. Daher ist es wenig verwunderlich, dass die spätere Kritik an der innerstädtischen Expresstrasse in erster Linie von Seiten der Architektur und des Städtebaus kam.

Hauptakteure

Wie sich zeigt, brachte das Entstehen einer neuen Disziplin auf dem Parkett der Verkehrsplanung ganz neue Arbeitsfelder mit sich, die sich nun behaupten mussten. Bei der Planungsgeschichte der Zürcher Expresstrasse begegnet man immer wieder einigen Herren, die eine entscheidende Rolle spielten. Einerseits waren da Kurt Leibbrand, Hans Kramer, Carl Pirath und Max-Erich Feuchtinger, die sich als Deutsche eine Vorreiterrolle in der Disziplin der Verkehrsplanung, losgelöst von der technischen Realisierung des Strassenbaus, erarbeitet hatten. Sie zeichneten sich für die Erarbeitung des Generalverkehrsplans verantwortlich, der im Kapitel 3 erläutert wird. Andererseits waren es in der späteren Planung der Expresstrasse vor allem Robert Ruckli als Leiter des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau in Bern, zuständig und verantwortlich für die Planung des Expresstrassenabschnitts in Zürich und Hans Marti, dem wichtigsten Vertreter der Architekten und Städtebauer, der den Diskurs um die Realisierung der Expresstrasse heftig ankurbelte und beeinflusste.

In der Schweiz fehlten die Fachleute aus dem Bereich der Verkehrsplanung, weshalb man sich vor allem in der Deutschschweiz auf die Erfahrungen aus Deutschland abstützte. So überrascht es auch nicht, dass die Verfasser der ersten Generalverkehrspläne für Zürich und weitere Schweizer Städte durchwegs Deutsche waren. Zwar wurde in Europa die erste Autobahn (*Nur-Autostrasse*) in Norditalien eröffnet (Vahrenkamp 2010: 16) doch wurden auch im Deutschland der Zwischenkriegszeit bereits erste Autobahnen geplant.¹⁰ Später wurde insbesondere im Dritten Reich der Autobahnbau unter der direkten Leitung von Adolf Hitler und Fritz Todt, als Generalinspektor für das Deutsche Strassenwesen eine hohe wirtschaftliche, politische und militärische Bedeutung beigemessen (Vahrenkamp 2010: 79). Somit ist auch die teilweise enge Verknüpfung einiger Hauptakteure mit dem Dritten Reich und der daraus erfolgten Brüche in ihren Biographien erkennbar.

¹⁰ Die erste Autobahn Deutschlands wurde zwischen Köln und Bonn gebaut und 1932 durch Konrad Adenauer eröffnet (Vahrenkamp 2010: 24).



Abb.10: Kurt Leibbrand

Kurt Leibbrand (1914–1985) studierte Bauingenieurswesen an den Technischen Hochschulen von Stuttgart und Berlin. 1943 habilitierte er über das Thema Verkehrsfragen in Berlin. In den 1950er und 60er Jahren war Leibbrand einer der führenden Verkehrsplaner im deutschsprachigen Raum und erarbeitete städtische Verkehrskonzepte u. a. für München, Frankfurt am Main, Münster, Basel, Bern oder Zürich. Von 1950–1963 war er Professor für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der ETH Zürich und ab 1961 Direktor des Instituts Orts-Regional- und Landesplanung. Leibbrand trug wesentlich dazu bei, dass sich die Verkehrsplanung als eigene Disziplin im akademischen Kontext durchsetzen konnte. 1961 wurde Leibbrand am Frankfurter Flughafen verhaftet. Schwere Vorwürfe aus der Zeit des 2. Weltkriegs belasteten den „Kajarian der Verkehrsplanung“ (NZZ vom 18.07.2016). Auf Druck von Politik und Medien wurde Leibbrand unentgeltlich beurlaubt und verzichtete in Anbetracht der Umstände auf seinen Lehrstuhl. Es folgte weder ein Freispruch noch eine rechtskräftige Verurteilung – wohl aber eine moralische. In der Schweiz wuchs die Entrüstung über die langjährige Anstellung eines vermeintlichen Verbrechers, der nach wie vor die Niederlassungsbewilligung besass. Während Bern ihn des Landes verweisen wollte, stellte sich Zürich und insbesondere die ETH hinter den renommierten Fachmann. Im aufgeladenen politischen Klima meldete sich Leibbrand von selber ab und wandert 1966 nach Brasilien aus, wo er bis zu seinem Tod 1985 lebte.



Abb. 11: Carl Pirath

Carl Pirath (1884–1955) studierte Bauingenieurwissenschaften an der Technischen Hochschule Hannover, wo er 1926 als Professor Eisenbahn- und Verkehrswesen wurde. Sein 1934 publiziertes Buch *Grundlagen der Verkehrswirtschaft* wurde ein Klassiker in der Verkehrswissenschaft. Er gründete bereits 1929 das Verkehrswissenschaftliche Institut für Luftfahrt an der Technischen Hochschule in Stuttgart, dessen Direktor er bis 1945 und von 1950–1955 war. Er erkannte früh die Dynamik im Verkehrswesen, die sich durch die Motorisierung im Strassenverkehr ergab. Zusammen mit Max-Erich Feuchtinger erarbeitete er einen der beiden Generalverkehrspläne für Zürich. Pirath starb 1955 an den Folgen eines Verkehrsunfalls.



Abb. 12: Max-Erich Feuchtinger

Max-Erich Feuchtinger (1909–1960) studierte Bauingenieurwissenschaften in München und Berlin. Nach praktischer Tätigkeit als Regierungsbauführer des Wasser- und Strassenbau-fachs in Berlin und Hannover, erhielt er die obere Bauleitung der Reichsautobahn ab 1939. Feuchtinger wurde ordentlicher Professor für Strassenbau und Strassenverkehr 1957 an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Während seiner beruflichen Karriere verfasste er hunderte Verkehrsuntersuchungen, Gutachten und Generalverkehrspläne vor allem für deutsche Städte, jedoch auch in verschiedenen anderen Ländern. U.a. war er für die Erarbeitung des Ludwigsburger Hochstrassensystems verantwortlich. Er erarbeitete einen der beiden Generalverkehrspläne für Zürich in enger Zusammenarbeit mit Carl Pirath, den er 1955 in der Schweizer Bauzeitung in einer Kurzfassung vorstellte und sich so dem Schweizer Fachpublikum bekannt machte.

Philipp Josef Kremer (1886–1965) studierte Ingenieurwissenschaften an der Technischen Hochschule in München. In den 1920er Jahren arbeitete Kremer als Direktionsassistent bei den Berliner Strassenbahnen. Seine Dissertation schrieb er über die Strassenbahn und wurde Leiter der Berliner Verkehrs AG. Er wurde später Dozent an der Technischen Hochschule Hannover bis zu seiner Entlassung 1945. Nach dem Krieg wurde er Direktor der Überlandwerke und Strassenbahnen in Hannover. Als ausgewiesener Fachmann bearbeitete er den Bereich des öffentlichen Verkehrs des Generealverkehrsplans für Zürich in enger Zusammenarbeit mit Kurt Leibbrand.



Abb. 13: Robert Ruckli

Robert Ruckli (1906–2001) studierte Bauingenieurwissenschaften an der ETH Zürich von 1925–1929. 1942 promovierte er an der ETH Lausanne. Von 1941–1956 war er als Inspektor beim Eidgenössischen Oberbauinspektorat (Obi) tätig. Für die neu geschaffene Kommission zur Planung des Hauptstrassennetzes wurde Ruckli der technische Sekretär und ab 1957–1972 der Direktor des Obi bzw. des 1960 aus diesem hervorgegangenen Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau. Er war die prägende Figur der Schweizer Autobahnplanung und gilt bis heute als *Vater des Schweizer Autobahnbaus (NZZ)*. Ruckli machte es sich zur Aufgabe den Volksauftrag von 1958 zur Erstellung eines nationalen Autobahnnetzes schnell und effizient umzusetzen, wenn nötig auch gegen lokale oder föderalistische Widerstände. In einer frühen Phase der Expressstrassenplanung schaltete sich Ruckli wirkungsvoll in die Zürcher Debatte ein und fand insbesondere in Hans Marti seinen lautesten Kritiker, mit dem ihn ein jahrelanger fachlicher Streit um die Expressstrassenplanung in Zürich verband.

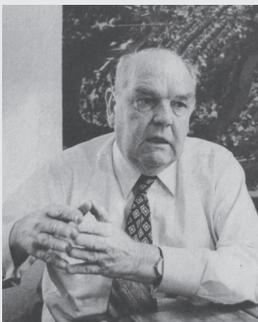


Abb. 14: Hans Marti

Hans Marti (1913–1994) wurde in Berlin geboren, wuchs in Rio de Janeiro auf und studierte 1931 – 1936 Architektur an der ETH Zürich. Nachdem er während drei Jahren bei der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung tätig war, gründete er sein eigenes Planungs- und Architekturbüro, mit dem er diverse Quartier-, Orts- und Regionalplanungen betreute. 1949 – 1962 war er Redaktor der Schweizerischen Bauzeitung und von 1962 – 1967 Delegierter des Zürcher Stadtrats für die Stadtplanung. Er war einer der bedeutendsten Pioniere der Schweizer Orts- Regional und Landesplanung und einer der Väter der Schweizer Raumplanung. Martis Überschrift „Machen Sie diesen Blödsinn nicht“ im Hinblick auf die Planung der Expressstrasse war der Auftakt für einen in der Schweizerischen Bauzeitung ausgetragenen Streit zwischen Robert Ruckli und Hans Marti. Er setzte sich bereits in einer sehr frühen Planungsphase vehement gegen den Bau der Expressstrasse im Sihlraum ein und machte sich stark dafür, dass sich die Architekten und Städtebauer in die Verkehrsplanung der Stadt Zürich einbrachten. Er war einer der Hauptverantwortlichen für die provisorische Lösung der Westtangente in Zürich.

3. Generalverkehrspläne für Zürich

Die Grundlage für die spätere Verkehrsplanung Zürichs wurde mit den Generalverkehrsplänen gelegt. Generalverkehrspläne waren kein Schweizer Sonderfall, sondern wurden für viele Städte in ganz Europa erstellt. Insbesondere in Deutschland fanden Generalverkehrspläne im Rahmen der verkehrlichen Neuorganisation beim Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte häufige Anwendung. Ein Generalverkehrsplan ist ein umfangreiches Gesamtkonzept, das in hoher Abhängigkeit zu den einzelnen Teilprojekten steht. Die Verwirklichung eines derartig komplexen Planungswerks in einer dichten, gewachsenen Stadt stellt eine grosse wirtschaftliche, planerische und vor allem politische Herausforderung dar. Im politischen System der Schweiz kann im Rahmen von Volksabstimmungen über Sachfragen entschieden und zu politischen Zwecken umgeformt werden, was die Verwirklichung eines derartigen Gesamtprojektes praktisch verunmöglicht (Marti 1955: 587).

Da Zürich von den Zerstörungen des zweiten Weltkriegs verschont blieb, mussten sich die Verkehrsplaner mit der dicht bebauten Stadt auseinandersetzen, was darauf hinauslief, dass die angestrebte Trennung der Verkehrsarten mehrheitlich auf den zur Verfügung stehenden Strassen und Plätzen verwirklicht werden musste. Dies führte unabdingbar zur Vergrösserung des bestehenden Strassenraums und teilweise zur völligen Umgestaltung ganzer Strassenzüge. Am meisten Platz fand der Verkehr an den wenigen unbebauten Flächen; den zentralen, innerstädtischen Plätzen, die zu sogenannten *Knoten* ausgebaut wurden. Dabei wurde ein Grossteil der bestehenden Platzgestaltungen und Bepflanzungen entlang von Strassen zu Gunsten des Verkehrs beseitigt.

Die Forderung nach immer breiteren Strassen, erste unkoordinierte Projekte zum Umbau von Strassenräumen und der schnell wachsende Autoverkehr in den ersten Nachkriegsjahren veranlasste die Politik zum Handeln (Blanc 1993: 51). Der Stadtrat von Zürich beschloss am 15. Februar 1952 zwei Gutachtergruppen mit der Ausarbeitung eines Generalverkehrsplans für die Stadt Zürich mit einem Planungshorizont bis 1980 zu beauftragen. Dabei sollten sie sich auf das Gemeindegebiet der Stadt Zürich beschränken und insbesondere auf das Stadtzentrum, die sogenannte *City* (Kreis 1) fokussieren, obwohl sich die Planer der Wichtigkeit der zukünftigen Vernetzung mit den Nachbargemeinden durchaus bewusst waren. Somit lag in der Basis des Generalverkehrsplans bereits das Problem zu Grunde, dass es viel zu kleinräumlich angedacht war. Die bereits einsetzende Suburbanisierung wurde ausgeblendet und selbst der Hauptträger des Vorortsverkehrs, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) musste vernachlässigt werden (Marti 1955: 588). Es bestand ein grosses Vertrauen in ein anhaltendes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, was die Bevölkerungsprognosen zeigen, die davon ausgingen, dass 1980 in Zürich zwischen 430'000 und 500'00 Menschen leben würden. Dass Zürich dereinst im Jahre 1980 lediglich noch 370'000 Einwohner haben würde, wurde in keinem Szenario bedacht. Der zukünftige Grad der Motorisierung wurde stark unterschätzt: Bei der Erarbeitung des Generalverkehrsplans wurde von 77'000 Motorfahrzeugen im Jahr 1980 ausgegangen, wobei sich insbesondere Leibbrand der Unmöglichkeit der

genauen Schätzung durchaus bewusst war.¹¹ Die tatsächliche Anzahl Motorfahrzeuge für die Stadt Zürich im Jahr 1980 lag mit 147'463 bei der doppelten Anzahl der Schätzung.¹² Zur Bearbeitung der beiden Vorschläge für einen Generalverkehrsplan wurden die Teams Leibbrand/Kremer und Pirath/Feuchtinger betreut. Die vier ausgewiesenen Fachleute aus Deutschland verfügten über langjährige Erfahrung in der Verkehrsplanung wie sie in der Schweiz noch nicht bekannt war. Beiden Teams war eigen, dass jeweils ein Fachmann für öffentlichen Verkehr und ein Fachmann für den Strassenverkehr verantwortlich war.

3.1 Konzept Leibbrand/Kremer

„Es darf aber keine Verkehrsmaschine entstehen, über deren städtebauliches Aussehen die Meinungen geteilt sind.“ (Leibbrand 1955a: 576)

Kremer und Leibbrand waren sich der Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs bewusst. Bevor bauliche Massnahmen in den Stadtkörper erfolgen, sollten solange wie möglich organisatorische Mittel angewendet werden. Eine wichtige Entlastung des Verkehrs sahen sie zum Beispiel in der Einführung der sogenannten *Englischen Arbeitszeit*¹³. Die durchgehende Arbeitszeit ohne ausgiebige Mittagspause von mindestens zwei Stunden, um nach Hause zu fahren und mit der Familie zu Mittag zu essen, war bis anhin unüblich. Leibbrand sah im Verzicht auf die mittägliche Verkehrsbelastung ein grosses Potenzial in der Reduktion des Verkehrs.

Das Konzept für den Ausbau der Strassen bestand aus Sammelschienen, einem Innenring sowie einem doppelten Kreuz innerhalb des Innenrings (Abb. 15). Die Sammelschienen sollten als Einfallsachsen für den Durchgangsverkehr kreuzungsfrei und im Idealfall neben Flussläufen und Eisenbahnstrecken geführt werden. Der Innenring und die Sammelschienen sollten voneinander unabhängig arbeiten können, weshalb sie vorschlugen den Verkehr bei den innerstädtischen Knotenpunkten Bellevue und Central den Verkehr auf zwei Ebenen zu führen (Abb. 17, Abb. 16). Für die grossräumige Nord-Süd-Verbindung schlugen sie einen Tunnel vor, der in etwa dem heutigen Milchbuckeltunnel entspricht.

Die Pläne des Projekts von Kremer/Leibbrand zeichneten sich durch einen hohen Detaillierungsgrad aus. Anhand von Skizzen und Teilprojekten zeigten sie genau auf, wie die Gestaltung der zukünftigen Knoten hätte aussehen können. Die detaillierte Planung mit den dazu gemachten Aussagen Leibbrands geben einen Einblick in das Verständnis der Verkehrsplanung der 1950er Jahre. So sollte auf keinen Fall eine *Verkehrsmaschine* entstehen. In der Innenstadt sollte besonders behutsam geplant und auf die bestehende Stadtstruktur hohe Rücksicht genommen werden und auf keinen Fall sollten den Stadtkörper

11 „Für den privaten Verkehr der Kraftwagen und Motorräder ist eine einigermaßen sichere Schätzung unmöglich, weil er in viel stärkerem Masse konjunkturabhängig ist“, (K. Leibbrand in: SBZ 73 (1955), S 551).

12 Statistisches Jahrbuch Stadt Zürich.

13 Vgl. Historisches Lexikon der Schweiz: „Arbeitszeit“: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13910.php> (Zugriff am 09.06.2017).

störende Verkehrsbauten entstehen. Wie weit der Begriff der *Verkehrsmaschine* aus den 1950er Jahren vom heutigen auseinanderliegt, zeigt sich bei den konkreten Vorschlägen. Sämtliche Hauptstrassen in der Innenstadt hätten grundsätzlich vierspurig geführt werden sollen und für eine Auswahl an Hauptstrassen mit besonders grosser Verkehrsbelastung waren sechs bis acht Spuren vorgesehen. Für die wichtigsten Plätze, die zu Knoten ausgebaut werden sollten, wurde ein etappenweiser Ausbau vorgeschlagen. Ihre Planung verstanden die Verfasser als Richtpläne für die Stadtplanung, damit bereits früh begonnen werden konnte die Baulinien neu zu zeichnen (Leibbrand 1955b: 553).



Abb. 15: geplantes künftiges Strassennetz im Stadtzentrum gemäss dem Generalverkehrsplan von Leibbrand/Kremer.



Abb. 16: Modellfoto des Generalverkehrsplan in der Innenstadt, Ansicht Zürichseebecken, von Süden. Im Bereich des Bürkliplatzes und des Bellevues ist die Stärke des Eingriffs anhand der mehrspurigen Strassen auf unterschiedlichen Niveaus zu erkennen.



Abb. 17: Detailplan aus dem Generalverkehrsplan von Kremer/Leibbrand über die Neugestaltung des Bellevues mit dem Sechseläutenplatz.

3.2 Konzept Pirath/Feuchtinger

Während Pirath sich intensiv mit den Lösungen für den öffentlichen Verkehr auseinandersetzte, lag die hauptsächlichliche Planung des individuellen Strassenverkehrs bei Feuchtinger. Das Team unterschätzte ebenso wie Kremer/Leibbrand den zukünftigen Motorisierungsgrad um ca. die Hälfte.

Die Entflechtung des Verkehrs war ebenfalls das Hauptziel des Generalverkehrsplans von Pirath/Feuchtinger, wobei sie den Grundsatz der *vertikalen* und *horizontalen Auflockerung* des Verkehrs einführten. Mit der *vertikalen Auflockerung* verstanden sie, den Verkehr auf zwei Ebenen zu entflechten, was für die Innenstadt insbesondere auf die Tieferlegung des Trams herauslief. Die *horizontale Auflockerung* war die Trennung des Trams und des Autoverkehrs auf verschiedenen Strassen, sprich gewisse Strassen sollten ausschliesslich dem Auto und gewisse dem Tram vorenthalten werden. Dadurch erhielten sie auf dem bestehenden Strassennetz verschiedene vom Tram befreite Einfallstrassen, die den Verkehr sammeln und die Wohnquartiere entlasten sollten. Für die Innenstadt wurde ein äusserer (grosser) und ein innerer (kleiner) *Cityring* vorgeschlagen (Feuchtinger 1955a: 525). Diese mehrspurigen Strassen sollten möglichst kreuzungsfrei geführt werden können, was auf einen massiven Ausbau des bestehenden Strassennetzes hinauslief (Abb. 19). Beispielsweise sollte die Löwenstrasse zur vierspurigen Achse ausgebaut werden, um die Bahnhofstrasse vom Verkehr zu befreien. Wie sich die Dimensionierung vorzustellen ist, zeigt die ausgebaute Tunnelstrasse (Abb. 21). Die Einzelausbildung der entscheidenden Verkehrsknoten wie dem Bellevue, Bürkliplatz oder Central und insbesondere deren detaillierte Gestaltung, sollten zu gegebener Zeit ausgearbeitet werden. Wie bei Leibbrand, zeigt auch folgende Aussage Feuchtingers, dass er seine aus heutiger Sicht teilweise sehr massiven Eingriffe in den Stadtkörper als zurückhaltend und dem Städtebau untergeordnet verstand:

„Sämtliche Planungsvorschläge gehen von dem Bemühen aus, den städtebaulichen Charakter Zürichs mit seiner einzigartigen Lage zwischen Wasser und Bergen und mit seinen kulturell wertvollen Kleinoden aus Jahrhunderten nicht nur zu schonen, sondern überhaupt unangetastet zu lassen.“ (Feuchtinger 1955a: 526)

Eine insbesondere für die spätere Planung wichtige Neuerung aus dem Konzept Pirath/Feuchtingers war die kreuzungsfreie *Nordsüdstrasse*, quasi das Herzstück des Generalverkehrsplans von Pirath/Feuchtinger. Diesem Teilprojekt widmeten sie auch eine eigene Rahmenplanung, die detailliert sämtliche Anschlüsse innerhalb der Innenstadt aufzeigten (Abb. 18). Dabei bezogen sie sich auf den Wettbewerb aus dem Jahr 1918 für den Bebauungsplan der Stadt Zürich, indem sie die Strasse als Uferstrasse auszubilden planten. Die Trockenlegung der Sihl gaben sie jedoch aufgrund kaum übersehbarer „Auswirkungen bis weit in das Land hinauf“ (Feuchtinger 1955b: 526) auf.

Die mindestens vierspurige Strasse sollte kreuzungsfrei sämtliche Sihlbrücken queren. Teilweise wurde sie als Tiefstrasse, teilweise als Hochstrasse und teilweise ebenerdig geführt, doch war sie stets als Uferstrasse konzipiert. Über das sogenannte *Karusell* (Abb. 20) beim Platzspitz sollte die Nordsüdstrasse an die bestehende Ost-Westverbindung angeschlossen werden. Das vorgeschlagene *Karusell* verschonte aus Sicht der Verfasser den empfindlichen Raum am Platzspitz. Der nördliche Abschnitt dieser Schnellverkehrsverbindung war mehrheitlich unterirdisch im 1,6 km langen Milchbucktunnel geplant und der ‚Sihluferstrasse‘ genannte Abschnitt vom Karussell bis zur Manessestrasse sollte als oben offene Tiefstrasse entlang der Sihl geführt werden. Mit dieser Strasse hätte das für Zürich als „typisch festgestellte Y-förmige Grundsystem“, das sich aus ihrer Verkehrsanalyse als wichtigste Verkehrsbeziehung im Raum Zürich herausstellte, realisiert werden sollen (Feuchtinger 1955a: 526). Das *Karusell* stellte das zentrale Gelenk und somit das Herzstück des Y-Systems dar, welches diese Form überhaupt erst ermöglichte. Durch die Nordsüdstrasse sollten die nördlichen Stadtteile, die Pirath als wichtigste Stadterweiterungsgebiete von Zürich beschrieb, an die Innenstadt herangebracht werden. Der von drei Seiten auf die Stadt hereinströmende Verkehr sollte direkt auf das ausgebaute Verkehrsstrassennetz geführt und die Innenstadt somit vom ‚hereinschiessenden Verkehr‘ abgeschirmt werden. Nicht zuletzt sollte der gesamte Durchgangsverkehr reibungslos durch die Stadt Zürich geführt werden können. Durch diese Linienführung wurde dem Durchfahrer dann als zu begrüßender Nebeneffekt eine kurze, schnelle und vor allem „repräsentative Ortsdurchfahrt“ angeboten (Feuchtinger 1955a: 526). In der Ausnutzung des Sihlraums für Verkehrsanlagen sahen die Verfasser eine einzigartige Möglichkeit das Strassennetz Zürichs für den zukünftig erheblich gesteigerten Verkehrsumfang geeignet zu machen.



Abb. 18: Rahmenplan für die Nord-Südstrasse, 1955.

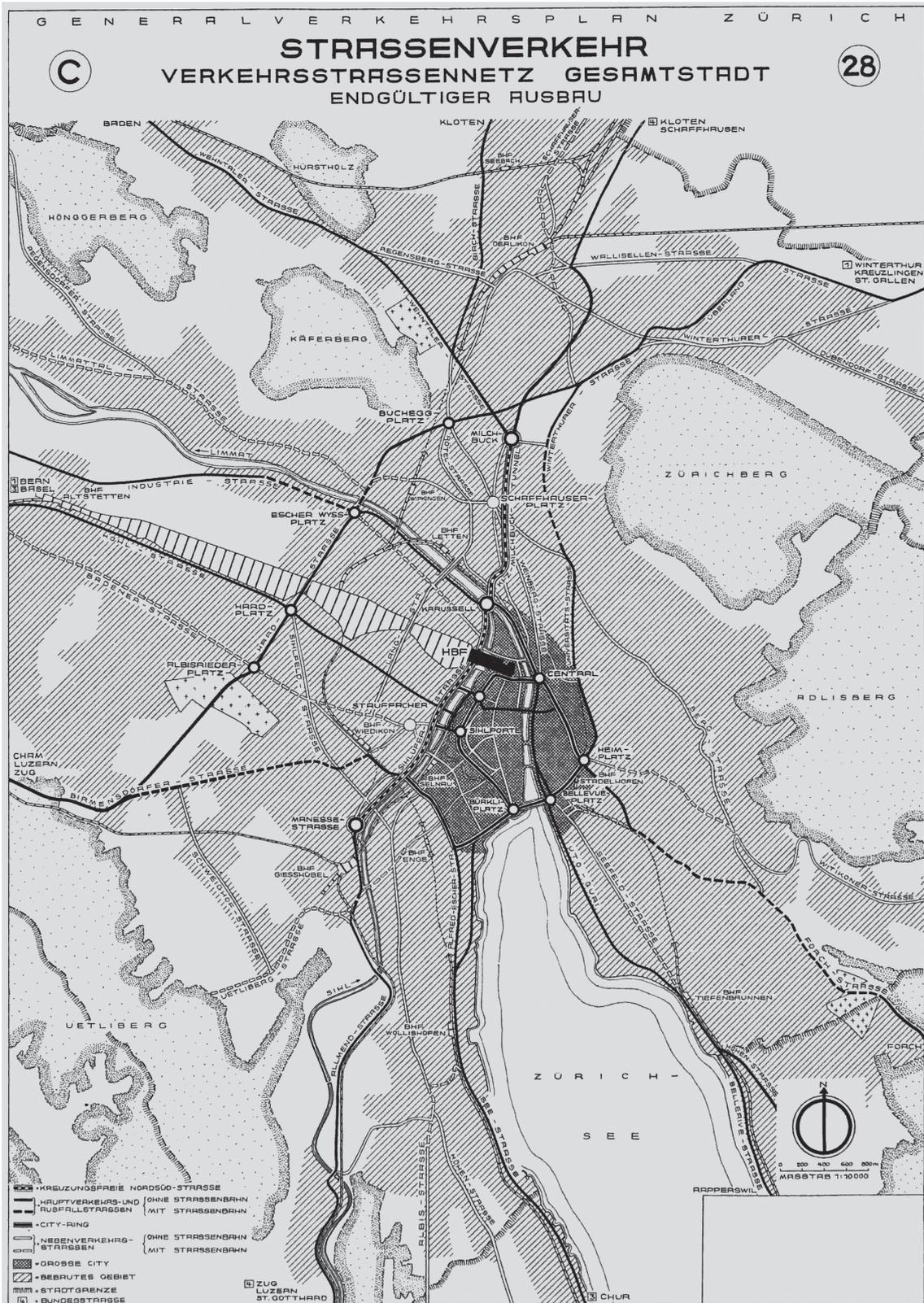


Abb. 19: Das Strassennetz im Generalverkehrsplan von Pirath/Feuchtinger im endgültigen Ausbau.

3.3 Reaktion und Kritik

Die Planung Pirath/Feuchtingers nahm mit der Nordsüdstrasse die spätere Planung der Stadtautobahn vorweg und legte die Basis, auf der die Idee weiterentwickelt wurde. Sie kann gar als Fortschreibung der Ideen aus dem frühen 20. Jahrhunderts gelesen werden, nur hatte sich das Verkehrsmittel inzwischen angepasst. Die städtebaulichen Fragen blieben jedoch dieselben. Interessant ist die Präzision der gemachten Analyse und Planung und insbesondere der konstante Verweis auf den wichtigen Stellenwert der städtebaulichen Verträglichkeit. Das Zusammenspiel des Verkehrs und der Stadt als repräsentative Kulisse und die Inszenierung der Stadt als Bild, das sich entlang der Strasse verändert, zeugt von einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise. Beide Gutachten ordneten sich der bestehenden Situation (noch) unter, was an verschiedenen Stellen hervorsticht.

Im Frühling 1956 wurde vom Stadtrat und von einer gemeinderätlichen Kommission ein Bericht als Stellungnahme zu den beiden Generalverkehrsplänen publiziert. Darin wurden die Erkenntnisse der beiden Generalverkehrspläne und die sich daraus ergebenden weiteren Schritte kommuniziert. Dazu gehörte, dass das Tram in den Untergrund zu verlegen sei. Die Planung einer Nordsüdstrasse, wie sie Pirath/Feuchtinger vorschlugen, wurde ebenfalls zur Weiterbearbeitung empfohlen. Hans Marti wies in seinem Kommentar in der Schweizerischen Bauzeitung darauf hin, dass die Planung von Schnellverkehrsstrassen auf Stadtgebiet in Anbetracht dessen, dass die Autobahnplanung noch nicht soweit sei, dass die Anschlüsse der Stadt Zürich bekannt wären, verfrüht sei. Zudem wies er vehement auf die eminente Rolle des Städtebaus hin und kritisiert die offensichtliche Zurückhaltung der Berufsverbände der Architekten und Städtebauer (Marti 1955: 322–323).

Anhand der Generalverkehrspläne zeigt sich, wie der Verkehr und die Stadt wahrgenommen wurde. Viele Argumente, Herleitungen und Rechtfertigungen für Verkehrsbauwerke aus der Zeit der Generalverkehrspläne lesen sich ähnlich wie die aktuellen Fragestellungen, doch hat sich die Wahrnehmung des Verkehrs und insbesondere des Umfangs eines Verkehrsbauwerks stark verändert. Die vorgeschlagenen Eingriffe scheinen aus heutiger Sicht massiv überformt und übertrieben. Städtebauliche Herzstücke wären in Verkehrsmaschinen verwandelt worden, deren Ausmass nur aus den Plänen ablesbar wird. Dass die Verfasser der Gutachten dabei mit nur der Hälfte des heutigen Verkehrsaufkommens gerechnet hatten, lässt die Planungen heute noch utopischer erscheinen.

Den Fachleuten war bewusst, dass sich der zu erwartende Autoverkehr nicht ohne übergeordnete Planung bewerkstelligen lassen konnte. Parallel zur städtischen Verkehrsplanung liefen die Planung eines gesamtschweizerischen Autobahnnetzes auf Hochtouren.

4. Nationalstrassen in der Schweiz

Die erste Autobahn Europas im Sinne einer mehrspurigen *Nur-Autostrasse* wurde 1924 in Italien als Verbindung von Milano nach Varese eröffnet. In Deutschland wurde die erste Autobahn 1932 als Verbindung von Köln nach Bonn vom Kölner Bürgermeister Konrad Adenauer eröffnet. Waren diese ersten Autobahnen noch einzelne Fragmente, wurde der Bau eines weitreichenden Autobahnnetzes vor allem im Dritten Reich massgeblich gefördert (Vahrenkamp 2010: 79).¹⁴ Während in den Nachbarländern Italien und Deutschland in den 1950er Jahren die wichtigen Verkehrsverbindungen bereits als Autobahnen ausgebaut hatten, gab es in der Schweiz noch keinen Kilometer Autobahn. Eine rasant zunehmende Motorisierung und ein ungebremseter Fortschrittsglaube setzten die Planer unter Druck. Gepaart mit der Sorge, entweder vom internationalen Verkehrsnetz abgehängt oder den Durchgangsverkehr über das bestehende Hauptstrassennetz nicht bewältigen zu können, führte zu einer in der Schweiz vergleichslos schnellen Planung des Nationalstrassennetzes (Kammann 1990: 90).

Aufgrund des ausgesprochen föderalistischen Systems der Schweiz entstanden hierzulande die ersten Autobahnen relativ spät. Die Hoheit über die Strassen lag und liegt grösstenteils bei den Kantonen und Gemeinden. Der 1929 gegründete Schweizerische Autostrassenverein beschäftigte sich seit seiner Gründung mit effizienten Strassenverbindungen und einzelne Kantone oder grössere Städte fingen bereits vor dem eigentlichen Autobahnbau an, kommunale Strassen auszubauen. Jedoch schafften es die Kantone allein nicht, eine grenzübergreifende Planung voranzutreiben (Kammann 1990: 80). Das erste auf Bundesebene realisierte Strassenprojekt war die Autobahn, weshalb sie in der Schweiz Nationalstrasse heisst. Durch den *Bundesbeschluss zur Festlegung des Hauptstrassennetzes* erhielt der Bund erst 1950 die Kompetenz eine aktivere Rolle im Strassenbau einzunehmen (Kammann 1990: 81). Die im Mai 1954 an den Bundesrat Etter abgegebene Eingabe in der die *Studienkommission den Hauptstrassenbau*¹⁵ eine zentrale Planungsorganisation und eine straffe Führung des Bundes in Bezug auf die schweizerische Hauptstrassenplanung fordert, gilt als Auslöserin für den Nationalstrassenbau in der Schweiz. Somit erhielt der Bund den Auftrag eine gesamtschweizerische Autobahnplanung zu veranlassen, die sich über die Gebietsaufteilung der Kantone hinwegsetzen konnte (Kammann 1990: 81). Im Anschluss an diese Eingabe wurde vom Bundesrat die *Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes* zur Planung des neuen Nationalstrassennetzes eingesetzt. Die Kommission setzte sich vor allem aus technischen und kantonalen Experten zusammen. Vertreter von Seiten Volkswirtschaft, Heimatschutz oder der Eisenbahn fehlten gänzlich. Somit war die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes von Beginn an technokratisch geprägt und wurde als reine Ingenieursarbeit begriffen (Blanc 1988: 32).

14 Der Bau der Reichsautobahn im Dritten Reich verfolgte neben einem Konjunkturprogramm und der Arbeitsbeschaffung insbesondere Propagandazwecke und militärische Absichten. Einerseits sollten die Autobahnen die Massenmotorisierung und somit die Wirtschaft weiter antreiben, der Tourismus angekurbelt und Arbeitsplätze geschaffen werden, jedoch waren die militärischen Zwecke einer der Haupttreiber in der Vollendung eines weitverzweigten Autobahnnetzes. Das gesamte Deutsche Reich sollte innert kürzester Zeit militärisch erreichbar sein. Mehr zur Geschichte der Autobahn im Dritten Reich siehe Vahrenkamp (2010).

15 Der Kommission gehören Vertreter folgender Organisationen an: Baudirektorenkonferenz, VSS, SAV, interkantonale Kommission für Strassenverkehr, VLP, SIA, Gewerbeverband, Baumeisterverband.

Die Arbeiten fanden unter hohem Zeitdruck statt und gingen für schweizerische Verhältnisse ungewohnt rasch voran: Im Juli 1955 wurden der Öffentlichkeit bereits nach einem halben Jahr Bearbeitung die Pläne über ein gesamtschweizerisches Autobahnnetz im Massstab 1:25'000 vorgestellt (Abb. 22). Als Planungsziel für die Vollendung des Autobahnnetzes wurde das Jahr 1980 festgelegt, wofür ein Motorfahrzeugbestand von 800'000 Fahrzeugen (Automobile und Motorräder) angenommen wurde. Damit wurde nicht nur die tatsächliche Motorisierung im Jahre 1980¹⁶, sondern auch die Kosten massiv unterschätzt. Zu Beginn der Planungen hatte die Planungskommission mit Gesamtkosten von 3,2 Mrd. Franken gerechnet. Bereits 1960 hatte man die Kosten auf 5,7 erhöht und bis in die 1990er Jahre beliefen sich die Kosten des Nationalstrassenbaus auf rund 30 Mrd. Franken.¹⁷

16 Die gesamte Planung der Autobahn muss unter dem Aspekt gelesen werden, dass die damaligen Experten nicht nur Annähernd an den tatsächlichen Motorisierungsgrad herankamen: 1980 zählte man in der Schweiz allein 2,2 Millionen Autos (und 137'000 Motorräder). Im Jahr 2016 waren knapp 6 Millionen Strassenfahrzeuge (ohne Motorräder) in der Schweiz registriert (Quelle: Bundesamt für Statistik BfS).

17 Totale Kosten für die Autobahn bis 2009: 70 Mrd. Franken (Quelle: „Was die Schweizer Autobahnen gekostet haben“, Tages-Anzeiger, 12.07.2010).

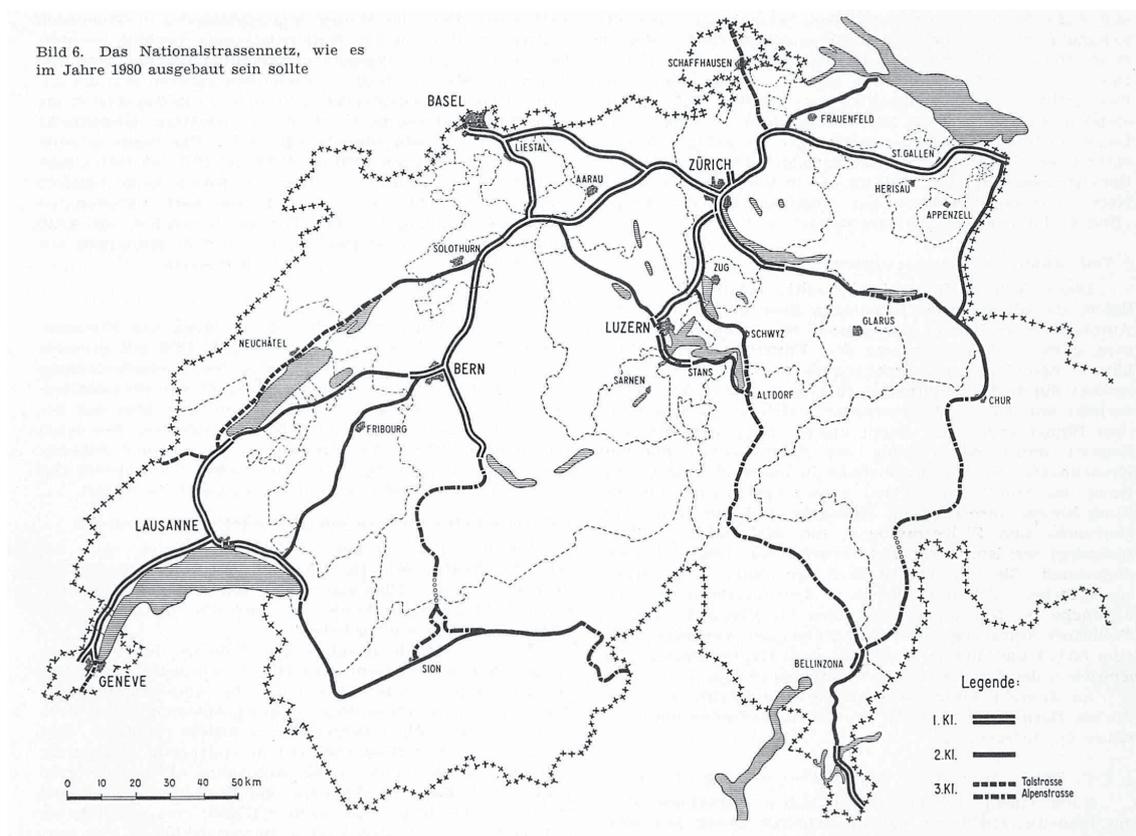


Abb. 22: Geplantes Schweizer Nationalstrassennetz aus dem Jahre 1955 im Ausbaustand 1980.

Das Konzept

Grundsätzlich gliedert sich das Nationalstrassennetz in eine Ost-West und Nord-Süd Verbindung. Der anwachsende Touristenverkehr sollte auf möglichst schnelle Art durch die Schweiz geschleust und das Land auf keinen Fall umfahren werden (Kammann 1990: 93). Das Hauptmerkmal des Nationalstrassennetzes lag in der Idee der sogenannten *zentralen Orte*, welche durch das Netz der Nationalstrasse miteinander verbunden werden sollten. Die Definition der *zentralen Orte* geht auf Prof. Gutersohn, Geographiedozent an der ETH Zürich und Mitglied der Kommission, zurück. Als vollzentrale Orte galten Zürich, Basel, Bern, Lausanne, und Genf, womit die grossen Schweizer Städte ins Zentrum der Nationalstrassenplanung rückten.

Anfänglich wurde davon ausgegangen, dass sich die zwei durchgehenden Äste des Autobahnkreuzes (Bodensee – Genf und Basel – Chiasso) am Nordrand der Stadt Zürich kreuzen werden (Roth 1957: 297), jedoch sah man rasch davon ab, die Stadt Zürich, wie die meisten Städte der Schweiz, zu umfahren. Die *Kommission zur Planung des Hauptstrassennetzes* legte die Linienführung der Autobahn um Zürich in einer Sitzung am 4. Dezember 1956 fest.¹⁸ Daraus ergab sich die Voraussetzung, dass die zukünftige Nationalstrasse an drei Stellen im Stadtgebiet Zürich enden sollte. Mittels eines innerstädtischen Expressstrassennetzes sollten die Autobahnen miteinander verbunden werden. Mit der konkreten Ausarbeitung der Linienführung wurde die sogenannte *Arbeitsgruppe Zürich* als Ausschuss der Kommission beauftragt. Für eine zukünftige Nordumfahrung der Stadt wurde die Möglichkeit der Freihaltung der Trassen ebenfalls geprüft. Jedoch lag der Fokus sämtlicher anschliessender Planung auf der Durchquerung des Stadtgebiets mit Expressstrassen.

Dabei muss beachtet werden, dass knapp hundert Jahre davor die Entscheidung, die Stadt Zürich zu einem Eisenbahnknoten auszubilden, ein wesentlicher Faktor war, warum sich Zürich seine wirtschaftliche Vormachtstellung innerhalb der Schweiz sichern konnte. Somit besass Zürich in seinem Selbstverständnis die Wahrnehmung des zentralsten Ortes der Schweiz, der auf keinen Fall von der zukünftigen Entwicklung abgeschnitten werden durfte. Und die vielversprechende zukünftige Entwicklung war in der ersten Nachkriegszeit an die Erreichbarkeit durch das Auto gebunden. Aus diesem Grunde scheint die Idee, die Autobahn als Ader sämtlicher zukünftiger Entwicklungen inmitten des Herzes zu führen und die Zürcher *City* in ihrer zentralen Rolle für die Schweiz zu stärken, eine logische Schlussfolgerung.

Im Mai 1958 wird der Schlussbericht der *Kommission zur Planung des Hauptstrassennetzes* der Presse vorgestellt und damit die Planung des Nationalstrassennetzes als für beendet erklärt. Der Schlussbericht umfasste insgesamt fünf Bände. Dabei sollte der vierte Band des Schlussberichtes Erkenntnisse über die städtische Expressstrassenplanung liefern. Bereits ein Jahr vor der Veröffentlichung, informierte Robert Ruckli den Bundesrat über die Verzögerungen dieses vierten Bandes.

¹⁸ Vgl. SBZ (1957), Band 75, S. 42.

Lediglich zwei Monate später, am 6. Juli 1958, gelang die aus einem Volksbegehren entstandene Abstimmung zur Annahme des Verfassungsartikels¹⁹ über die Nationalstrasse vor das Volk, welches dann mit der überwältigenden Mehrheit von 85 % Ja-Stimmen angenommen wurde. Das Volksbegehren ging auf eine Initiative des Touring Clubs Schweiz (TCS)²⁰ zurück, der damit Druck auf den Bundesrat ausüben wollte, um die Arbeiten schneller voran zu treiben (Kammann 1990: 89). Das Parlament verabschiedet das Bundesgesetz über Nationalstrassen am 8. März 1960 und gerade mal drei Monate später, am 21. Juni 1960 legte die Bundesversammlung unter der Leitung von Bundesrat Tschudi noch vor Ablauf der Referendumsfrist das Nationalstrassennetz fest, womit genau genommen die gesetzliche Grundlage dafür fehlte (Haefeli 2001: 183).

Die sehr schnelle Planung unter hohem politischen Druck liessen kaum Zeit und somit wenig Spielraum für die Lösung vermeintlicher Detailprobleme. Die rasche Planung sollte nicht blockiert werden, weshalb beschlossen wurde, die Planung des Nationalstrassennetzes ohne die fertiggestellten Details der Expressstrassen abzuschliessen. Grundsätzlich wurde mit einer anschliessenden raschen Klärung der noch ausstehenden Details der Expressstrassen gerechnet. Dass der vierte Band weiterhin trotz wiederholten Ankündigungen unveröffentlicht blieb, nimmt das zukünftige Scheitern symbolisch vorweg.

19 Art. 83 Bundesverfassung (2017)

¹Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benützung sicher.

²Der Bund baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür. Er kann die Aufgaben ganz oder teilweise öffentlichen privaten oder gemischten Trägern übertragen.

20 Der TCS ist mit dem deutschen ADAC vergleichbar.

5. Zürcher Expressstrassen-Ypsilon – eine Rekonstruktion

Obwohl es keine gesetzliche Definition von Expressstrassen gibt, erlangte der Begriff einen offiziellen Charakter indem der Bundesrat in seiner *Botschaft zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz* den Terminus *Expressstrasse* übernommen hatte.²¹ Die Expressstrasse ist eine Autobahn auf Stadtgebiet, die jedoch in der politischen Hierarchie einer Nationalstrasse entspricht. Die Idee der Expressstrasse lehnt sich am amerikanischen Modell der *Expressways* an, wie sie in vielen US-amerikanischen Innenstädten in den vierziger und fünfziger Jahren realisiert wurden (Kammann 1990: 103).

Zur Beseitigung der letzten Zweifel an der Notwendigkeit der Autobahn, wurde 1955 eine Studienreise in die USA durchgeführt, an der sämtliche Mitglieder der *Kommission zur Planung des Hauptstrassennetzes* beteiligt waren. Die USA hatte seit der Beendigung des 2. Weltkriegs eine wachsende Vorbildrolle im Verkehrsbereich eingenommen. Dabei spielte der Vorsprung der US-Amerikanischen Automobilindustrie eine entscheidende Rolle. Die US-amerikanischen Verkehrslösungen galten als zukunftsweisend und waren ein Vorbild für viele Verkehrsplanungen in der Schweiz und in ganz Europa. Während dieser Reise wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrslösungen besucht und studiert. Somit konnten sich die Nationalstrassenplaner ein Bild von der Zukunft machen. Dabei waren insbesondere die Erkenntnisse über die städtischen *Expressways*, der innerstädtischen Autobahnen, für die spätere Expressstrassenplanung der Schweizer Städte von Bedeutung (Kammann 1990: 105).

Prägende Figur für die Idee, die Autobahn möglichst nah an die Stadt heranzuführen, war Robert Ruckli, der spätere Direktor des Bundesamtes für Strassenbau. Bereits 1945 verfasste er eine Studie zur US-amerikanischen *Highway*-Planung und war sich der zentralen Rolle der Stadtautobahnen in den USA schon lange bewusst (Haefeli 2008: 100). Er war ein Verfechter der Idee, die Städte nach amerikanischem Vorbild mit der Autobahn zu erschliessen und damit den Städten gleichzeitig ein hochleistungsfähiges, innerstädtisches Strassennetz zu geben. Eines seiner Hauptargumente war, dass der grösste Teil des städtischen Verkehrs Ziel- und Quellverkehr, also *hausgemachter* Verkehr, und lediglich ein kleiner Teil reiner Durchgangsverkehr sei. Anfänglich setzte er sich explizit gegen die weiträumigen Umfahrungen der grossen Städte ein, wie sie in Deutschland bereits in den 1930er Jahren Praxis waren (Haefeli 2008: 98). Jedoch sollten die Städte in einer späteren Phase des Autobahnbaus neben der direkten Erschliessung durchaus auch eine grossräumige Umfahrung erhalten, um den wachsenden Durchgangsverkehr bewältigen zu können (Ruckli 1961a: 338–339).

Die Anschlüsse der verschiedenen Schweizer Städte ans Nationalstrassennetz wiesen grosse Unterschiede auf. Ruckli wusste, dass es keine Patentlösung, die für alle Orte anwendbar ist, geben konnte. Somit entsprach aufgrund der geringen Grösse der Schweizer Städte lediglich die Zürcher Planung dem

²¹ Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes (Vom 5. Februar 1960).

Schema der Expressstrasse, während Bern und St. Gallen sogenannte innere Tangenten mit Stadttunnels erhalten sollten und Luzern und Basel sogenannte äussere Tangenten. Die weiteren grösseren Schweizer Städte wie Lausanne, Winterthur und Lugano sollten mehrheitlich umfahren werden (Ruckli 1961a: 339).

5.1 Kommission Arbeitsgruppe Zürich – das Ypsilon wird konkret

Die Planung der Expressstrassen lag ebenfalls im Aufgabenbereich der eidgenössischen Planungskommission. Zur Detailplanung der Linienführung auf dem Stadtgebiet innerhalb der grossen Städte wurden verschiedene Arbeitsgruppen eingesetzt. Für die zürcherische Planung wurde die *Arbeitsgruppe Zürich*²² beauftragt, deren Ergebnisse im Bericht *Autobahnen im Raume Zürich 1956* veröffentlicht wurden.

Die Aufgabe der Kommission bestand darin „die einzelnen Autobahnstränge so miteinander zu verbinden, dass sie einen flüssigen Durchgangsverkehr gewährleisten; für den Ziel- und Quellverkehr günstige Anschlüsse an das städtische Strassennetz zu schaffen und die Anlage aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen so zu konzipieren, dass sie auch wichtigen städtischen Binnenverkehrsströmen dient“. (Arbeitsgruppe Zürich 1956: 1)

In Rahmen der Erarbeitung der städtischen Anschlüsse ans Nationalstrassennetz wurden aufwändig durchgeführte Verkehrszählungen organisiert. Diese damals relativ neue Methode gab Erkenntnisse über die tatsächliche Notwendigkeit zur Lösung des anwachsenden Verkehrsproblems. Die Erhebungen in Zürich zeigten, dass lediglich 2% des Gesamtverkehrs sogenannt *reiner Durchgangsverkehr* war. Der weitaus grössere Anteil hatte der Binnenverkehr (72%) und der Ziel- und Quellverkehr (26%) (Ruckli 1961b: 7). Die damals herrschende Doktrin der nachfrageorientierten Planung führte zum Schluss, dass die zu erstellende Expressstrasse insbesondere das innerstädtische Verkehrsproblem lösen sollte. Somit war die Möglichkeit gegeben, einen wesentlichen Teil des Generalverkehrsplans durch Bundesgelder zu finanzieren:

„[Die Nationalstrassenplaner] kamen aber nicht mit leeren Händen, sondern brachten als wertvolles Instrument die Methode der Verkehrsanalyse und auch das Schatzkästlein aus Bern mit, erlaubt doch die Einbeziehung in das Nationalstrassennetz die Finanzierung wichtigster und ausserordentlich teurer Bestandteile der Generalverkehrspläne.“ (Ruckli 1961b: 3)

²² Mitglieder der Arbeitsgruppe Zürich waren: Kantonsingenieur C. J. Goergi (Vorsitz), Dipl. Ing. J.-P. Biermann, Dipl. Ing. M. Jenni, Dipl. Ing. P. E. Soutter, Stadtgenieur H. Steiner, Dipl. Ing. S. Sulger, Dipl. Arch. M. Werner.

Die innerstädtische Linienführung der Expressstrasse baut auf dem Vorschlag von Pirath/Feuchtinger für den Generalverkehrsplan der Stadt Zürich auf. Ausgehend von der Nationalstrassenplanung, welche die Verzweigung nach Osten, Westen und Süden vorsah, wurde die Idee der Nord-Süd-Schnellverkehrsstrasse aus dem Generalverkehrsplan weiterentwickelt und ergänzt. Nun waren es somit drei Autobahnäste, welche durch die Stadt geführt (Abb. 23) und anhand eines Autobahnkreuzes nördlich des Hauptbahnhofs zusammengeführt werden sollten (Abb. 24).

Der Westast sollte entlang der bisherigen Strassenführung (Sihlquai, Hardturm- und Bernerstrasse) geführt werden. Da sich die neu zu erstellenden Trassen hier mehrheitlich durch das Industriegebiet zogen, wurde der Westast als unproblematisch angesehen. Der Nordast sollte im innerstädtischen Bereich unterirdisch durch den Milbucktunnel geführt werden. Im Abschnitt in Zürich-Nord, dem damals grössten Entwicklungsgebiet Zürichs, stellte die Autobahn einen starken Einschnitt in die gerade entstehenden Wohnquartiere dar und trennte Schwamendingen in zwei Teile. Die Vorstellungen, wie die Autobahn dargestellt wurde, zeigen sich im Schlussbericht:

„Die verschiedenen Autobahnstrecken können derart mit Randbepflanzungen versehen werden, dass sie im Verein mit den schon vorhandenen Auenwäldchen, Wiesen und Bachläufen zu eigentlichen Grünzonen in der ständig in Ausdehnung begriffenen Häuserkonglomeration „Zürich-Nord“ werden.“ (Arbeitsgruppe Zürich 1956: 7)

Das „wohl empfindlichste Teilstück des Autobahnsystems im Raume Zürich“ (Arbeitsgruppe Zürich 1956: 9) stellte der Südast dar (Abb. 26, Abb. 27). Dieser Abschnitt der Autobahn sollte beidseitig des Ufers entlang der Sihl als kreuzungsfreie, nach oben offene und tiefergelegte mehrspurige Einbahnstrassen unter dem Hauptbahnhof hindurch und nördlich des Platzspitzes mit dem West und Nordast zusammengeführt werden, womit die Idee von Pirath/Feuchtingers Karussell weiterentwickelt wurde. Über diese heikle Stelle im ersten Teilstück konnte zu dem Zeitpunkt noch keine Lösung präsentiert werden:

„Im ersten Teilstück dieses Abschnittes, d.h. zwischen Karussell und Sihlhölzli, ist die Führung längs der Sihl am Rande der City gegeben. Die Detailgestaltung dieser eigentlichen Sammelschiene konnte von der Arbeitsgruppe nicht abschliessend behandelt werden. In einem speziellen Kapitel sei versucht, auf die grundlegenden Forderungen für diese Detailplanung hinzuweisen.“ (Arbeitsgruppe Zürich 1956: 7)

Ab Sihlhölzli Richtung Süden war die Strasse als Hochstrasse bis zur Brunau geplant, wo sie dann ans Nationalstrassennetz angeschlossen werden sollte. Zur gesamten Hochstrasse wurde der Südast erst durch die Detailplanung, die von den städtischen und kantonalen Tiefbauämtern übernommen wurde. Aufgrund der technischen Schwierigkeiten einer Unterführung unterhalb des Hauptbahnhofs wurde eine

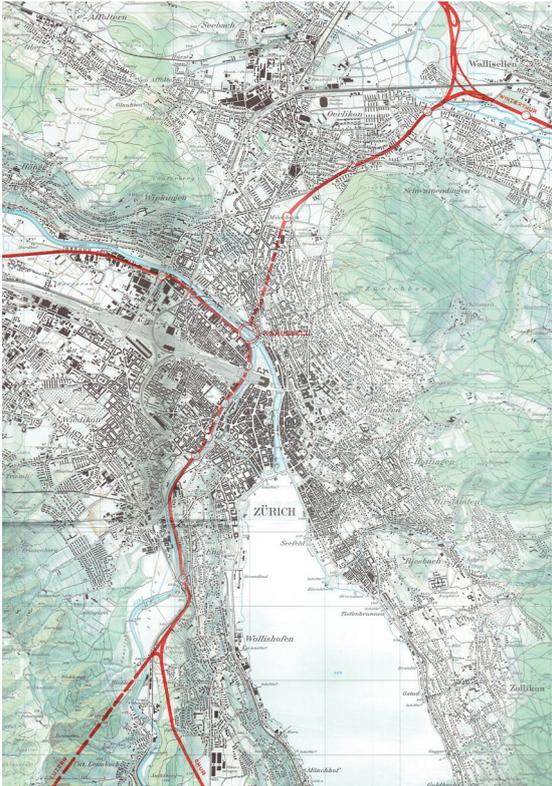


Abb. 23: Linienführung aus dem Schlussbericht der „Arbeitsgruppe Zürich“ zur Führung der Autobahnen im Raume ZH, 1956. Die Nord- West- und Südäste verzweigen sich beim Karussell und bilden somit die Ypsilonform, die der gesamten Planung später den bekannten Namen „Ypsilon“ gab.

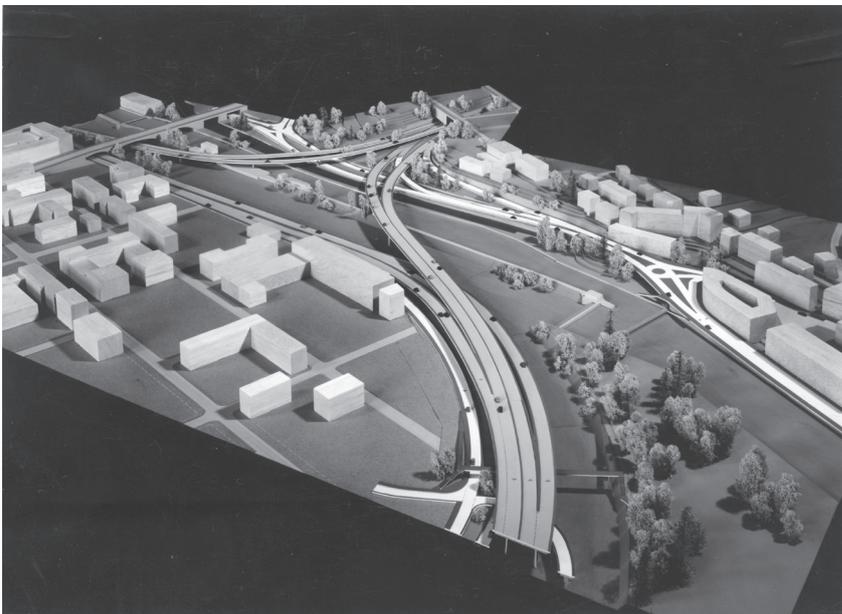


Abb. 24: Blick von Norden auf das Modell der Verzweigung beim Platzspitz, 1959.

Überführung geplant. Aus rein pragmatischen Gründen entschied man sich, die gesamte Strecke dann plötzlich als Hochstrasse zu führen (Abb. 25) (Blanc 1993: 58).

Zur konkreten Linienführung gab es vorerst keine Opposition; politisch war das Projekt, wie auch die Linienführung unbestritten. Mögliche Angriffsflächen wurden kaum geboten: Im zehnsseitigen Bericht wurden wenig konkrete Angaben über Detaillösungen gemacht (Abb. 23), über die Anschlussstellen zum Verkehrsnetz der Stadt nur Andeutungen abgegeben, städtebauliche Fragen nicht geklärt und die Kosten gar nicht aufgeführt (Kammann 1990: 158). Lediglich Hans Marti äusserte bereits in einer frühen Phase Bedenken gegen die Durchfahrung der Stadt mit der Autobahn und insbesondere entlang des Sihlraums: „Es ist auch Schade, den Zug an der Sihl heute schon für eine Schnellverkehrsstrasse zu opfern“ (Marti 1956).

Ausser dem Stadtgenieur Hermann Steiner vom städtischen Tiefbauamt Zürich, war kein Städtebauer oder Stadtverkehrsvertreter im Plenum der Eidgenössischen Planungskommission vertreten. Der ETH-Schulrat stellte ein Gesuch an Bundesrat Etter, den Verkehrsexperten Kurt Leibbrand in die Kommission aufzunehmen, da er bereits sämtliche Verkehrsgutachten für verschiedene grössere Schweizer und deutsche Städte erarbeitete. Mit dem Argument, dass das Ingenieurwesen bereits durch zahlreiche Kantonsingenieure vertreten sei, wurde das Gesuch abgelehnt. Dass Leibbrand jedoch kein Verkehrsingenieur im klassischen Sinne, sondern ein Verkehrsplaner war, blieb unbeachtet. (Haefeli 2001: 186)

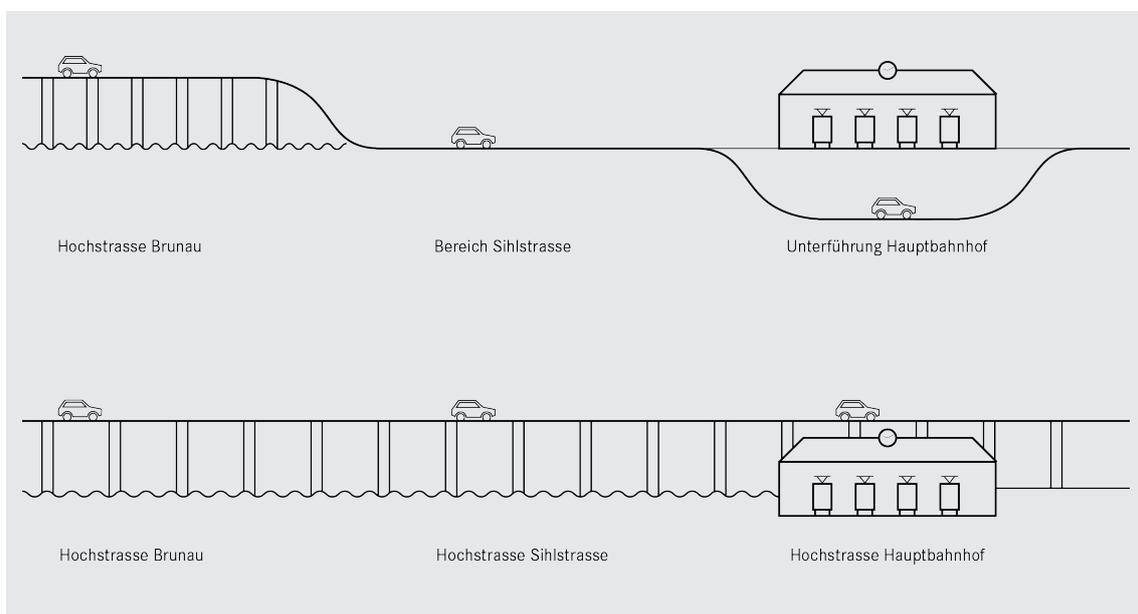


Abb. 25: Schema der ersten, aufwändigen Variante der Strassenführung (oben), und der zweiten Varianten, bei der die gesamte Strasse aus pragmatischen Gründen als durchgehende Hochstrasse ausgebildet wurde (unten).



Abb. 26: Modellfoto der Sihlhochstrasse Abschnitt Sihlhölzli – Milchbucktunnel, 1959. Die Expressstrasse ist durchgehend als Hochstrasse im Sihlbett geplant und wird über den Hauptbahnhof geführt.

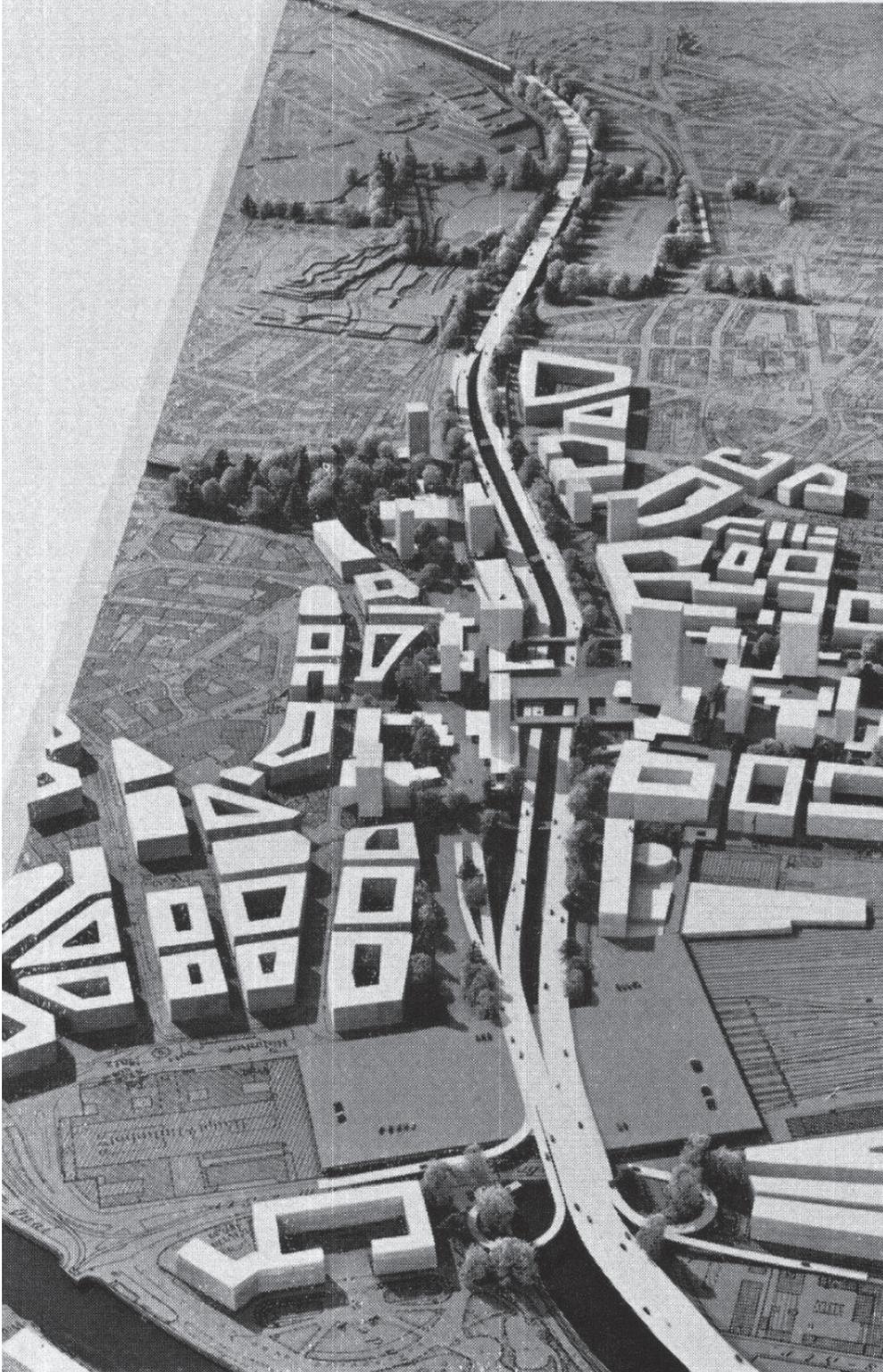


Abb. 27 Modellfoto des offiziellen Projektes, Stand 1961. Die Sicht ist von Norden nach Süden, im unteren Bildabschnitt ist zu sehen, wie die Hochstrasse über den Hauptbahnhof geführt wird.

Somit war der Schwerpunkt der weitergehenden Planung festgelegt: Der Umbau der Städte zu Gunsten eines fließenden Autoverkehrs sollte demnach allein durch Ingenieure bewerkstelligt werden. Der Verkehr wurde folglich vollends von den städtebaulichen und architektonischen Fragen getrennt. Nicht un- schuldig waren die Architekten und Städtebauer, die sich zu spät in die Diskussion eingeschaltet hatten. Marti beklagte sich in den 50er Jahren, als die Diskussion um das Nationalstrassennetz startete und die Generalverkehrspläne für die Stadt Zürich veröffentlicht wurden:

„So ist es z. B. sehr erstaunlich, dass unsere Berufsverbände seit dem Erschei- nen der Berichte [Generalverkehrspläne] offiziell nichts verlauten liessen [...] es ist höchste Zeit, dass die hochbauliche Seite, der Städtebau, zu seinem Recht kommt.“ (Marti 1956: 323)

Vergleichsweise spät schalteten sich die Architekten und Städtebauer in die Diskussion um die Express- strassenplanung ein (Haefeli 2001: 190). Als der Bund Schweizer Architekten (BSA) im Rahmen seiner Generalversammlung am 9./10. Juni 1961 eine Tagung zu den städtebaulichen Fragen der National- und Expressstrassenführung durchführte, schienen die wichtigsten Entscheide, wie die der Linienführung, bereits gefallen. Im Anschluss an die Tagung, an der unter anderem auch Robert Ruckli, inzwischen Direktor des eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau, teilnahm, wurde eine Resolution ver- abschiedet, welche die Vernachlässigung der städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkte bei der aktuellen Verkehrsplanung kritisierte.²³ Seitens Architekten und Städteplaner schien man sich seiner Position bewusst zu werden:

„Diejenigen Architekten, die sich in den letzten Jahren aus dem Verantwortungs- bewusstsein für ihre Stadt heraus mit den Fragen der Verkehrsplanung befasst und in aufreibender Arbeit an diesen Gegenprojekten mitgearbeitet haben wissen, dass ihre Initiative bei den verantwortlichen Behörden nicht immer sehr geschätzt war. Die Verkehrsplaner betrachten die Strassenplanung meist als ihre eigene, technisch bestimmte Domäne, in der Architekten mit ihren mehr irrationalen Ar- gumenten, Wünschen und Vorschlägen höchstens Verwirrung und Verzögerung stiften können.“ (Huber 1961: 333)

Im Oktober desselben Jahres fand im Zürcher Kongresshaus eine Tagung zum Thema *Stadtverkehr und Stadtplanung* statt, die vom Touring-Club Schweiz (TCS) organisiert wurde. Robert Rucklis Abneigung gegen die Zürcher Opposition lässt er deutlich in seiner Rede *Die Konzeption der städtischen Express- Strassen* spüren. Er vertritt ganz im Sinne des Zeitgeists die Meinung, dass der Verkehr bereits da sei und nun vom Strassenbauer rationell ans Ziel geführt werden müsse:

²³ Vgl. Resolution des BSA zur Führung der Nationalstrassen, in: *Werk*, 1961, Heft 10, S. 5.

„Dort wo Konflikte entstehen, mag sich der Stadtplaner bewusst werden, dass nicht der Strassenbauer der Eindringling ist, sondern dass der Verkehr bereits da ist, und dass es Aufgabe des Strassenbaues ist, diesen Verkehr rationell zu führen und an sein Ziel heranzubringen. [...] Unsere Situation schafft zwingende Baubedürfnisse, und es ist die Aufgabe des Architekten, sie zu befriedigen, obwohl er vielleicht gegenüber der dadurch geförderten städtebaulichen Entwicklung alle Vorbehalte machen muss. Diese Verhältnisse zu ändern liegt nicht in seiner Macht.“ (Ruckli 1961b: 6)

Der städtebaulichen Integration der Autobahn wurde von Anfang an verhältnismässig wenig Beachtung geschenkt. Die stark technokratische Lösungen der Verkehrsführung waren mitunter die Hauptursache für das spätere Scheitern der meisten Vorschläge der Planungskommission (Haefeli 2001: 189). Mit dem Titel *Machen Sie diesen Blödsinn nicht* veröffentlichte Hans Marti in der Schweizerischen Bauzeitung 1961 einen Kommentar zur Expressstrassenplanung in Zürich (Marti 1961: 327). Daraus entwickelte sich ein verbaler Schlagabtausch zwischen Marti und Ruckli, der über die Schweizerische Bauzeitung öffentlich ausgetragen wurde. Die Positionen zwischen den Architekten und Städtebauern, mit Hans Marti als Stimmführer und den Verkehrsplanern und Ingenieuren, mit Robert Ruckli als pragmatischer Technokrat aus Bern, schienen sich endgültig zu verhärten.

5.2 Ein Schritt zurück: Grosstadtvisionen und Autobahnkritik

Als die Expressstrassenplanung immer konkreter wurde, waren es nicht die etablierten Berufsverbände, die sich als erste aktiv in die Diskussion der Expressstrassenplanung eingeschaltet hatten, sondern eine Vereinigung von jungen Architekten, die sich *Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau* (ZAS) nannte. In einem sechsseitigen Papier wandten sie sich an den Stadtrat mit der Forderung, die bereits beschlossene Linienführung einer Hochstrasse den Sihlraum nochmals zu überprüfen. Das Hauptanliegen der ZAS war nicht das Verhindern der Autobahn, sondern sie sahen im Sihlraum als Ort für die Erweiterung der *City* nach Westen. Dafür brachten sie den Vorschlag, die Autobahn beim Sihlhölzli in die bereits bestehende Schneise der Seetalbahn zu legen und über den Hardplatz mit einer neu zu erstellenden Brücke nach Norden zu führen (Abb. 28). Damit hätte der städtebaulich wertvolle Sihlraum zur Zentrumserweiterung genutzt werden können und die Autobahn wäre in städtebaulich weniger heikle Gebiete geführt worden.

Der Zürcher Gemeinde- und Nationalrat William Vontobel (LdU) intervenierte gegen die zur Beschlussfassung bereitliegenden Planungen der Expressstrasse beim Bundesrat. Der Zürcher Stadtrat beantragte in Bern, die Baufreigabe für den Expressstrassenabschnitt in der Sihl aufzuschieben, worauf der Bundesrat das gesamte Expressstrassenprogramm vorläufig aufschob, da er sich nicht mit Teilen von Teilstücken auseinandersetzen wollte (Blanc 1993: 93, Kammann 1990: 159). Die Ausgaben für den Bau der

Nationalstrasse, der sehr zügig vorwärtsging, überstieg bereits 1960 die Planungen. Durch den ersten, in grosser Eile erstellten Teil der gesamtschweizerischen Nationalstrassen und dem von allen Kantonen gleichzeitig begonnen Bau, geriet der Bund in eine Finanzkrise (Blanc 1993). Darauf legte der Bundesrat auf Empfehlung der *Beratenden Kommission für den Nationalstrassenbau* die Zürcher Expressstrasse vorerst auf Eis. Die wachsenden Widerstände seitens der Experten sowie eine unabsehbare Kostenexplosion waren die Hauptargumente, welche die Expressstrassenplanung stoppte. In Anbetracht der zu erwartenden Finanzmittelknappheit kam Bern das Aufschieben der städtischen Expressstrasse durchaus gelegen, zumal sie zu den mit Abstand teuersten Abschnitten des gesamten Nationalstrassenetzes gehörten.

Grosstadtvision

Die ZAS wurde vom Stadtrat eingeladen, zusammen mit der verwaltungsexternen *Technischen Kommission für den Generalverkehrsplan* eine Vergleichsstudie zwischen der offiziellen Planung und der alternativen, von der ZAS vorgeschlagenen Linienführung durchzuführen. Der 1961 präsentierte Schlussbericht war in einen städtebaulichen und in einen verkehrsplanerischen Teil gegliedert. Der ausführliche verkehrsplanerische Teil legte detailliert die alternative Linienführung der Autobahn dar. Anstelle der Führung entlang oder in der Sihl schlug die ZAS vor, die Schneise der bereits bestehenden, tiefergelegten Bahnlinie zu nutzen und die Expressstrasse über der Bahn zu führen (Abb. 28). Dadurch konnten sie sich den Sihlraum freispielen, der dem Hauptwerk der Architekten galt: der Erweiterung der *City* nach Westen. Der städtebauliche Teil des Schlussberichts beinhaltete eine Vielzahl an Visionen für die Erweiterung der *City*. Die ZAS sah in der Limmat das Rückgrat der mittelalterlichen Stadt, in der Bahnhofstrasse dasjenige der grossbürgerlichen Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts und der Sihlraum sollte die städtebauliche Entsprechung des 20. Jahrhunderts werden. Mit einer reich bebilderten und mit vielen detaillierten Plänen versehenen Publikation wurden die Ideen ausführlich hergeleitet und dargestellt. Die städtebaulichen Entwürfe orientierten sich an einem Bild der Grosstadt, welche stark von den US-Amerikanischen Grosstädten beeinflusst war. Entlang der Sihl sollte eine für Zürich untypisch hohe und dichte Bebauung entstehen und somit einen angemessenen Rahmen für die *City* des 20. Jahrhunderts geben (Abb. 29). Im Sommer 1961 wurde die Studie abgegeben und knapp ein Jahr später nahm der Stadtrat Stellung dazu. Zwar entschied er sich, die ursprünglich vorgeschlagene Linienführung im Sihlraum beizubehalten und verwarf somit die Ideen des ZAS, jedoch wirkten die Ideen der ZAS lange nach.

Auf die Initiative des Baudirektors des Kantons Zürich wurde 1963 ein weiterer Arbeitsausschuss für die Planung im Sihlraum eingesetzt, dessen Leitung anfänglich das städtische Tiefbauamt innehatte. 1964 wurde die Leitung dieses Ausschusses vom neu geschaffenen Stadtplanungsamt Zürich übernommen. Da die Verantwortung nun vom Tiefbauamt ans Stadtbauamt und somit von der Verkehrsplanung in die Stadtplanung überging, gewannen städtebauliche Themen neues Gewicht. Der 1966 veröffentlichte Bericht *Planung Sihlraum* sollte die Grundlagen für die Entscheidungen über den Ausbau des Sihlraums zwischen Sihlhölzli und Platzspitz hervorbringen (Zürich. Stadtplanungsamt 1966: 1).

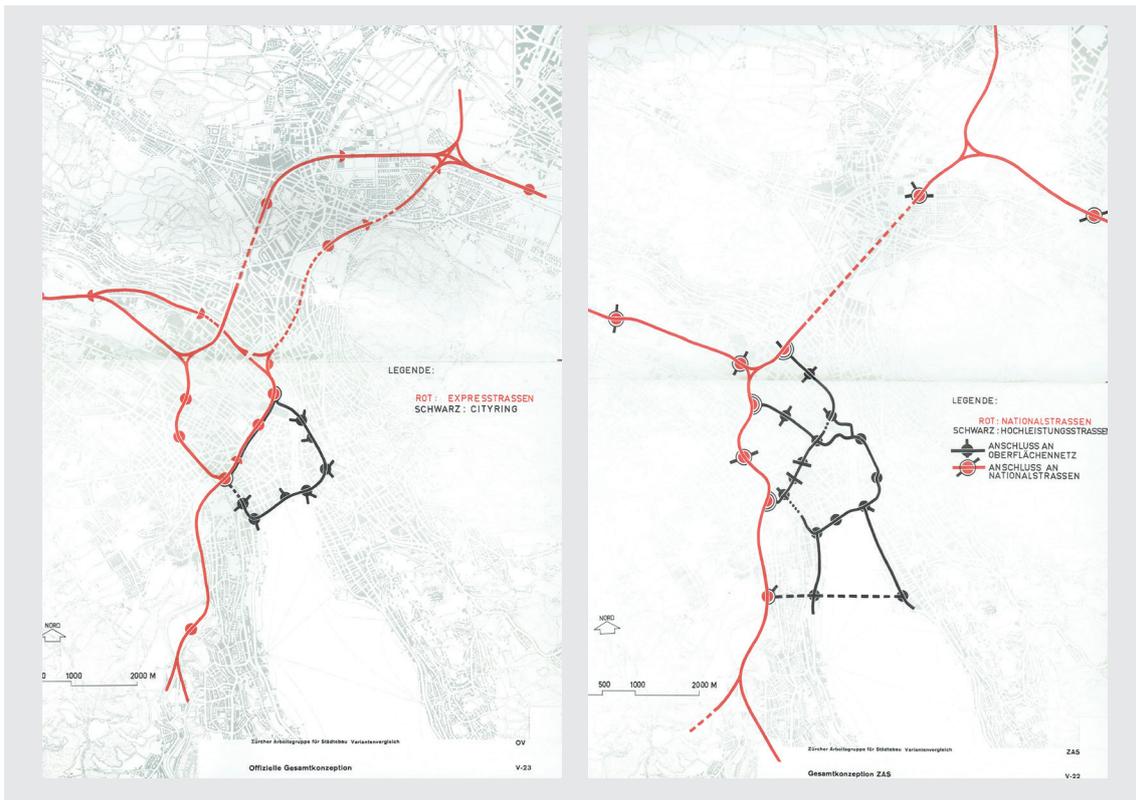


Abb. 28: Die offizielle (links) und die vom ZAS vorgeschlagene alternative Linienführung (rechts).

Im Anschluss wurde vom Kanton und der Stadt Zürich eine Variantenstudie über die gemeinschaftliche Städtebau- und Verkehrsplanung im Sihlraum unter der Leitung von Gerhard Siedler mit Vertretern aus Politik, Stadt- und Verkehrsplanung in Auftrag gegeben. Für diese ausführliche Variantenstudie wurde erneut ein Ausschuss gegründet in dem unter anderem namhafte Architekten wie Otto Glaus, Rudolf Guyer, Werner Stücheli oder Peter Steiger vertreten waren. Die Variantenstudie sollte unter Berücksichtigung der städtebaulichen Herausforderungen genauer untersuchen, welche Variante der Strassenführung, ob Hoch- oder Tiefstrasse, ob im, über oder neben dem Fluss weiter zu verfolgen wäre (Abb. 30, Abb. 31). Der Schlussbericht wurde 1968 veröffentlicht und sprach sich eindeutig für eine unterirdische Linienführung der Expressstrasse aus, was von der Fachwelt bereits seit Jahren gefordert wurde. Die Tatsache, dass die Expressstrasse nun nicht wie bis anhin angenommen möglichst viele Anschlüsse an das bestehende Strassennetz der Innenstadt, sondern lediglich zwei Anschlüsse an den zukünftigen *Cityring* und Zufahrten zu den geplanten Parkhäuser bekommen sollte, degradierte die Expressstrasse zur „überdimensionierten Parkhauszufahrt“ (Blanc 1993: 99). E. Joos vom Stadtplanungsamt Zürich sah im System der an der Expressstrasse angeschlossenen Grossparkhäuser eine hochwertige Erschliessung der Zürcher City und er verglich sie mit den Schnellzügen und den dazugehörigen Bahnhöfen. Dieses System bedingte eine ausgesprochen hohe Anzahl von Parkplätzen, die in sogenannten Grossparkhäusern untergebracht werden sollten. 9'000 Parkplätze waren allein für die beiden Parkhäuser Sihlquai/ Hauptbahnhof und Sihlhözli geplant (Joos 1970).

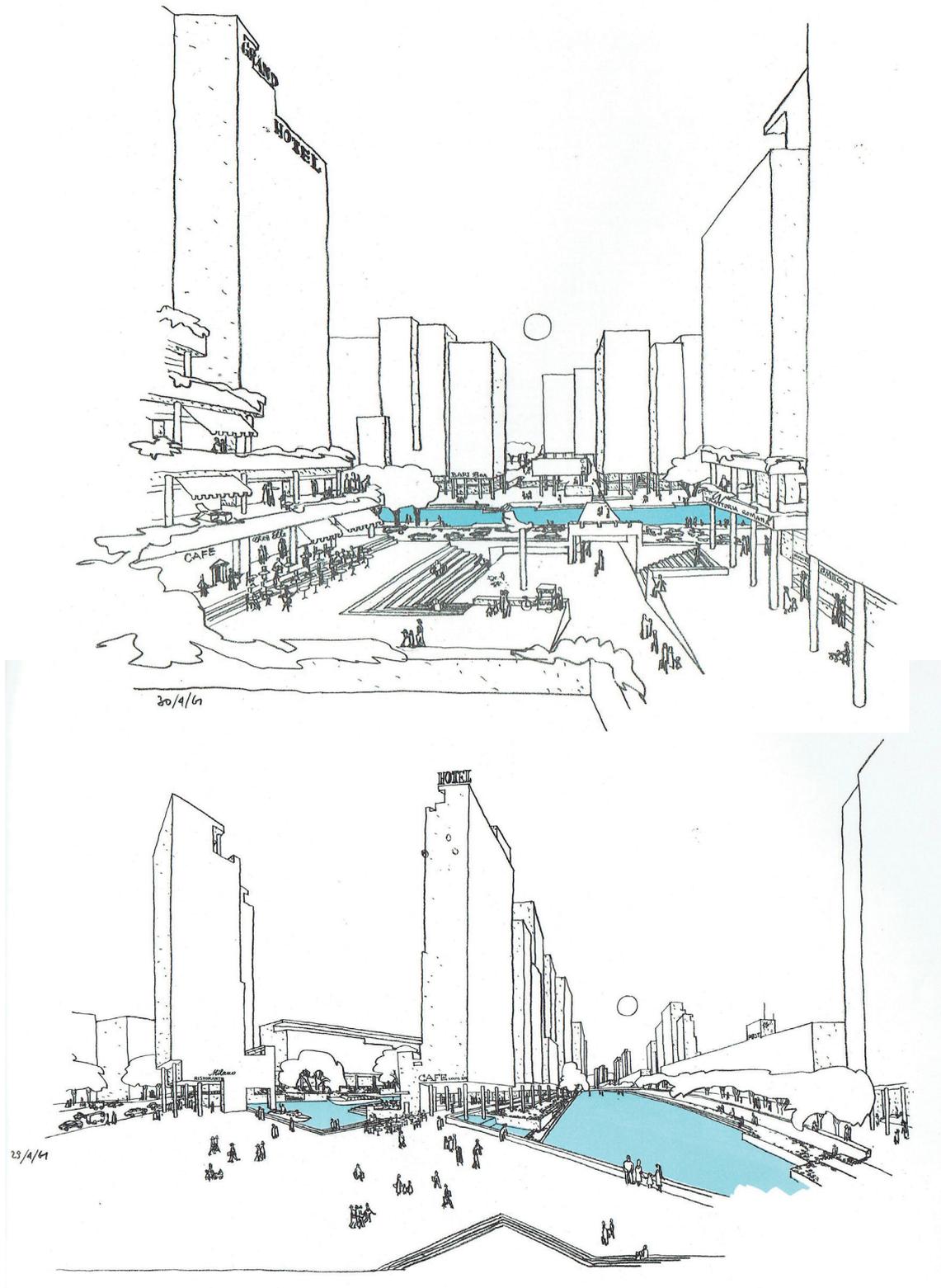


Abb. 29: Visionen für den Sihlraum als Zentrumserweiterung gegen Westen von der ZAS.

Anhand von Plänen, Skizzen, Illustrationen und Diagrammen erläuterte der Arbeitsausschuss in seinem Bericht seine Empfehlung. Aufbauend auf den Ideen der ZAS schlug der Ausschuss vor, den Flussraum soweit freizulassen, dass eine grosstädtische Cityerweiterung nach Westen möglich wurde. Anhand ähnlicher Bilder wurden grosstädtische Ideen visualisiert und zeigten eine dicht bebaute Grossstadt, die in die Höhe wachsen sollte.



Abb. 30: Darstellung von zwei der vier Varianten zur genauen Führung der Expressstrasse und deren städtebaulichen Auswirkungen

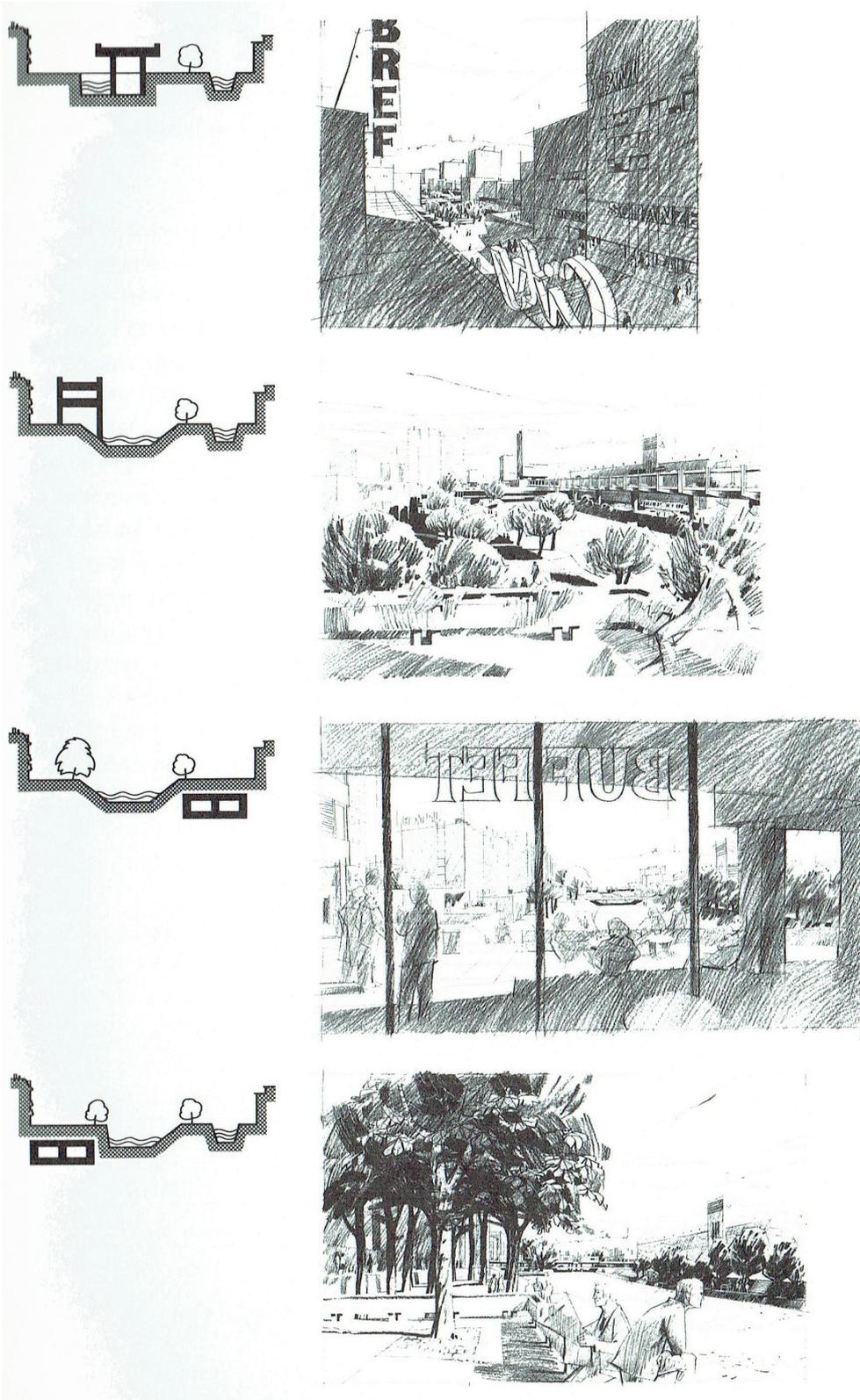


Abb. 31: Querschnitte und Skizzen von vier Varianten zur Führung der Expressstrasse im Sihlram.

5.3 Westtangente

Während die Diskussionen um die Erweiterung der *City* nach Westen und vor allem um die städtebauliche Integration der geplanten Expressstrasse in Gang kam, wuchs der Verkehr und die Unklarheit über die Realisierung des Südasts des Expressstrassenypsilon. Der Bebauungsplan vom Januar 1966 vom Stadtplanungsamt Zürich zeigte die wichtigsten verkehrspolitischen Beschlüsse auf dem Stadtgebiet (Abb. 32). Dabei standen die Expressstrasse, der *Cityring* und vor allem die Sofortmassnahmen zur Lösung der dringlichsten Verkehrsprobleme im Vordergrund.

Während der Bundesrat den ersten Abschnitt der Sihlhochstrasse (Brunau – Sihlhölzli) bereits 1963 genehmigte, wurde den Planern klar, dass sich der letzte Abschnitt des geplanten *Expressstrassen-Ypsilon* zwischen Sihlhölzli und Milchbuck noch länger herauszögert und die Planungen grundlegend überarbeitet werden mussten. Gleichzeitig schritt der Bau der Nationalstrassen voran und drei unvollendete Autobahnäste schienen in unmittelbarer Zukunft den Verkehr auf die Stadt Zürich los zu lassen. Daher sah der Bebauungsplan aus dem Jahre 1966 eine provisorische Lösung als Sofortmassnahme in Form einer Westtangente vor, die auf den erwarteten Verkehr reagieren sollte (Abb. 33). Die provisorisch eingeführte Westtangente sollte den aufkommenden Verkehr durch das grösstenteils bestehende Strassennetz führen. Diese Massnahme war politisch wenig umstritten, da sich einerseits die Planer und Politiker der Dringlichkeit bewusst waren und andererseits verhältnismässig wenige bauliche Anpassungen nötig waren. Somit wurde sie vom Gemeinderat ohne grossen Widerstand im Jahr 1967 genehmigt (Blanc 1993: 111).

Die Westtangente verbindet die drei Autobahnäste über das bestehende Stadtnetz (Abb. 34). Der Neubau der Hardbrücke über die ausgedehnten Gleisanlagen des Hauptbahnhofs und die Limmat war ein zentraler Bestandteil dieses Abschnitts und wurde 1973 eröffnet, gerade ein Jahr vor der Eröffnung des ersten Abschnitts des Südasts der Sihlhochstrasse.

Die offizielle Planung präsentierte von Beginn an keine neue, fertige Variante der Westtangente, sondern realisierte Stück für Stück, wodurch die empfindlichsten Teilstücke erst zur Diskussion gestellt wurden, als der Verkehr bereits in die Stadt hineinrollte (Blanc 1993: 111). Die Westtangente wurde grösstenteils begrüsst und die zur Abstimmung stehenden Teilstücke jeweils mit grosser Mehrheit im Gemeinderat angenommen. Lediglich die SP im Kreis 4 hatte sich anfänglich gegen die Planung gewehrt. Hans Marti als Vertreter der Stadt hatte sich dann auch der Diskussion gestellt. Seine emotionale Rede, in der er sich aus tiefstem Herze für die dringend nötige und einzig mögliche Lösung entschuldigte, wurde ihm hoch angerechnet (Blanc 1993: 111).

Vom Verkehr am stärksten betroffen waren die klassischen Arbeiterquartiere Sihlfeld, Aussersihl und Wipkingen. Über vier Jahrzehnte rollte der gesamte Durchgangsverkehr durch das gründerzeitliche, dicht bebaute Gebiet. Erst mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels im Jahr 2009 wurde der 1971 angefangene Nordring als grosse Umfahrung von Zürich vollendet, wodurch die Westtangente teilweise aufgehoben wurde. Der Verkehr verläuft inzwischen entlang der Seebahnstrasse – Hohlstrasse – Hardbrücke im Gegenverkehr. Die Sihlfeld- und Weststrasse wurden in Quartierstrassen mit Tempo 30 umgewidmet. Lediglich die Rosengartenstrasse ist mit rund 16,9 Millionen Fahrzeugen pro Jahr immer noch die am zweitstärksten befahrene Strasse Zürichs.

Der Neubau der Hardbrücke wurde von der Arbeitsgemeinschaft Fietz und Leuthold AG als Bauunternehmen und dem Ingenieurbüro B. Bernardi aus Zürich von 1971 bis 1973 realisiert (Abb. 35). Die Hardbrücke stellt eines der städtebaulich prägendsten Objekte der gesamten Expressstrassen-Planung dar. Sie verbindet den Kreis 4 vom Hardplatz mit dem Escher-Wyss-Platz im Kreis 5, überbrückt die gesamte Gleisanlage des Hauptbahnhofs und wird über der Limmat als zweistöckige Brücke geführt. Sie ist das aufwändigste Bauwerk der Westtangente und ihre Realisierung nahm viele Jahre in Anspruch. In Anbetracht der aufreibenden Planungen, deren Ausführungen sich immer mehr hinauszuzögern schienen, wurde die Westtangente allgemein wohlwollend als *Linderin der Not* begrüsst.

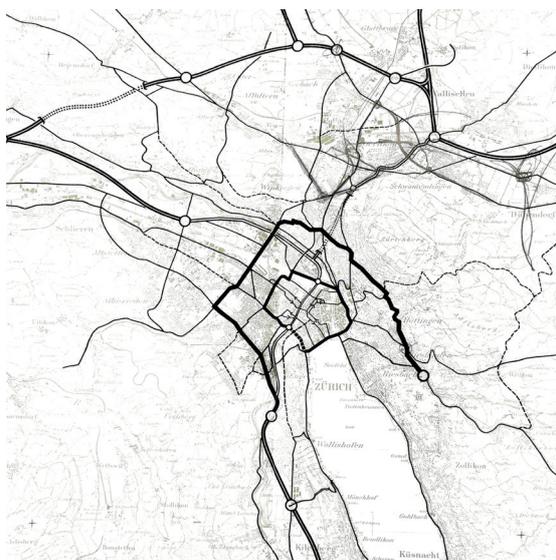


Abb. 32: Die beiden Cityringe sowie die bereits für die ferne Zukunft angedachte Nordumfahrung sind im Entwurf des Bebauungsplans gut erkennbar.

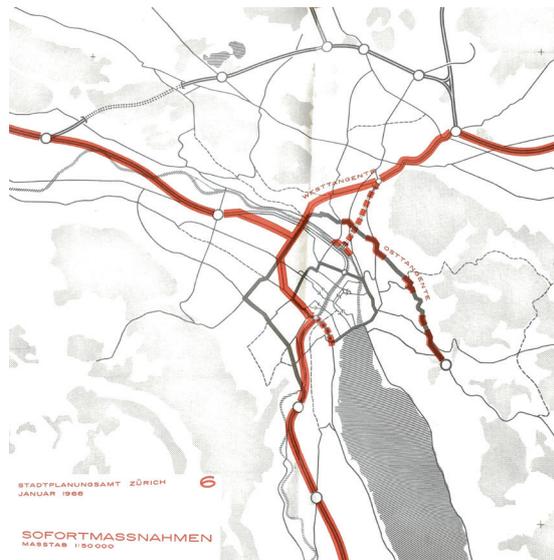


Abb. 33: Die Westtangente wurde im Rahmen des Bebauungsplans von 1966 als Sofortmassnahme aufgeführt um auf den erwarteten Verkehr reagieren zu können.

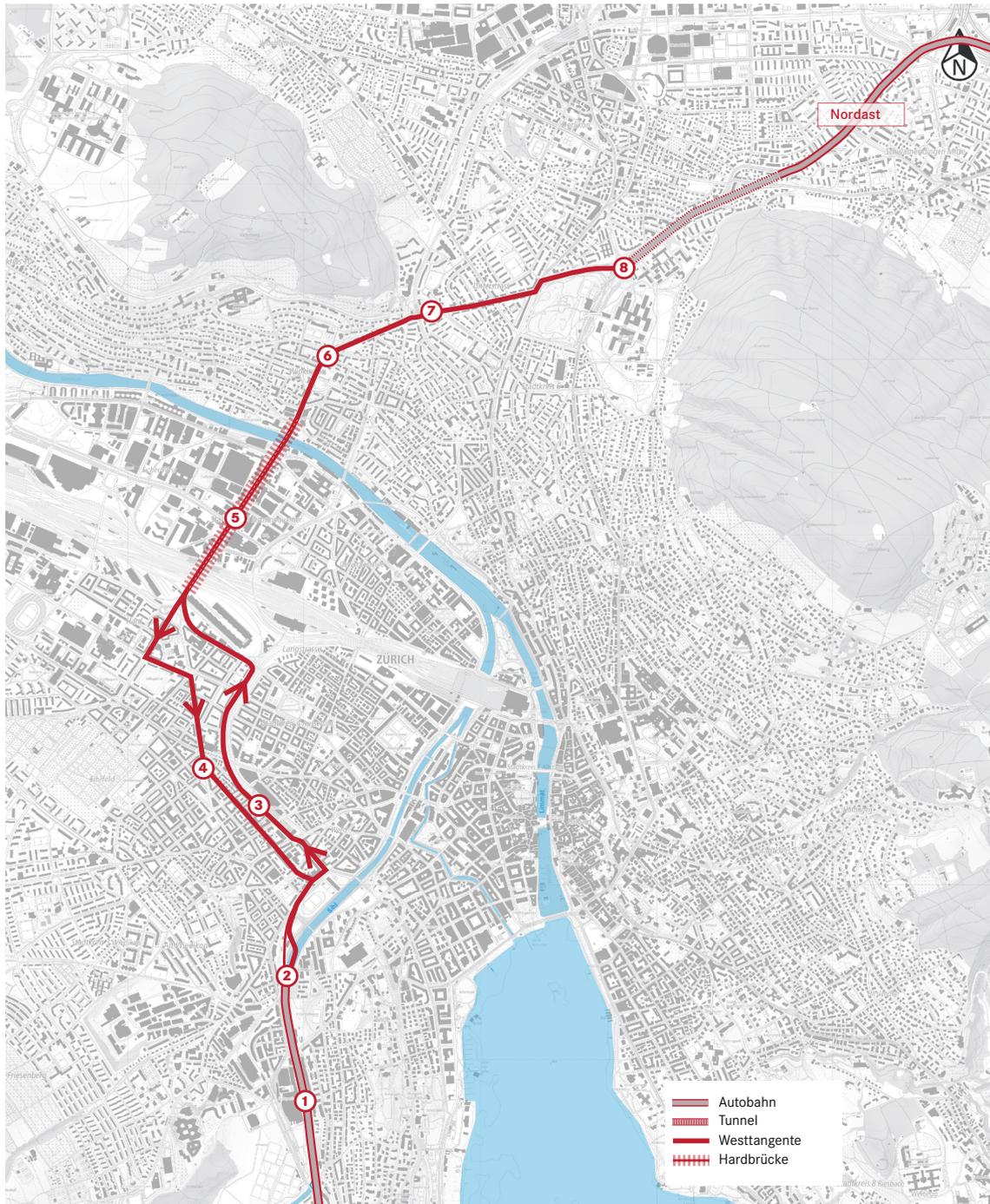


Abb. 34: Darstellung der Verkehrsführung der Westtangente, wie sie bis 2009 in Betrieb war. Der gesamte Durchgangsverkehr wurde durch die dichtbewohnte Innenstadt gelenkt. Von der Sihlhochstrasse (1) herkommend wurde der Verkehr mehrspurig entlang der Seebahnstrasse (2) und über die Hohlstrasse beim Hardplatz auf die Hardbrücke geführt. Von Norden herkommend lief der Verkehr über die Hardstrasse (3) und den Bullingerplatz durch die Sihlfeldstrasse und die Weststrasse (4) und mündete bei der Manessenstrasse auf die Sihlhochstrasse (2) und somit auf die Autobahn ein. Nördlich der Hardbrücke (5) wurde (und wird bis heute) der Verkehr durch die Rosengartenstrasse (6) geführt und über den Bucheggplatz (7) in den realisierten, nördlichen Autobahnabschnitt geleitet (8).



Abb. 35: Bau Hardbrücke über dem Escher-Wyss-Platz, 1971.

5.4 Der erste Abschnitt der Sihlhochstrasse entsteht im Schatten des Gefechts

Bereits im Jahr 1956 hatte der Ingenieur Pierre Soutter den Vorschlag eine Hochstrasse als Expressstrasse in der Sihl zu führen beim Tiefbauamt Zürich eingegeben. Dies führte dazu, dass die Stadt Zürich im Jahr 1969 acht weitere Ingenieur- und Architektenteams einlud, um die technisch und städtebaulich beste Brückenkonstruktion zu finden. Im Jahr 1960 wurde die Gruppe der Ingenieure Soutter & Schalcher zusammen mit dem Architekten E. Schindler mit der weiteren Projektierung des grössten Abschnitts Sihlhölzli – Brunau beauftragt. Für die Ausarbeitung des Bauprojektes wurde die *Ingenieursgemeinschaft Sihlexpressstrasse Zürich ISZ* gegründet.

Während sich die Fronten zu verhärten begannen und die Diskussionen um den innerstädtischen Abschnitt Sihlhölzli bis Milchbuck immer hitziger wurde, konnte quasi *im Schatten des Gefechts* der erste Abschnitt des Südasts relativ problemlos geplant werden. Bereits im Jahr 1963 wurde dieser Abschnitt

vom Bundesrat genehmigt²⁴, jedoch wurde der Auftrag des Kantons Zürich dann erst 1966, nach fünfjähriger Pause an die ISZ erteilt. Die Projektierung und der letztendliche Bau des konkreten Bauwerks liefen von 1967 bis 1974. Die Hauptbrücke hat eine Gesamtlänge von 1'493 m und ist zwischen 25 – 42,4 m breit. Konstruktiv gesehen handelt es sich um einen durchlaufenden Betonträger mit elastischer Drehversteifung durch eine gemeinsame Fahrbahnplatte.²⁵

Mit dem Bau der Sihlhochstrasse betrat der innerstädtische Autobahnbau eine neue Ebene. Viele der heiss umstrittenen und wild diskutierten Planungen mögen die Fronten verhärtet haben. Mit dem Bau der Hochstrasse wurde die Planung sichtbare Realität. Das sukzessive Zubauen des Flussraums mit Betonpfeilern und das langsame Wachsen dieses für Zürich ungeahnt imposanten Bauwerks inmitten eines Wohnquartiers, schreckte die Bevölkerung auf. Mit jedem Pfeiler wuchs quasi parallel dazu die Kritik, die einherging mit dem sich vollziehenden gesellschaftlichen Wandel der 1970er Jahre (Abb. 36 – 39).

24 Vgl. Bundesratsprotokoll 331 vom 22.2.1963.

25 Vgl. Schweizerische Bauzeitung, Heft 21, 1971, S. 511.



Abb. 39: Luftaufnahme der Sihlhochstrasse im Bau, ca. 1971.



Abb. 36: Bau der Sihlhochstrasse um 1971.



Abb. 37: Bau der Sihlhochstrasse, 1971.



Abb. 38: Bau der Sihlhochstrasse, 1971.

6. Gesellschaftlicher Wandel

In den USA formierte sich anfangs der sechziger Jahre eine nachhaltig wirkende Kritik an der funktionalen Stadt der Moderne und den damit verbundenen Umbau- und Verkehrsmassnahmen. 1961 publizierte die Journalistin Jane Jacobs ihr Buch *Life and Death of Great American Cities*, in dem sie die Auswirkungen der autogerechten Planung und insbesondere der Expressstrassenplanung in New York kritisierte und später vehement bekämpfte. Während in der Schweiz die US-Amerikanische Expressstrassenplanung noch als vorbildlich galt und sogar die Fachleute sich in einem fast kritiklosen Freudentaumel der Technik befanden, kämpfte Jane Jacobs letzten Endes erfolgreich gegen die massiven Ausbaupläne der Expressstrasse inmitten durch Manhattan, die gesamte Quartiere unwiederbringlich zerstört hätten (Jacobs 1992).

Innerhalb der Fachwelt sorgte das 1963 vom britischen Architekten und Ingenieur Colin Buchanan publizierte Buch *Traffic in Towns* für Aufsehen (Buchanan 1964). Unter anderem wurde im zum Standardwerk für Verkehrsplaner gewordenen Bericht der Zustand der britischen Städte nach der ersten grossen Motorisierungswelle dargestellt, was zunächst ein düsteres Bild zeichnete. Im gleichen Jahr publizierte der Amerikaner Lewis Mumford sein Buch *Highway and the City*, in dem er die Zerstörung der gewachsenen Städte durch die Strassenplanung kritisierte (Mumford 1964).

In Deutschland machte das Buch *Die Unwirtlichkeit unserer Städte* des Psychoanalytikers Alexander Mitscherlich im Jahre 1965 auf die gefühlten Missstände in den deutschen Städten aufmerksam. Ohne auf die Autobahnen abzielen, war es eine fundamentale Kritik an der Stadt der Moderne (Mitscherlich 1969). Insbesondere in Deutschland, wo praktisch alle grösseren Städte massive Zerstörungen im Bombenkrieg erfahren hatten, war der Verlust der bestehenden Stadtsubstanz immens. Der Wiederaufbau, vielerorts unter dem Paradigma der verkehrsgerechten, und damit war in den 50er und 60er Jahren autogerechten Stadt gemeint, veränderte viele deutsche Innenstädte nachhaltig. Die Schriften Mitscherlichs waren prägend und emblematisch für den einsetzenden Stimmungswandel.

In der Schweiz überschlugen sich die Wachstumsprognosen in den ausgehenden 1960er Jahren. Der vielfach rezipierte, sogenannte *Kneschaurek-Bericht*, den der Wirtschaftsprofessor Francesco Kneschaurek als Beauftragter des Bundesrates 1968-1973 erstellte, sorgte mit seinem Maximal-Szenario von 10 Millionen Einwohnern der Schweiz im Jahr 2000 für Aufsehen (Kneschaurek 1974). Am St. Gallen Symposium stellte der *Club of Rome* 1972 die Studie *Die Grenzen des Wachstums* vor, in denen die Endlichkeit der Ressourcen und somit die Wachstumsgrenze der globalen Wirtschaft aufgezeigt wurde. Die Studie erlangte weltweit grosse Beachtung. Mit der ein Jahr später einsetzenden ersten Ölkrise bekam die allgemeine Bevölkerung die aufgezeigten Grenzen direkt zu spüren. Die städtebaulichen Paradigmen begannen sich allmählich zu verändern. Die alten Feindbilder der überfüllten Altstädte und Mietskasernen gehörten endgültig der Vergangenheit an und konnten nicht mehr greifen. Inzwischen schreckte der

grosse Verlust an historischer Bausubstanz aufgrund des Umbaus der Städte grosse Teile der Bevölkerung auf. In der Schweiz trat das Natur- und Heimatschutzgesetz 1967 in Kraft und das internationale Denkmalschutzjahr 1975 leitete viele Diskussionen über die zukünftige Gestaltung der Städte ein.

Mit der Kritik anfänglich seitens der Fachleute um die Städtebauer und Architekten, wuchs auch das Bewusstsein für den Umweltschutz. Das Auto wurde zunehmend zum Symbol für den rücksichtslosen Umgang mit den Ressourcen, der Verkehr wurde mit dem umweltzerstörenden Wachstum gleichgesetzt und geriet in Verruf.

6.1 Die städtebaulichen Leitbilder der 1970er Jahre

Die Bevölkerung der Stadt Zürich erreichte 1962 ihren historischen, bis heute nicht mehr erreichten Höchststand von 440'180 Einwohnern. Die danach einsetzende Abwanderung in die Agglomerationsgemeinden fing erst zögernd an und hatte ihren zahlenmässigen Höchststand in den 1970er Jahren. Den tiefsten Stand erreichte die städtische Bevölkerung im Jahr 1989 mit 355'901 Einwohnern.²⁶ Der gleichzeitige zum Bevölkerungsrückgang einsetzende Wertewechsel der Stadt hatte tiefgreifende Auswirkungen auf die Wahrnehmung des innerstädtischen Lebens.

Die 1974 vom Hamburger Stadtentwickler Harald Jürgensen verfasste Studie zu den Entwicklungszielen der Stadt Zürich beeinflusste die Wahrnehmung des Lebens in der Stadt nachhaltig (Jürgensen 1973). Unterstützt von den zunehmenden Zahlen der abwandernden Bevölkerung machte sich eine von Selbstzweifeln durchtränkte Katerstimmung breit. Das Absterben der Städte wurde Teil des gesellschaftlichen Diskurses (Abb. 40). Im Autoverkehr und den damit einhergehenden Nebeneffekten wurde einer der Hauptverursacher des Verlustes an Lebensqualität gesehen. Von der luftigen Leichtigkeit der 1950er Jahre und der visionären Aufbruchsstimmung der 1960er Jahre war kaum etwas geblieben. Wachstum, Verkehr und Umweltzerstörung gehörten zu den führenden Themen, welche die Bevölkerung beunruhigte. Vom *Sterben der Städte* war nicht nur in der Schweiz die Rede, Jacobs sprach anfangs der 1960er Jahre bereits vom Sterben der amerikanischen Stadt und bei Jobst Siedler war die „tote Stadt“ gar von der Bauwelt der Nachkriegszeit ermordet worden (Siedler/Niggemeyer/Angress 1964). Die Familien, die es sich leisten konnten, wanderten in die Agglomerationen ab, in der das Wohnen attraktiv galt, zumal die neuen Wohnungen von viel Grünräumen umschlossen waren, die Luft besser schien und sie dank massiv ausgebauter Verkehrsverbindungen gut an die Stadt angebunden waren. Zurück blieben *die Alten, die Armen und die Ausländer*, was zum Schlagwort der AAA-Stadt führte.

²⁶ Quelle: Statistik Stadt Zürich, BVS, Bevölkerungsentwicklung (2017): Während zwischen 1960-1969 knapp 9'000 Einwohner abgewandert sind, war es in den 70er Jahren knapp 51'000 und in den 1980er Jahren noch gute 18'000.

Mit dem zunehmenden Wohlstand und der Massenmobilisierung wurde der gesellschaftliche Traum vom Wohnen in grüner Umgebung oder gar in den eigenen vier Wänden am Stadtrand oder auf dem Lande erreichbar. Die Vorstädte entwickelten sich zu reinen Schlafstädten, während die verbleibende städtische Bevölkerung den weiteren Verlust an zentrumsnahen, gut erschlossenen Wohnraum befürchtete. Ganze Viertel verwandelten sich in reine Bürostädte, die ausserhalb der Arbeitszeit zu verlassenem Orten wurden. Die Stadt fürchtete sich davor, zur reinen Arbeitsstadt zu werden. Die Planung der Expressstrasse in die Mitte der Stadt war genau auf die Entwicklung angelegt, die Stadt als Arbeits- und Freizeitort erreichbar zu halten und um die Menschen von weither auf direktem Weg in die City zu bringen, wo ein Grossteil der Arbeitsplätze angesiedelt war. Somit wurde die Expressstrasse für die städtische Bevölkerung zusätzlich zum Sinnbild und Sündenbock für die verfehlte Planung.

Eine moralisch aufgeladene mediale Präsenz der Auto- und Wachstumsgegner bediente sich an plakativen Darstellungen. Publikationen wie Rolf Kellers *Bauen als Umweltzerstörung* lieferte den grafisch und bildlichen Hintergrund für den gesellschaftlichen Diskurs. Als Untertitel wählte Keller *Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart* und brandmarkte viele städtebauliche und architektonische Leistungen der jüngsten Zeit als Umweltzerstörung (Keller 1973), womit er ins Schwarze der gesellschaftlichen Stimmung traf.

Eine gesellschaftlich nachhaltige Wirkung zeigte die 1973 publizierte Illustrationsmappe *Alle Jahre wieder saust der Presslufthammer nieder* vom Schweizer Künstler und Illustrator Jörg Müller. Darin zeigte er die Veränderung einer fiktiven Schweizer Landschaft durch die baulichen Eingriffe plakativ auf. Durch den Bau der Autobahn fällt das niedliche rosa Wohnhaus aus der Jahrhundertwende zum Opfer (Abb. 42). Die Stadt wurde als landschaftsfressendes Feindbild dargestellt und prägte die Wahrnehmung von Städten ab den 1970er Jahren nachhaltig, zumal Müllers Illustrationen vor allem im Schulunterricht Anwendung fand.

Kurz bevor der erste Abschnitt der Sihlhochstrasse 1974 dem Verkehr übergeben wurde (Kap. 5.4) stellte das Tages-Anzeiger Magazin im Rahmen seiner Reihe *Ideen für Zürich* einen alternativen Vorschlag vor, wie man den kurzen Abschnitt der Sihlhochstrasse alternativ nutzen konnte. Unklar über den weiteren Verlauf der Expressstrassenplanung zweifelte das Magazin die Vollendung der Expressstrasse an und sah in dem kurzen Abschnitt der Sihlhochstrasse bereits eine Planungs- und Bauruine. Die beiden Architekten Peter Steiger und Jürg Branschi stellten ihre Utopie vor, wie man die Hochstrasse zur Hochgasse und so zu einem Wohnviertel umnutzen könnte. Der sich einsetzende tiefgreifende gesellschaftliche Wandel liess Ideen entstehen, die bis anhin kaum denkbar waren. Für eine kurze Zeit war der Phantasie keine Grenzen gesetzt, wenn es darum ging, die Stadt wieder lebenswerter zu machen. Doch bereits vor den hochfliegenden Ideen zeichnete sich ein Umdenken ab, als es darum ging, die Innenstadt verkehrsgerecht umzubauen.



Abb. 40: Titelgeschichte der Schweizer Illustrierten, Nr. 29, 7. Juli 1972.

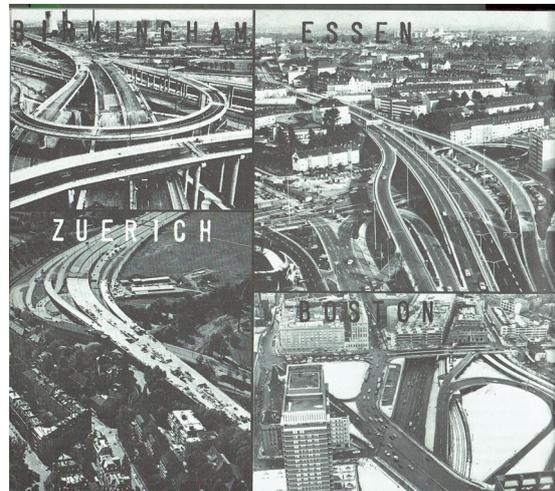


Abb. 41: Bildsprache von Rolf Kellers Publikation , Bauen als Umweltzerstörung, Zürich 1973.

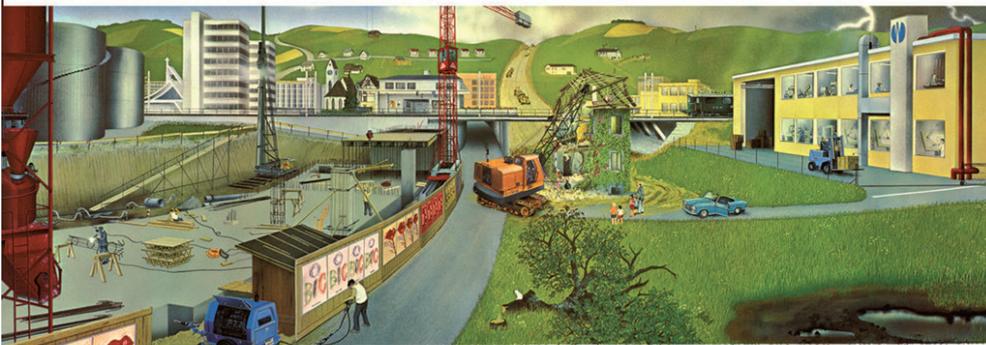
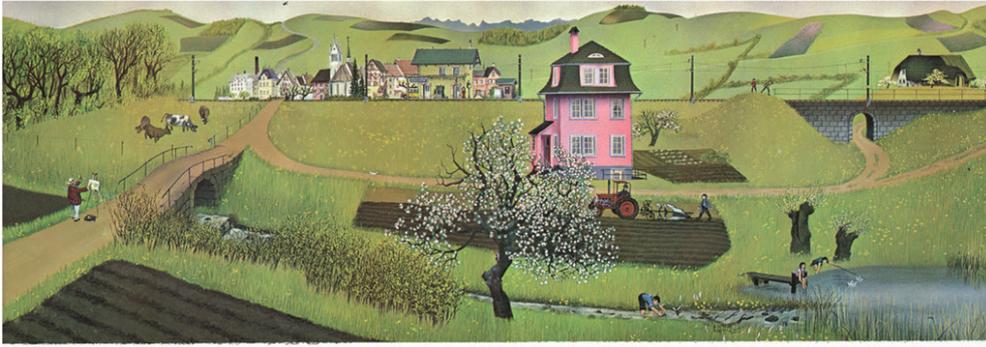


Abb. 42: Einprägsame und wirkungsvolle Illustrationen von Jörg Müller, in denen er die Zerstörung der Landschaft durch die Infrastruktur und Zersiedelung darstellt.

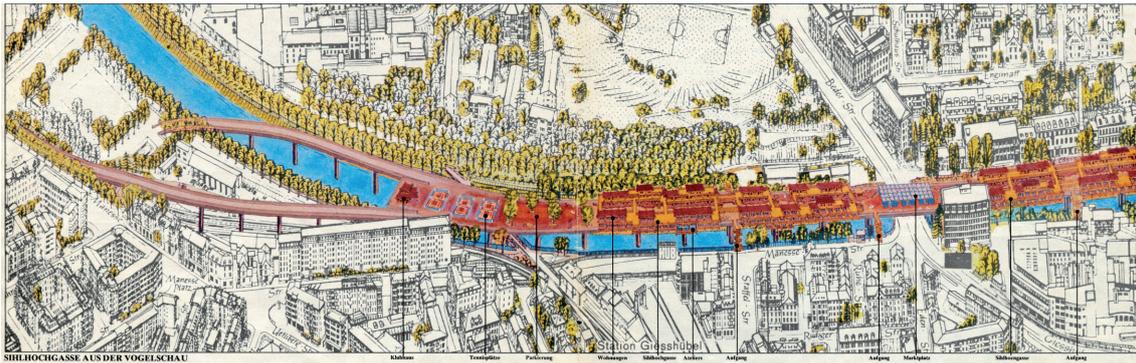


Abb. 43: Axonometrie von Steigers und Branschis Alternativvorschlag für die Sihlhochstrasse, die sie zur Sihlhochgasse umfunktio- nieren wollten. Sie berechneten, dass 230 Wohnungen, Spielplätze, Sportanlagen und ein Marktplan entstehen könnten.

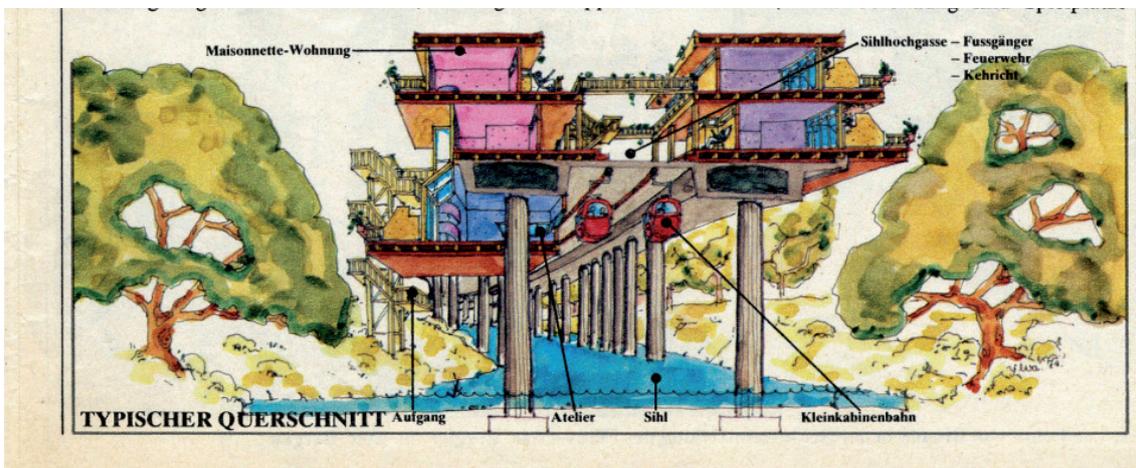


Abb. 44: Querschnitt des Alternativvorschlags Sihlhochgasse von Steiger und Branschi. Die Wohngebäude sollten entlang der Stüt- zen gebaut werden und dazwischen würde sich die sogenannte Sihlhochgasse aufspannen. Mit mehreren Treppenabgängen wären die Bewohner mit dem Flussraum verbunden.

6.2 Abgesang auf den Cityring

Während sich der Diskurs allmählich zu Ungunsten der grenzenlosen Verkehrsplanung zu ändern be- gann, hielt die offizielle Planung unbeirrt an der Expressstrasse und den dazugehörigen flankierenden Massnahmen, wie z. B. dem *Cityring*, fest. Obwohl sich das Stadtplanungsamt bereits wenige Jahre nach der Veröffentlichung des Generalverkehrsplans Mitte der 1950er Jahre von den Ausbauplänen des *Cityrings* distanzierten, da die Eingriffe „den Rahmen des Tragbaren weit überstiegen hätten“ (Stadt- planungsamt 1967:2), blieben die Planungen enorme Eingriffe in den Stadtorganismus. Am südwest- lichen Stadtrand wuchs die Sihlhochstrasse über die Sihl (vgl. Kap. 5.4) und nun wurden auch die innerstädtischen Verkehrsprojekte immer konkreter, was der Bevölkerung vor Augen führte, wie stark sich das Bild der Stadt allmählich zu verändern begann. Dies führte dazu, dass die hohe Akzeptanz der

Verkehrsvorlagen der 1950er und 60er Jahre anfangs der 1970er Jahre langsam verloren ging. Aufgrund der hohen Anzahl Volksabstimmungen, zeichnet sich der einsetzende gesellschaftliche Wandel auch am Abstimmungsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner ab. Welche Auswirkungen die Einführung des Frauenstimmrechts am 15. Oktober 1970 auf kantonaler und ein halbes Jahr später, am 7. Februar 1971 auf Bundesebene auf das sich verändernde Abstimmungsverhalten hat, muss in einer separaten Betrachtung untersucht werden.

Die Zürcher Expressstrassenplanung war stets in ein grösseres Konzept eingebunden. Ein entscheidender Pfeiler des *Expressstrassen-Ypsilons* war der auf den Ideen des Gesamtverkehrsplans der 1950er Jahre erarbeitete *Cityring* (Abb. 45). Dieses hochleistungsorientierte Strassennetz hätte die Anschlüsse der Expressstrasse an das innerstädtische Verkehrsnetz gewährleisten sollen. Im Rahmen des Bebauungsplans wurden die wichtigen Entscheidungen zur verkehrlichen Neuorganisation der Innenstadt festgelegt. Insgesamt waren drei Ringsysteme vorgesehen: Neben dem *Cityring* sollten langfristig ein Tangentenring und ein Autobahnring mit Seetunnel entstehen, der die drei Äste der Expressstrasse ausserhalb der Stadt miteinander verbunden hätte (Abb. 46). Die Expressstrasse war also lediglich ein Teilstück der viel weitreichenderen Planung.

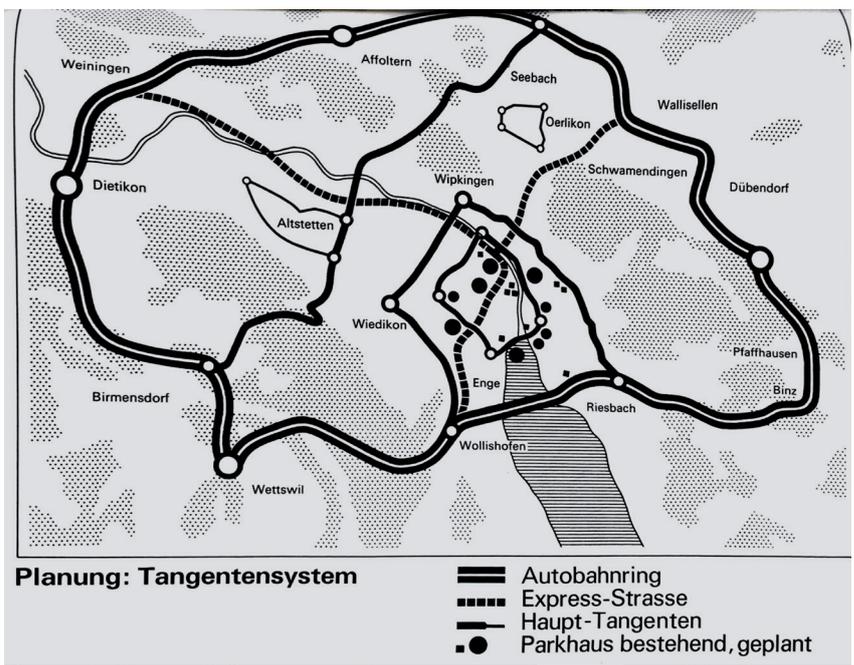


Abb. 45: Geplantes Tangentensystem als Grundlage für den Bebauungsplan, 1971 vom Stadtplanungsamt Zürich.

Heimplatz

Im Jahr 1970 kam es zu einer Volksabstimmung über die Umgestaltung des Heimplatzes. Dieser innerstädtische Platz zwischen Kunsthaus und Schauspielhaus sollte als erste Massnahme des *Cityrings* umgestaltet werden. Für den Neubau des Schauspielhauses wurde ein internationaler Architekturwettbewerb ausgeschrieben, dem eine aufwändige Neuorganisation des Verkehrs zu Grunde lag, aus dem Jørn Utzons Entwurf als Siegerprojekt hervorging. Im Rahmen des *Cityrings* war es vorgesehen, den Verkehr vollständig zu entflechten. Beim Heimplatz waren zwei getrennte Ebenen für die Fussgänger und die Autofahrer geplant. Diese Trennung sah vor, die Autos teilweise unterirdisch zu führen, was zu massiven Rampenbauwerken geführt hätte. Zudem waren den Platz umfahrende mehrspurige Strassen vorgesehen, die den Platz stark von den umliegenden Quartieren abgeschnitten hätten (Abb. 47).

Das Projekt wurde zum Sinnbild für die konkrete Planung des *Cityrings* und allmählich wurde klar, dass dessen Ausbau eine tiefgreifende Umgestaltung sämtlicher zentraler Zürcher Plätze, wie dem Bellevue, Central, Bürkliplatz oder Heimplatz mit sich bringen würde. Während viele Planer darin eine Chance zur städtebaulichen Erneuerung sahen, empfand ein Grossteil der Bevölkerung die weitreichenden Eingriffe ins gewachsene Stadtgefüge als zu gross. Das Projekt war im Vorfeld der Abstimmung bereits stark umstritten, so veröffentlichte die ZAS im *Schweizer Baublatt* eine ablehnende Stellungnahme, die sich teilweise mit den kritischen Argumenten der Ortsgruppe Zürich des BSA deckten (Risch 1970: 636). Ein Hauptkritikpunkt war, dass dem Verkehrsfluss alle anderen Ansprüche untergeordnet würden. Die Vorlage zur Umgestaltung des Heimplatzes und damit gleichzeitig ein erster entscheidender Schlüsselbereich des *Cityrings* wurde vom Stimmvolk 1970 abgelehnt.

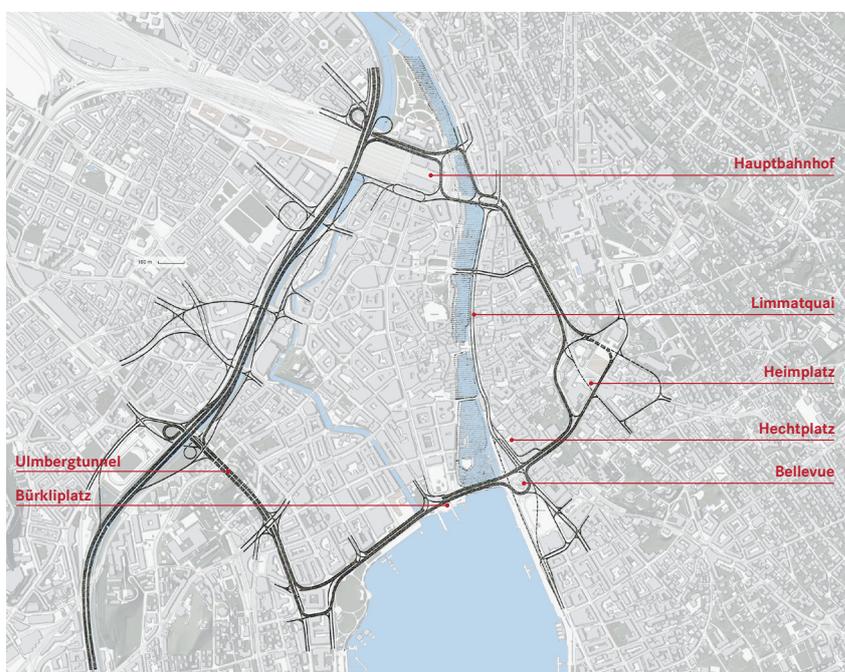


Abb. 46: Überlagerung *Cityring* über den aktuellen Stadtplan der Innenstadt Zürich.

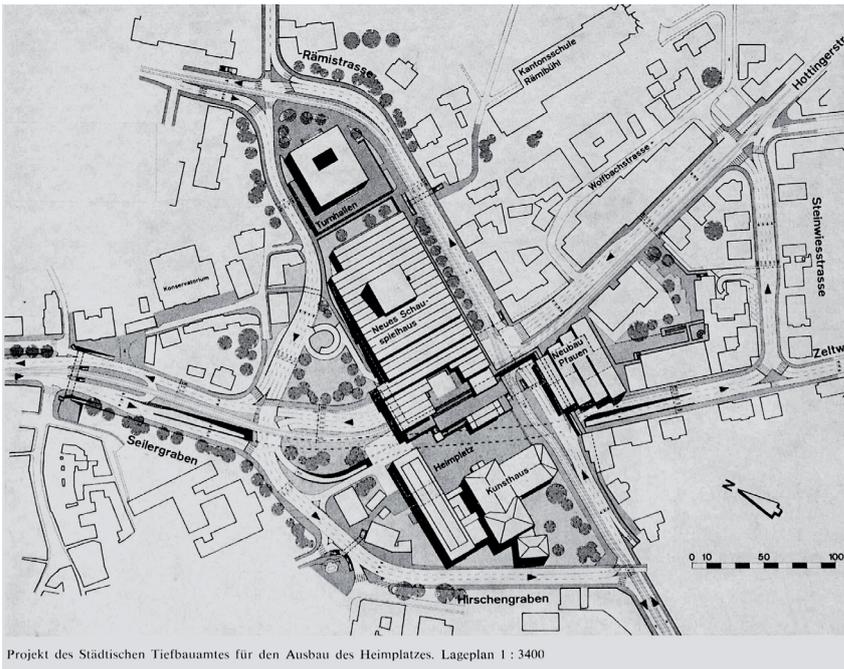


Abb. 47: Vorschlag zur Neugestaltung des Heimplatzes mit dem neuem Schauspielhaus.

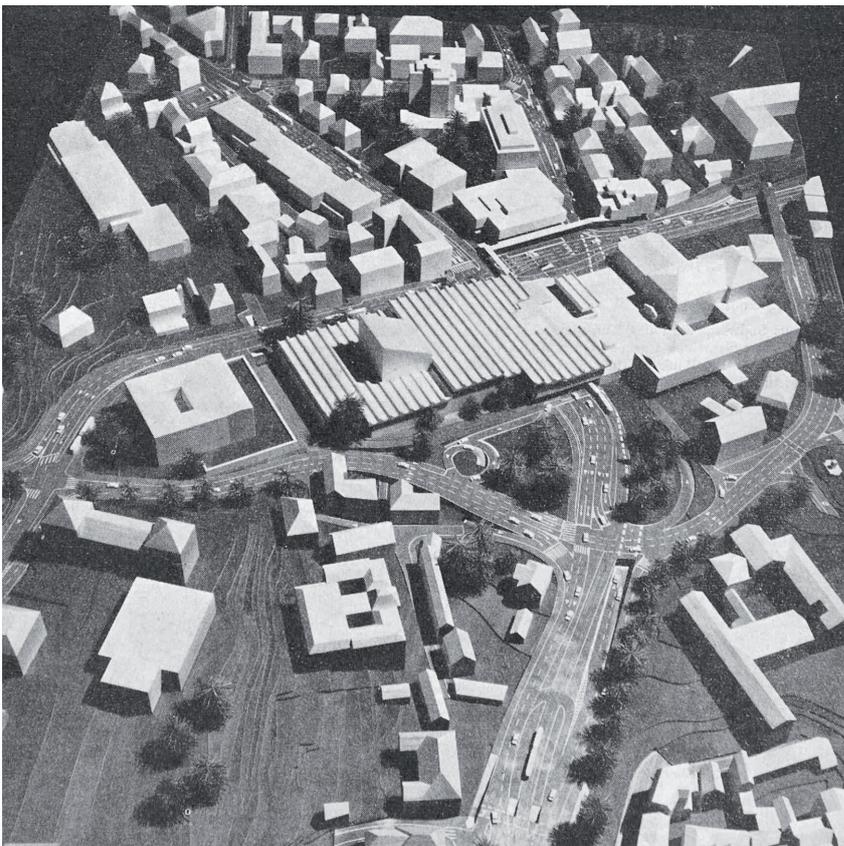


Abb. 48: Modell des Gesamtausbaus de Heimplatzes, auf dem die Dimensionen der Strassen sichtbar sind. Rechts ist das Kunsthaus, mittig der Neubau des Schauspielhauses von Jørn Utzon und links die alte Kantonsschule erkennbar. Der blick ist vom Nordwesten her aufgenommen.

Hechtplatz

Das nächste wichtige Teilstück des *Cityrings* war das geplante Parkhaus am Hechtplatz in der Altstadt von Zürich (Abb. 49). Am Limmatquai war ergänzend zu den bestehenden und geplanten Parkhäusern des *Cityrings*, *Hohe Promenade*, *Central* und *Heimplatz* ein zusätzliches Parkhaus für rund 250 Parkplätze vorgesehen. Dieses Bauvorhaben war eingebettet in die Umgestaltung des historischen Hechtplatzes in der Altstadt. Das bestehende Gebäude *Raben* wäre durch einen Neubau ersetzt worden. Die Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage war über zwei Rampen am Flusssufer geplant. Die Flusspromenade wäre durch eine Fussgängerunterführung mit einem sogenannten *Ladenbasement* mit dem Hechtplatz verbunden gewesen. Die Überquerung des Limmatquais wurde durch den „intensiven Verkehr“ als zu gefährlich angesehen.²⁷ Das geplante unterirdische Bauwerk mit der weitreichenden Fussgängerunterführung war mit mehreren Treppenaufgängen versehen und hätte im Zuge des späteren Terrasse-Neubaus an die unterirdische Fussgängerverbindung des neugeplanten Bellevues angeschlossen werden können. Dies war ein erster Schritt, die Fussgängerinnen und Fussgänger an einem der attraktivsten Stellen in der Innenstadt vollständig in den Untergrund zu verbannen. Die Vorlage wurde am 15. November 1970 mit 74% Nein-Stimmen noch deutlicher als die Heimplatz-Vorlage abgelehnt.

²⁷ Vgl. Weisung 512 des Stadtrates an den Gemeinderat vom 8. Januar 1970.

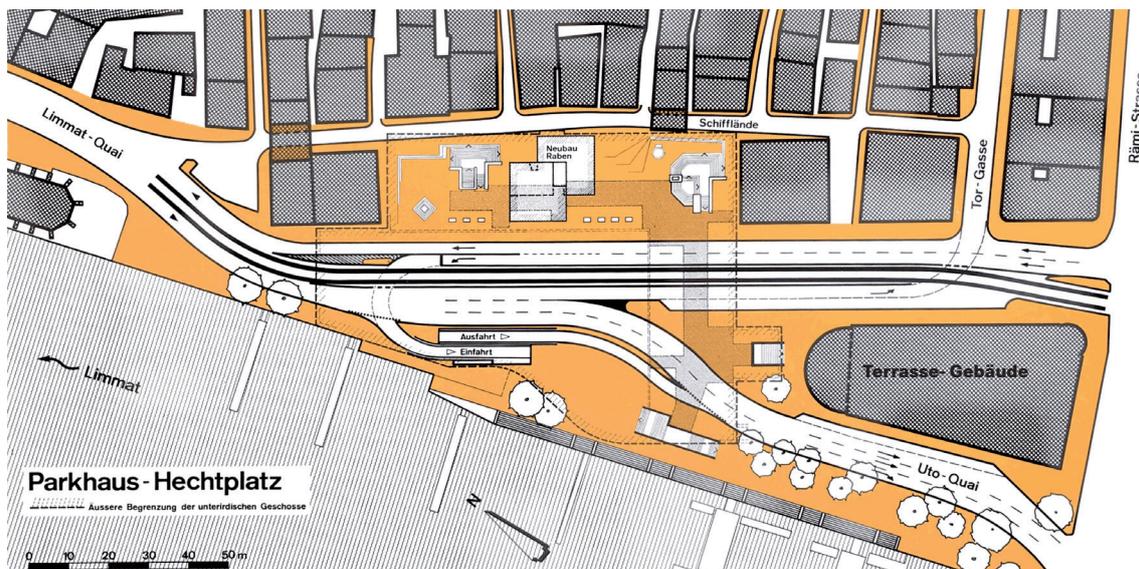


Abb. 49: Projekt zur Neugestaltung des Hechtplatzes in der Altstadt von Zürich auf Basis des Entwurfs von Esther und Rudolf Guyer von 1969. Neben einer Tiefgarage sollten die Fussgänger durch eine Unterführung mit dem Flusssufer und längerfristig an die unterirdische Fussgängerverbindung zum Bellevue angebunden werden.

Tschüss Cityring

Bereits Ende des Jahres 1970 wurde der *Cityring* somit politisch unmöglich und kaum je durchsetzbar, weil er, wie der Generalverkehrsplan, niemals als Gesamtpaket beschlossen hätte werden können, sondern jedes Teilprojekt einzeln vor das Volk gekommen wäre. Der *Cityring* begann in der Versenkung zu verschwinden, ohne dass das Ende je offiziell besiegelt wurde. Das Projekt schien mit den Jahren „ganz einfach vergessen“ zu werden (Blanc 1993: 141). Das langsame, immer leiser werdende Ende des *Cityrings* trug massgebend dazu bei, dass sich die Planungen für die Expressstrassen erschwerten. Vom *Cityring*, der den in die Stadt hereinströmenden Verkehr aufnehmen und verteilen hätte sollen, wurde kaum ein Bereich realisiert, wodurch die Anschlüsse der Expressstrasse an das innerstädtische Strassennetz fehlten.

Katerstimmung

Allmählich machte sich eine gewisse Katerstimmung in der Politik und bei den Behörden bemerkbar. Nach der Wachstumseuphorie der sechziger Jahre deutete die immer stärker abnehmende Bevölkerung der Stadt Zürich und die Veränderung der Sozialstruktur auf einen Niedergang der Stadt hin (vgl. Kap. 6.1). Auch wenn die Fachpresse noch sehr optimistisch über die Realisierung sämtlicher Grossprojekte im Zusammenhang mit dem Bau der Expressstrasse schrieb²⁸, verlor die konkrete Planung des *Expressstrassen-Ypsilons* letzten Endes immer mehr an Schwung. Mit der Aufnahme der grossräumigen Nord- und Südumfahrung ins Nationalstrassennetz 1971 sollte Zürich den schon lange geplanten Autobahnring erhalten, womit die Verbindung quer durch die Stadt innerhalb der nationalen Autobahnplanung massiv an Bedeutung verlor. Zwar sollte es bis ins Jahr 2009 dauern, bis dieser grossräumige Autobahnring, der eigentlich nur ein halber Ring ist (der Ostring mit See- oder Stadttunnel sind noch ausstehend und Teil weiterhin hitzig geführten Diskussionen) durch die Eröffnung des Üetlibergtunnels fertig gestellt wurde. Die finanziellen Mittel zum Bau der Autobahn wurde nun auf den Nordring konzentriert, da das zu erwartende Nadelöhr im Raum Zürich für das gesamtschweizerische Nationalstrassennetz von entscheidender Bedeutung war. Bis zur Eröffnung des Üetlibergtunnels 2009 wurde der gesamte Durchgangsverkehr von Süden nach Norden über die Westtangente inmitten durch Wohnquartiere geführt (siehe Kap. 5.3).

6.3 Stimmungswandel in der Verkehrsplanung

Als eine der Hauptursachen für den wachsenden Attraktivitätsverlust der Stadt als Wohnort wurde der Autoverkehr gesehen, was sich bei der städtischen Bevölkerung in der wachsenden Ablehnung gegenüber Verkehrsprojekten zeigte. Der Stadtrat reagierte und formulierte aufgrund einer Standortbestimmung 1972 neue politische Ziele, um die Attraktivität der Stadt als Wohnumfeld zu steigern. Darin sprach er sich klar zur „Förderung des Wohnwertes in der gesamten Stadt, das heisst Eindämmung der Ansprüche des Autos und Massnahmen gegen die Umwandlung von preiswertem Altwohnraum in Bürofläche“ (Blanc 1993: 151) und somit klar zu einer neuen Ausrichtung der Verkehrsplanung aus. In der städtischen Verkehrsplanung begann sich ein grundlegender Wandel abzuzeichnen. Die Stadt sollte

28 Z. B. Joos E. in: SBZ 1970, Heft 46, S. 1048.

wieder lebenswerter gestaltet werden und so für Familien attraktiv bleiben. Eine gemeinderätliche Kommission formulierte 1974 die neuen verkehrspolitischen Ziele in der *Festsetzung des Bebauungsplanes der Stadt Zürich*. Das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr wurde zum klaren Ziel erster Priorität erklärt. Durch eine weitere Kanalisierung der Motorfahrzeuge sollten die Wohnquartiere entlastet werden. Neue Parks und Freiräume entstanden, in den Strassen der dichten bebauten Wohnviertel wurden wieder vermehrt Bäume gepflanzt und verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen sollten den Verkehr verlangsamen. Es sollte jedoch noch bis in die 1990er Jahre dauern, bis die Stadt sich wieder von der Abwanderung erholt und plötzlich mit ganz neuen Herausforderungen konfrontiert wurde.

Lawinenverbauungen

Den immer unbeliebter gewordenen Verkehrsprojekten der offiziellen Planung, stellte die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau 1971 ihr vom Zürcher Stadtrat in Auftrag gegebenes Konzept der *Lawinenverbauungen* entgegen. In der Terminologie ist der Wandel vom „Verkehrsfluss“ der 1950er Jahre zur „Verkehrslawine“, welche die Städte zu ersticken und zerstören bedroht, erkennbar (Blanc 1993, S. 147). Anhand von 40 Massnahmen sollte die Stadt ein „günstiges Verkehrsklima“ schaffen, um die Koexistenz von Mensch und Auto herzustellen. Sogenannte Umformerstationen sollten am Stadtrand den hereinströmenden Verkehr (Lawine) abfangen und auf den öffentlichen Verkehr verteilen. Ein Hauptanliegen der Initianten war es, die grossräumige Umfahrung zu fördern und aufzuzeigen, dass die Durchfahrt auf der Autobahn durch die Stadt, also das geplante *Expressstrassen-Ypsilon*, hinfällig wird. Dabei wurde explizit versucht, das Auto nicht zu verteufeln, sondern anhand der vorgeschlagenen Massnahmen, die Koexistenz zu gewähren, die jedoch klar auf Kosten des Autoverkehrs und zu Gunsten des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs gefordert wurden (Zuercher Arbeitsgruppe für Staedtebau 1971).



Abb. 50: ZAS - Lawinenverbauungen 1971, Skizze für die geforderten Umformerstationen.

Ypsilon Plus

Bei immer lauter werdender Kritik, die eine Mischung von Wachstumskritik, Erwärmung für die Belange des Umweltschutzes und gesellschaftlichem Wandel war, musste sich auch die offizielle Expressstrassenplanung an den sich ändernden gesellschaftlichen Bedürfnissen allmählich anpassen. Mit der im November 1971 publizierten Dokumentation *Ypsilon plus* präsentierte das kantonale Tiefbauamt ein Projekt, das den gestiegenen Bedürfnissen an Umweltschutz und Städtebau gerecht werden sollte. Durch die Tieferlegung eines wesentlichen Teilabschnitts der Expressstrasse sollte die Aufenthaltsqualität im Quartier gesteigert werden (Abb. 51 und Abb. 52). In den freien Flächen zwischen den Rampen und Auffahrten sah das kantonale Tiefbauamt die Möglichkeit gegeben, öffentliche Grünanlagen oder Pausenplätze für die naheliegenden Schulen einzurichten. Bewusst wurde in den textlichen Erläuterungen zu den Verkehrsbauwerken den gestalterischen und ökologischen Argumenten zunehmend mehr Gewicht gegeben. Erkennbar wurden auch der wachsende Gestaltungswille und die damit einkehrende neue Sprache. So wurde die neue Brücke als „leichte Betonkonstruktion“ beschrieben, die sich „vom Platzspitz aus geradezu vorteilhaft von anderen flussüberquerenden Bauwerken abhebt“ (Dokumentation, *Ypsilon plus*, S. 7). Aber auch die sich verhärtenden Fronten zwischen den Befürwortern und den Gegnern des *Expressstrassen-Ypsilons* wurden in der Publikation spürbar. Den Planern und Ingenieuren vom kantonalen Tiefbauamt schien die immer wiederkehrende Überarbeitung des Projektes zunehmend lästig und sie machten keinen Hehl daraus, diese Position in der offiziellen Publikation zu benennen:

„Die Befürworter der so lautstark geforderten Forcierung des Nordwest-Autobahnhalbringes und der Aufnahme der Südostumfahrung ins Nationalstrassennetz übersehen – soweit es ihnen wirklich um den Umweltschutz und nicht einfach um eine Anwendung des Prinzips des heiligen St. Florian geht – grosszügig, dass diese Strassenbauten die gleichen Immissionen wie das Y mit sich bringen werden.“ (Dokumentation, S. 10).

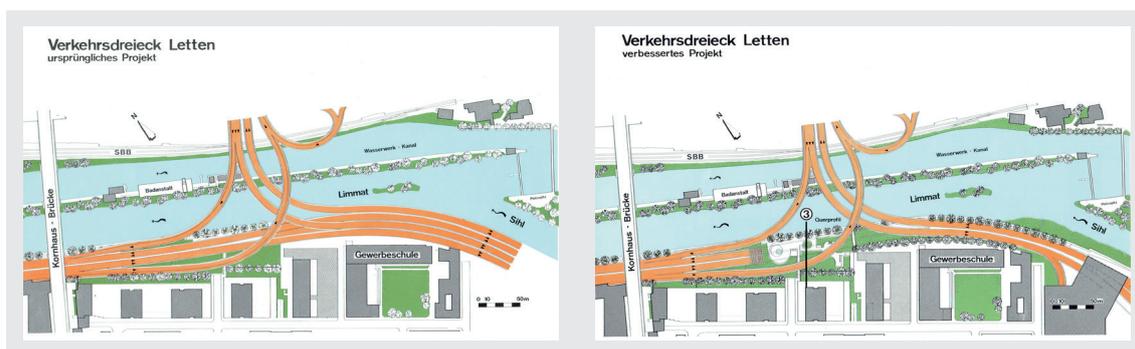


Abb. 51, 52: *Ypsilon plus* – ursprüngliches (links) und verbessertes Projekt (rechts). Durch das Untertunneln einer Doppelspur wurde innerhalb des Autobahnkreuzes Flächen frei, die als Grünraum gestaltet wurden. Zusammen mit der Baumbepflanzung entlang der nunmehr zweispurigen Strasse wurde dies als umweltverträgliche Variante verstanden. In der Publikation wird vorgeschlagen, die Freiflächen für Pausenplätze der nahe gelegenen Schulen zu nutzen.

6.4 Abstimmungen zur Expressstrasse

Trotz der abgeschwächten und umweltfreundlicheren Planung des *Expressstrassen-Ypsilons* wurde das Projekt besonders in der Stadt Zürich immer unpopulärer. War die Expressstrasse bisher vor allem innerhalb von Fachkreisen diskutiert worden, erfasste die Debatte anfangs der 1970er Jahre einen immer grösser werdenden Teil der städtischen Bevölkerung. Plötzlich ging es nicht mehr um die genaue Linienführung, sondern der Bau an sich wurde in Frage gestellt (Blanc 1993: 142).

Am 6. Juni 1971 wurde der Umweltschutzartikel²⁹ von der stimmberechtigten Schweizer Bevölkerung mit einer grossen Mehrheit angenommen und am gleichen Tag nahm die *Arbeitsgemeinschaft Umwelt* die Arbeit gegen das *Expressstrassen-Ypsilon* auf. Innerhalb kürzester Zeit wurde das bei der Bevölkerung wenig bekannte Projekt zu einem politischen Hauptthema (Blanc 1993: 142). Viele bis dahin unbekannte Details wurden über die Presse ans Licht gebracht, wie zum Beispiel ein unter Verschluss gehaltenes Gutachten der Heimatschutz- und Denkmalpflegekommission, das bereits 1968 die Zerstörung des Limmatraums durch den Westast als unannehmbar kritisierte (Blanc 1993: 143). Ein grundsätzlicher Stimmungswandel machte sich auch bei der Wahrnehmung der Flussläufe als Erholungsräume breit. Zwar lag die offizielle Planung des Südasts inzwischen als unterirdische Strasse vor, jedoch wurde nun auch die Zerstörung des Limmatraums durch den Westast (Abb. 53 und Abb. 54) lautstark kritisiert. Der wachsende Bau der Sihlhochstrasse liess die Bevölkerung sehen, welche Auswirkungen eine Hochstrasse auf einen Flussraum hat (Siehe Kap. 5.4).

29 Bundesbeschluss vom 18.12.1970 über die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel betreffend den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen (heute Art. 74 Bundesverfassung).

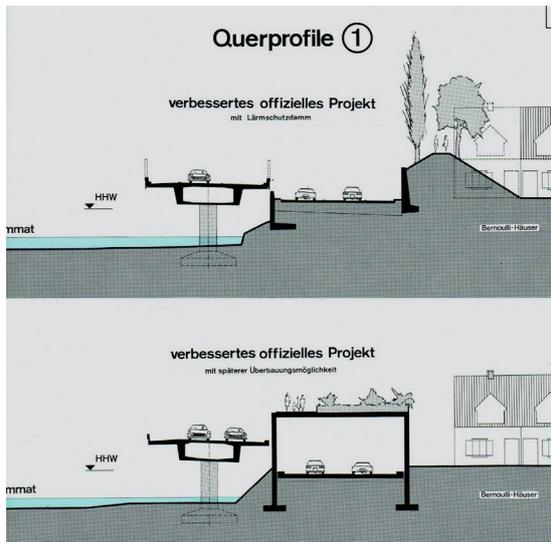


Abb. 53: Varianten der Querprofile der Expressstrasse für den Westast im Limmatraum.

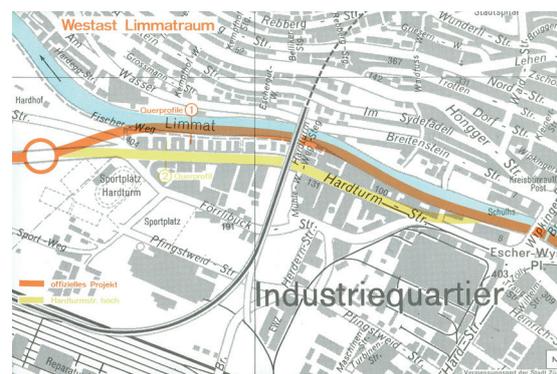


Abb. 54: Linienführung der Westachse der Expressstrasse; offizielle Planung Ypsilon plus.

Gestützt von der Evangelischen Volkspartei (EVP) und der Sozialdemokratischen Partei (SP), die beide den Verkehrsplänen der Stadt und des Kantons seit Ende der 1960er Jahre kritisch gegenüberstanden, versuchten die Gegner den Bau des *Expressstrassen-Ypsilons* zu verhindern. Aufgrund eines hohen medialen Interesses, wurde das stadtzürcher Thema einer breiten Öffentlichkeit der gesamten Schweiz bekannt. Jedoch stellte sich die Mehrheit der offiziellen Politik, insbesondere im Hinblick auf die bereits erbrachte Planerleistungen, hinter das Projekt. Mit der Aufnahme der Nord- und Westumfahrung ins Nationalstrassennetz durch die Bundesversammlung im Juni 1971, verlagerte sich das überregionale Interesse vom *Ypsilon* weg auf die Umfahrung. Noch im gleichen Jahr wurde die kantonale Volksinitiative gegen das *Ypsilon* eingereicht, worauf die Baudirektion einen Gegenvorschlag ausarbeitete, in dem vorläufig auf den umstrittenen Westast (Limmatraum) verzichtet werden sollte. Vor der Abstimmung, im Jahr 1973, wurde dem bereits Ende der sechziger Jahre durch den vom Eidgenössischen Departement des Innern (EDI) zugestimmten Westast mit dem Südast abgetauscht. Dadurch erhielt der Südast (Nord-Süd-Verbindung) Priorität und der Westast wurde zurückgestellt. Das heisst, dass die Erstellung des Westastes erst erfolgen sollte, nachdem die Nord-Süd-Verbindung vollendet wäre. Somit empfahl der Kantonsrat den Stimmbürgern in seinem Gegenvorschlag dem Bau des neu genannten I, also dem Nord- und des Südasts zuzustimmen (Abb. 55).

Zur Abstimmung kam es erst im September 1974, nachdem der Kantonsrat erfolglos versuchte, die Initiative für ungültig erklären zu lassen. Die Auseinandersetzungen im Vorfeld der Abstimmung waren ein Tiefpunkt politischer Kultur. Die Fronten waren inzwischen völlig verhärtet und die Auseinandersetzungen bewegten sich auf einem „erbärmlich tiefen Niveau“ (Blanc 1993: 156). Anstatt eine sachliche Auseinandersetzung zu führen, verloren sich die entgegengesetzten Positionen in einer Propagandaschlacht. Die ursprünglich eingereichte Volksinitiative propagierte die Unterstützung der grossräumigen Autobahnumfahrung, um dafür auf das *Ypsilon* in der Innenstadt zu verzichten. Ein entscheidender Abschnitt dieser Umfahrung war der Seetunnel, der die Umfahrung erst zu einem vollständigen Ring werden liess. Dadurch gab es plötzlich die groteske Situation, dass Autobahngegner für eine Autobahn einstanden und die Autobahnbefürworter die Argumente der Gegner gegen sie verwendeten. Die Initiative wurde immer undurchsichtiger und komplizierter. Der anfängliche Schwung der Autobahngegner verschwand und das Interesse der Bevölkerung an der zunehmend komplizierter werdenden Materie wurde immer geringer (Blanc 1993: 157), was auch die Stimmbeteiligung zeigte, die mit 38 % gerade mal die Hälfte der Stimmbeteiligung der U-Bahnabstimmung drei Jahre zuvor war (Siehe Kap. 6.7).

In der kantonalen Volksabstimmung vom September 1974 wurde die „Volksinitiative gegen das *Expressstrassen-Ypsilon*“ mit 138'000 zu 103'000 Stimmen abgelehnt, wobei die Stadt vom Kanton überstimmt wurde; die Stadt hatte die Vorlage deutlich angenommen. Dennoch schien das Ergebnis der ersten Abstimmung kein klares Resultat zu geben. Obwohl die Initiative abgelehnt wurde, ergaben im Nachgang durchgeführte Umfragen ein anderes Bild ab und zeigten, dass die Bevölkerung dem Bau des Ypsilons

mehrheitlich ablehnend gegenüberstand (Haefeli 2008: 211). Somit schien das Abstimmungsergebnis auf Missverständnissen gebaut. Zwar hatte die offizielle Planung damit die Legitimation zum Bau des *Ypsilon*s bekommen, jedoch schien die Stimmung zu Lasten der Expressstrasse endgültig gekippt zu sein.

In einem erneuten Anlauf versuchten die Expressstrassengegner über eine Volksinitiative die *Ypsilon*-Planung aufzuhalten. Und so wurde aufgrund der von den *Progressiven Organisationen Zürich* (POCH) eingereichten Volksinitiative *Für ein Zürich ohne Expressstrassen – weder I noch Y* im März 1977 erneut über die Expressstrasse abgestimmt (Abb. 56). Das Ziel der zweiten Initiative war, die Expressstrasse ganz aus dem Nationalstrassennetz zu streichen (Biel 1981: 11). Erneut unterlag die städtische Bevölkerung, welche die Initiative angenommen hatte, der kantonalen und so wurde die Initiative mit 184'000 zu 135'000 Stimmen abgelehnt.



Abb. 55: Abstimmungsplakat für die kantonale Abstimmung vom 22.09.1974 „Volksinitiative (Standesinitiative) Gegen das Expressstrassen-Ypsilon und für die Aufnahme der Südumfahrung Zürichs ins Nationalstrassennetz“, 1974.

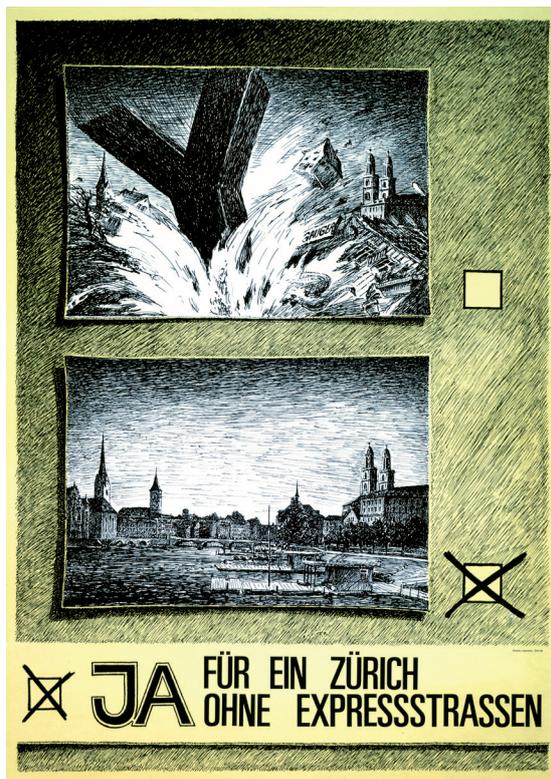


Abb. 56: Abstimmungsplakat 1977, gegen den Bau des Expressstrassen-Ypsilon zur Volksinitiative vom 13.03.1977 „Für ein Zürich ohne Expressstrassen (weder Y noch I)“.

Das *Ypsilon* verschwindet leise

Kurz nach der ersten Abstimmung über das *Expressstrassen-Ypsilon* wurde die Sihlhochstrasse als erster Abschnitt des Südastes für den Verkehr freigegeben (Abb. 57). Waren die Eröffnungen der ersten Autobahnabschnitte in der Schweiz noch aufwändig gefeierte Volksfeste mit Reden von ranghohen Politikern, Volksmusik und vielen Besuchern, wurde die Sihlhochstrasse stillschweigend dem Verkehr übergeben. Die Abschränkungen wurden 1974 quasi bei „Nacht und Nebel“ weggeräumt. Somit floss der Verkehr von Süden her in die Stadt und wurde über die Westtangente abgeleitet (Menn 1984: 863).



Abb. 57: Eine Aufnahme der Sihlhochstrasse aus dem Jahr 1974, als sie unvollendet dem Verkehr übergeben wurde.

Milchbucktunnel

Obwohl der Bau des entscheidenden Abschnitts der Sihlhochstrasse noch in den Sternen stand, wurde im Februar 1975 der Bau des Milchbucktunnels durch das Eidgenössische Departement des Innern (EDI) genehmigt. Dadurch sollte ein erneuter Sachzwang entstehen, das den Bau des Südasts unverzichtbar machte. Die Schweizer Wirtschaft befand sich inzwischen in einer Rezession, die sich stark im Baugewerbe spürbar machte. Vom Bau des Milchbucktunnels versprach sich die Politik einen positiven Effekt für die lokale Bauwirtschaft, weshalb der Beginn der Bauarbeiten sogar um fünf Monate vorgezogen wurde (Blanc 1993: 158). Zum Zeitpunkt des Baubeginns lagen noch keine realistischen Lösungsansätze bereit, wie die Autobahn zusammengeführt werden könnten und zehn Jahre später, bei der Eröffnung des

Tunnels 1985 fehlten die Lösungen noch immer. So entstand die verkehrstechnisch wie städtebaulich eigenartige Situation, dass die Autobahn nach dem Tunnel direkt aufhört und scharf nach rechts und links abgebogen werden muss (Abb. 58, Abb. 59, Abb. 60). Nach dem „symbolträchtigen Kraftakt von 1975“, womit Blanc den Bau des Milchbucktunnels meinte, wurde es allmählich ruhiger um das Gesamtprojekt (Blanc 1993: 193). Aufgrund einer Motion von Nationalrat Otto Nauer (SP) wurde Ende der siebziger Jahre eine Kommission unter der Leitung des Ökonomen und LdU-Politikers Walter Biel zur Überprüfung verschiedener umstrittenen Nationalstrassenstrecken eingesetzt. Dabei wurde u.a. die *Ypsilon-Planung* untersucht, was der ohnehin verzögerten Planung der verschiedenen Bauabschnitte zusätzliche Aufschubung verlieh. In ihrem Schlussbericht empfahl die *Kommission Biel* das *Expressstrassen-Ypsilon* aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Jedoch ging weder der Bundesrat noch die Nationalratskommission auf die Empfehlungen ein und hielten daran fest, die geplante Expressstrasse fertig zu bauen. Derweil liefen die Planung am Südast zwischen Sihlhölzli und Milchbuckunnel weiter. Inzwischen sprach man von der *Sihltiefstrasse*³⁰ und diese wurde inzwischen gemeinsam mit der ebenfalls sich in Planung befindenden Verlängerung der Sihltalbahn bis zum Hauptbahnhof geplant (Biel 1981: 12).

30 Vgl. NZZ vom 24.06.1988.



Abb. 58: obere Ausfahrt vom Tunnel, Situation 2017.



Abb. 59: Bau des Milchbucktunnels, Südportal, 1983.

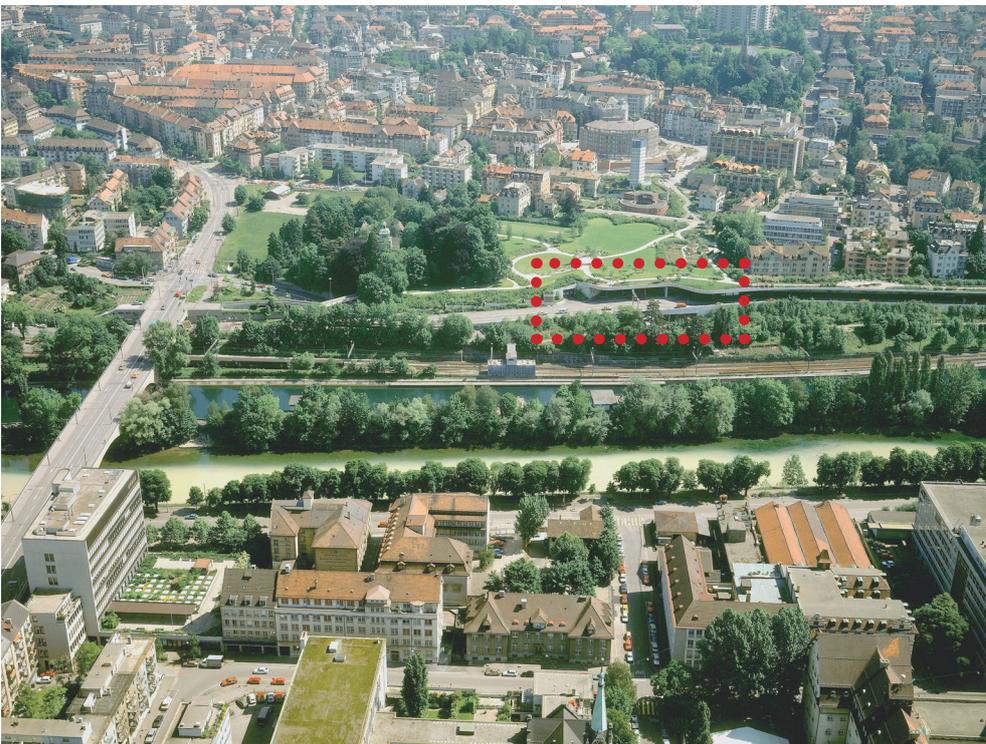


Abb. 60: Das Südportal des Milchbucktunnels ohne Anschluss an ein Hochleistungsstrassennetz, 1988. Das Tunnelportal ist rot markiert und in Abb. 58 in einer Nahaufnahme von heute zu sehen.

Ideenwettbewerb Limmatbrücke

Anfang der 1980er Jahre war der Stand der Planung so, dass die Strasse aus dem Milchbucktunnel (Abb. 79) gerade über die Limmat geführt werden und gleich bei der Gewerbeschule in einer unterirdischen Kurve via Hauptbahnhof mit der unterirdischen Sihltiefstrasse verbunden hätte werden sollte. Der Widerstand gegen sämtliche konkrete Bauprojekte war schnell mobilisiert und verlangsamte die Planung zusätzlich. Diese Planungsstufe war dann auch die Voraussetzung für den anfangs der 1980er Jahre durchgeführten *Ideenwettbewerb Limmatbrücke Zürich-Letten*, der die Brücke über die Limmat schlagen und den Ausgang des Milchbucktunnels mit der Expressstrasse von Süden herkommend verbinden sollte (Abb. 60). Namhafte Architektur- und Ingenieurteams hatten sich am Wettbewerb beteiligt und eine Vielzahl an Lösungen hervorgebracht (Abb. 61). Dennoch konnte das Preisgericht keines der Projekte zur Weiterbearbeitung empfehlen. Es zweifelte daran, eine befriedigende Einordnung in den Limmatraum zu finden und empfahl auf die Weiterbearbeitung zu verzichten:

„Der Wettbewerb zeigt, dass das Problem lösbar ist, und er hat auch wertvolle Erkenntnisse gebracht. Die durch den Wettbewerb sichtbar gewordenen Schwierigkeiten lassen es aber angezeigt erscheinen, vorläufig auf eine Weiterbearbeitung zu verzichten und auch andere Lösungen, z.B. vollständig unterirdische, zu suchen.“ (Bericht des Preisgerichts 1982: 8).

Obwohl die Architektur bei diesem Projekt in den Vordergrund gerückt wurde und es schien, dass sie im städtebaulichen Diskurs um die Verkehrsplanung wieder eine zentrale Rolle innehatt, war die Situation zu verworren und umstritten, als sie über ein hübsches, gut gestaltetes Brückenbauwerk noch hätte gelöst werden können. Der Schluss liegt nahe, dass versucht wurde, mit der positiv konnotierten Architektur, als Garant für hochwertige Gestaltung, ein unliebsames Bauwerk aufzuwerten und deren Akzeptanz zu stärken. Jedoch verschwand das Thema der Stadtautobahnen weitgehend aus dem öffentlichen Gespräch (Blanc 1993: 193).

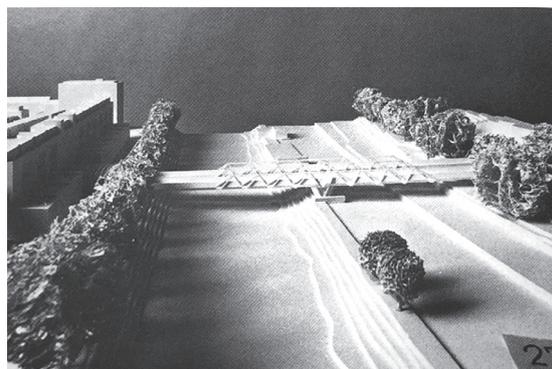
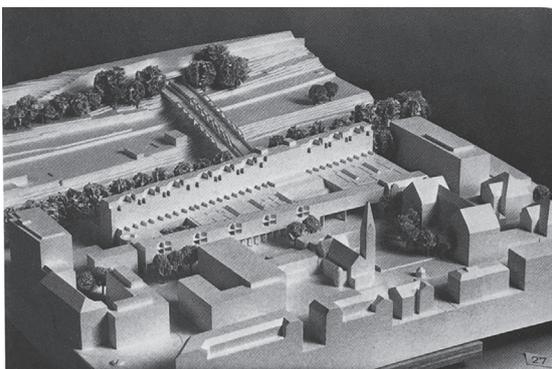


Abb. 61: 1982, *Ideenwettbewerb Limmatbrücke*, Modellbilder, Beitrag von Santiago Calatrava.

Während eine Realisierung der letzten Teilbereiche des *Expressstrassen-Ypsilons* immer ungewisser wurde, kam der Nordring weit ausserhalb des Stadtzentrums mit der Eröffnung des Gubristtunnels³¹ 1985 ein ganzes Stück weiter, was den Druck vom inzwischen weithin unbeliebten *Ypsilon* endgültig wegnahm. Im Jahr 1986 wurde der Abschnitt des Südasts im Nationalstrassennetz zurückgestuft³². Neben dem gesellschaftlichen Wandel, war gemäss Kammann die starke Abhängigkeit von den einzelnen Teilprojekten und der Glaube an die Gesamtverkehrsplanung ein weiterer entscheidender Faktor der zum Scheitern der Expressstrassenplanung (Kammann 1990, S. 166). Die Starrheit eines Gesamtverkehrsplans ist insbesondere im politischen System der Schweiz, in der über einzelne Abstimmungen Teile des Gesamtkonzepts zu Fall gebracht werden können, ein grosses Risiko und genau dies ist bei verschiedenen, entscheidenden Planungen passiert.

Umweltverschmutzung, Waldsterben und Tschernobyl waren zu entscheidenden Leitthemen der 1980er Jahre geworden (Abb. 62), wodurch der öffentliche Verkehr einen starken Auftrieb gewann. Das grösste Infrastrukturprojekt, an dem in den 1980er Jahren geplant wurde, war sodann die S-Bahn, auf die sich die Planungen inzwischen konzentrierten, nachdem die U-Bahnvorlage abgelehnt wurde. Der Hauptbahnhof Zürich wurde mit einer durchgehenden Bahnverbindung um den Bahnhofsteil *Museumstrasse* erweitert. Im Zuge dieser Erweiterung wurden gleichzeitig zwei Tunnelabschnitte als Vorarbeiten für die bevorstehende Expressstrasse gebaut (Abb. 63), die eines Tages unter dem Hauptbahnhof hindurchgeführt hätten werden sollten. Bis zu den Bauarbeiten zur jüngsten Bahnhofserweiterung 2017 waren diese beiden fertig gestellten Tunnelabschnitte ungenutzt. Die aktuelle Planung sieht vor, die beiden Tunnelabschnitte zukünftig als grossräumige Velostation sowie als Velotunnel zur Verbindung unter dem Hauptbahnhof umzunutzen.

31 Beim Gubristtunnel handelt es sich um ein Tunnelbauwerk durch den Gubrist (Hügel) im Norden Zürichs. Dies war ein wichtiges Teilstück bei der grossräumigen Umfahrung des Nordrings, welche seit 1971 im schweizerischen Nationalstrassennetz aufgenommen wurde.

32 Das Schweizer Nationalstrassennetz ist in drei Klassierungen aufgeteilt. Nationalstrassen 1. Klasse sind klassische Autobahnen, diejenigen der 2. Klasse entsprechen den Autostrassen und diejenigen der 3. Klasse sind vom Bund mitfinanzierte Hauptstrassen.

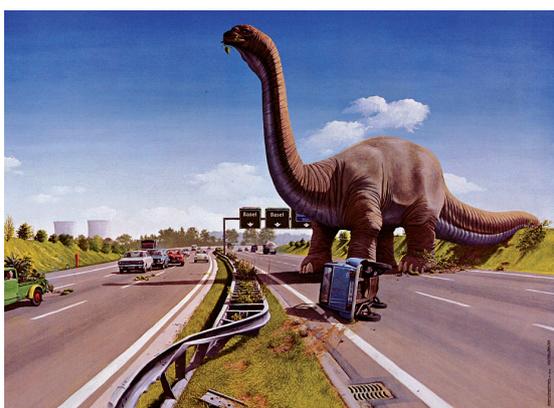


Abb. 62: „Dinosaurier auf der Autobahn“. Gemälde von Giuseppe Reichmuth, 1980.



Abb. 63: Der bestehender Autobahntunnel unter dem Hauptbahnhof Zürich wurde von der SBB als Ausstellungsraum zwischengenutzt und soll zukünftig als Velounterführung genutzt werden, 2017.

6.5 Seitenblick öffentlicher Verkehr: Tieftram und U-Bahn

Die Verkehrsplaner waren sich schon zu Beginn der Expresstrassenplanung im Klaren darüber, dass ein gesamtstädtisches Funktionieren des Verkehrs nur im Zusammenspiel mit einem gut organisierten öffentlichen Verkehr bestreitbar ist. So spielt der öffentliche Verkehr eine entscheidende Rolle in der Betrachtung der Gesamtverkehrsplanung, weshalb die beiden wichtigsten Planungen dazu kurz erläutert werden sollen.

Waren die Projekte für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs lange Zeit unbestritten, gerieten sie im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und der Wachstumskritik ebenfalls in Verruf. Die aus dem Generalverkehrsplan stammende Idee, das Tram in den Untergrund zu bringen, war für die Neuorganisation und das Funktionieren des Strassenverkehrs in der Innenstadt entscheidend und schien trotz einiger kritischer Stimmen als relativ ungefährdet (Blanc 1993: 63). Umso grösser muss die Enttäuschung der Planer gewesen sein, als die Vorlage bei der Abstimmung am 1. April 1962 mit knapp 63 % Nein-Stimmen abgelehnt wurde (Abb. 65). Nach einer rund zehnjährigen Planungszeit schien dies vorübergehend das Ende der Verkehrssanierung der Innenstadt, wie der Umbau der Stadt unter der Ägide der autogerechten Planung hiess. Trotz der Absage an das Tieftram kam es in der Innenstadt letzten Endes nie zu dem noch in den 1950er Jahren prognostizierten Verkehrskollaps. Das lag einerseits daran, dass man sich ziemlich rasch von den ersten Visionen der freien und ungehinderten Fahrt durch die Innenstadt verabschieden musste und sich die Leute allmählich an den dichten Verkehr der Innenstadt gewöhnten. Andererseits konnten viele verkehrstechnische Fortschritte in der Verkehrsführung auf dem bestehenden Strassennetz anhand polizeilicher Massnahmen geregelt werden (Blanc 1993: 64).

Nachdem die Tieftram-Vorlage 1963 abgelehnt wurde, entschied sich die Stadt Zürich im Geiste der Zeit eine U- und S-Bahn zu planen³³. Beschränkte sich die Planung des Tieftrams noch auf den innerstädtischen Bereich, wurde der Perimeter für die S- und U-Bahn stark vergrössert. Nachdem die Suburbanisierung stark fortgeschritten war, wurde klar, dass die Vorstädte in die Planung miteinbezogen werden mussten. Der öffentliche Verkehr stellte lange Zeit bei der Stadtbevölkerung ein positiv konnotiertes Gegenstück zum wachsenden Autoverkehr dar und sein weiterer Ausbau war gesellschaftlich breit abgestützt. Die Planerinnen und Planer sahen in der U-Bahn die einzige Alternative, die leistungsfähig genug ist, um dem sich vermehrenden Autoverkehr entgegenzusetzen. In der immer stärker werdenden Autokritik schien das S- und U-Bahnprojekt im Trend zu liegen und stellte das stadt- und umweltverträgliche Gegenstück dar. Die städtischen Umfragen zeichneten 1972 ein vielversprechendes Bild: 80 % der befragten Bevölkerung standen den S- und U-Bahnplänen positiv gegenüber (Haefeli 2008: 211). Somit galt die Vorlage lange Zeit als unbestritten und auch die aufwändigen Vorarbeiten einige Jahre zuvor wurden jeweils mit einer hohen Mehrheit im Gemeinderat angenommen. Geplant war der Ausbau einer Verbindung vom Flughafen über den Hauptbahnhof nach Dietikon und sollte so die beiden grössten Entwicklungsgebiete Zürich-Nord und Limmattal miteinander verbinden und im Jahr 1980 eröffnet wer-

³³ Verschiedene europäische Städte begannen in den 1960er Jahren mit der konkreten Planung der U-Bahnen: z. B. Wien ab 1968, Oslo ab 1966, Brüssel ab 1969, Helsinki ab 1969.

den (Abb. 64). Obwohl die Akzeptanz für das Projekt sehr hoch war, wurden die Planer in Anbetracht der Absage sämtlicher Projekte für den Autoverkehr teilweise nervös (Blanc 1993: 152). Die Abstimmung für den Ausbau des ersten Teilstücks war für den 20. Mai 1973 angesetzt. Gemäss Blanc kippte die Stimmung in der Bevölkerung wenige Wochen vor der Abstimmung drastisch. Die verkehrspolitische Opposition wurde grösser und von einem zunehmenden Teil der linken Politik gestützt. In der aufkeimenden Wachstumskritik wurde das Projekt als Sinnbild für eine wachstumsorientierte Stadtentwicklungspolitik. Mit dem Bau der U-Bahn verband man unter anderem steigende Bodenpreise, höhere Mieten, Abbruch und Zweckentfremdung von Wohnungen, Verdrängung der Bewohner oder längere Arbeitswege. Die linke Politik gab der Kritik zudem eine stark klassenkämpferische Note (Abb. 66). Der Tatsache, dass der monetäre Mehrwert lediglich der Spekulation und den Grundeigentümern zu Gute kam, konnte die Politik keine schlagenden Argumente entgegen halten, zumal die Abschöpfung der erwarteten Milliarden Gewinne zum Zeitpunkt der Abstimmung noch ungelöst war (Blanc 1993: 153). Somit war letzten Endes die diffuse Wachstumsangst stärker als der von den bürgerlichen Parteien heraufbeschworene wirtschaftliche Schaden, der beim Verzicht des U-Bahnbaus zu erwarten gewesen wäre. Ein Argument, dass sonst im Schweizer Abstimmungsverhalten fast immer gewinnt, jedoch in diesem Fall seine Wirkung ausliess. Somit wurde die Vorlage bei einer überdurchschnittlich hohen Stimmbeteiligung mit 71% noch deutlicher als erwartet von der stadtzürcher Stimmbewölkerung abgelehnt. Die Behörden lagen nach jahrzehntelanger Planung erneut vor einem Scherbenhaufen.

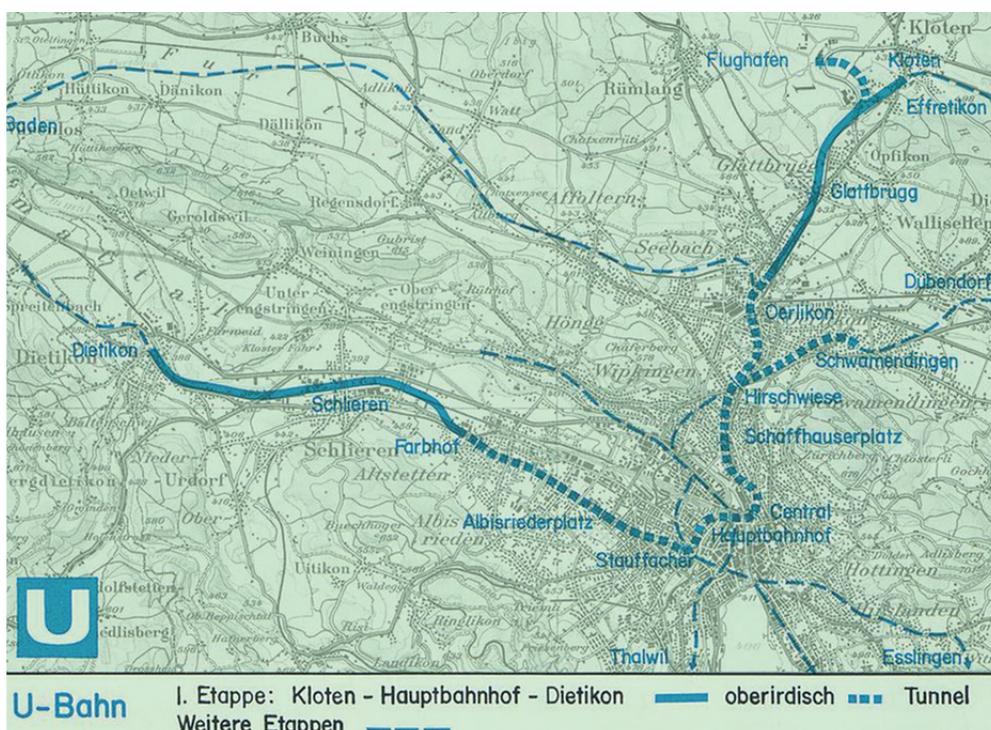


Abb. 64: Plan der geplanten U-Bahnlinie für Zürich, 1972.

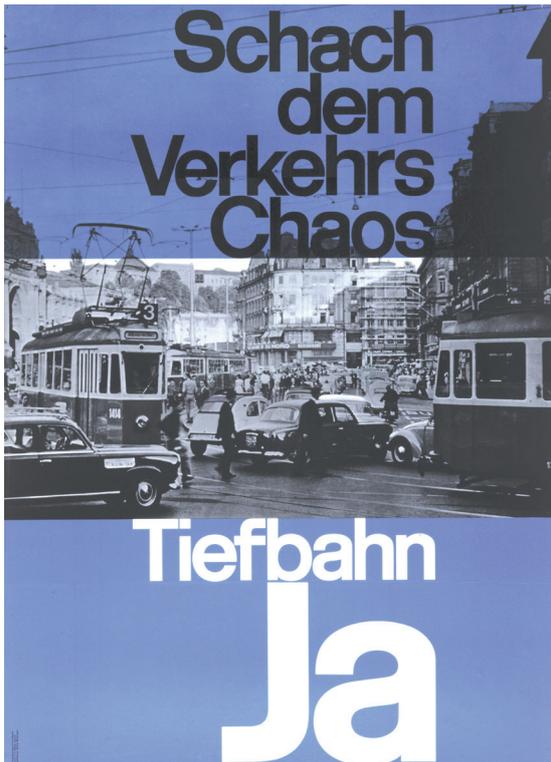


Abb. 65: Abstimmungsplakat für die kommunale Volksabstimmung „Bau einer Tiefbahn“ (Tieftramvorlage), 1962.



Abb. 66: Abstimmungsplakat gegen den Bau der der Progressiven Organisationen Zürich gegen den Bau der U-Bahn, 1973.



Abb. 67: 1. Mai-Umzug 1973, Demonstration gegen die Pläne der U-Bahn. Transparent zur städtischen Abstimmungsvorlage vom 20.05.1973 über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs: „Die U-Bahn bringt uns Arbeitnehmern: Steigende Bodenpreise, höhere Mieten, Abbruch von Wohnungen; grössere Haltestellenabstände; höhere Steuern, weniger Geld für Spitäler, Alterswohnungen, etc.; deshalb: U-Bahn Nein!“.

7. Bestandsaufnahme

Obwohl es Ende der 1980er Jahre immer ruhiger um das *Expressstrassen-Ypsilon* wurde, lebt die Idee nach wie vor weiter. Zwar kann die Stadt inzwischen mit dem Auto grossräumig umfahren werden, doch ist die innerstädtische Verkehrssituation nach wie vor noch ungelöst. Dennoch haben sich die verkehrlichen und städtebaulichen Leitbilder weiterhin stark verändert.

7.1 Stand Verkehr heute

Während das *Expressstrassen-Ypsilon* bis heute nie fertig gebaut wurde und die Planung inzwischen in den Schubladen ruhen, wurde der bestehende Abschnitt der Sihlhochstrasse seit 1974 stark beansprucht. Der bautechnische Zustand nach rund zwanzig Jahren Beanspruchung durch stetig wachsenden Verkehr und die verstärkte Lärmbelastigung der Anwohner waren die Auslöser zur Sanierung der Sihlhochstrasse in den 1990er Jahren. Das städtische Tiefbauamt nahm die Erneuerung zum Anlass, die Sihlhochstrasse im Rahmen eines räumlichen und gestalterischen Konzepts aufzuwerten. Der Lärmschutz wurde sowohl als verkehrsbauliche Pflicht sowie als städtebauliche Aufgabe gesehen (Bachmann 1999: 37). Im Jahr 2002 waren die Sanierungsarbeiten abgeschlossen. Für die Sihlhochstrasse wurde eine Restnutzungsdauer bis ins Jahr 2050 vorgegeben und die nächste zu erwartende Instandsetzung wird im Jahr 2030 erwartet, wobei dann über eine weitere Nutzung der Sihlhochstrasse diskutiert werden soll.

Die aktuelle Verkehrspolitik hat ihren Kurs inzwischen im Vergleich zu den anfänglichen Planungen aus den 1950er Jahren radikal geändert. Die seit nunmehr 25 Jahre dauernde links-grüne Mehrheit in der städtischen Politik verfolgt die Idee, die Verkehrssicherheit und -Kapazität für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern, was darauf hinaufläuft, die Dominanz des Autos im Strassenraum langfristig zurückzubauen. Doch bei der Expressstrasse entscheidet die Stadt nicht allein, da es sich nach wie vor um einen Abschnitt des nationalen Autobahnnetzes handelt.

Das Y lebt

Obwohl die Expressstrassenpläne in der Versenkung verschwunden schienen, ist die Vollendung des *Ypsilon*s noch nicht vom Tisch. In der Nationalstrassenplanung des Bundesamtes für Strassen (Astra) ist der Abschnitt des *Ypsilon*s nach wie vor ein als zu vollendendes Teilstück der Autobahn eingezeichnet. Im Sachplan Verkehr³⁴ ist für den Metropolitanraum Zürich die Fertigstellung des innerstädtischen *Expressstrassen-Ypsilon*s als ein konkretes Vorhaben eingetragen (Abb. 68).

³⁴ Die Sachpläne sind für den Bund das wichtigste Planungsinstrument, um seine raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen und mit den Bestrebungen der Kantone harmonisieren zu können. Im Sachplan Verkehr werden die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung des nationalen Strassennetzes festgelegt.

Im kantonalen Richtplan³⁵ vom 18.09.2015 wird die Städtische Hochleistungsstrasse als „kurzfristige Massnahme“ aufgeführt. Sie ist inzwischen als Stadttunnel zwischen dem Anschluss an die Sihlhochstrasse und der Einfahrt in den Milchbucktunnel eingezeichnet (Abb. 69). Somit entspricht sie der Linieneinführung, wie sie im Jurybericht zum Ideenwettbewerb Limmatbrücke anfangs der 1980er Jahre bereits gefordert wurde. Beinahe beiläufig wird vom Abbruch der bestehenden Sihlhochstrasse gesprochen:

„Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasserschutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halbanschluss Sihlhölzli als solchen beibehalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik.“³⁶

Interessanterweise wird die Expressstrasse, durch den im Richtplan eingetragenen Auftrag sie nicht mit weiteren Anschlüssen an das oberirdische städtische Strassennetz anzubinden, zur reinen Durchfahrtachse und würde dadurch keinerlei Beitrag mehr leisten, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten. Diese Idee wurde bereits in der Variantenstudie 1968 (vgl. Kap. 5.2) vorweggenommen, jedoch sollten an den entscheidenden Stellen eine ausreichende Anzahl Parkplätze erstellt werden, was das Gegenteil der aktuellen Planung von einer restriktiven Parkraumpolitik war. Ob sich eine politische Mehrheit finden wird, die eine reine unterirdische Durchfahrtachse durch die Innenstadt, ohne Gewinn für den innerstädtischen Verkehr verwirklichen lassen kann, ist zu bezweifeln.

In jüngster Zeit gibt es vermehrt Stimmen, die sich für den Abbruch der Sihlhochstrasse stark machen. Nachdem die Westumfahrung mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels 2009 vollendet war, reichten die *Grünen* im September 2011 eine Petition für den Abbruch der Sihlhochstrasse und eine Renaturierung des Sihlraums ein. Der Regierungsrat lehnte die Petition jedoch mit der Begründung ab, dass die Sihlhochstrasse immer noch eine zentrale Bedeutung für den Stadtverkehr hatte. Nach wie vor kanalisiert die Sihlhochstrasse den Ziel- und Quellverkehr in und aus der Stadt und ist neben dem Schöneichtunnel heute (2012) mit rund 60'000 Fahrzeugen pro Tag der zweitwichtigste Zubringer für den Verkehr in die Stadt Zürich. Aus verkehrlicher Sicht könnte der Abbruch höchstens dann in Betracht gezogen werden, wenn der im kantonalen Richtplan eingetragene Stadttunnel (Abb. 69) gebaut würde, jedoch ist dessen Realisierung in weiter Ferne und somit zurzeit wenig realistisch. Die verkehrliche Situation in der Innenstadt bleibt nach wie vor angespannt und aus Sicht sämtlicher Verkehrsteilnehmer unbefriedigend. Die Behörden befürchten, dass sich der Verkehr, der zurzeit durch die Sihlhochstrasse kanalisiert wird, bei einem Abbruch der Sihlhochstrasse in die Quartiere verteilen würde.³⁷

35 Die Richtpläne sind die zentralen Steuerungs- und Planungselemente der Kantone, in denen sie die wichtigsten raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abstimmen.

36 Vgl. Kantonalen Richtplan vom 18.09.2015.

37 Vgl. Regierungsratsbeschluss Nr. 187/2012.

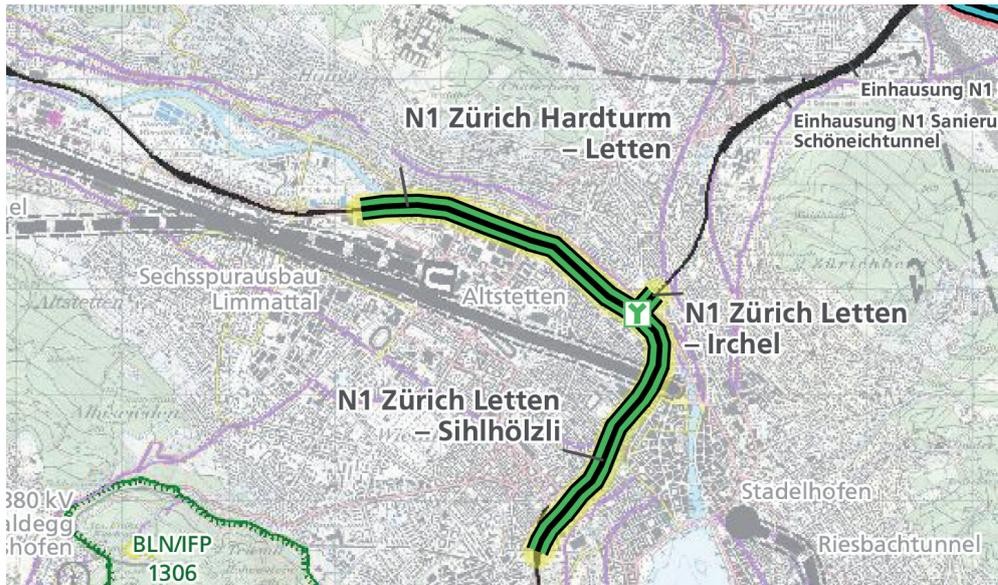


Abb. 68: „Netzfertigstellung N3 Zürich Letten – Sihlhölzli: Neubau eines 4-spurigen Abschnitts zwischen Verzweigung Letten (Anm. Ein- und Ausfahrt aus dem Milchbuckeltunnel) und Anschluss Sihlhölzli auf einer Länge von 2,2 km, Verbindung zur bestehenden Sihlhochstrasse.“ aus: (Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse, Objektblatt 1.1, vom 17.02.2017).

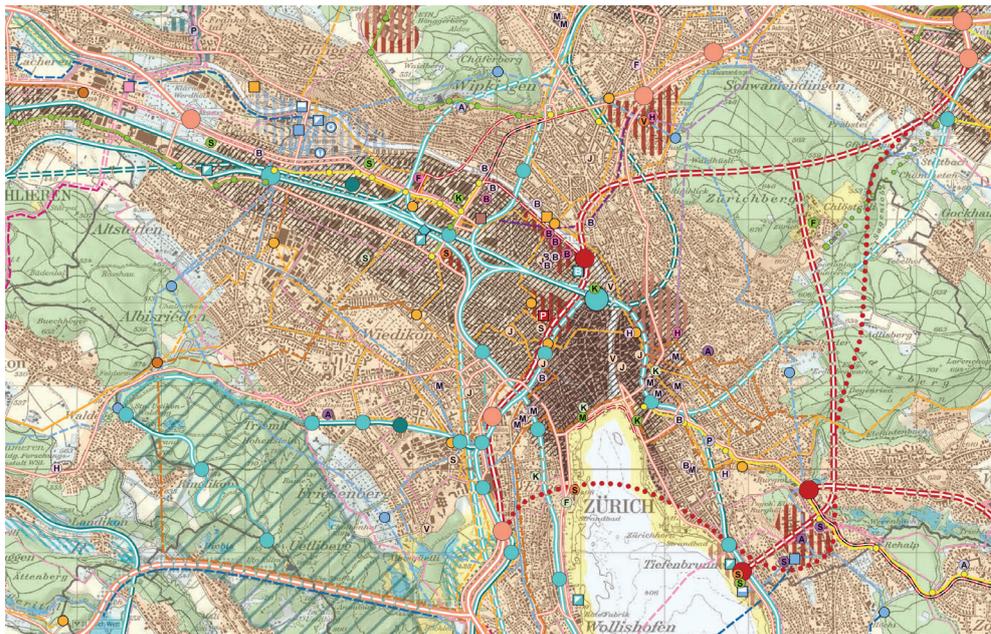


Abb. 69: Aus dem Kantonalen Richtplan. Die doppelt gestrichelte rote Linie zeigt den Verlauf der aktuell geplanten Stadtautobahn mit See- und Stadttunnel.

7.2 Aktuelle städtebauliche Leitbilder: Renaissance der Innenstadt

Nach einer gut zwei Jahrzehnte dauernden Abwanderung der Bevölkerung begann die Stadt nach 1990 wieder zu wachsen. Die Stadt und das Leben in der Stadt wurde für eine grosse Anzahl Menschen wieder attraktiv. Innerhalb der Schweiz konnte die „Wiederbelebung der Städte“ (Stahel 2006: 27) vorerst insbesondere in Zürich und Genf beobachtet werden. In Zürich war die Räumung der offenen Drogen-szene 1995 ein Wendepunkt. Nachdem die Stadt vor allem in den 1970er und 1980er Jahren dem Untergang geweiht schien, fing eine neue Urbanität an zu greifen und schaffte neue städtebauliche Leitbilder. Die letzten verbleibenden grossen Industriebetriebe wanderten ab oder verlagerten ihre Produktionsstandorte weg von der Innenstadt, die Umweltbelastung ging zurück und die Aufwertung der Stadt kam in Gange. Zusammen mit der grossmasstäblichen Umstrukturierung der ehemaligen Industrieareale setzte eine urbane Renaissance ein, die bis heute anhält. Zürich entdeckte seine urbanen Qualitäten und begann dieser erfolgreich zu vermarkten. Auf der Sonnenseite der Globalisierung reihte sich die Stadt mitunter dank ihrer der zentralen Rolle im internationalen Finanzsektor erfolgreich in die Gilde der *Global Cities* ein (Sassen 2001) und begann Spitzenplätze in aufkommenden Rankings über die Lebenswertigkeit der Stadt zu belegen³⁸. Die Bevölkerung begann zusammen mit der Wirtschaft zu wachsen. Junge, gut ausgebildete und zahlungskräftige Bewohnerinnen und Bewohner fordern inzwischen immer mehr Wohnraum und -fläche. Mietpreise steigen ins unermessliche und die ansässige Bevölkerung in den innerstädtischen Vierteln wird schrittweise verdrängt. Wohnraum ist nach wie vor knapp und nach der Umstrukturierung der ehemaligen Industrieviertel, werden inzwischen reine Büroviertel mit Um- und Neubauten zu gemischten Quartieren umgebaut. Planung aus der Nachkriegszeit werden aufgehoben und teilweise rückgängig gemacht.

Auch die Ausrichtung der aktuellen Verkehrsplanung zeugt vom Wandel der städtebaulichen Leitbilder. War die Verkehrsplanung der Stadt Zürich bis zur Jahrtausendwende noch stark von der Planung für den Autoverkehr dominiert, zeugt der erste Satz des Berichts des Tiefbauamts Zürich zum Stadtverkehr 2025 vom grundlegenden Wandel: „Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentrales Anliegen von ‚Stadtverkehr 2025‘“ (Tiefbauamt, Stadt Zürich 2016: 6). Die Erhöhung der Attraktivität für Fussgänger und Velofahrer ist ein erklärtes Hauptziel für die Verkehrsentwicklung und explizit wird gefordert, die Kapazität für den Autoverkehr nicht zu erhöhen.

Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels³⁹ im Jahr 2009 wurde die jahrzehntelange Bauarbeit der Westumfahrung vollendet und die Westtangente in der Innenstadt zurückgebaut (Siehe Kap. 5.3). Somit wurde ein bis dahin lange Zeit vernachlässigtes Stadtquartier innerhalb weniger Jahre aufgewertet und einer Zeitraffer-*Gentrification* ausgesetzt. Die Lebensqualität stieg parallel zu den Immobilienpreisen an.

38 Vgl. z. B. Mercer Quality of Living Survey oder Economist Intelligence Unit (EIU) annual Global Livability Ranking.

39 Der Uetlibergtunnel ist die Verbindung der Autobahn durch den Uetliberg, den Hausberg Zürichs. Damit wurde ein wichtiges Verbindungsstück vollendet, das die grossräumige Westumfahrung erst ermöglichte.

Mit der Renaissance des innerstädtischen Lebens rückten die Leitbilder der sogenannten *historischen europäischen Stadt* ins Zentrum des Diskurses. Damit sind insbesondere kleinräumliche Quartiere mit einer hohen Nutzungsmischung gemeint, reine Wohn- oder Arbeitsviertel gelten als unattraktiv. Baulich differenzierte Stadträume definieren den öffentlichen Raum klar und hierarchisch. Die Stadt der kurzen Wege fördert die soziale Interaktion und eine hohe Urbanität. Die vermeintliche Rückbesinnung auf eine bekannte Formensprache und die Definition von städtischen Räumen über Blockränder soll Klärung über unklare städtische Verhältnisse bringen. Die funktionale, aufgelockerte Stadt, zu deren Erschließung man praktisch auf das Auto angewiesen ist, gilt heute als Feindbild der lebenswerten Stadt.⁴⁰

40 Vgl. zum Thema der lebenswerten Stadt z. B. Jan Gehl (2015): *Städte für Menschen*. Jovis, Berlin.

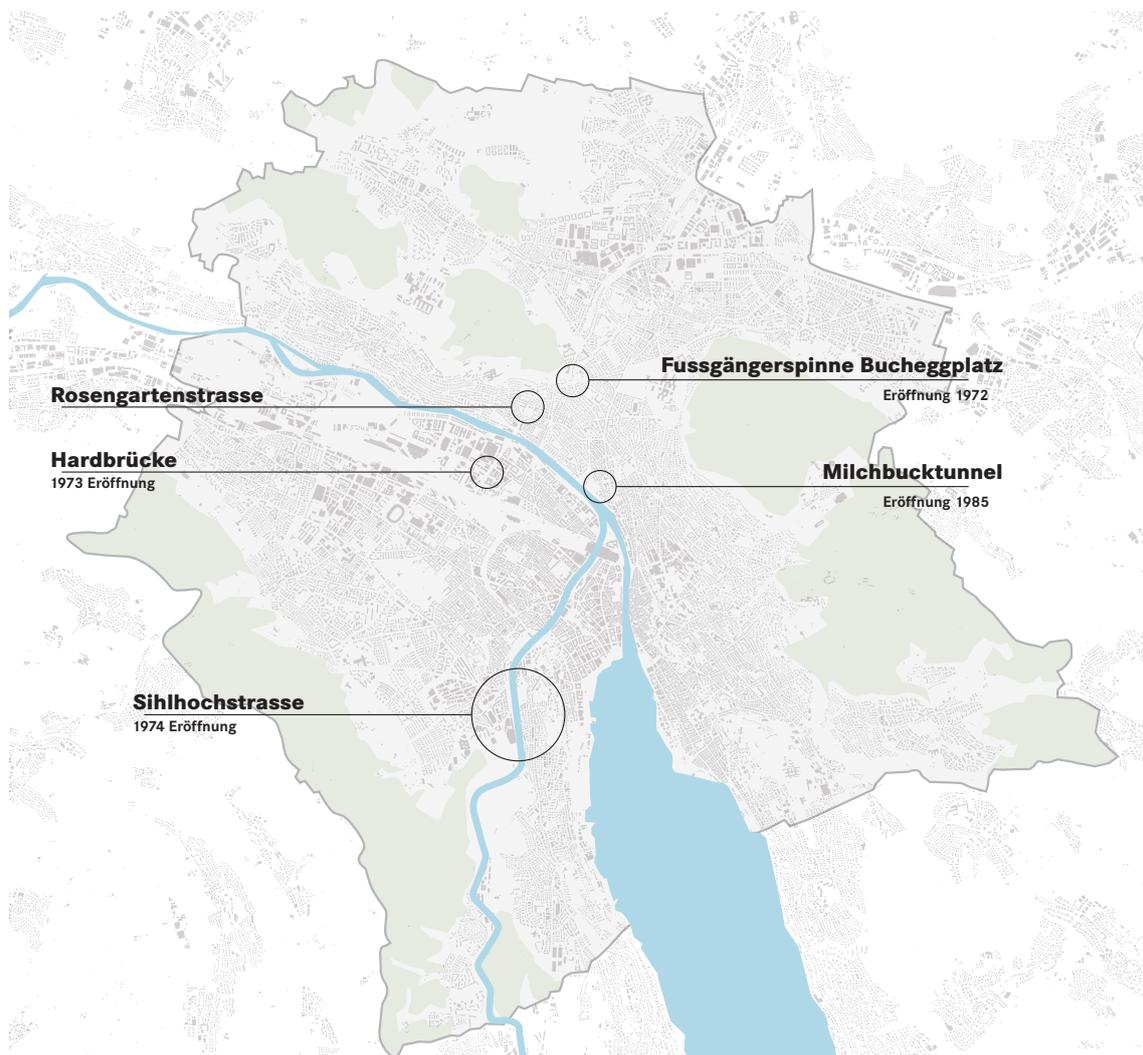


Abb. 70: Lokalisierung der Erinnerungsorte, welche direkt oder indirekt von der Expressstrassenplanung zeugen und im folgenden Kapitel genauer erläutert und Dokumentiert werden.

7.3 Zeugen der verkehrsgerechten Planung: Zwei Brücken – zwei Welten

Gebaute Zeugen der verkehrsgerechten Stadt, die direkt oder indirekt mit der Expressstrassenplanung zusammenhängen, verteilen sich über weite Teile des Stadtgebiets (Abb. 70). Im Rahmen dieser Arbeit wird der Fokus auf den Südast und die emblematische Sihlhochstrasse gelegt. Weiter wird mit der Hardbrücke der ebenfalls als Hochstrasse konzipierte Abschnitt der provisorischen Westtangente genauer betrachtet und gegenübergestellt.

Die Expressstrassenplanung hinterlässt zwei innerstädtische Hochstrassen: die Hardbrücke und die Sihlhochstrasse. Während die eine sich zum Symbol für eine grossstädtische Stadtentwicklung gemauert hat, gilt die andere nach wie vor als Fehler der Planung, welcher der Aufwertung eines Stadtquartiers im Weg steht.

Sihlhochstrasse

Die Sihlhochstrasse wird vom südlichen Stadtrand als hochgeständerte, vierspurige Autobahn im Flussbett der Sihl geführt und findet auf Höhe Sihlhölzli ein abruptes Ende (Abb. 72). Von Süden kommend, wird der Verkehr über die Ausfahrt der Sihlhochstrasse über eine geschwungene Rampe durch grossgewachsenen Bäume geführt und verbindet die Autobahn mit dem städtischen Strassennetz. Plötzlich wiederfindet man sich inmitten eines innerstädtischen Gründerzeitquartiers. Die von Norden zuführende Auffahrt (Abb. 94) ist genau so abrupt: Nach dem stockenden innerstädtischen Verkehr fährt man nach der städtischen Feuerwache durch das dicht bebaute Gebiet auf die richtige Spur und wiederfindet sich plötzlich auf der Autobahnebene, abgeschirmt durch mehrere Meter hohe Lärmschutzwände fehlt jeglicher Bezug zum städtischen Raum.

Die beiden Auf- und Abfahrrampen sind die einzigen direkten Verbindungen der Expressstrasse mit der Stadt und somit dem städtischen Strassennetz. Vom umliegenden Stadtgebiet oder dem Flussraum ist auf der Autobahn nichts zu spüren. Die seit den 1990er Jahren bestehenden Lärmschutzwände schirmen nicht nur den Lärm ab, sondern verhindern auch den visuellen Bezug zwischen Stadt und Hochstrasse. Sie bleibt ein Fremdkörper im Stadtgefüge.

Die natürliche Trennung der Stadtkreise 2 (Enge) und 3 (Wiedikon) durch die Sihl wird durch die Hochstrasse räumlich verstärkt. Das Gebiet westlich der Sihl war ein kleines von der Sihlpapierfabrik geprägtes Industriequartier, geprägt von der Sihlpapier-Fabrik, diversem Kleingewerbe sowie einem gründerzeitlichen Wohnquartier. Das Quartier Enge, im östlich der Sihl gelegenen Stadtkreis 2 ist ein eher gutbürgerliches Wohnquartier, das im nördlichen Abschnitt durch eine kleine bewaldete Anhöhe und der Klopstockwiese vom Sihlraum räumlich getrennt ist.

Die Sihl weist auf dem kurzen Abschnitt zwischen Stadtrand und Hauptbahnhof höchst unterschiedliche Räume und Qualitäten auf. Der südlichere Abschnitt (Abb. 75) steht in einem starken Kontrast zum weiter nördlichen Abschnitt der Sihl (Abb. 76). Im nördlichen Abschnitt prägen die grossgewachsenen Platanen, die das Flussufer nach der Bahnbrücke beim Bahnhof Giesshübel säumen seit der Neugestaltung des Sihlhölzlis durch den damaligen Stadtbaumeister Hermann Herter 1931 diesen Abschnitt. Diese starke stadträumliche Geste endet seit jeher bei der Giesshübelbrücke und wurde im südlichen Abschnitt nie weitergeführt. Die Ufer wiesen somit bereits vor dem Bau der Sihlhochstrasse ganz unterschiedlichen Charakteristiken auf.

In den 1990er Jahren wurde die Sihlhochstrasse erneuert und mit einer wirksamen Lärmschutzmassnahme versehen. Dabei wurde der Gestaltung eine wichtige Rolle beigemessen und der Versuch unternommen, eine Beziehung zwischen der Hochstrasse und den angrenzenden Quartieren herzustellen:

„Der Lärmschutz hebt sich durch eine transparente Lichtfuge über der Brüstung ab. Er schwebt als silbriges Band über der Brücke. Somit wird von aussen erlebbar, dass sich innen etwas bewegt, und von innen wird wahrgenommen, dass draussen die Stadt ist.“ (Bachmann 1999).

Die Sihlhochstrasse blieb jedoch eine Autobahn in der Stadt. Zwar konnte die Lärmbelastung stark reduziert werden, dennoch findet nach wie vor keine Verbindung der Strasse mit der Stadt statt. So bleibt die Sihlhochstrasse in grossen Teilen der Bevölkerung in erster Linie ein ungeliebtes Bauwerk, das den Fluss zudeckt. Zwar ist die Sihlhochstrasse nach über 40 Jahren zu einem Bestandteil des Quartiers geworden, doch sie bleibt höchst umstritten, unbeliebt, wenn nicht gar gehasst. In vielerlei Hinsicht steht das Bauwerk für die städtebaulichen Paradigmen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Für Loderer gibt es kein zweites Bauwerk in der Schweiz, das diesbezüglich so symbolreich war:

„Das ursprünglich wertneutrale Ingenieurbauwerk wurde mit zwei sich ausschliessenden Interpretationen aufgeladen. Die einen sahen im Ypsilon das Instrument des Wirtschaftswachstums, den anderen war es das Monument einer städtefeindlichen Verkehrspolitik. Das unsichtbare Denkmal [die unvollendete Planung] erinnert an das Zerschneiden der Wachstumskollision. ... Das Stichwort stammt von Alexander Mitscherlich: ‚die Unwirtlichkeit unsere Städte‘ – ihr hat das Ypsilon ein Denkmal gesetzt.“ (Loderer 2004: 38)



Abb. 71: Abfahrt der Sihlhochstrasse ins Quartier bei der Manessestrasse.



Abb. 72: Die Sihlhochstrasse endet plötzlich kurz vor dem Manesseplatz.



Abb. 73: Die Sihlhochstrasse als städtebauliches Element.



Abb. 74: Sihlhochstrasse beim Bahnhof Giesshübel.



Abb. 75: Südlicher Abschnitt der Sihl, zwischen Sihlhölzli und Utobrücke. Der Flussraum ist geprägt durch die Hochstrasse. Ein Bezug zwischen Autobahn und Stadt findet nicht statt. Die Strasse wird als Decke über dem Flussraum wahrgenommen. Der Abschnitt steht in starkem Kontrast zum nördlichen Abschnitt.



Abb. 76: Nördlicher Abschnitt der Sihl Höhe Sihlhölzli. Sicht gegen Süden von der Stauffacherbrücke. Das Flussufer ist geprägt durch die Platanenallee, die in den 1930er Jahren vom Stadtbaumeister Hermann Herter im Rahmen der Umgestaltung der Sportanlage Sihlhölzli angelegt wurde.

Hardbrücke

Die fast gleichzeitig gebaute Hardbrücke ist ebenfalls eine Hochstrasse und ein zentraler Abschnitt der Westtangente. Sie ist eine der wichtigsten innerstädtischen Verbindungen zwischen den ehemaligen Arbeiterkreisen 4, 5 und 10. Sie überwindet die grossflächige Gleisanlage des Hauptbahnhofs und beim Escher-Wyss-Platz die Limmat. Hochgeständert fährt die Strasse durch das ehemalige Industriequartier *Zürich West*.

Das Gebiet rund um den Escher-Wyss-Platz ist von grossmassstäblichen Gebäuden geprägt. Vom ehemaligen Industriequartier hat es sich zu einem städtebaulichen Biotop verwandelt, das für Zürich ungewohnte Urbanität aufweist. Die Hochstrasse als identitätsstiftendes Element spielt dabei eine zentrale Rolle und ist mit der Umgebung stark verwachsen. Es herrscht eine starke Verbindung zwischen der Ebene der Expressstrasse und dem städtischen Umfeld. Auf der erhöhten Fahrbene wird der visuelle Bezug zwischen Verkehr und Stadt hergestellt. Man fährt an Wohnhäusern, ehemaligen Fabriken und neuen Bürogebäuden auf einer ungewohnten Höhe vorbei und erlebt die Stadt aus einer aussergewöhnlichen Perspektive. Dieses Erlebnis ist nicht nur Autofahrern vorenthalten, sondern die Brücke ist ebenfalls eine wichtige Verbindung für den öffentlichen Verkehr. Seit Dezember 2017 wird zusätzlich eine neue Tramlinie über die Hardbrücke geführt.

Die Hardbrücke wurde jüngst in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Architekturbüro Bösch Architekten aufwändig saniert. Die dafür eigens entworfenen Strassenleuchten geben dem Strassenbauwerk einen räumlichen Rahmen und eine zeitgenössische Beleuchtung. Durch grosszügig geschwungene Treppenanlagen wird die Strassenebene mit der Fussgängerebene verknüpft und bindet die Brücke so auch funktional an die Stadt an (Abb. 81). Die Hardbrücke ist seit 2011 Teil des *Plan Lumière*, dem Beleuchtungskonzept der Stadt Zürich, welches neben den herausragenden historischen Gebäuden in der Altstadt auch wichtige Zeugen aus der jüngsten baukulturellen Geschichte Zürichs wirkungsvoll inszeniert.

Das Bauwerk durchlief eine hohe Inwertsetzung als Wahrzeichen des aufstrebenden, urbanen Quartiers Zürich West. In der populären Veranstaltung *Open-House*, welche durch ein international verknüpftes Netzwerk Architektur der Bevölkerung näherbringen möchte, wurde die Hardbrücke als zu besichtigendes Bauwerk vorgeschlagen. Ein populärkultureller Ritterschlag, der angeführt vom Fachpublikum eine breite Akzeptanz bei der urbanen, grossstädtischen Bevölkerung genießt. So steht die Hardbrücke heute meiste Pate, wenn in der Schweiz eine urbane Kulisse gefragt ist, sei dies als Film- Werbe oder Musikvideoaufnahme. Sie wurde mitunter zum Symbol eines grossstädtischen Zürichs des 21. Jahrhunderts.

Die beiden Beispiele zeigen die Breite der Bilder auf, welche die Hochstrassen zu erzeugen vermögen. Sie sind sich in baulicher Hinsicht sehr ähnlich und könnten doch unterschiedlicher nicht sein. Die meisten baulichen Erben aus der Zeit der autogerechten Planung laufen Gefahr sukzessive zu verschwinden. Durch einen Abbruch dieser Bauwerke wird die Stadt vielerorts lebenswerter und menschlicher. Doch

sollte mit der *Stadtrenatur* vorsichtig umgegangen werden. Durch das Zurückspringen einiger Felder im Spiel der Stadtgeschichte kann nicht einfach repariert und somit der gute alte Zustand wiederhergestellt werden. Das ungeliebte Erbe ist als Teil der städtischen Geschichte zu verstehen und stellt eine enorme Herausforderung dar, da sich die Leitbilder derart veränderten und sich immer wieder verändern werden.



Abb. 77: Die Hardbrücke als urbanes Element im grossmassstäblichen ehemaligen Industriegebiet.



Abb. 78: Hardbrücke beim Escher-Wyss-Platz.



Abb. 79: Hardbrücke Abfahrt Ecke Geroldstrasse.



Abb. 80: Die Tramgleise unterhalb der Hardbrücke.



Abb. 81: Hardbrücke mit den neuen Treppenabgängen nachts.



Abb. 82: Verzweigung der Auffahrt auf die Harbrücke beim Escher-Wyssplatz

7.4 Im Schatten der Brücken

Zur Illustration über die verschiedenen Massstäbe der verkehrsgerechten Planung im Zusammenhang mit der Expressstrasse, lohnt es sich einen Blick auf drei weitere baulichen Zeugen, die direkt im Zusammenhang mit der Expressstrassenplanung stehen: die Fussgängerspinne am Bucheggplatz, das Portal beim Milchbuckeltunnel sowie die Rosengartenstrasse.

Fussgängerspinne

Die vom Architekten Werner Stücheli zusammen mit dem Ingenieur Max Walt von 1970 – 1972 erstellte Überführung wird seit ihrer Entstehung beinahe liebevoll *Fussgängerspinne* genannt. Der Name erschliesst sich insbesondere beim Anblick des Bauwerks aus der Luft (Abb. 83). Durch den Bau der Westtangente wurde der Bucheggplatz zu einem entscheidenden Verkehrsknoten ausgebaut. In der Mitte des mehrspurigen Verkehrskreisels befindet sich ein wichtiger Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr, ein Pavillon-Kiosk, die Abgänge der Fussgängerüberführung und ein Wohngebäude, welches einst mit weiteren Gebäuden gemeinsam erstellt wurde und durch die Verbreiterung der Strasse die Verbindung verlor. Über vier geschwungene Arme werden die Fussgängerinnen und Fussgänger über die Verkehrsinsel mit den umliegenden Quartieren verbunden, ohne die Strasse queren zu müssen. Ergänzt wird die Überführung zudem noch mit Unterführungen, welche direktere Wegbeziehungen zwischen den verschiedenen Quartieren herstellte.

Die strenge Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wurde inzwischen abgeschwächt und verschiedene Fussgängerstreifen erlauben das ebenerdige Queren zwischen den angrenzenden Wohnquartieren und der Haltestelle für verschiedene Busse und Trams. Die Spuren für die Autos, die den Platz umfahren, wurden zu Gunsten von durchgehenden Velowegen reduziert. Doch sind die Dimensionen und der Geist der Planung nach wie vor vorhanden und erlebbar. Die emblematisch geschwungenen Äste zeugen von der Dynamik des verkehrlich inspirierten Entwurfs (Abb. 84, Abb. 85) und somit erinnert die Fussgängerüberführung unverkennbar an die Auf- und Abfahrten der beiden Hochstrassen. Die 1996 originalgetreu sanierte Überführung wird gerade erneut saniert, für die die Restnutzungsdauer von fünfzig Jahren ertüchtigt und in Stand gesetzt, zudem wird der gesamte Bucheggplatz in das städtische Beleuchtungskonzept *Plan Lumière* miteingebunden.⁴¹

⁴¹ Vgl. Ausschreibung zur Sanierung der Fussgängerspinne Bucheggplatz des Tiefbauamts der Stadt Zürich vom 27.10.2017 (https://konkurado.ch/wettbewerb/bucheggplatz_fussaengerspinne (Zugriff am 19.04.2018)).



Abb. 83: Luftaufnahme aus dem Jahr 1988 des Bucheggplatzes, die elegante Gestalt der Fussgängerbrücke über den grossräumigen Verkehrskreisel zeugt vom hohen Gestaltungsanspruch für das Verkehrsbauwerk.



Abb. 84: Bucheggplatz, Fussgängerübergang, 2017.



Abb. 85: Bucheggplatz, Fussgängerübergang, 2017.

Tunnelportal Milchbuck und Wasserwerkstrasse

Der Verkehr, der durch den Milchbucktunnel vom Norden Zürichs in die Innenstadt kommt, wird direkt nach der Tunnelausfahrt scharf nach links in Richtung Central in die Wasserwerkstrasse oder nach rechts in Richtung Wipkingen geleitet. Die Wasserwerkstrasse wurde im Zuge des Tunnelbaus zu einer Hauptverkehrsachse ausgebaut (Abb. 87). Neben der stark beanspruchten Tunnelausfahrt, findet sich quasi in zweiter Reihe, unterhalb des benutzten Tunnelportals ein weiteres Portal, welches jedoch nie in Betrieb genommen wurde (Abb. 88). Der Tunnel ist vollendet und wartet bis heute auf den Anschluss, der den Verkehr über eine Brücke über die Limmat führen würde (Abb. 88).



Abb. 86: Die mittlere Röhre der Tunnelausfahrt hätte an die zukünftige Limmatbrücke angeschlossen werden sollen und somit den Südast mit dem Nordast verbinden.



Abb. 87: Zur Hochleistungsstrasse ausgebaut Wasserwerkstrasse, 2017.



Abb. 88: Eingang zum Autobahntunnels, ohne Anschluss einer Strasse; die Brücke wurde nie realisiert.

Rosengartenstrasse

Die Rosengartenstrasse wurde bereits 1933 als zukünftige Umfahrungsstrasse begradigt und mit breiten Baulinienabständen bebaut, wodurch sie im Zuge der Westtangente relativ einfach verbreitert werden konnte (Blanc 1993: 111). Bis heute ist diese ehemalige Quartierstrasse eine der am stärksten befahrenen Strassen Zürichs und für Fussgängerinnen und Fussgänger ebenerdig auf dem Abschnitt vom Wipkingerplatz bis zum Bucheggplatz nicht zu queren. Das Quartier Wipkingen wird in zwei Teile geteilt und zur Querung ist man darauf angewiesen entweder eine der bestehenden Unterführungen zu nutzen (Abb. 89) oder man nimmt den Weg über die Rosengartenbrücke, welche gleichzeitig die Überführung für die Autos darstellt (Abb. 90).



Abb. 89: Eine der Unterführungen, welche den westlichen mit dem östlichen Teil Wipkingens verbindet und eine der wenigen Möglichkeiten ist, die Rosengartenstrasse zu queren.

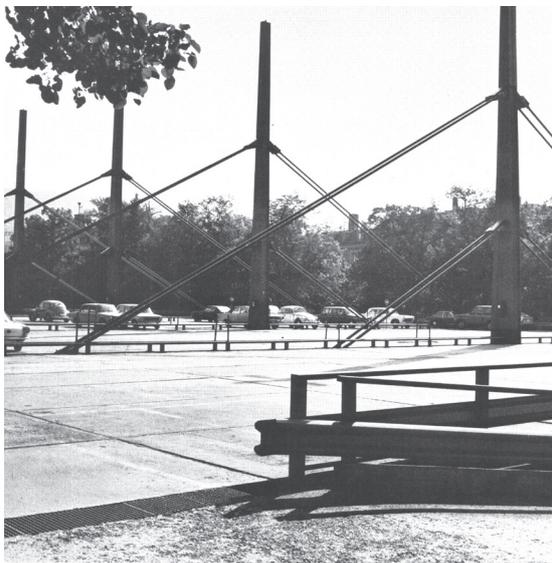


Abb. 90: Rosengartenbrücke, Ansicht von unten. Das massiv anmutende Strassenbauwerk verbindet den westlichen mit den östlichen Teil Wipkingens und steht allen Verkehrsteilnehmern offen.

7.5 Gefährdete Erinnerungsorte

Während die Rosengartenstrasse bis heute von der ungeschmälerten Dominanz des Autos im Sinne der verkehrsgerechten Planung zeugt, kann am Beispiel des Bucheggplatz der Wandel der städtebaulichen und damit verbundenen verkehrlichen Leitbilder abgelesen werden. Die Aufenthaltsqualität im Bereich der städtischen Strassenräume wird für alle Verkehrsteilnehmenden zu Lasten des Autos zurückgefahren. Dadurch verlieren infrastrukturelle Bauwerke zunehmend ihren ursprünglichen Sinn und stehen der Aufwertung ehemals verkehrsbelasteter Gebiete vermeintlich im Weg. Zwar kann die Wohnqualität in städtischen Wohnvierteln durch die Aufwertung des öffentlichen Raums und durch verkehrsberuhigende Massnahmen gesteigert werden, doch geht mit dem Rückbau baulicher Zeugen der verkehrsgerechten Planung auch eine Zeitschicht verloren, welche die Städte stark prägte.

Im Bereich der Westtangente und der Sihlhochstrasse hatte die stark gestiegene Lebensqualität in den anliegenden Quartieren zur Folge, dass ein Grossteil der Bevölkerung, die über Jahrzehnte den negativen Auswirkungen des starken Autoverkehrs ausgesetzt war, innerhalb relativ kurzer Zeit verdrängt wurde. Durch den Rückbau der Westtangente hat sich das gesamte Gebiet um die ehemalige Westtangente tiefgreifend verändert. Das durch den jahrzehntelange vom Durchgangsverkehr gekennzeichnete Quartier erfreut sich heute grosser Beliebtheit als Wohnviertel. Der Verkehr der beiden am stärksten belasteten



Parkdeck an der Gessnerallee, Zürich

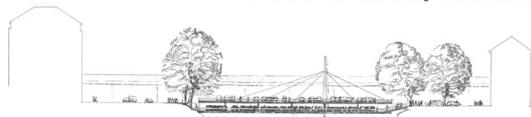


Abb. 91: Das Parkdeck Gessnerallee wurde 2004 abgebrochen.

Strassen (Weststrasse und Sihlfeldstrasse) wurde um 90% reudziert.⁴² Eine Vielzahl der Gebäude wurde saniert oder durch Neubauten ersetzt. Die Immobilienpreise stiegen binnen knapp zehn Jahren überdurchschnittlich an (Bachofen 2016: 24) und im aufgewerteten gründerzeitlichen Stadtquartier steht die Sihlhochstrasse wie ein Zeuge aus einer längst vergangenen Zeit da.

Verschiedene Bauwerke und Spuren der autogerechten Stadt sind bereits verschwunden. Die beiden Parkdecks über der Sihl, das eine bei der Stauffacherbrücke, das andere beim Hauptbahnhof Zürich (Abb. 91) wurden anfangs der 2000er Jahre zurückgebaut. Das Limmatquai, das in den 1960er Jahren für den Autoverkehr verbreitert wurde, ist seit 2006 autofrei und inzwischen zu einer Flaniermeile umgebaut. Der Neugestaltung des Münsterhofes in der Altstadt fielen mehrere Parkplätze zum Opfer und die Fussgängerunterführung am Schaffhauserplatz wurde im Rahmen einer verkehrlichen Neugestaltung abgebrochen. Dies sind nur einige wenige Beispiele des Verschwindens der Zeugnisse der autogerechten Stadt. Beim Rückbau dieser Verkehrsbauwerke oder dem Rückbau ganzer Strassen wird vermehrt von Stadtreparatur gesprochen (Huber 2014) was impliziert, dass die Stadt zuvor kaputt gemacht wurde und die Reparatur die Stadt wieder ins harmonische Gleichgewicht bringt. Somit wird der Wertewandel bezeugt, der sich zu Ungunsten der autogerechten Stadt vollzogen hat.

7.6 Vom Nicht-Ort zum Ort?

Das gebaute Erbe der verkehrsgerechten Stadt hat einen schweren Stand auf der Suche nach positiven Stimmen. Die Sihlhochstrasse steht als prominente Vertretung für polarisierende und als hässlich empfundene, störende Bauwerke. Oft wird in ihrem Zusammenhang von einem *Unort* gesprochen⁴³. Doch was macht einen *Unort* aus und sind im fast durchwegs negativ behafteten Begriff auch positive Bilder möglich?

Der aus dem anthropologischen Diskurs entlehnte Begriff des *Nicht-Orts* [*non-lieux*] beschreibt einen Ort „der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt“ (Augé 2011: 83). Diesem Begriff in seiner „übermodernen“ Ausformulierung wird der sogenannte „anthropologische Ort“ gegenübergestellt, der identitätsstiftend, beziehungsstiftend (relational) und historisch ist:

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“ (Augé 2011: 83)

Dieser von De Certeau inspirierte und von Augé weitergeführte Begriff des *Nicht-Orts* fand im Bereich der Architektur einen sehr hohen Anklang (Weiß 2005: 94). Augé hatte in seinem Diskurs vordergründig

42 Vgl. Stadt Zürich Dienstabteilung Verkehr (2011): „Ein neuer Grundzustand für den Verkehr“ (Medienmitteilung).

43 Vgl. Interview mit der Schweizer Künstlerin Monica Jäger vom 31.05.2015: <https://www.srf.ch/kultur/kunst/schwarzmalen-als-lebensgefuehl> (Zugriff am 05.04.2018).

Transiträume (z. B. Flughäfen oder Bahnhöfe), Orte für Freizeit- und Konsumzwecke (z. B. Freizeitparks, Shoppingmalls) und Orte, die sich aus dem Ausbau der Infrastruktur ergeben (z. B. Tankstellen, Autobahnen, Raststätten) im Fokus, erweiterte den Begriff dann mit Beispielen von virtuellen Kommunikationsräumen. Im städtebaulichen Diskurs wurde der Begriff mit „offenen Armen wörtlich genommen – und dies nicht nur in ihrer Eigenschaft als ethnologischer Beitrag zur kulturpessimistischen Globalisierungsthese“, wie Rolshoven festhält (Weiß 2005: 43). So fand der Begriff eine breite Verwendung im städtebaulich architektonischen Kontext und wird inzwischen oft synonym mit dem weit verbreiteten Begriff des *Unorts* genannt. Damit ist im städtebaulichen Kontext ein ungestalteter Zwischenraum, eine vermeintlich unattraktive Restfläche oder eine Brache gemeint. Viele dieser *Unorte* entstanden im Zusammenhang mit Bauwerken des Verkehrs. Somit finden sich besonders in der Umgebung von Autobahnen eine Vielzahl an Räumen, die sich in erster Linie aus Restflächen ergeben (Relph 1976: 90).⁴⁴ Die Annahme solcher Räume durch die Bevölkerung ist unterschiedlich. Einerseits sind diese Räume für Teile der Bevölkerung negativ besetzte Orte, gerade weil sie sich der Kontrolle und Überwachung entziehen und dementsprechend als verwahrlost wahrgenommen werden können. Keine oder schlechte Beleuchtung, versprayed Wände und herumliegender Unrat fördern diese negativ besetzten Bilder und können sie gar zu Angsträumen werden lassen. Andererseits bedeuten sie insbesondere für marginalisierte Gruppen oder Jugendliche oft ein verborgener Rückzugsort, eine Freifläche, wie sie in der aufgewerteten Stadt kaum zu finden sind, abseits der Kontrolle oder Überwachung.

Während der Flussraum der Sihl als Naturraum und innerstädtischer Erholungsraum durchwegs positive Bilder erzeugt, werden in der roh anmutenden Betonstruktur der Sihlhochstrasse vordergründig kaum räumliche Qualitäten gefunden. Insbesondere wenn es zur Gegenüberstellung von Natur Grün versus Stadt Beton geht, werden sich kaum Stimmen finden, die sich gegen das Natürliche wendet. Das vom ETH Studio Basel 2006 veröffentlichte städtebauliche Portrait der Schweiz bringt diese starke Verbundenheit mit der vermeintlichen Natur zur Sprache. Im Fazit ist gar die Rede von der „genetischen Veranlagung“ der Schweizer zur Ablehnung von allem städtischen und dass „die Schweizer Bäume

⁴⁴ *“Roads [...] are not only features of placelessness in their own right, but, by making possible the mass movement of people with all their fashions and habits, have encouraged the spread of placelessness well beyond their immediate impacts.”*



Abb. 92: Fußgängerunterführung unterhalb der Autobahn und Bahnbrücke.



Abb. 93: Restraum, Zwischenraum oder Unort? Durch die Abgeschiedenheit dieses vermeintlichen Unorts ergeben sich unbekannte Freiräume.



Abb. 94: Ein Restraum unterhalb der Auffahr-
rampe der Autobahn wird von Jugendlichen
angeeignet und bildet einen lärmunempfindli-
chen, innerstädtischen Freiraum.

mehr lieben als Mauern“ (Diener et al. 2006). Somit stülpt sich das bedrohliche Monster der Autobahn nun seit über 40 Jahren über den natürlichen Lebensraum, nimmt ihm die Offenheit des Freiraums und nicht zuletzt das Sonnenlicht. Doch setzt man sich über die gängigen Wertevorstellungen hinweg, wird der Sihlraum zu einem einzigartigen räumlichen Spektakel und zu einem urbanen Landschaftspark, der seines Gleichen sucht. Auf einer Länge von über einem Kilometer finden sich abwechslungsreiche Bereiche unterschiedlicher Qualitäten (Abb. 92 - 94). Eine Vielzahl untergeordneter Unorte oder Freiräume, die alle unter dem Dach der Sihlhochstrasse zu einem Ganzen zusammengefasst werden. Neben der inoffiziellen Inbesitznahme verschiedener Räume findet sich auf der Höhe des Einkaufszentrums Sihlcity seit 2007 Roman Signers Kunstwerk Kofferinstallation, welches unterhalb der Brücke angebracht ist.

Im wörtlich übertragenen Sinne Augés verwandelt sich die Sihlhochstrasse allmählich von einem Nicht-Ort in einen Ort im anthropologischen Sinn, denn trotz der Polarisierung, schafft die Sihlhochstrasse eine unverkennbare Identität für das gesamte Stadtquartier, wirkt somit beziehungsstiftend und zeugt als Denkmal der autogerechten Stadt von seinem historischen Wert. Durch die Einzigartigkeit dieser auf den ersten Blick absurden Situation ergibt sich ein neuer und gleichzeitig unverwechselbarer Charakter, der diesen Raum viel näher an einen Ort als an einen Nicht-Ort bringt.

8. Denkmal oder Störenfried?

„(...) Jedes einzelne Kunstwerk [ist] der wissenschaftlichen Betrachtung und Erkenntnis würdig, ohne Rücksicht darauf, ob es dem betrachtenden Subjekt gefällt oder missfällt“ Alois Riegl. - Eine neue Kunstgeschichte.“ (Riegl 1903: 46)

Waren bis vor wenigen Jahren grosse Teile des Bauwerksbestandes aus der Nachkriegszeit ein Sinnbild für den Verlust der historischen Städte und von denkmalpflegerischer Seite kritisiert worden, lässt sich inzwischen ein wachsender gesellschaftlicher Konsens feststellen über die Schutzwürdigkeit und somit den Denkmalstatus von Bauwerken aus der Nachkriegszeit. Bauwerke und insbesondere einzelne Gebäude können nicht isoliert betrachtet werden. Viele Gebäude der ersten Nachkriegsdekaden entstanden vor dem Hintergrund des grenzenlosen Verkehrs. Wäre das Geschäftshaus „Zur Palme“ am Zürcher Bleicherweg denkbar ohne die inszenierte Rampe auf die Parkdecks (Abb. 96)? Die Erschliessung durch das Auto wurde vielfach zum Thema oder wurde gar inszeniert, wie der Wettbewerbsbeitrag von Van de Broek und Bakema für den Neubau des Schauspielhauses zeigte (Abb. 95).

Die Träume der autogerechten Stadt sind zurzeit auf Eis gelegt, wenn nicht sogar ausgeträumt, doch gehören diese teils eleganten, teils erschreckenden Infrastrukturbauten zu dem damalig entstandenen Gebäudebestand und sind unabdingbar, um das städtebauliche Verständnis der ersten zwei Jahrzehnte der Nachkriegszeit zu begreifen. Somit stellt sich die Frage nach dem denkmalpflegerischen Wert einer

Hochstrasse genauso, wie bei einem Kirchenbau von Egon Eiermann. Im Sommer 2017 liess das schweizerische Bundesamt für Kultur (BAK) eine erste Liste über den kulturellen Wert von Kunstbauten der Nationalstrassen erstellen. Anhand der bereits 1998 erstellten Richtlinien zur Erhaltungswürdigkeit von Kunstbauten im eidgenössischen Strassenraum wurde eine Auswahl von Bauwerken getroffen, die über einen „nicht genauer erläuterten kulturellen Wert“ verfügen, wobei auch die Sihlhochstrasse aufgeführt wurde (Conzett 2017: 67).

Ist die Sihlhochstrasse ein Denkmal oder soll sie ein Denkmal sein – werden? Kann sie überhaupt jemals ein Denkmal sein? Aus vielerlei Hinsicht und insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen städtischen Leitbilder, mag es provokativ erscheinen, die Sihlhochstrasse als Denkmal zu diskutieren und gerade darum ist es eine aktuelle und wichtige Frage, steht sie doch als Symbol für die Glücksversprechungen der Nachkriegszeit, die Euphorie nach Zukunft und Veränderung, welche das Auto versinnbildlichte und nicht zuletzt für den kurzen Abschnitt des städtebaulichen Leitbilds der autogerechten Stadt, das in Europa inzwischen längst vergangen scheint.

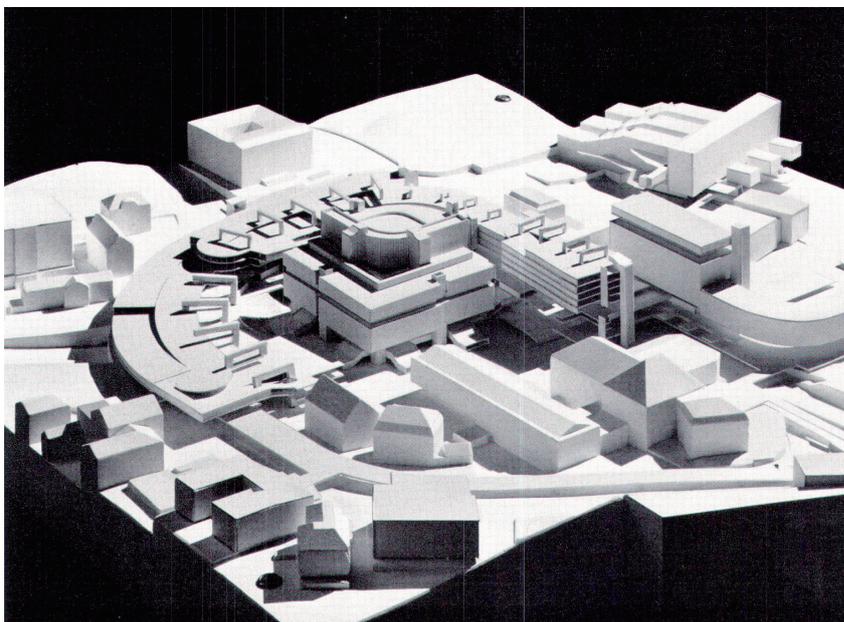


Abb. 95: Wettbewerbsprojekt zum Neubau des Schauspielhauses von Van de Broek und Bakema 1964. Das angekaufte Projekt zeigt die Integration der Infrastruktur in die Architektur durch die Inszenierung der Auffahrtsrampe für das Parkhaus.



Abb. 96: Geschäftshaus zur Palme, 1964.

8.1 Denkmalbegriff

Was unterscheidet Denkmale von Nicht-Denkmalen und was wird unter einem Denkmal überhaupt verstanden? Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege hat in ihren Leitlinien eine treffende Definition publiziert, welche die Haltung und Auffassung der Schweizer Denkmalpflege genau schildert:

„Denkmäler sind ortsgebundene Objekte, die geschichtlichen Zeugniswert haben. Denkmäler können Zeugnisse jeglichen menschlichen Wirkens sein, historischer Ereignisse und Entwicklungen, künstlerischer Leistungen, sozialer Einrichtungen, technischer Errungenschaften. Als materielle Zeugnisse der Geschichte sind nicht bloss Denkmäler zu erhalten, die heute positiv gewertete Seiten der Geschichte dokumentieren, sondern auch solche, die an Unrecht und erlittenes Leid erinnern oder über deren Verständnis keine Einigkeit besteht.“
(Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege 2007)

Die Spannbreite für mögliche Denkmäler ist also gross und so kann ein spätromanischer Kirchenbau, ein mittelalterliches Waschhaus, eine hölzerne Fussgängerbrücke oder auch ein mehrgeschossiges Parkhaus und eine Autobahn aus den 60er Jahren ein Denkmal sein. Auch wenn die historische Distanz eines Denkmals die potenzielle gesellschaftliche Wertschätzung erhöht, gibt es wie in den meisten deutschen auch in der schweizerischen Gesetzgebung kein Mindestalter für Denkmale. Von Buttler spricht vom sogenannten Generationenabstand von 30 Jahren, der sich „als Schwelle im Prozess einer durch wissenschaftliche Reglements objektivierten Historisierung bewährt“ hat (von Buttler 2010: 124). Denkmäler sprechen immer von der Wertekonstellation der jeweiligen Zeit und „was ein Denkmal ist und was es in der Gegenwart der handelnden Personen für eine Bedeutung hat, wird weder durch Machtausübung noch durch Mehrheitsbeschluss festgelegt“ (Dolff-Bonekämper 2010: 34).

„Unter Denkmal im ältesten und ursprünglichsten Sinne versteht man ein Werk von Menschenhand, errichtet zu dem bestimmten Zwecke, um einzelne menschliche Taten oder Geschicke im Bewußtsein der nachlebenden Generationen stets gegenwärtig und lebendig zu erhalten.“ (Riegl 1903: 144)

8.2 Denkmalwerte

Zur Diskussion über einen allfälligen Denkmalwert wird auf das von Riegl in seinem Aufsatz „Der Moderne Denkmalskultus sein Wesen und seine Entstehung“ formulierte Wertesystem zurückgegriffen, in dem er das Bedeutungsspektrum des Begriffs „Denkmal“ aufzeigt. Es ist sein Vorschlag, wie die „soziale Inwertsetzung von Denkmalen gedacht werden kann“ (von Buttler 2010: 27). Dabei handelt es sich nicht „um eine Checkliste von Werten, die man je nach Fall ankreuzen kann“ (Bacher 1995: 26), sondern um

ein Denkmodell, „das jedem denkmalpflegerischen Argumentieren und Handeln in der Gegenwart hilft“ (von Buttlar 2010: 28).

Um sich die Denkmalwerte in Erinnerung zu rufen, werden sie aufgelistet, in einer kurzen Zusammenfassung vorgestellt und mit Bezügen und Beiträgen aus der neueren Debatte ergänzt.

Erinnerungswerte	Gegenwartswerte:
Alterswert	Gebrauchswert
historischer Wert	Kunstwert
gewollter Erinnerungswert	Neuheitswert
	relativer Kunstwert

Erinnerungswerte: Alterswert

Der am einfachsten zu erfassende Wert ist der der Alterswert, er hat den übrigen idealen Werten des Kunstwertes voraus, dass er sich an „Alle ohne Ausnahme“ wendet, womit Riegl an die gesamte Gesellschaft meint. „Und in der Tat sind die Kriterien, an denen man den Alterswert erkennt, in der Regel so einfache, dass sie selbst von Leuten, deren Intellekt sonst gänzlich durch die beständige Sorge um das leibliche Wohl und um die materielle Güterproduktion in Anspruch genommen wird, gewürdigt werden kann.“ (Riegl 1903: 164). Die Prinzipien des Alterswertes möchten die Dinge grundsätzlich immer und praktisch in den meisten Fällen ihrem natürlichen Schicksal überlassen. Die Spuren des Verfalls sollen sichtbar sein und nicht aufgehalten werden. So entspricht zum Beispiel eine überwachsene Ruine oder eine dem Verfall preisgegebenen Fassade einem hohen Alterswert. Die extremsten Verfechter des Alterswertes sehen im Idealzustand den Zerfall des Denkmals, wie ihn die Natur vorsieht.

Erinnerungswert: Historischer Wert

Beim historischen Wert steht das einstige Werden als Menschenwerk im Vordergrund und nicht, wie beim Alterswert, die Spuren der auflösenden Natureinflüsse. Der ideale historische Wert ist gemäss Riegl umso höher, je besser das Denkmal in seiner Ganzheit erhalten ist. Entstellung oder gar partielle Auflösung, wie er im Alterswert durchaus vorkommen kann, ist dem historischen Wert störend. Insofern können sich der historische Wert und der Alterswert durchaus gegenüberstehen; je grösser der historische Wert, desto geringer der Alterswert (Bacher 1995: 77). Als historisch bezeichnet Riegl „dass das einmal Gewesene nie wieder sein kann und jedes einmal Gewesene das unersetzliche und unverrückbare Glied einer Entwicklungskette bildet, oder mit anderen Worten: dass alles darauf Gefolgte durch das erstere bedingt ist und nicht so hätte erfolgen können, wie es sich tatsächlich ereignet hat, wenn jenes frühere Glied nicht vorangegangen wäre.“ (Riegl 1903: 145). Gemäss dieser Definition darf also jede menschliche Tätigkeit, die belegt werden kann, einen historischen Wert für sich beanspruchen. Durch

diese Betrachtung entsteht eine unfassbare Menge an historischen Vorkommnissen, die sich ins Unendliche vermehren, weshalb man sich beschränkt auf Zeugnisse „die uns besonders augenfällige Etappen im Entwicklungsgange eines bestimmten Zweiges menschlicher Tätigkeit zu repräsentieren scheinen“.

Bei der Bestimmung des historischen Werts muss das Denkmal historisiert und in den Kontext seiner Entstehung eingebettet werden. Da unser künstlerisches Sensorium lediglich mit dem von unserer „Zeit geprägtem Sehvermögen ausgestattet sind“ und es per se keine objektive Sicht auf die Vergangenheit gibt (Bacher 1995: 25), muss der historische Wert durch „immer neue Gegenwart“ neu eingeordnet und interpretiert werden, weshalb Dolff-Bonekämper letztendlich den historischen Wert als „relativen historischen Wert“ einführt und den Gegenwartswerten zuschreibt (Dolff-Bonekämper 2010: 32)

a) Relativer historische Wert

Dolff-Bonekämper führt den *relativen historischen Wert* ein, da sie argumentiert, dass Riegls Definition des historischen Werts an das kunsthistorische Denken des 19. Jahrhunderts angeknüpft war. Die heutige Denkmalpflege nutzt den historischen Wert im Sinne eines Zeugniswerts, der von der Geschichte und des historischen Kontextes des Werks oder des Bauwerks zeugt (Dolff-Bonekämper 2004: 275). Es handelt sich beim relativen historischen Wert auch nicht im eigentlichen Sinne um einen reinen Erinnerungswert, sondern er ist vom jeweiligen Kontext und Betrachter geprägt und muss immer wieder neu bestimmt werden, da das Denkmal immer aus dem jeweilig zeitlich gesetzten gesellschaftlichen Rahmen bewertet wird. Historische Denkmale sind nun im Gegensatz zu den gewollten, *ungewollte* Denkmale. Gemäss Riegl konnten sich die Ersteller der heute historischen (ungewollten) Denkmale ihrer Wirkung gar nicht bewusst sein und genügten „bloß gewissen praktischen oder idealen Bedürfnisse ihrer selbst, ihrer Zeitgenossen und höchstens deren nächster Erben“ (Riegl 1903: 148). Demnach kommt den Denkmälern nicht Kraft ihrer ursprünglichen Bestimmung Sinn und Bedeutung von Denkmälern zu, sondern erst durch uns moderne „Subjekte“, die den Objekten diesen Wert unterlegen.

Gewollter Erinnerungswert

Die bewusste Errichtung eines Denkmals mit dem *gewollten Erinnerungswert* hat bereits zur Zeit seiner Entstehung den Anspruch, den Nachlebenden das zu Erinnernde stets ins Bewusstsein zu bringen und lebendig zu erhalten. Oft handelt es sich um Denkmäler im wahrsten Sinne des Wortes, wie z. B. Statuen. Dadurch erhebt der gewollte Erinnerungswert den „Anspruch auf Unvergänglichkeit, ewige Gegenwart, unaufhörlichen Werdezustand“ (Riegl 1903: 173) und bildet somit den Übergang zu den Gegenwartswerten. Der bewusst erzeugte Erinnerungswert kann jedoch nicht auf ewige Zeit garantiert sein, da sich Wertekonstellationen ändern. Der seiner Zeit gewollte Erinnerungswert kann in einer anderen Epoche als abstossend, befremdend oder gar verletzend betrachtet werden, denkt man zum Beispiel an Statuen zu Ehren von Diktatoren.

Gegenwartswert: Gebrauchswert

Der Gebrauchswert bezeugt den Nutzwert des Denkmals für die gegenwärtigen Ansprüche. Der Ge-

brauchswert setzt voraus, dass die Nutzbarkeit und Sicherheit gewährleistet ist, so „dass es Menschen ohne Gefährdung der Sicherheit ihres Lebens oder ihrer Gesundheit beherbergen kann“ (Riegl 1903: 174). Beim Gebrauchswert handelt es sich demnach um die grundlegende physische Bereitstellung und Nutzbarkeit und die „Eignung des Denkmals für gegenwärtige Funktionen des Lebens“ (von Buttlar 2010: 33).

Gegenwartswert: Kunstwert

a) Der Neuheitswert

Der Neuheitswert steht für die Abgeschlossenheit des Neuen, des „frisch Gewordenen, wie es für das Denkmal schlankweg unerreichbar“ bleibt (Riegl 1903: 178). Gemäss Riegl ist für die Menge [die allgemeine Gesellschaft] nur das Neue und Ganze schön; „das Alte, Fragmentierte, Verfärbte ist hässlich“, was sich aus der jahrtausendealten Wertevorstellung, wonach die Jugend dem Alter im Vorteil ist, ergibt (Bacher 1995: 85). Somit ist der Neuheitswert für jedermann erkennbar und genießt eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Er steht im Gegensatz zum Alterswert und war ein wesentlicher Grundpfeiler der Denkmalpflege des 19. Jahrhunderts. Der Neuheitswert kann nur erlangt werden, wenn der Alterswert getilgt wird, spricht durch eine vollständige Restaurierung, wobei der Neuheitswert eine relativ kurze Halbwertszeit hat, da er nur gültig ist, bis sich die Altersspuren wieder bemerkbar machen. Der Neuheitswert wird gemeinhin von Seiten der Allgemeinheit geschätzt, insbesondere auch auf Seiten der Investition, da er klar sichtbar („wie neu“) ist. Dabei muss erwähnt sein, dass mit dem Neuheitswert nicht Rekonstruktionen verlorener Denkmäler gemeint ist weil es „um das neu aussehende Alte und nicht um das alt aussehende, neu beschaffte Ersatzdenkmal“ geht (Dolff-Bonekämper 2010: 33).

b) Der relative Kunstwert

Die Denkmalpflege hat keine absolute Objektivität gegenüber Denkmälern. Die Beurteilung des Kunstwertes erfolgt immer in der jeweiligen Epoche und immer wieder von neuem. Die zeitgenössische Denkmalpflege hat lediglich die ästhetische Sozialisierung ihrer Zeit zur Verfügung und sollte die ästhetischen Werte der Vergangenheit vergegenwärtigen, „ohne dabei dessen Eigenart zu übersehen“ (Dolff-Bonekämper 2010: 29). Alle Denkmäler oder Werke, die ihre Zeit überlebten, weisen somit Seiten des jeweilig modernen Kunstwillens auf. „Das heißt, dem Denkmal kommt von vornherein, also per definitionem, ein isolierter, auserlesener (elitärer) Status zu. Man kann den Maßstab dafür verschieden hoch ansetzen, die wertende Auslese ist grundsätzlich nicht zu umgehen, denn wenn alles Denkmal ist, ist nichts Denkmal und der Begriff hebt sich auf“ (Bacher 1995: 21).

Eine rein objektive Beurteilung ist demnach nicht möglich, sondern unterliegt immer den geltenden Massstäben an Ästhetik, Qualität und Werte in Kunst und Architektur. Ins Gewicht fällt auch die geltende Wertung ob sie positiv (sympathisch) oder negativ (unsympathisch) ausfällt. Die Gefahr für ein Denkmal steigt, wenn der Gegenwartswert negativ gewertet wird. „Die Anstössigkeit, Stilwidrigkeit, Hässlichkeit eines Denkmals vom Standpunkte des modernen Kunstwillens führt aber direkt zur Forderung nach Beseitigung, absichtlicher Zerstörung desselben.“ (Bacher 1995: 95).

8.3 Gewollt, geworden?

Die Sihlhochstrasse wurde als Expressstrasse gebaut und dieser Nutzung entspricht sie nach wie vor; sie leistet einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrsführung der Innenstadt und wird stark in Anspruch genommen, somit ist der Gebrauchswert für die Sihlhochstrasse unbestritten hoch. Durch die relativ kurze historische Distanz zu ihrer Entstehungszeit (rund 45 Jahre), kann ihr ein gewisser Neuheitswert anerkannt werden, zumal sie bereits einmal grundlegend saniert wurde. Dennoch weist sie durch die starke Inanspruchnahme Verbrauchsspuren auf. Stimmen, die sich für den relativen Kunstwert der Sihlhochstrasse stark machen, sind im aktuellen Diskurs schwer zu finden. Obwohl es sich um eine Infrastrukturbaute handelt, liegt dem Bauwerk ein Gestaltungswille zu Grunde. Die geschwungene Linieneinführung mag grösstenteils durch den Flusslauf gegeben sein, jedoch weist die Brücke sorgfältig gestaltete Details und elegant gewählte Formen auf (Abb. 97 - 99). In der rohen Betonstruktur ist die grobe Schalung gut sichtbar, ein Gestaltungsmittel, wie man es von vielen Bauwerken der 1960er und 70er Jahre kennt, die dem *Brutalismus* zugeordnet werden.⁴⁵ Die Sihlhochstrasse war als Infrastrukturprojekt geplant und somit war ein allfälliger Erinnerungswert nie gewollt, jedoch ist sie in ihrer Ganzheit erhalten und nach wie vor in ihrer ursprünglich gewollten Funktion in Betrieb. Sie weist auf jeden Fall einen historischen Wert im Sinne eines Zeugniswerts auf (Dolff-Bonekämper 2010). Wie kaum ein anderes Bauwerk zeugt die Sihlhochstrasse von der Geschichte und vom historischen Kontext der verkehrsgerechten Planung und zurzeit scheint es sogar, dass sie ganz nach Riegel als „einmal Gewesene nie wieder sein kann“ und somit ein einzigartiger Zeuge einer gar nicht lange vergangenen Wertekonstellation.

Für jedes gewollte Denkmal gibt es eine Position, welche sie nicht will, womit Denkmale automatisch gleichzeitig zu ungewollten Denkmalen werden. Gemäss Dolff-Bonekämper sind selbst die gewollten Denkmäler nicht abschliessend und deren Wollen – oder Gewolltsein – muss stets von neuem verhandelt werden (Dolff-Bonekämper 2010). Gestern gewollte Denkmale können einem Wert oder einer Doktrin entspringen, die in einer anderen Gegenwart als abstossend gelten oder die gar verboten werden. Demnach sind selbst gewollte Denkmäler gewordene Denkmäler. Die Sihlhochstrasse wurde zur Bewerksstellung des wachsenden Autoverkehrs in der Stadt Zürich gebaut. Wie die unter Kapitel 5 ausführlich beschriebene Geschichte des Werdens der Sihlhochstrasse zeigt, steht sie wie kein zweites Bauwerk in der Stadt Zürich als weithin abstossendes Denkmal für eine Stadt, wie sie heute nicht mehr gewollt ist. Sie steht sinnbildlich für ein städtebauliches Leitbild deren Werte und Inhalte heute kaum nachvollziehbar sind. Gleichzeitig steht sie für den rasanten Wandel solcher Leitbilder. Noch während ihres Entstehens wurde sie von der Zeit eingeholt und stand zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung emblematisch für das Scheitern der autogerechten Stadt. Sie ist ein Symbol für das Scheitern eines Glücksversprechens, welches nie eintraf. Dabei ist nicht die Sihlhochstrasse allein, sondern der nie realisierte Abschnitt, also der unbebaute Flussraum der Sihl, heute ein unsichtbares Denkmal, das gemeinsam mit der Sihlhochstrasse gelesen und verstanden werden muss.

45 Z. B. die skulpturale Betonarchitektur von Otto Glaus oder das Royal National Theatre in London von Denys Lasdun, um nur zwei Beispiele zu nennen. Zu weiteren Informationen über die Popularität gewinnende Strömung des Brutalismus siehe z. B. den Ausstellungskatalog zur Ausstellung SOS Brutalismus, die bis im April 2018 im Deutschen Architekturmuseum DAM in Frankfurt gezeigt wurde.

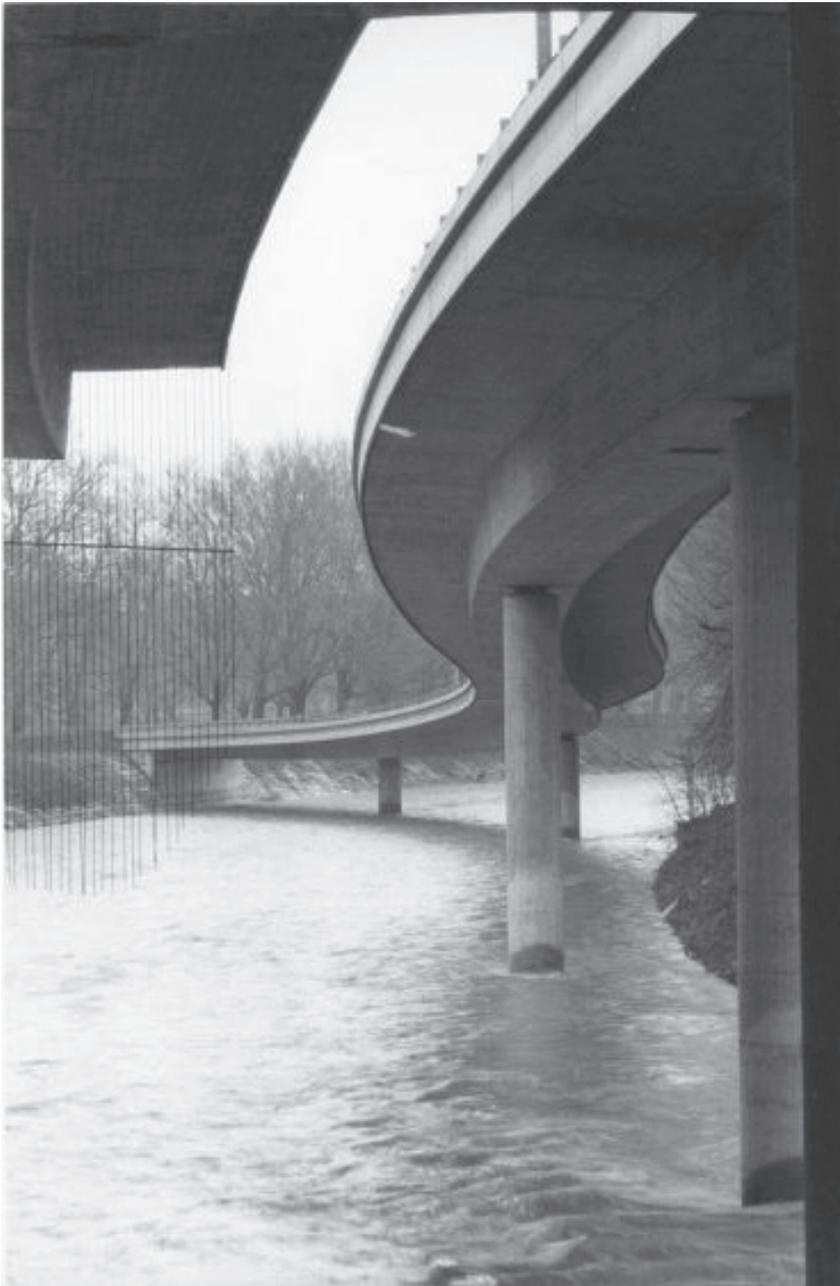


Abb. 97: Die geschwungene Abfahrt von der Autobahn über die Sihl in die Stadt erzeugt ein dynamisch elegantes Bild. Der Fotograf Guido Baselgia hielt in seiner Architektur-Reportage in der Fachklasse für Fotografie die rohe Ästhetik der damals noch neuen Sihlhochstrasse fest. Zürich, 1976.



Abb. 98: Untersicht Sihlhochstrasse in der Nähe von Zürich Brunau.



Abb. 99: Zusammentreffen der Auffahrtsrampe auf die Sihlhochstrasse.

8.4 Versprechen

Das Versprechen der Autobahn war ein Versprechen auf ein scheinbar unbegrenztes Wachstum und das Erreichen eines idealen Zustandes, in dem der Verkehr ruhig und sanft durch aufgelockerte, grüne Städte fliesst und Menschen rasch und bequem an ihren nach Funktionen aufgeteilten Zielort bringt. Eine Illustration zu den Versprechungen lieferte Rudolf Scheuchzer, Adjunkt des Tiefbauamts Zürich. Anhand mehrerer Bilder illustrierte er die zukünftige Stadt mit der Autobahn und gibt einen Einblick in das Verständnis der Autobahn in den 1950er (Abb. 100 - 102). Sie entsprechen einem überspitzten, idealisierten Bild. Ob diese der Schönrederei, naivem Idealismus oder tatsächlicher Vorstellung entsprungen, kann nicht bestimmt werden. Wahrscheinlich ist eine Mischung aus allen dreien. Darauf liessen allein schon die damals für 1980 prognostizierte Verkehrsmenge deuten, deren Maximalvariante immer noch 50% der tatsächlich eingetroffenen Motorisierung betrug. Baulich zeugen die fließenden Formen vom Erfüllen des Verkehrsversprechens. Insbesondere in den frühen Jahren des Autos, in den 1920er und 30er Jahren berief sich der Architekturdiskurs bereits einmal auf die Dynamik und den Versuch des Einfangens des grossstädtischen Tempos, das erst durch die Fortbewegung im Auto möglich wurde. Stromlinienförmige Linien zeugen von diesem Versprechen. In Zürich ist dies insbesondere bei der Sihlporte zu sehen, wo sich die gesamte Blockbildung aus dem Verkehr zu ergeben scheint. Es ist die dynamische, geschwungene Linie des Verkehrs, die selbst den strengsten Bauwerken eine ausgesprochene Dynamik verleiht und dem Versprechen wohl am nächsten kommt (Abb. 6). Während der architektonische Wert der sogenannten dynamischen Form eine grosse Wertschätzung in gestalterischer und städtebaulicher Sicht genießt, ist der ästhetische Wert von Bauwerken der Infrastruktur nach wie vor umstritten. Sie weisen unterschiedlich hohe Qualitäten in Form, Konstruktion und Materialisierung auf, aber jedem Bauwerk liegt ein Gestaltungswille zu Grunde, der vom Wertekanon seiner Entstehungszeit zeugt.

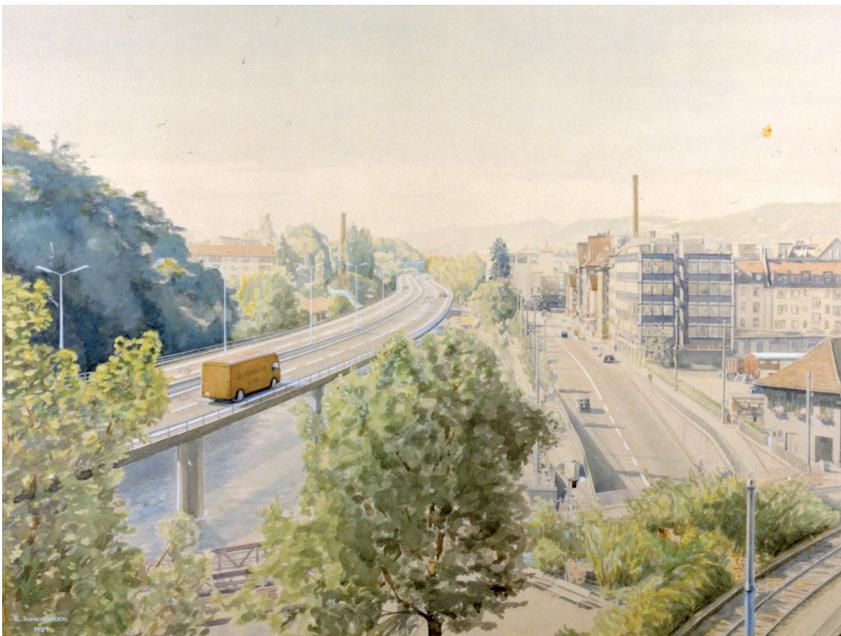


Abb. 100: Illustration der Sihl-hochstrasse Höhe Bahnhof Giesshübel, im Hintergrund ist der Kamin der Sihlpapierfabrik zu sehen, 1959.



Abb. 101: Illustration der Sihlhochstrasse bei der Sihlpost, kurz bevor die Expressstrasse über den Hauptbahnhof geführt wird.



Abb. 102: Illustration des Westastes der Expressstrasse auf der Höhe Escher-Wyss-Platz. Rechts im Bild ist die Limmat erkennbar und links ist das Tram-Depot zu sehen.

8.5 Unbequeme Denkmale

Im sozialkritischen Diskurs der 1970er Jahre gewann die Denkmalpflege insbesondere mit dem 1975 angesetzten Denkmaljahr starken Aufwind. Die grosse, als Zerstörung wahrgenommene baulichen Veränderung der Lebensräume aufgrund von Wachstum insbesondere individueller Mobilität, zeichnete ab, wie die Versprechen der Moderne überformt wurden. Die *gemordete Stadt* (Siedler/Niggemeyer/Angröss 1964) zeugte von der *Unwirtlichkeit der Städte* (Mitscherlich 1969). In diesem Klima erfuhren Denkmäler eine Steigerung der Wertschätzung und konnten sich als Gegenbild der unerfüllten Glückversprechen der Moderne behaupten, oft als verklärtes Bild der *guten alten Zeit*. Gleichzeitig wurden sie kaum aufgrund ihres Eigenwerts angenommen, sondern „als Stimulanz und Kulissen für Politik, Tourismus und Kommerz“ (Huse 1997: 16) verfremdet. Somit wurde die Denkmalpflege öffentlich vor allem mit „dem Angenehmen und dem Schönen“ in Verbindung gebracht und wurde mehr zur Disziplin der Ästhetik und Stadtverschönerung angerechnet, als zur eigentlichen Geschichte. Die sozialhistorische Aufgabe als Zeuge einer vielschichtigen Entstehungsgeschichte, diese aufzuzeigen und anhand derer das Verständnis für Brüche, sich ändernde Werte, soziale und technische Entwicklung zu fördern, geriet während der gesellschaftlichen Aufwertung der Denkmalpflege in Vergessenheit.

Der Denkmalwert von Altstädten, Burgen, Kirchen und baukulturell ansprechend und insbesondere gut zu vermarktenden Objekten, Ensembles oder Bauwerken ist unbestritten und geniesst bis heute eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Auch wenn die tägliche Arbeit der Denkmalpflege begleitet ist von unzähligen Diskussionen und Auseinandersetzungen über Verhältnismässigkeit und ihr oft den Ruf einer ‚verhindernden Instanz‘ anhaftet, ist ihr eine hohe Akzeptanz bei der Wahrung gesellschaftlich anerkannter Denkmalwerte garantiert. Dabei ist eine entscheidende Aufgabe der heutigen Denkmalpflege auch die Wahrung von Denkmälern, die den zeitgenössischen Wertvorstellungen eines Denkmals nicht entsprechen. „Sie hat auch die Interessen derjenigen unter ihren Schutzbefohlenen zu wahren, die derzeit nicht geliebt werden.“ (Huse 1997: 10). Die Stellung des Denkmals und die Argumentation um deren Wert und Erhalt wird merklich schwieriger, sobald der Denkmalwert umstritten ist. „Ganz im Abstrakten ist sie [die Denkmalpflege] zwar noch immer von Wohlwollen umgeben, aber dieses pflegt sich schnell in Mißtrauen und Ablehnung zu verwandeln, wenn sie ihre Arbeit nicht an dem auszurichten versucht, was von ihr erwartet wird, sondern an dem, was ihres Amtes ist“ (Huse 1997: 9). Was als Denkmal anerkannt und unbestritten und was als Denkmal ‚störend‘ ist, zeigt sich anhand des Wandels des Denkmalbegriffs. Sieht man sich die grafische Aufbereitung des Denkmalschutzjahres 1975 an, erkennt man das eine oder andere Bauwerk auf der Seite der die Harmonie störenden Bauwerke, die inzwischen selber zu Denkmälern wurden (Abb. 103).

Die grossen Infrastrukturprojekte der Eisenbahn, vornehmlich aus der vorletzten Jahrhundertwende, konnten sich im Zuge der Renaissance der Stadt zu prägenden Symbolen der innerstädtischen Urbanität entwickeln. Die Umnutzung oder Zweckentfremdung so mancher Bauwerke schaffte einen ent-

scheidenden Beitrag zur Aufwertung ganzer Quartiere, denkt man nur an den *Highline-Park* in New York, an die *Viaduktbögen* in Zürich West oder an die bereits in den 1980er Jahren zum Museum umgebaute *Gare d'Orsay* in Paris. Mit der grossstädtischen Infrastruktur aus der industriellen Revolution wird ein beinahe romantisches Bild von Urbanität gepflegt. Während inzwischen Industriegebiete als Denkmallandschaften anerkannt, gewürdigt und in Wert gesetzt wurden, ist die nach wie vor als brutaler Eingriff in die Stadtsubstanz wahrgenommene Infrastrukturachse der Autobahn – oder der Expressstrasse im Falle Zürichs – ein vermeintlich störender Faktor, der nicht in die Stadt gehört.

Mit dem Wandel des ehemaligen Industriequartiers von Zürich zum grossstädtischen Entwicklungsgebiet, hat die Hardbrücke eine ebenbürtige Berechtigung und eine hohe Wertsteigerung erfahren. Die in den 1960er Jahren geforderte Cityerweiterung findet nun nicht im dafür vorgesehenen Sihlraum, sondern im weiter westwärts gelegenen ehemaligen Industrieareal statt. So wie die Altstadt mit ihren engen Gassen, die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts mit den dazugehörigen Industrievierteln, der zu vertikalen Parkstreifen umgenutzten Gleisanlagen oder der repräsentativen Bahnhofstrasse, ist die Achse der Expressstrassenplanung eine Denkmallandschaft, entlang dieser verschiedene Bauwerke von den Glücksversprechungen zeugen. Auch diese Denkmallandschaft ist ein Individuum.

Denkmallandschaften stellen für die Denkmalpflege sowie die Gesellschaft eine grosse Herausforderung dar. „Manche werden willkommen sein, wenn sie sich etwa für Naherholung, Fremdenverkehr oder Imagebildung instrumentalisieren lassen. Von anderen wird man wenig wissen wollen, vor allem dann, wenn sie neuen Industrien, Verkehrsanlagen oder Wohngebieten im Wege stehen“ (Huse 1997: 78–79). Die Frage erweitert sich, was geschieht, wenn die „neuen Verkehrsanlagen“, die Huse eben noch als Feind von Denkmallandschaften darstellte, der eigentliche Gegenstand einer Denkmallandschaft wird? Werden die Werte umgekehrt und der Feind zum Opfer? Denkt man über den Schutz einer Denkmallandschaft nach, geht das gemäss Huse ausschliesslich über die Bewusstseinsmachung (Huse 1997: 79). Das nötige Bewusstsein muss erst entstehen, was bei der Expressstrassenplanung, respektive der städtischen Denkmallandschaft der verkehrsgerechten Stadt nicht geschehen ist. Die nach wie vor als *Fehler der Stadtplanung* wahrgenommenen *Einschnitte* in den Stadtkörper, die so ganz und gar der aktuellen Idee von Stadt widersprechen, werden kaum in ihrer weitreichenden Symbolkraft gelesen, geschweige denn als Denkmallandschaft wahrgenommen.

Somit kann bei den städtebaulichen Hinterlassenschaften der Planungen der verkehrsgerechten Stadt durchaus von unbequemen Denkmalen gesprochen werden. Weder der Kunstwert noch der Alterswert sprechen zurzeit für die Zeugen der autogerechten Stadt. Auf jeden Fall besitzen sie inzwischen einen historischen Wert. Ob sich die Wahrnehmung der städtebaulichen Strukturen und der dazu gehörenden Infrastrukturbauten aus der Nachkriegszeit ändern wird, wird in den nächsten Generationen entschieden. Die Denkmalpflege ist jedoch verpflichtet, diese Debatte anzustossen und um sie überhaupt führen zu können, sind die bestehenden bauliche Zeugen nötig.

Eine Zukunft für unsere Vergangenheit



Denkmalschutz und Denkmalpflege
in der Bundesrepublik Deutschland

Abb. 103: Titelbild der Begleitpublikation des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz (DNK) zur Wanderausstellung „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ im Rahmen des Denkmalschutzjahres 1975.

9. Fazit

In Anbetracht der schier unüberschaubaren Mengen an Planungen der verkehrsgerechten Stadt wurde von der Expressstrasse im Stadtzentrum letzten Endes relativ wenig tatsächlich gebaut und vollendet. Neben der Sihlhochstrasse ist die Tunnelausfahrt beim Südportal des Milchbucktunnels das einzige direkt auf das *Expressstrassen-Ypsilon* bezogene Bauwerk des Süd- und Westastes. Eine isolierte Betrachtung dieser zwei Bauwerke ist in diesem Fall jedoch unmöglich. Die städtebaulichen Auswirkungen der autoegerechten Planung hängen indirekt alle mit der Expressstrassenplanung zusammen. Das *Expressstrassen-Ypsilon* war das prominenteste und umstrittenste Projekt der Stadt Zürich und kann symbolisch für das Paradigma der fünfziger und sechziger Jahre gesehen werden, deren ursprüngliche Ideen bis in die Anfänge des Jahrhunderts zurückzuverfolgen sind.

Das Auto als Inbegriff des Fortschritts stand sinnbildlich für eine neue Zeit nach dem Krieg. Die Städte wuchsen in die Fläche und plötzlich war es einem immer grösser werdenden Teil der Bevölkerung möglich, ein Auto zu besitzen. Die alten Städte waren eng und boten wenig Platz für das Auto, wonach sie den neuen Bedürfnissen angepasst werden mussten. Die Wertschätzung der baulichen Qualitäten der gründerzeitlichen Stadt war nach dem zweiten Weltkrieg auf dem Tiefpunkt. Eine neue Zeit schien angebrochen: Nach dunklen Jahre der Entbehrung, des Krieges und des Elends ging es endlich wieder aufwärts. Die hohe Akzeptanz der Planung der National- sowie der Expressstrassen in der Schweiz und das für die hiesigen Verhältnisse ungewohnt schnelle Vorgehen zeugen vom gesellschaftlichen Bild, das in der frühen Nachkriegszeit galt. Es konnte nicht schnell genug gehen. Aussagen und Planungen, wie Leibbrands Äusserungen zu seinem Projekt am Bellevue, das nicht zu einer Verkehrsmaschine werden sollte, zeigen, wie stark sich die Wahrnehmung, was eine Verkehrsmaschine bedeutet, veränderte. Die frühen Planer konnten sich das Ausmass der Massenmotorisierung nicht in den kühnsten Träumen vorstellen. Ziemlich bald wurde klar, dass die Aufnahmekapazität der Stadt Zürich für den Autoverkehr nicht grenzenlos war. Die technokratischen Planungen der späten fünfziger Jahre konnten nicht mehr isoliert durchgeführt werden. Dem Umbau der Stadt waren bald nicht nur bauliche Grenzen gesetzt, sondern insbesondere gesellschaftliche.

Benedikt Loderer spricht beim *Expressstrassen-Ypsilon* vom „unsichtbaren Denkmal“ (Loderer 2004: 38), dem ich nur teilweise zustimme. Der umstrittene Abschnitt der Expressstrasse mag letzten Endes unvollendet und somit unsichtbar sein, jedoch sind die Einflüsse der Autobahnplanung viel weitreichender. Das Denkmal ist alles andere als unsichtbar. Trotz der „Unvollendung“, ist die Stadt geprägt von der Planung der Autobahn und der Umgestaltung zur autogerechten Stadt.

Heute sind diese Bauwerke der Aufwertung der Stadt vielerorts im Wege, die Stadt und die Wahrnehmung der Stadt hat sich vollständig gewendet. Gleichzeitig sind es Bauwerke, die zum infrastrukturellen Rückgrat der Stadt gehören. Die Verkehrsführung ist nach wie vor ein ungelöstes Problem, die Auto-

bahn leitet ihre Arme in die Stadt und endet abrupt. Mit flankierenden Massnahmen wird versucht der Situation Herr zu werden und enttäuscht letzten Endes alle Beteiligten. Dadurch haben wir einerseits unliebsam gewordene Zeugen aus einer Zeit, die heute der Vergangenheit angehört und andererseits aktueller sind denn je. Die gemachten Versprechen sitzen tief und sind gemäss verschiedenen Stellen noch immer einzulösen. Das ungelöste Verkehrsproblem spaltet die Bevölkerung, der Kleinkrieg um die Strassenfläche ist nicht ausgefochten, sondern nach wie vor politisch aufgeladen und instrumentalisiert.

Somit stehen die sichtbaren und unsichtbaren Zeugen für das Scheitern der Vision und das damit verknüpfte Versprechen, die bestehende Stadt und die wachsende Mobilität in Einklang zu bringen. Sie sind inzwischen unliebsam gewordene Denkmale, deren Integration in die aktuellen städtebaulichen Leitbilder unklar sind, da sie Denkmal einerseits und stark in Anspruch genommene Infrastruktur andererseits sind.

Der Wandel der städtebaulichen Leitbilder zeigt sich an der wechselvollen Geschichte der Expressstrassenplanung. Nach der grossen Nachkriegseuphorie im Glauben des unbegrenzten Wachstums führten die nicht einlösbaren Glücksversprechen zur Ernüchterung.

Dieser kurze Autobahnabschnitt zeigt, wie schnell sich städtebauliche Leitbilder und gesellschaftliche Wert grundlegend verändern können. Zu Beginn der Autobahnplanung konnte man sich nicht vorstellen, dass dem Wachstum je Grenzen gesetzt werden könnten. Innerhalb von nur einer Generation wurden sie eines Besseren belehrt und plötzlich schien es utopisch, dass die Innenstädte überhaupt je wieder lebenswert und attraktiv werden können. Nach dem vermeintlichen Absterben der Städte erleben sie in den letzten 30 Jahren eine Renaissance. Das städtische Leben ist wieder salonfähig, wobei es sich auf vormoderne Qualitäten beruft: die Stadt der kurzen Wege weist einen hohen Nutzungsmix auf einem kleinen Raum auf und konzentriert sich auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die unaufhaltsame Aufwertung lässt die Kassen klingeln und die Lebensqualität steigen und für die immer grösser werden Probleme der andauernden Aufwertung und damit einhergehenden Verdrängung der angestammten Bevölkerung, sind die Lösungen noch nicht gefunden.

Als Denkmal für die Planungen der verkehrsgerechten Stadt steht die Sihlhochstrasse heute inmitten eines innerstädtischen Quartiers und verblüfft Bewohnerinnen wie auch Besucher durch ihre Massstäblichkeit, ihre rohe Materialität und insbesondere den Fakt, dass dieses Bauwerk inmitten eines innerstädtischen Flussraums steht. Die weitreichende Geschichte ist in seiner Detaillierung den Wenigsten Bekannt. Umso wichtiger wird das Bauwerk, wenn es darum geht, die Stadt und ihre Form mit all ihren Zeitschichten zu verstehen.

Der Abbruch des unbeliebten Bauwerks scheint in der aktuellen Wertekonstellation naheliegend und böte dem Flussraum eine Aufwertung im Sinne der Erlebbarkeit eines Naturraums in der Stadt. Durch das Auslöschen von Zeitschichten der Stadt, und seien sie noch so unbeliebt oder eben unbequem, kann einerseits Platz für Neues, Zukünftiges geschaffen werden, was eine Stadt dringend braucht, um am Leben zu bleiben. Andererseits verschwinden immer auch Zeugen, die davon erzählen, wie die Stadt zu dem wurde, wie wir sie heute kennen, haben, lieben oder hassen. Daher wünsche ich mir auch für die unbequemen und als hässlich empfundenen Denkmale einen respektvollen Umgang. Ein Weitererzählen der Geschichte, sei es durch Anpassungen, Umbauten, Umformungen oder Aneignungen durch neue Nutzerinnen und Nutzer mit geänderten Bedürfnissen. Eine Struktur wie die Sihlhochstrasse sollte als Chance gesehen werden, Einzigartiges zu schaffen. Mit einem Abbruch macht man es sich zu einfach und verpasst die Möglichkeit, dass die Menschen weiterhin zum Nachdenken angeregt, berührt oder einfach nur erstaunt sind über die Geschichte der eigenen Stadt.

Der kurze Abschnitt der Sihlhochstrasse als Symbol für vergangene Wertvorstellungen und ist somit ein unverzichtbares Denkmal einer unliebsamen, sehr kurzen Zeitschicht der Stadtgeschichte über dessen Wert in nächster Zeit noch diskutiert, gestritten und debattiert werden muss. Damit diese Debatte in der ganzen Breite geführt werden kann, brauchen wir sichtbare und streitbare Denkmale, die uns die Gestalt und Seele der Stadt verständlich machen.

10. Anhang

10.1 Interview mit Fritz Schwarz

*Fritz Schwarz (*1930), dipl. Architekt ETH war eines der Gründungsmitglieder der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau, die sich anfangs der 1960er Jahre aus eigener Initiative gegen die Errichtung einer Expressstrasse im Sihlbett einsetzten. Mit ihrem Einsatz stoppten sie die Planung und leisteten einen nachhaltig wirksamen Einfluss auf die weitere Planung der Expressstrasse (Kap. 5.2). Das Gespräch fand am 23. Februar 2018 bei Fritz Schwarz zu Hause, am Neumarkt 15 in Zürich statt.*

Martin: Du warst Teil der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS), die sich 1961 erfolgreich gegen die Planung einer Hochstrasse im Rahmen der *Expressstrassen-Ypsilon*-Planung eingesetzt hat. Bei eurer Planung ging es insbesondere um die Freihaltung der Sihl zur City-Erweiterung nach Westen, die ihr durch das Umlegen der Autobahn in die „Schneise“ der Seebahnstrasse legen wolltet. Hattet ihr in den frühen 60er Jahren jemals die Idee, die Autobahn ganz zu verhindern, wie es später in den 70er Jahren der Fall war oder war die Autobahn anfangs grundsätzlich nie in Frage gestellt?

Fritz: Nein, die Autobahn hatten wir damals nie in Frage gestellt. Auch die Verbindung der drei Äste erachteten wir als sinnvoll, für uns war jedoch wichtig wo, und vor allem fanden wir, dass dies stadtverträglich gelöst werden müsste. Ja und heute würden wir vielleicht sagen, dass es sie gar nicht braucht, diese Autobahn in der Stadt. Zudem muss ich zu meiner Schande gestehen, dass ich zusammen mit einem anderen Mitglied der ZAS ja zu einem späteren Zeitpunkt, es war bereits in den 70er Jahren, von der Stadt den Auftrag bekam, eine detaillierte Studie zu erarbeiten für den Seetunnel, als Teil der Südumfahrung, wir erachteten den Seetunnel als sinnvolle Ergänzung und hatten dann insbesondere das Auftauchen des Tunnels beim Hornbach studiert.

Martin: Mit hoher Akzeptanz wurden die Planungen für das Auto angenommen (Nationalstrassenplanung). Auch die Expressstrassenplanung wurde in den Anfängen sehr wohlwollend aufgenommen, zumindest von Seiten der Planer. Wie kann/muss man sich heute die Euphorie, die das aufkommende Auto auslöste, vorstellen?

Fritz: Man hat da natürlich gesehen, dass im Ausland und überall Umfahrungen und Expressstrassen gebaut wurden und wir dachten, wir müssen da schliesslich modern sein und müssen da mitmachen, das war so die Meinung allgemein. Wobei also interessant war, dass die S-Bahn-Vorlage abgelehnt worden ist – nein nicht die S-Bahn – die Untergrundbahn, die wurde vom Stimmbürger dann ja abgelehnt, und dafür ist die S-Bahn gekommen, was ja viel sinnvoller ist, weil sie die ganze Region miteinbezog. Wir

hatten ja auch einen Karikaturisten eingestellt, der unsere Auffassung des Autos bildlich festgehalten hatte und der das Auto mit einer Hand und den Fussgänger mit der Hand darstellt, die sich gegenseitig die Hand geben, also Auto und Mensch müssen sich den Verkehrsraum teilen, eine gleichberechtigte Koexistenz im Strassenraum quasi, das war unsere Vorstellung bereits damals [Abb. 104].

Martin: Wie kamt ihr darauf, eine politisch auf höchster Stufe abgeseignete Planung mit einem Gegenvorschlag zu hinterfragen?

Fritz: Ich glaube, wir hatten allgemein mehr Zivilcourage gehabt als die heutigen Planer, also ich kann's mir nicht anders erklären, es war natürlich vor den 68ern gewesen, das war 1960, ja vielleicht war das ein bisschen parallel mit der 68er Bewegung gelaufen, aber wir waren keine Revolutionäre, also wir haben einfach Einfluss nehmen wollen über Gespräche und Vorschläge und Gegenvorschläge. Und haben uns als kompetent erachtet.

Martin: Und woher kanntet ihr die Planung, waren die Informationen allseitig bekannt und einsehbar?

Fritz: Der seinerzeitige Stadtplaner, der Siedler, er war ein Mitglied in unserer Gruppe und dadurch waren wir gut informiert. Die Erreichbarkeit der Informationen... für eine interessierte Öffentlichkeit waren die Informationen zugänglich, das heisst, man musste sie sich schon holen, die Informationen, aber man hat sie bekommen, eindeutig.

Martin: An wen hattet ihr euren Vorschlag ganz konkret zuerst gerichtet? Und wie war die erste Reaktion von Seiten der offiziellen Planung?

Fritz: Unsere erste Idee haben wir beim städtischen Tiefbauamt Zürich eingegeben, weil das Tiefbauamt ja zuständig war für die Planung ... oder war es der Kanton? Nein, es war die Stadt, ich weiss nicht, wie die genau zusammengearbeitet haben, aber wir haben es beim städtischen Tiefbauamt eingegeben. Wir haben dann beim Regierungsrat vorgesprochen und unsere Ideen vorgetragen, aber wie das genau war, das habe ich vergessen, das tut mir leid, das ist jetzt über fünfzig Jahre her, das kann ich dir nicht mehr sagen. Aber auf jeden Fall hatten wir richtige Hitzköpfe in der ZAS. Zum Beispiel der René Haubensak, ihm hatten wir sehr viel zu verdanken, aber er hatte immer extreme Vorschläge gebracht. Wir hatten auch einen Kunsthistoriker, den Rebsamen dabei, er wollte die Quaibrücke abbrechen, da bräuchte es eine direkte Öffnung zum Zürichsee, er erachtete diese Brücke als falsche Verbindung. Ich meine, das war natürlich völliger Unsinn, aber eben als Gedankenexperiment sicher interessant. Dann hatten wir Rolf Keller [vgl. Abb. 41, S. 60], er hatte auch immer extreme Ansichten und zusammen mit Benedikt Huber hatten sie dann alles immer ein bisschen zusammengefasst. Ich war übrigens Sekretär für sehr viele Jahr und habe Protokolle geschrieben, wir trafen uns ja fast jede Woche, was doch eine sehr intensive Zeit war.

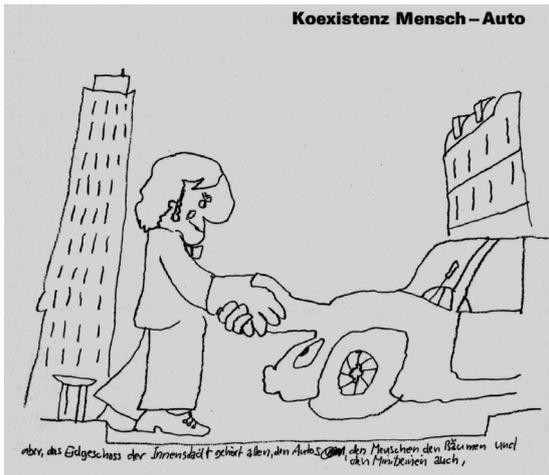


Abb. 104: Illustration aus der Publikation „Lawinverbauungen“ der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS), 1971.

Martin: Gab es ein Medienecho? Respektive, gab es Reaktionen aus der Bevölkerung? Oder waren dies alles Planungen fernab der Volksmeinung?

Fritz: Nicht viel, es ist bestimmt etwas gekommen und es gab ja Journalisten, die uns durchaus wohlgesinnt waren, aber jetzt weiss ich den Namen nicht mehr, vielleicht weiss der Benedikt Huber noch etwas, hat er noch ein besseres Gedächtnis. Und dann war da seitens Politik der LdU, er wollte sich mit der freien Limmat profilieren, das war ihr Beitrag. «Frei», das klingt doch gut, «freie Limmat» das tönt doch sehr gut, also: «freie Limmat». Also wollten sie sämtliche alte Bauten und Hütten abreißen und wir hatten klar erkannt, dass das vollkommen daneben war. Also da war politisch ein bisschen eine Reaktion, aber diesen Parteien ging es eher darum, Aufmerksamkeit zu erheben, worum, das spielte gar keine Rolle, alle Mittel waren recht, wenn man in die Zeitung kommt, das war halt leider so.

Martin: Wie wurde die Planung der Expressstrasse an der ETH in der Architekturausbildung diskutiert? War Verkehr oder Verkehrsplanung zeitweise überhaupt ein Thema?

Fritz: Nein, nicht in meinem Studium, ich bin ja noch ganz altmodisch mit drei Professoren aufgewachsen; Professor [Friedrich] Hess, ein deutscher Romantiker, der [William] Dunkel, ein relativ modern eingestellter Internationaler und der [Hans] Hofmann, der etwas bieder zürcherisches gehabt hatte, aber ein guter Architekt war. Also ich finde jetzt nachträglich die Landesausstellung gut, die hatte er ja gestaltet 1939, finde ich gut. Und er hatte auch im Seefeld unten, an der Bellerivestrasse, das erste Aluminiumhaus der Stadt entworfen [Verwaltungsgebäude der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft]. Und am Kreuzplatz, die Kirche, wie heisst die Gesellschaft... [First Church of Christ, Scientist] ... auf jeden Fall sind das städtebaulich wie architektonisch gute Sachen. Aber wir hatten ihn nicht so geliebt, er war ein Freimaurer, natürlich hatte er viele Aufträge gehabt. Also diese drei Professoren waren es, die hatten unser ganzes Wissen, also die hatten uns quasi erzogen. Und das war natürlich eine ganz andere

Situation also heute, also kurz daran anschliessend sind dann plötzlich sechs oder 12 Architekturprofessuren da gewesen. Und für uns war es auch ein bisschen ein Befreiungsschlag für das Obrigkeitsdenken.

Ich Und ich kann mich gut erinnern, wir hatten unsere Projekte vorgestellt, das war auch in den 60er Jahren und dann stand Ernst Gisel auf, er ist ja wirklich ein ausgezeichnete Architekt, und hatte gesagt: «Hört mal, ihr müsst doch die Ingenieure machen lassen, denen müssen wir doch nicht immer reinreden wollen, wir haben ja auch nicht gern, wenn uns jemand dreinredet beim Bauen.» Das war die Auffassung. «Also lasst die Ingenieure machen». Das hiess also jeder für sich, dass jeder sein eigenes Gärtli pflegt, was ja eine verehrende Auffassung war, genau das Gegenteil von Interdisziplinarität, wie wir, dass dann in der Arbeitsgruppe gelebt hatten.

Martin: Eure Planung für die City-Erweiterung scheint aus heutiger Sicht ungewohnt grossmassstäblich und visionär. Was waren eure städtebaulichen Vorbilder / Leitbilder in der Zeit des Entwurfs?

Fritz: Der Idee lag ja die Stadtanalyse zu Grunde Mittelalter-Limmat / Bahnhofstrasse – 19. Jahrhundert / Sihlraum – 20. Jahrhundert, das war eine sehr gescheite Idee und Lösung. In formaler Hinsicht brillierte vor allem Rolf Keller. Frankreich war sicherlich eine Inspirationsquelle, wir waren alle sehr stark von Le Corbusier beeinflusst, wobei ja formal bei uns nicht viel von Le Corbusier zu spüren war. Die meisten von uns waren ja in den USA und viele hatten in den USA auch einmal gearbeitet und wir alle liebten Manhattan und dieser Einfluss ist ganz klar da und nicht von der Hand zu weisen.

Martin: Wie waren denn die Reaktionen auf diese für Zürich sehr ungewöhnlich grossmassstäblichen Ideen und Visionen?

Fritz: Die Leute haben gestaunt, das hatten wir registriert, aber wir hatten also nicht so viele Reaktionen. Wir hatten ja dann auch diese Schiffverbindung herstellen wollen im Schanzengrabenbereich, das sind ja wertvolle Ideen, die liegengeblieben sind, meiner Meinung nach. Und die Cityerweiterung ist ja im ganz Kleinen dann gekommen, aber formal ziemlich langweilig. Man kopierte dann ein bisschen die Bahnhofstrasse und dann gab es ein kleines Hochhaus am Schanzengraben und Stücheli durfte auch noch eins machen. Und aufgrund dieser Studien sind dann schon auch vereinzelt kleine Aufträge erteilt worden. Zum Beispiel Benedikt Huber konnte dann die Fussgängerverbindung Schanzengraben, die ja neu gemacht wurde, gestalten. Das waren quasi kleine Mini-Blümchen, die da vereinzelt gewachsen sind.

Martin: In den 70er Jahren hattet ihr euch nochmals mit der Planung des Ypsilons beschäftigt und den Vorschlag der Lawinenverbauung eingeführt. Der Ton und die visuelle Kommunikation hatte sich geändert. Waren es die gleichen Mitglieder oder wie muss man sich die spätere ZAS vorstellen und wie ging es weiter mit der ZAS und gab es noch weitere Ideen, die aus eurer Feder stammten?

Fritz: Das waren seit Beginn immer die gleichen Leute, ja. Es kamen dann vereinzelt neue hinzu. Wir waren eine sehr gemischte Gruppe. Neben vielen Architekten hatten wir Kunsthistoriker, einen Juristen, Ingenieure, Historiker oder auch einen Arzt in der Arbeitsgruppe.

Die Lawinenverbauung war auch eine Eigeninitiative, hingegen hatten wir dann später das autofreie Limmatquai propagiert und da war dann auch ein bisschen was geflossen von der Stadt, finanziell. Und das war dann etwas vom Einzigen, das dann wirklich realisiert wurde.

Und dann hatten wir uns später auch denkmalpflegerisch eingesetzt. Die Helferei, das ist der neugotische Anbau ans Kirchengemeindehaus Kirchgasse, die hätte ja abgebrochen werden sollen. Da hatten wir uns schon sehr eingesetzt und gesagt: «Das ist ein Zeitzeuge». Das ist nicht echt, also im Sinne von Gotik, aber es ist ein wertvoller Zeuge. Da hatte dann der Pauli den Auftrag bekommen die sogenannte Helferei umzubauen und die Kapelle zu erhalten. Und es gab wahrscheinlich noch ein paar andere Punkte in der Stadt. Dann war da natürlich auch die Rathausbrücke, die hatte auch der Pauli gestaltet. Das war ein Wettbewerb, die Neugestaltung der Rathausbrücke und der Fleischhalle, den hatte der Pauli gewonnen. Das war ein interessantes Projekt, vom Umfang entsprach es in etwa der alten Fleischhalle, jedoch wurde es bei der Volksabstimmung abgelehnt. Im Anschluss hatte Tilla Theus, ihrerzeit Mitglied der Denkmalpflege-Kommission, den Auftrag bekommen, den Anbau an die Polizeiwache zu machen. So, wie es jetzt da immer noch steht, ich meine, ich mag's nicht besonderes, aber das war mal ein Versuch, wenigstens wieder ein Volumen hin zu bekommen. Aber Pauli verlor zwar den Auftrag für den Anbau an die Polizeiwache, dafür konnte er dann die Rathausbrücke neugestalten. Die Rathausbrücke und Gemüsebrücke, es sind ja eigentlich zwei Brücken, muss jetzt ja nach so kurzer Zeit abgebrochen werden. Aber die Neugestaltung wurde nie richtig akzeptiert und jetzt sagen sie, dass sie aus technischen Gründen - der Wasserdurchlauf sei glaub zu klein oder irgendetwas klappt nicht - abgebrochen werden muss.

Rolf Keller hatte ja dann einen sehr interessanten Beitrag geleistet mit seinem Buch „Bauen als Umweltzerstörung“ [Anm. vgl. Kap. 6.1]. Wir waren ja gut befreundet, wir bauten seinerzeit das Gemeindezentrum in Muttenz. Ich war anfangs ein bisschen skeptisch und sagte ihm, ich würde das nicht so publizieren, das sei zu negativ und er solle doch auch noch positive Beispiele suchen. Aber er hat durchgehalten und bestand auf den negativen Beispielen und hatte mit dem Buch sehr viel erreicht und ein sehr grosses Echo erzeugt. Ich finde das war eine gute Sache. Er baute ja auch selber Neubauten, aber versuchte eine ganz eigene Herangehensweise an den menschlichen Massstab. Seine grosse Leistung war ja die Siedlung *Seldwyla* in Zumikon, ein Dorf mit 50 Häusern, an dem ich auch einen kleinen Beitrag leistete. Rolf Keller hatte die Gesamtplanung, den gesamten Rahmen abgesteckt und zur Bebauung der einzelnen Parzellen konnte man dann einen der fünf zur Verfügung stehenden Architekten wählen, dabei hatte ich auch einen kleinen Beitrag geleistet. Jedoch wurde es von der Fachseite her sehr stark kritisiert und als Kitschoase für reiche Leute beschimpft, aber es funktioniert, es lebt.

Martin: 1981 hast du dich mit deinem Architekturbüro am Ideenwettbewerb für eine Limmatbrücke (Milchbuck – Sihlquai) beteiligt. Die Jury empfahl dem Auslober (Bauamt I + II der Stadt Zürich) die Planung der Brücke vorerst nicht weiterzuführen, sondern das Projekt grundsätzlich zu überarbeiten. Wie war deine Einschätzung damals zum Projekt und glaubte man allgemein noch an die Realisierung?

Fritz: Nein, Wir hatten schon geglaubt, dass wenn die Sihltiefstrasse käme, dass sie irgendwie angehängt werden musste, an den Tunnel, ich glaube das hatte man schon als realistisch angeschaut. Als ich einmal Gastdozent an der ETH Zürich war, hatten wir den Studenten diese Aufgabe gestellt, jedoch ist nichts besonders Interessantes dabei herausgekommen. Es ist natürlich eine unglaublich schwierige Aufgabe ein solches Verkehrsbauwerk städtebaulich an diesem empfindlichen Ort einzugliedern, das ist also beinahe unmöglich.

Martin: Eure Vorstellungen der Erweiterung der City nach Westen wurde in der von euch vorgeschlagenen Form nicht verwirklicht. Jedoch wandert die City gerade nach Westen. Unmittelbar in der Entwicklung an der Europaallee und mittelbarer mit der Ansammlung der Hochhäuser rund um den Escher-Wyss-Platz. Das eine fussgängerorientiert, bahnhofsnahe und innerstädtisch, das andere rund um die Hardbrücke, grossflächig und weiträumig. Erkennst du in diesen Entwicklungen gewisse Ideen oder Visionen der ZAS von 1961?

Fritz: Nein, kaum, das ist ja eine völlig andere Situation, damals war auch die Umnutzung der Industriezone gar nicht zur Diskussion gestanden, das ist relativ spät gekommen, als man sagte, die Industrie ziehe aus, die Flächen werden frei. Am Rande hatten wir uns schon damit beschäftigt, wir hatten ja dann eher die Auffassung vertreten, die Stadt müsse vielschichtig bleiben und etwas Industrie gehöre trotzdem in die Stadt. Aber stark eingegriffen hatten wir sowieso nicht. Es kann sein, dass wir Stellung genommen hatten. Wir hatten während all der Jahre immer wieder Stellung zu verschiedenen Projekten und Visionen genommen in Form von Pressecommuniqués. Und es tut mir leid, dass das so schief rausgekommen ist. Für mich ist die Europaallee die absolute Katastrophe, also das ist einfach die Stadt nicht verstanden. Aber wir hatten uns damals vielleicht ein bisschen zu stark mit den alleinigen formalen Entwürfen beschäftigt und ein bisschen zu wenig mit soziologischen Aufgaben befasst, also mit der ganzen Durchmischung. Unsere Ideen, das waren mehr rein formale Beiträge gewesen, ob dann dort Wohnung oder Büros drin sind, hatte uns vielleicht nicht mal so stark interessiert und heutzutage wissen wir natürlich, dass es eine durchmischte Stadt braucht, dass sie lebt.

Wir waren ganz klar aus den USA, aus Manhattan beeinflusst. Für uns bestand eine „moderne“ Stadt aus Hochhäusern. Für mich ist übrigens die beste und immer noch gültige Lösung das Rockefeller Center in New York, mit der Rockefeller Plaza wurde ein städtischer Raum geschaffen zwischen Hochhäusern mit hohen Qualitäten für die Fussgänger

Martin: Wie schätzt du eure Pläne aus der Zeit heute ein? Ganz banal: Gefallen sie dir noch immer und bereust du es, dass sie damals nicht weiterverfolgt wurden oder bist du froh, dass sie nie realisiert wurden?

Ja, bin nach wie vor der Meinung es wäre interessant, wenn da mehr passiert wäre. Vielleicht geschieht jetzt ja etwas im Kasernenareal, das war ja auch unser Arbeitsfeld. Ich bin ja eigentlich gegen die Erhaltung der Kaserne oder mindestens dafür, dass sie stark umgebaut und neu genutzt werden dürfte. Wir hatten damals ganz natürlich Besitz ergriffen von diesen Orten, von der Gessnerallee, der Kaserne, wobei wir das heute schon ein bisschen mit anderen Augen anschauen würden, eindeutig. Und man muss sagen, die Kulturinsel, mit diesen Stallungen an der Gessnerallee, das ist was äusserst Positives.

Ganz allgemein bin ich ein bisschen traurig, weil in Zürich passierte eigentlich nichts Rechtes in der letzten 10, 15 Jahre, es ist also alles brav. Das einzige, das ich architektonisch wie auch städtebaulich gut finde ist einmal das Museum Rietberg. Das finde ich eine sehr geschickte, gute Lösung. Dann der Schiffbau als Kulturzentrum, ich meine da ist architektonisch nicht viel dran, aber immerhin, es ist eine gute Befreiung. Und sonst ... die Europaallee finde ich eine Katastrophe, Kongresshaus ist ein guter Beitrag, aber es ist nichts anderes als eine Wiederherstellung von der alten Situation. Und das Kunsthaus, da wollen wir nun schauen, was dabei herauskommt, da bin ich noch nicht so ganz sicher. Und die ganze Universitätsplanung läuft wahrscheinlich voraussichtlich eher schief. Also es ist eher ein bisschen traurig. Und früher hat man doch, also gerade anfangs des 20. Jahrhunderts mit dem Kunsthaus, der Universität und dann später dem Kongresshaus wichtige Bauten in Stein gesetzt, die heute immer noch ihre absolute Gültigkeit haben.

Martin: Lieber Fritz, vielen Dank für das Gespräch, es war für mich sehr interessant ein paar Eindrücke von einem aktiven Zeitzeugen zu erfahren.

10.2 Bildstrecke Sihlhochstrasse



Sihlhochstrasse Ostufer, Sicht auf Lessingstrasse



Sihlhochstrasse Westufer, Sicht auf Sihlicity



10.3 Glossar

Abkürzungen

ASF	Eidg. Amts für Strassen- und Flussbau (Vorgänger ASTRA)
ASTRA	Eidgenössisches Amt für Strassenbau
BFS	Bundesamt für Statistik
BSA	Bund Schweizer Architekten
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich
FDP	Freisinnig Demokratische Partei
LdU	Landesring der Unabhängige
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
SAV	Schweizerischer Autostrassenverein
SBZ	Schweizerische Bauzeitung
SIA	Schweizerischer Ingenieur und Architektenverein
SP	Sozialdemokratische Partei
TCS	Touringclub der Schweiz
VLP	Verein für Landesplanung
VSS	Vereinigung der schweizerischen Strassenfachmänner
ZAS	Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau
ZH	Zürich

Orte und Worte

Aussersihl	Kreis 4, Stadtquartier Zürichs. Ehemaliges Arbeiterquartier mit Blockrandbebauung. Zürcher Variante Kreuzbergs.
Bellevue	Innerstädtischer Platz und Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs. Zwischen Altstadt und Seebecken. Der Name erhielt der Platz vom ehemaligen Hotel Bellevue im Westen des Platzes, das im Rahmen des Strassenausbaus abgebrochen hätte werden sollen.
Brunau	Allmendgebiet im Süden der Stadt Zürich, am Fusse des Uetlibergs.
Bahnhofstrasse	Baumgesäumter, Autofreier Boulevard zwischen Hauptbahnhof und See. Angelegt im 19. Jahrhunderts anstelle des ehemaligen Fröschengraben. Heute Haupteinkaufsstrasse.
City	Geschäftszentrum, Innenstadt.
Expressstrasse	Innerstädtische Autobahn.
Enge	Stadtquartier, innerstädtischer Teil des Kreis 2.
Gubristtunnel	Autobahntunnel im Westen Zürichs. Teil der Nordumfahrung. Eröffnung 1985. Wird gerade im Rahmen des Spurausbaus der Nordumfahrung verbreitert.

Hechtplatz	Platz am Limmatquai in der Altstadt
Heimplatz	Städtischer Platz mit regem Verkehrsaufkommen. Am Platz befinden sich das Kunsthaus sowie das Schauspielhaus. Gerade wird das Kunsthaus mit einem Ergänzungsbau von David Chipperfield Architects erweitert.
Kreis 5	Ehemaliges Industrie- und Arbeiterquartier nördlich der Gleisanlage. Heute befindet sich eines der grössten Entwicklungsgebiete (Zürich-West) in diesem Stadtkreis.
Limmat	Fluss, der aus dem Zürichsee durch die Altstadt fliesst und beim Platzspitz mit der Sihl zusammenfliesst.
Manessestrasse	Innerstädtische Strasse, auf die der Verkehr der Sihlhochstrasse geleitet wird.
Milchbuck	Geländebuckel zwischen der Innenstadt und Zürich Nord.
Milchbucktunnel	Tunnel durch den Milchbuck. Teil des Nordastes des Expressstrassen-Yspilons. Eröffnung 1985.
Nationalstrasse	Autobahn in der Schweiz.
Oerlikon	Stadtkreis 11 im Norden Zürichs, seit 1934 eingemeindet.
Platzspitz	Parkanlage aus dem 19. Jahrhunderts im Norden des Hauptbahnhofs und des Landesmuseums
Schwamendingen	Stadtkreis 12 im Norden Zürichs, seit 1934 eingemeindet.
Seebahntunnel	Tunnel zwischen Stadtkreis 2 (Enge) und 3 (Wiedikon). Ursprünglich ein Eisenbahntunnel für die ehemalige Seebahn. Seit 1927 als Strassentunnel genutzt und 1967 mit einer zweiten Röhre erweitert und ausgebaut. Heute als Ulmbergtunnel bekannt
Sihl	Der ‚zweite‘ Fluss Zürichs, der beim Platzspitz mit der Limmat zusammenfliesst.
Sihlhölzli	Sportplatz und Parkanlage. Bis zur Neugestaltung 1927 eine Insel im Fluss.
Tram, das	die Tram
Uetliberg	Hausberg von Zürich (870 m.ü.M)
Uetlibergtunnel	Autobahntunnel im Süden Zürichs, durch den Uetliberg. Eröffnung 2009.
Ulmbergtunnel	Siehe Seebahntunnel.
Schöneichtunnel	Autobahntunnel in Zürich-Schwamendingen. Fortsetzung des Nordastes.
Velo, das	das Fahrrad
Wiedikon	Stadtkreis 3 und Quartier im Südwesten der Stadt Zürich.
Ziel- und Quellverkehr	Verkehr der das Ziel oder den Ursprung in der der Stadt hat

10.4 Literaturverzeichnis

- Arbeitsausschuss von Kanton und Stadt Zürich und Stadtplanungsamt, Zürich (1968): *Planung Sihlraum: vier Varianten über die gemeinschaftliche Städtebau- und Verkehrsplanung im Sihlraum*. Zürich: Stadtplanungsamt.
- Arbeitsgruppe Zürich (1956): *Bericht über die Führung der Autobahnen im Raume Zürich*. Hg. von Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes (Schweiz). Arbeitsgruppe Zürich. Bern: Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes.
- Augé, Marc (2011): *Nicht-Orte*. 2. Aufl. Aufl. Bd. 1960. München: Beck.
- Bacher, Ernst (1995): *Kunstwerk oder Denkmal? Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege*. Wien: Böhlau Verlag.
- Bachmann, Arthur (1999): *Lärmsanierung ist Stadtgestaltung*. In: Umweltpraxis Tiefbauamt Zürich/19 (März). S. 37.
- Bachofen, Stefan (2016): *Die Wechselwirkung zwischen einer Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und dem Wert von Immobilien im Kontext der Abschätzung von Wertsteigerungspotenzialen der betroffenen Immobilien*. Abschlussarbeit MAS in Real Estate, Zürich: Universität Zürich.
- Biel, Walter (Hrsg.) (1981): *Schlussbericht der Kommission zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken (NUP); Teil 3: SN 1 / SN 3: Expressstrassen-Ypsilon*. Bern: Eidgenössische Drucksa- chen- und Materialzentrale (EDMZ).
- Blanc, Jean-Daniel (1993): *Die Stadt – ein Ver- kehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrs- planung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975*. Zürich: Chronos Verlag.
- Buchanan, Colin (1964): *Verkehr in Städten*. Hg. von Deutsche Strassenliga e.V. Essen: Vulkan- Verlag Classen.
- von Buttlar, Adrian (2010): *Acht Thesen zum Denkmalschutz der Nachkriegsmoderne*. In: Mei- er, Hans-Rudolf und Scheurmann, Ingrid (Hrsg.): *DENKmalWERTE – Beiträge zur Theorie und Aktua- lität der Denkmalpflege*. Berlin München: Deut- scher Kunstverlag. S. 123–134.
- de Carli, Marco (2004): *Die Rückkehr: Textsam- lung zur Historie der Verkehrsplanung um das Ypsi- lon in Zürich*. Zürich: stadtlabor.
- Conzett, Jürg (2017): *Kultureller Wert von Kunst- bauten der Nationalstrassen*. Triage – Kriterien und erste Liste. Bern: Bundesamt für Kultur (BAK).
- Diener, Roger; Herzog, Jacques; Meili, Marcel; De Meuron, Pierre und ETH, Studio Basel (2006): *Die Schweiz – ein städtebauliches Portrait*. Basel: Birk- häuser Verlag für Architektur.
- Dolff-Bonekämper, Gabi (2004): *Wahr oder falsch: Denkmalpflege als Medium nationaler Identitäts- konstruktionen*. In: Carqué, Bernd und Oexle, Otto Gerhard (Hrsg.): *Bilder gedeuteter Geschichte: das Mittelalter in der Kunst und Architektur der Moderne*. Bd. Band 23. Göttingen: Wallstein. S. 231–285.

- Dolff-Bonekämper, Gabi (2010): *Gegenwartswerte. Für eine Erneuerung von Alois Riegls Denkmalwerttheorie*. In: Meier, Hans-Rudolf und Scheurmann, Ingrid (Hrsg.): *DENKmalWERTE - Beiträge zur Theorie und Aktualität der Denkmalpflege*. Berlin München: Deutscher Kunstverlag.
- Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (2007): *Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz*. vdf Hochschulverlag AG, ETH Zürich.
- Feuchtinger, Max-Erich (1955a): *Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Pirath/Feuchtinger*. In: Schweizerische Bauzeitung 73/35.
- Feuchtinger, Max-Erich (1955b): *Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Pirath/Feuchtinger*. In: Schweizerische Bauzeitung 73/34. S. 513–517.
- Haefeli, Ueli (2001): *Stadt und Autobahn - eine Neuinterpretation*. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte - Revue suisse d'histoire - Rivista storica svizzera 51. S. 181–202.
- Haefeli, Ueli (2008): *Verkehrspolitik und urbane Mobilität: Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950-1990*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Heller, Martin; Volk, Andreas; Ernst, Meret und Museum für Gestaltung (1999): *Die Schweizer Autobahn*. Zürich: Edition Museum für Gestaltung.
- Hildebrand, Sonja und Maurer, Bruno (2007): *Haefeli, Moser, Steiger: die Architekten der Schweizer Moderne*. Hg. von Werne Oechslin. Zürich: gta-Verlag.
- Höltschi, Peter (1972): *Ach was - Zürich soll halt sterben*. In: Schweizer Illustrierte, Heft Nr. 29 (Juli). S. 20–27.
- Huber, Benedikt (1961): *Verkehr und Städtebau*. In: Das Werk : Architektur und Kunst 48/Heft 10-Verkehr und Städtebau. S. 333–334.
- Huber, Werner (2014): *Stadtreparatur im Wandel*. In: Hochparterre 27. S. 4–14.
- Huse, Norbert (1997): *Unbequeme Baudenkmale: Entsorgen? Schützen? Pflegen?* München: C. H. Beck.
- Jacobs, Jane (1992): *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books, a division of Random House, Inc.
- Jansen, Hermann (1911): *Schönheit im Städtebau - Aus dem Erläuterungsbericht zum Grundplan für Gross-Berlin*. In: Schweizerische Bauzeitung 57/58/Heft 7. S. 99–101.
- Joos, E. (1970): *Löst Zürich das Parkierungsproblem*. In: Schweizerische Bauzeitung 88/46. S. 1047–1050.
- Jürgensen, Harald (1973): *Vorschläge für ein Entwicklungsprogramm der Stadt Zürich*. Zürich: Stadtplanungsamt.
- Kammann, George (1990): *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954-1964*. Zürich: Chronos.

- Keller, Rolf (1973): *Bauen als Umweltzerstörung. Alarmbild einer Un-Architektur der Gegenwart*. Zürich: Artemis-Verlag.
- Kneschaurek, Francesco (1974): *Entwicklungsperspektiven und -probleme der schweizerischen Volkswirtschaft: Zusammenfassung der Perspektivstudien über die Entwicklung der schweizerischen Volkswirtschaft bis zum Jahre 2000*. Bern: Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale.
- Künzi, Hans (1998): *Zürichs öffentlicher Verkehr und seine S-Bahn*. In: Neujahrsblatt auf das Jahr 1998. Gelehrte Gesellschaft in Zürich, Band 161.
- Kurz, Daniel (2008): *Die Disziplinierung der Stadt: moderner Städtebau in Zürich, 1900 bis 1940*. Zürich: gta Verlag, ETH Zürich.
- Leibbrand, Kurt (1955a): *Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Kremer/Leibbrand*. In: Schweizerische Bauzeitung 73/40. S. 576–579.
- Leibbrand, Kurt (1955b): *Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Kremer/Leibbrand*. In: Schweizerische Bauzeitung 73/37. S. 550–553.
- Leibbrand, Kurt (1957): *Verkehrsingenieurwesen: städtische Verkehrsplanungen für Schiene und Strasse*. Basel: Birkhäuser.
- Leibbrand, Kurt (1964): *Verkehr und Städtebau*. Basel: Birkhäuser.
- Loderer, Benedikt (2004): *Ypsilon : Das unsichtbare Denkmal der Wende*. In: Kunst + Architektur in der Schweiz 55/Heft 4, 1960-1980 : ein Erbe. S. 33–38.
- Marti, Hans (1955): *Zu den Zürcher Verkehrsgutachten*. In: Schweizerische Bauzeitung 73/41. S. 587–591.
- Marti, Hans (1956): *Zum Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich*. In: Schweizerische Bauzeitung 74/21. S. 322–323.
- Marti, Hans (1961): *Machen Sie diesen Blödsinn nicht*. In: Schweizerische Bauzeitung 79/Heft 19. S. 327.
- Menn, Christian (1984): *Architektur und Unarchitektur im Strassenbau*. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 102/44. S. 861 ff.
- Mitscherlich, Alexander (1969): *Die Unwirtlichkeit unserer Städte: Anstiftung zum Unfrieden*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Müller, Jörg (1973): *Alle Jahre wieder saust der Presslufthammer nieder oder Die Veränderung der Landschaft*. Aarau: Sauerländer.
- Mumford, Lewis (1964): *The Highway and the city*. London: Secker & Warburg.
- Pirath, Carl (1947): *Das Raumzeitsystem der Stuttgart: Siedlungen*. Wittwer.
- Relph, Edward (1976): *Place and placelessness*. London: Pion.
- Riegl, Alois (1903): *Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen, seine Entstehung*. In: Swoboda, Karl (Hrsg.): *Alois Riegl Gesammelte Aufsätze, 1929*. Augsburg-Wien: Filser.

Risch, Gaudenz (1970): *Zum Ausbau des Heimplatzes in Zürich: die Vorlage des Zürcher Stadtrates*. In: Schweizerische Bauzeitung 88/28. S. 632–636.

Roth, Emil (1957): *Schweizerische Autobahn und Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich*. In: Schweizerische Bauzeitung, 75/20. 297-302.

Ruckli, Robert (1961 a): *Zum Problem der städtischen Expressstrassen*. In: Das Werk : Architektur und Kunst 48/10. S. 338–339.

Ruckli, Robert (1961): *Die Konzeption der städtischen Express-Strassen*. In: Wildermuth, Bruno (Hrsg.): *Stadtverkehr und Stadtplanung. Eine Sammlung von Referaten der am 20. Oktober 1961 im Zürcher Kongresshaus von verschiedenen Verbänden gemeinsam durchgeführten Tagung*. Winterthur: P. G. Keller. S. 1–8.

Sassen, Saskia (2001): *The global city: New York, London, Tokyo*. 2. Aufl. Princeton N.J.: Princeton University Press.

Schoch, Jürg (2016): *Leibbrands dunkles Geheimnis*. In: NZZ vom 18.7.2016.

Schmucki, Barbara (1999): *Vom Schwung der Fahrt zur Form der Strasse: Veränderungen des städtischen Raums im Zeichen der Massenmotorisierung*. In: Traverse, Jg. 6, H. 2 (1999), Strasse und Strassenverkehr. 1999, S. 151-170.

Schmucki, Barbara (2001): *Der Traum vom Verkehrsfluss: städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*. Frankfurt am Main: Campus Verlag.

Siedler, Wolf Jobst; Niggemeyer, Elisabeth und Angress, Gina (1964): *Die gemordete Stadt: Abgesang auf Putte und Strasse, Platz und Baum*. 3. Aufl. Berlin: Herbig.

Stahel, Thomas (2006): *Wo-Wo-Wonige!: stadt- und wohnpolitische Bewegungen in Zürich nach 1968*. Zürich: Universität Zürich.

Vahrenkamp, Richard (2010): *The German Autobahn 1920-1945: Hafraba visions and mega projects*. Lohmar: Eul.

Weiß, Stephanie (2005): *«Orte und Nicht-Orte»: kulturanthropologische Anmerkungen zu Marc Augé*. Mainz: Gesellschaft für Volkskunde in Rheinland-Pfalz.

Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS (1961): *Zürcher Expressstrassen Variantenvergleich: Städtebaulicher Teil*. Zürich: Stadt Zürich.

Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS (1971): *Lawinenverbauungen*. Zürich: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS.

Amtliche Publikationen

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2017): *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse*, Konzeptteil, 13.03.2018. Bern.

Eidgenössisches Departement des Innern, Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes (1956): *Bericht über die Führung der Autobahnen im Raume Zürich*. Bern.

Kanton Zürich Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (2015): *Kanton Zürich Richtplan*. Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) Stand: 18. September 2015.

Kanton Zürich Direktion der Justiz und des Innern. Statistisches Amt. Statistisches Jahrbuch des Kanton Zürich, diverse Jahrgänge.

Kanton Zürich, Direktion der öffentlichen Bauten und Stadt Zürich, Bauamt I und II (1982): *Ideenwettbewerb Limmatbrücke Zürich-Letten. Bericht des Preisgerichts*. Zürich.

Kanton Zürich, Direktion der öffentlichen Bauten und Stadt Zürich, Bauamt I und II (1981): *Ideenwettbewerb Limmatbrücke Zürich-Letten. Wettbewerbsprogramm*. Zürich.

Kanton Zürich, Direktion der öffentlichen Bauten und Stadt Zürich Bauamt I (1970): *Zürcher Expressstrassen*. Zürich.

Kanton Zürich, Direktion der öffentlichen Bauten und Stadt Zürich, Bauamt I (1970): *Zürcher Nationalstrassen*. Zürich.

Kanton Zürich, Direktion der öffentlichen Bauten und Stadt Zürich, Bauamt I (1971): *„Ypsilon plus“ – warum, was, wo und wie? Dokumentation über den neusten Stand des Zürcher Expressstrassennetzes*. Zürich.

Kanton Zürich Regierungsrat: *Regierungsratsbeschluss Nr. 187/2012*. Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kanton Zürich, Sitzung vom 29. Februar 2012.

Schweizerischer Bundesrat (1960): *Botschaft des*

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes (Vom 5. Februar 1960. Bundesblatt 1960, Band 1, Heft 07, S. 617-664.

Schweizerischer Bundesrat (1963): *Protokoll des Schweizerischen Bundesrates vom Freitag, 22. Februar 1963, einschliesslich der Präsidialverfügung vom 18. Februar 1963 bis 22. Februar 1963*. Schweizerisches Bundesarchiv Bern.

Stadt Zürich, Bauamt I (1971): *Ypsilon Plus - Warum, Was, Wo und Wie: Dokumentation über den neusten Stand des Stadtzürcher Expressstrassennetzes*. Zürich: Städtische Bauverwaltung.

Stadt Zürich, Bauverwaltung I (1919): *Schlussbericht über den internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte: durchgeführt 1915-1918 unter der Leitung der Städt*.

Stadt Zürich, Gemeinderat (1971): *Protokoll der 3. Sitzung der Kommission des Gemeinderates zur Vorbereitung des Geschäftes Festsetzung des Bebauungsplans der Stadt Zürich vom 25. Juni 1971*. Zürich.

Stadt Zürich, Tiefbauamt (2016): *Stadtverkehr 2015*. Bericht 2015.

Stadt Zürich Stadtplanungsamt (1967): *Cityring*. Berichte und Pläne.

Stadt Zürich, Stadtplanungsamt (1966): *Planung Sihlraum*.

Stadt Zürich Stadtrat: *Weisung 512 des Stadtrates an den Gemeinderat*. Zürich 8. Januar 1970.

Gesetze

SR 101 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (Stand am 1. Januar 2018).

SR 725.11 Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) vom 8. März 1960 (Stand am 1. Januar 2016).

SR 725.111 Nationalstrassenverordnung (NSV) vom 7. November 2007 (Stand am 1. Januar 2016).

SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Januar 2016).

Periodika

Schweizerische Bauzeitung (SBZ), Organ des SIA, seit 1979 Schweizer Ingenieur und Architekt, seit 2001 Tec 21. Diverse Jahrgänge.

Das Werk, offizielles Organ des Bundes Schweizer Architekten (BSA), seit 1977 Werk•Archithese, seit 1980, Werk, Bauen+Wohnen, Zürich. Diverse Jahrgänge.

Neue Zürcher Zeitung (NZZ). Diverse Jahrgänge.

Tages-Anzeiger. Diverse Jahrgänge.

Tages Anzeiger Magazin. Diverse Jahrgänge.

Züri Leu. Diverse Jahrgänge.

Züri Woche. Diverse Jahrgänge.

Internetquellen:

Eidgenössisches Departement des Inneren, Bundesamt für Statistik. Digitale Jahrbuch-Bibliothek: (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/publikationen/uebersichtsdarstellungen/statistisches-jahrbuch/jahrbuch-archiv.html>, (Zugriff am 02.11.2018).

Historisches Lexikon der Schweiz: <http://www.hls-dhs-dss.ch/d/unternehmen/organisation> (Zugriff am 26.10.2017).

Karten der Schweiz: https://map.geo.admin.ch/?topic=swisstopo&X=190000.00&Y=660000.00&zoom=1%E2%8C%A9%3Dde&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&catalogNodes=1392&layers=ch.swisstopo.zeitreihen&time=1864&layers_timestamp=18641231&lang=de (Zugriff am 02.11.2018)

Landesgerichtliches Informationsarchiv Hessen: <https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/gsrec/current/1/sn/bio?q=kremer> (Zugriff am 27.04.2018)

Stadtplan der Stadt Zürich: https://www.maps.stadt-zuerich.ch/zueriplan3/Katasterauskunft.aspx?#route_visible=true&basemap=Amtliche+Vermessung&map=&scale=8000&xkoord=2683299&ykoord=1247363&lang=&layer=Liegenschaft&window=&selectedObject=&selectedLayer=&toggleScreen=&legacyUriState=&drawings= (Zugriff am 02.10.2018)

VWI Universität Stuttgart, <http://www.vwi-stuttgart.de/Direktoren-Pr.html> (Zugriff am 27.04.2018).

Film/Dokumentation

Schweizer Fernsehen (1970): *Nahverkehr: Unter den Boden damit?* Beitrag des Schweizer Fernsehen, 15.01.1970 (Quelle: SRF Archiv: <https://www.srf.ch/play/tv/archivperlen/video/nahverkehr-unter-den-boden-damit?id=15adabd7-74b1-492d-8afe-35cdc0efeca8&station=69e8ac16-4327-4af4-b873-fd5cd6e895a7> (Zugriff am 25.10.2017))

Schweizer Fernsehen (2015): *Schwarzmalen als Lebensgefühl*. Interview mit Monica Ursina Jäger vom 31.05.2015. (Quelle: <https://www.srf.ch/kultur/kunst/schwarzmalen-als-lebensgefuehl> (Zugriff am 05.04.2018))

Schlumpf, Hans-Ulrich (1974): *Beton-Fluss (1974/15 Min)*. Kurzfilm aus der Reihe „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ zum Denkmalschutzjahr 1975. Ausgestrahlt im Monatsmagazin am 19.02.1975

10.5 Bildnachweis

- Abb. S. 6: Aufnahme der Sihlhochstrasse 1990, Foto: Desair, Baugeschichtliches Archiv Zürich
- Abb. 1: Eigene Darstellung.
- Abb. 2: Eigene Darstellung.
- Abb. 3: Eigene Darstellung.
- Abb. 4: Städtische Bauverwaltung Zürich (1919).
- Abb. 5: Städtische Bauverwaltung Zürich (1919).
- Abb. 6: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv.
- Abb. 7: Deutsches Bundesarchiv.
- Abb. 8: Eigene Darstellung auf der Basis des Stadtplans von 1940, © swisstopo.
- Abb. 9: Fotograf: Comet Photo AG, Zürich. ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv .
- Abb.10: ETH Zürich, Emeritierte Professoren.
- Abb. 11: VWI Universität Stuttgart.
- Abb. 12: Utrechts Monumenten Fonds.
- Abb. 13: Fotograf: Photopress, Grafische Sammlung Nationalbibliothek.
- Abb. 14: gta Archiv NSL 3.
- Abb. 15: Stadtarchiv Zürich.
- Abb. 16: Fotograf: Wolf-Bender Heinrich & Wolf-Benders Erben, Baugeschichtliches Archiv Zürich
- Abb. 17: Generalverkehrsplan Leibbrand/Kremer, Stadtarchiv Zürich.
- Abb. 18: SBZ 73 (1955), Heft 35.
- Abb. 19: SBZ 73 (1955), Heft 35.
- Abb. 20: Generalverkehrsplan Pirath/Feuchtinger, Stadtarchiv Zürich.
- Abb. 21: Baugeschichtliches Archiv Zürich.
- Abb. 22: SBZ 1959, Band 77, S. 49.
- Abb. 23: Arbeitsgruppe Zürich (1956).
- Abb. 24: Fotograf: Wolf Bender, Baugeschichtliches Archiv Zürich.
- Abb. 25: Eigene Darstellung.
- Abb. 26: Fotograf: Wolf Bender, Baugeschichtliches Archiv Zürich.
- Abb. 27: Werk, 48 (1961), S. 349.
- Abb. 28: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS (1961).
- Abb. 29: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS (1961).
- Abb. 30: Arbeitsausschuss von Kanton und Stadt/Stadtplanungsamt (1968).
- Abb. 31: Arbeitsausschuss von Kanton und Stadt/Stadtplanungsamt (1968).
- Abb. 32: Stadt Zürich, Bauamt I (1966).
- Abb. 33: Stadt zürich, Bauamt I (1966).
- Abb. 34: Eigene Darstellung.
- Abb. 35: Foto: Comet AG, Zürich, ETH Bibliothek Zürich, Bildarchiv.
- Abb. 36: Baugeschichtliches Archiv Zürich.
- Abb. 37: Fotograf: Hans Krebs, Bildarchiv ETH Zürich.
- Abb. 38: Fotograf: Hans Krebs, Bildarchiv ETH Zürich.
- Abb. 39: Foto: Photopress, Baugeschichtliches Archiv Zürich.
- Abb. 40: Titelgeschichte der Schweizer Illustrierten, Nr. 29, 7. Juli 192, Stadtarchiv Zürich.
- Abb. 41: Keller, Rolf (1973).
- Abb. 42: Keller, Rolf (1973).

Abb. 43: Steiger, Peter und Bransch Jürg (1974), Tages Anzeiger Magazin Nr. 30, 27. Juli 1974, S. 16-17.
Abb. 44: Steiger, Peter und Bransch Jürg (1974), Tages Anzeiger Magazin Nr. 30, 27. Juli 1974, S. 16-17.
Abb. 45: Eigene Darstellung.
Abb. 46: Stadt Zürich, Stadtplanungsamt (1971), Stadtarchiv Zürich.
Abb. 47: SBZ, Band 88 (1970), Heft 28, S. 633.
Abb. 48: SBZ, Band 88 (1970), Heft 28, S. 635.
Abb. 49: Guyer, Rudolf und Esther (1969), Stadtarchiv Zürich.
Abb. 50: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS (1971), SBZ, Heft Band 59 (1972) Heft 4, S. 191).
Abb. 51: Stadt Zürich, Bauamt I (1971).
Abb. 52: Stadt Zürich, Bauamt I (1971).
Abb. 53: Stadt Zürich, Bauamt I (1971).
Abb. 54: Stadt Zürich, Bauamt I (1971).
Abb. 55: Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (F Pe-0601).
Abb. 56: Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (F Pc 0151).
Abb. 57: Foto: Wolf-Bender (1974), Baugeschichtliches Archiv Zürich.
Abb. 58: Eigene Fotografie.
Abb. 59: Foto: Vogt, Jules, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv.
Abb. 60: Fotograf: Vogt, Jules, ETH Bibliothek Zürich, Bildarchiv.
Abb. 61: Stadt Zürich, Bauamt I und II (1982).
Abb. 62: Giuseppe Reichmuth, 1980. Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (F_Pd-0111)
Abb. 63: Eigene Fotografie.
Abb. 64: Künzi, Hans (1998).
Abb. 65: Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (F Pe-0605).
Abb. 66: Quelle: Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (F Pe-0138).
Abb. 67: Schweizerisches Sozialarchiv Zürich (F 5069-Na-001-026).
Abb. 68: Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2017)
Abb. 69: Kanton Zürich Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (2015): Richtplan.
Abb. 70: Eigene Fotografie.
Abb. 71: Eigene Fotografie.
Abb. 72: Eigene Fotografie.
Abb. 73: Eigene Fotografie.
Abb. 74: Eigene Fotografie.
Abb. 75: Eigene Fotografie.
Abb. 76: Eigene Fotografie.
Abb. 77: Eigene Fotografie.
Abb. 78: Eigene Fotografie.
Abb. 79: Eigene Fotografie.
Abb. 80: Eigene Fotografie.
Abb. 81: Foto: Urs B. Roth, Zürich
Abb. 82: Eigene Fotografie.
Abb. 83: Foto: comet AG, Zürich, ETH Bibliothek Zürich, Bildarchiv. (Com_FC24-8006-0037 /CC BY-SA 4.0).
Abb. 84: Eigene Fotografie.
Abb. 85: Eigene Fotografie.
Abb. 86: Eigene Fotografie.
Abb. 87: Eigene Fotografie.
Abb. 88: Eigene Fotografie.

- Abb. 89: Eigene Fotografie.
- Abb. 90: Eigene Fotografie.
- Abb. 91: Das Werk, 60 (1973), S. 674.
- Abb. 92: Eigene Fotografie.
- Abb. 93: Eigene Fotografie.
- Abb. 94: Eigene Fotografie.
- Abb. 95: Das Werk, Band 51, Heft 12 (1964), S. 443.
- Abb. 96: Foto: Sigrid Bühring, Murnau, Quelle: Hildebrand/Maurer 2007: 393.
- Abb. 97: Foto: Guido Balsegia, 1976 , Quelle: ZHKD.
- Abb. 98: Eigene Fotografie.
- Abb. 99: Eigene Fotografie.
- Abb. 100: Illustration vermutlich von Rudolf Scheuchzer, Quelle: Matthias Wäckerlin /NZZ.
- Abb. 101: Illustration von Rudolf Scheuchzer, Adjunkt beim TAZ, Quelle BAZ.
- Abb. 102: Illustration von Rudolf Scheuchzer, Adjunkt beim TAZ, Quelle: BAZ.
- Abb. 103: Buch-Cover des Ausstellungskatalogs Eine Zukunft für unsere Vergangenheit als Teil des deutschen Beitrags zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 (Petzet und Wolters 1975).
- Abb. 104: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS).