Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich

Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich

Band: 85 (2018)

Artikel: Mit "Lawinenverbauungen" gegen Stadtautobahnen : die Umbrüche der Zürcher Verkehrspolitik in den langen Sechzigern

Autor: Blanc, Jean-Daniel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1045768

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Abb. 1: 1971 wurden bei der Brunau die Säulen für die künftige Hochstrasse in die Sihl gestellt. Die absehbare Verbauung des Sihlraums dient der Debatte um das Expressstrassen-Ypsilon als abschreckendes Beispiel.

Jean-Daniel Blanc

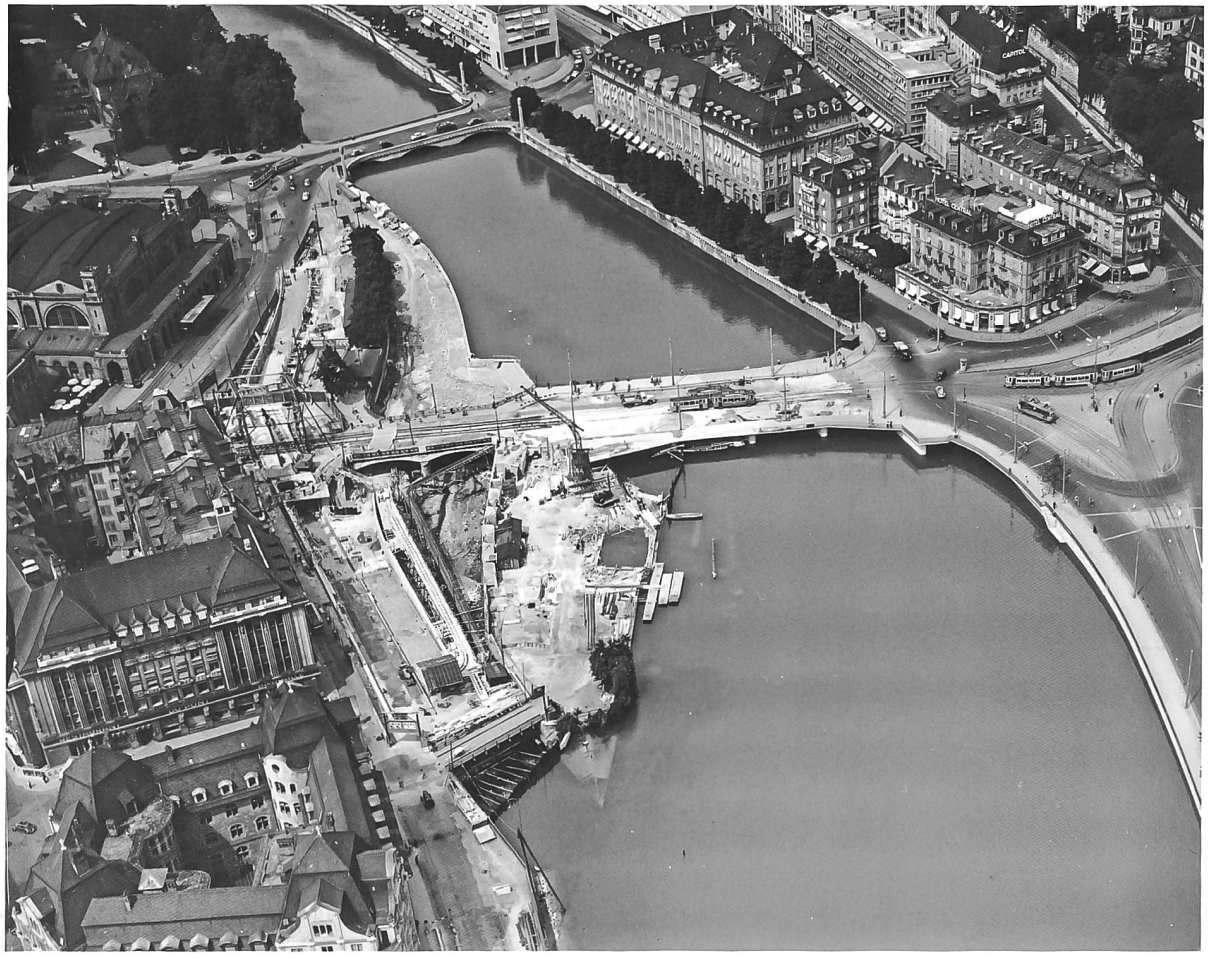
Mit «Lawinenverbauungen» gegen Stadtautobahnen

Die Umbrüche der Zürcher Verkehrspolitik in den langen Sechzigern

Zürich zu einer automobilfreundlichen Stadt machen – so lautete die übereinstimmende verkehrspolitische Maxime in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg. Es wurden Projekte entworfen und gutgeheissen, über deren Rücksichts- und Masslosigkeit man heute nur staunen kann. Allerdings wurden nur wenige dieser Projekte realisiert, denn die Ausrichtung der Verkehrspolitik blieb nicht ohne Widerspruch. Sie wurde vielmehr in zwei Schüben infrage gestellt und grundlegend revidiert.[1] Dieser Beitrag nimmt die Akteure hinter diesen Einsprüchen ins Blickfeld und untersucht, worin sich die beiden Umbruchphasen unterscheiden. Dabei zeigt sich, dass beide Umbrüche trotz Unterschieden Teil einer Bewegung sind, die sich in den langen Sechzigern entfaltete und die bis heute wirksam blieb.

Ausrichtung der Stadtplanung auf das Automobil

Schon im 19. Jahrhundert wurde die gewachsene Stadt zunehmend als Verkehrshindernis wahrgenommen. Man hatte wenige Hemmungen, Schneisen in die dicht gebaute Zürcher Altstadt zu schlagen, um Platz für neue Strassen zu schaffen. Doch ging es dabei immer auch um städtebauliche Vorstellungen, und der zusätzliche Verkehr brachte neues



Leben in die wachsende Stadt. Vor der Jahrhundertwende tauchten mit Tram und Auto zwei Verkehrsmittel auf, die grundlegend neue Auswirkungen auf die Stadt haben sollten. Zuerst wurde Zürich zur Tramstadt. Die kommunalisierten Verkehrsbetriebe richteten sich auf die Transportbedürfnisse der breiten Bevölkerung aus und betrieben eine ausgesprochene Stadtentwicklungspolitik. Das Auto blieb zunächst das Verkehrsmittel einer wohlhabenden Elite. In den 1920er Jahren war die Zahl der Automobile in Zürich noch bescheiden, trotzdem beeinflussten die Autos das Geschehen auf den Strassen bereits stark. Noch viel mehr prägten sie jedoch die Zukunftsvorstellungen von Politik und Planung. Bereits im «roten Zürich» der 1930er Jahre legte man sich auf die führende Rolle des Autos im städtischen Verkehr fest. Wichtige innerstädtische Plätze wie das Bellevue oder der Limmatplatz wurden umgestaltet, um dem Strassenverkehr Platz zu verschaffen.[2]

Nachdem im Zweiten Weltkrieg der Autoverkehr fast zum Erliegen gekommen war, brach er 1945 mit neuer Kraft wieder los und schon bald waren Staus in der Stadt an der Tagesordnung. Die Forderung nach Abhilfe wurde rasch in zahlreichen Veröffentlichungen erhoben,[3] denn man rechnete mit einer anhaltenden Zunahme des Autobestands. Schon in den ausgehenden 1940er Jahren führten Stadt und Kanton gemeinsam eine städtebauliche Umgestaltung grösseren Ausmasses neben dem Hauptbahnhof durch. Seit Längerem war die Ausräumung der historischen Einbauten aus der Limmat geplant gewesen, um eine neue Regulierung des Wasserabflusses aus dem See zu ermöglichen. Unter dem Eindruck der raschen Zunahme der Motorisierung stand nun aber die Verbesserung des Verkehrsflusses auf beiden Seiten der Limmat, beim Bahnhofquai und beim Central, im Vordergrund. Grosse Hoffnungen setzte man insbesondere in die erstmalige Einführung einer «zweiten Ebene» zur Entflechtung der Verkehrsströme: einen

Abb. 2: Grossbaustelle um die Bahnhofbrücke, 1950: Auf der Papierwerdinsel (Bildmitte) ist das Globusgebäude abgebrochen. Der trockengelegte Limmatarm zwischen der Insel und dem Bahnhofquai wird zu einem Autotunnel umgebaut. Das Limmatquai am gegenüberliegenden Ufer wurde bereits 1948 auf Kosten des Flusses verbreitert.

Autotunnel, der in den ehemaligen Flussarm neben der Papierwerd-Insel gelegt wurde (Abb. 2). Noch während der Bauarbeiten an diesem Projekt verlangten verschiedene politische Seiten nach einem Gesamtkonzept für eine umfassende «Verkehrssanierung». Unter starkem politischem Druck gab der Stadtrat 1952 zwei Expertenteams den Auftrag, Vorschläge für einen «Generalverkehrsplan» zu entwerfen. Die beiden Teams, einerseits Carl Pirath und Max Feuchtinger von der Technischen Hochschule Stuttgart, andererseits Kurt Leibbrand und Philipp Kremer von der ETH Zürich, lieferten zwei Jahre später ihre umfassenden Berichte ab. Trotz einiger Unterschiede verfolgten sie ähnliche Stossrichtungen. Erstens mussten neue Verkehrsachsen durch die Stadt gezogen werden. Zweitens sollten im Hinblick auf einen Cityring die wichtigsten Plätze der Stadt autogerecht umgebaut werden. Und drittens empfahlen sie, das Tram von den Strassen der Innenstadt zu entfernen.[4]

Das Tram hatte sich zum wichtigsten Feindbild der Automobilisten entwickelt, denn es galt als unflexibel, gefährlich und ganz allgemein als überholtes Verkehrsmittel. Gegenüber diesen oft undifferenzierten Ansichten betonten die Verkehrsplaner die hohe Bedeutung des Trams als «Massenverkehrsmittel».[5] Das Tramsystem sollte also erhalten bleiben, aber im Bereich der Innenstadt als «Unterpflastertram» oder «Tieftram» unter den Boden verlegt werden, wobei dieser Bereich von den beiden Gutachterteams unterschiedlich gross vorgeschlagen wurde.[6]

Zürcher Verkehrspolitik der 1950er Jahre und die Ursprünge der Expressstrassen

Die verkehrsplanerischen Vorschläge für neue Strassenachsen als Rückgrat für den innerstädtischen Verkehr und als Verbindung nach aussen wurden von der städtischen Politik wohlwollend aufgenommen, und das städtische Tiefbauamt begann ab 1956 entsprechende Pläne zu entwerfen.[7] Allerdings gingen in diesem Bereich die Kompetenzen bald an die übergeordnete Nationalstrassenplanung über, die zur gleichen Zeit einsetzte. In der Stadt erkannte man darin die Chance, die erwünschten Expressstrassen auf Kosten von Bund und Kanton realisieren zu können. In Anlehnung an die Vorschläge insbesondere des Teams Pirath/Feuchtinger empfahl die Planungskommission des Bundes, die Autobahnen aus drei Richtungen in die Stadt einzuführen und in einem «Verkehrskarussell»[8] über der Limmat beim Letten miteinander zu verbinden. Die Einführung der Autobahn von Süden her wurde als Hochstrasse über der Sihl geplant. Den Hauptbahnhof sollte sie ursprünglich unterqueren, aus technischen Gründen beschloss man aber bald, die Autobahn als Hochstrasse über den Bahnhof bis zum Verkehrsdreieck über der Limmat zu bauen.

Viel schwieriger als die scheinbar einfache Anlage der Stadtautobahnen in den Flussläufen war die Planung des Cityrings für den Verkehr im Stadtzentrum. Die Realisierung dieser Hochleistungsstrasse, die im Verlauf der Planung immer mehr Spuren umfasste, war ohne einen Umbau der wichtigsten innerstädtischen Plätze nicht möglich. In der eng gebauten Stadt Zürich war der Platz aber so knapp, dass man gelegentlich die deutschen Verkehrsplaner beneidete, die auf den Trümmern des Kriegs grosszügig planen konnten. «Verkehrsmässig ist ferner in Zürich die unbeschädigte Bebauung im Zentrum von Nachteil», hielt die Verkehrskommission des Zürcher Gemeindeparlaments nach einer Studienreise nach Stuttgart und München 1957 fest.[9]

Auffallend an der städtischen Verkehrspolitik der 1950er Jahre ist aus heutiger Sicht, dass sie nicht

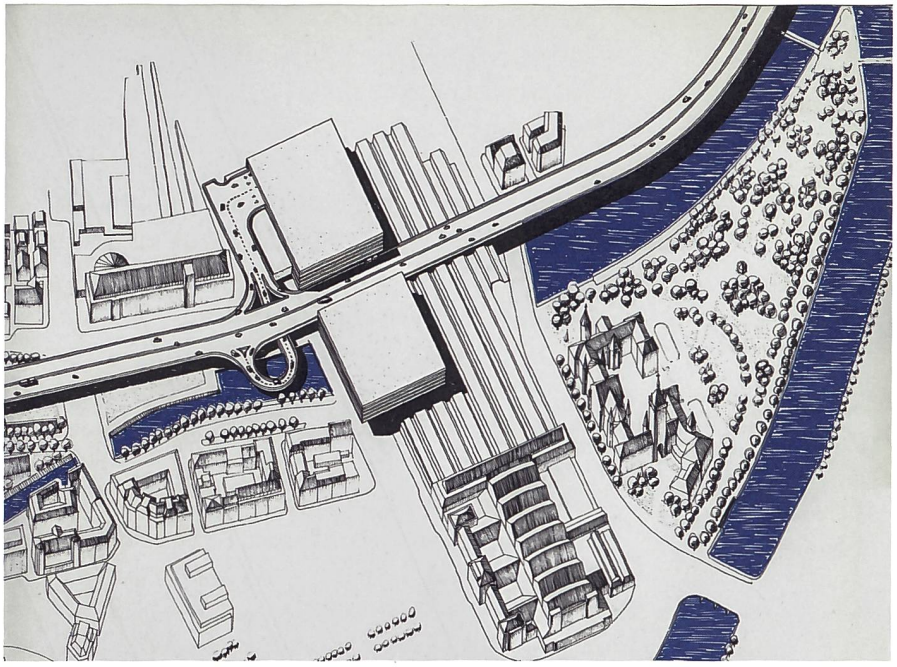


Abb. 3: Planungsvariante aus einem Bericht, 1968: Die Hochstrasse führt von der Sihl her über die Perrons des Hauptbahnhofs zwischen zwei Grossparkhäusern hindurch in Richtung Verkehrsdreieck am Sihlquai. Nach langem Ringen wurde diese bevorzugte Lösung 1968 von den beteiligten Behörden verworfen.

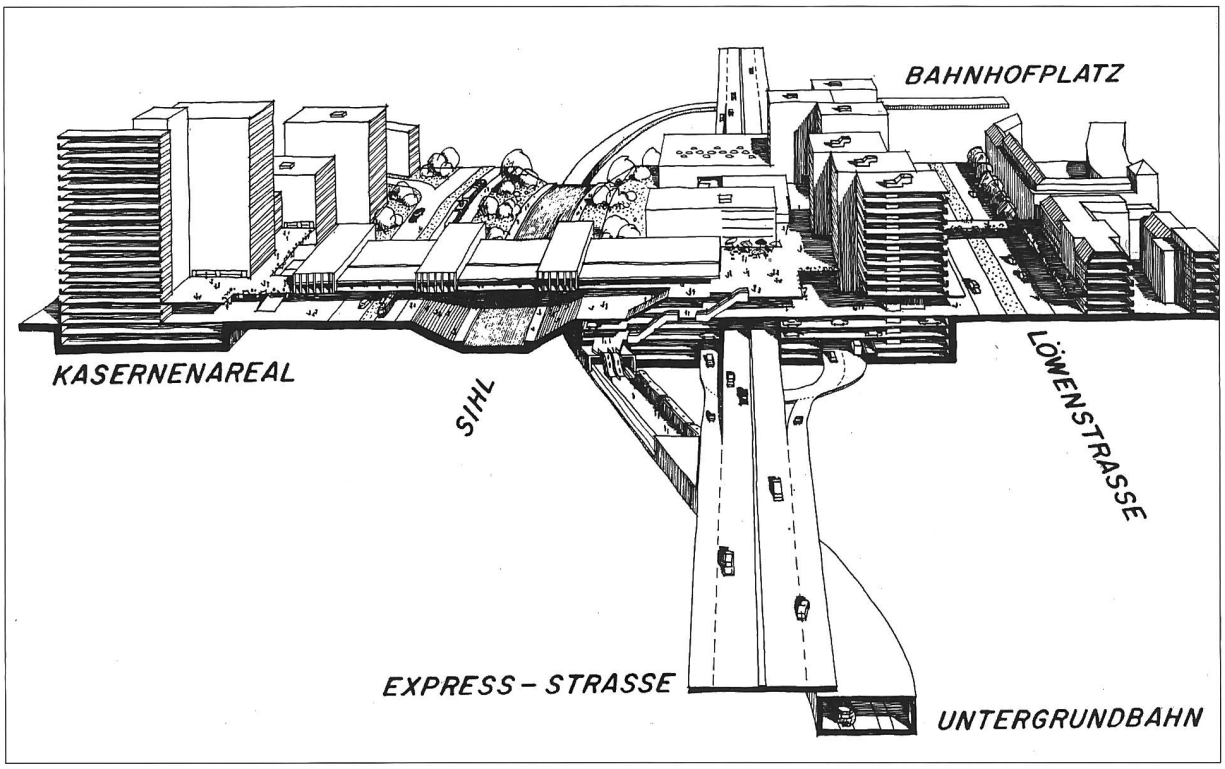
Abb. 4: Favorisierte Variante der Sihlraumplanung, 1968: Die Expressstrasse wird unterirdisch geführt, um die Weiterentwicklung des Geschäftszentrums auf beiden Seiten der Sihl nicht zu stören.

parteipolitisch aufgeladen war. Zwischen linken und rechten Parteien gab es in der Verkehrspolitik wenig Unterschiede. Vielmehr herrschte ein Modernisierungskonsens vor, wonach dem Auto als dem Verkehrsmittel der Zukunft der nötige Raum zu verschaffen sei. Der am offensivsten auftretende «Autopolitiker» war der freisinnige Gemeinderat Ernst Bieri, der als Redaktor der «Neuen Zürcher Zeitung» dem seiner Meinung nach zu zögerlichen Stadtrat in einem äusserst scharfen Ton den Marsch blies. Er vertrat das verkehrspolitische Credo einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung ohne Kompromisse. Dieses Prinzip wurde in den 1950er Jahren nicht als allgemeines Ziel, sondern als verbindliche Handlungsanweisung aufgefasst, nach der sich die Planung zu richten hatte.[10]

1960 glaubte man kurz vor der Realisierung der Pläne zu stehen. Doch zwei Ereignisse brachten den politischen Fahrplan gründlich durcheinander: erstens der unerwartete Einspruch gegen die Sihlexpressstrasse und zweitens das Scheitern der Tiefbahnvorlage.

Erste Einsprüche und das Scheitern einer Vorlage

1958 hatten achtzehn junge Architekten die «Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau» (ZAS) gegründet, die sich als «Opposition der jungen Generation gegenüber einem veralteten Establishment von Baubehörden und älteren Kollegen» verstand. Ihre Ausrichtung war durch ein «humanistisches Stadtverständnis» geprägt, wie ihr Mitglied Benedikt Huber im Rückblick schrieb.[11] Dies bedeutete, dass die Gruppe keine bestimmte politische Richtung vertrat, sondern gemeinsame Anliegen in ihrem Fachgebiet Städtebau. Angesichts der aktuellen Strassenprojekte wandte sich die ZAS rasch der Verkehrspolitik zu. Zu Beginn ging es lediglich um die Fleischhalle am Limmatquai, deren Abriss nach dem Willen einer Aktionsgruppe eine Verbreiterung der Strasse ermöglichen sollte. Die ZAS engagierte sich für die Erhaltung dieses prägenden Baus aus dem 19. Jahrhundert und propagierte die Einrichtung einer «Limmatgallerie» mit Restaurant, allerdings ohne Erfolg.[12] Trotz dieses Einsatzes wollten die ZAS-Mitglieder keinesfalls als «Verein romantischer Altstadtfreunde» [13] gelten, vielmehr



verstanden sie sich als moderne Architekten, wie ihre weiteren Einsprüche zeigen.

Nach diesem ersten erfolglosen Engagement wandte sich die ZAS dem Sihlraum zu. 1959 reichte die Arbeitsgruppe bei verschiedenen Politikern und Behörden eine «Anregung» in Form eines kurzen Papiers ein, in dem sie dringend vor den offiziellen Plänen warnte. Die zeitgemässe Erweiterung der City dürfe nicht durch die negativen Auswirkungen einer hoch gelegenen Stadtautobahn gefährdet werden. Die ZAS opponierte zu diesem Zeitpunkt nicht gegen die Expressstrasse an sich, sondern setzte sich vielmehr für eine alternative Führung im Seebahneinschnitt aus. Diese Argumentation löste beim Stadtrat so viel Verunsicherung aus, dass er beim Kanton einen Aufschub der Plangenehmigung beantragte. Im Rahmen eines Variantenvergleichs erhielten die ZAS-Fachleute[14] Gelegenheit, ihre verkehrs- und städtebaulichen Ideen für den Sihlraum zu konkretisieren.[15] Ihre Zeichnungen einer Hochhauscity an der Sihl zeugen von einem ungebrochenen Optimismus und einer modernen Gesinnung. Diese Pläne wurden zwar vorerst abgelehnt, doch fanden noch jahrelang weitere Abklärungen zur Führung der Sihlexpressstrasse statt.

1962 gelangte mit der Tiefbahnvorlage ein Kernstück der Generalverkehrsplanung zur Abstimmung. Kurz vor dem Urnengang kam es zu einem überraschenden Stimmungsumschwung, und die Vorlage, die das Tram in der Innenstadt unter den Boden verlegen wollte, geriet ins politische Kreuzfeuer. Als Gegner traten zwei unterschiedlich ausgerichtete Komitees auf, die beide ausserhalb der Parteienlandschaft standen. Zusätzlich wurden kurz vor der Abstimmung die Baugruben zum Thema, die den Verkehr und die Geschäfte in der Innenstadt während Jahren beeinträchtigt hätten. Obwohl sämtliche politischen Parteien hinter der Vorlage standen, wurde diese deutlich abgelehnt. Der Ablauf dieser Abstimmung war durchaus typisch für diese Zeit: die etablierten Organisationen einigten sich auf eine Kompromisslösung, diese wurde wiederum von Ad-hoc-Gruppierungen von verschiedener Seite angegriffen. Das Scheitern des Tieftrams hatte aber Folgen, die von vielen Gegnern kaum bedacht worden waren. Die Projekte des Cityrings für Platzumbauten mussten neu aufgegleist werden, wodurch Zeit für eine Neuorientierung gewonnen wurde.

Zur gleichen Zeit wurde den Verkehrsplanern immer klarer, dass die Maxime der völligen Nach-

fragebefriedigung bei steigendem Autobestand in einer eng gebauten Stadt nicht zu realisieren war. An einer Tagung von 1963 wurde bemerkt: «Wollte man die Verkehrsanlagen wie früher nach dem Motorfahrzeugbestand bemessen, so bedürfte es bei der Vollmotorisierung [...] in Zürich unter dem Milchbuck statt der geplanten 8 Spuren deren 20. Im Zentrum der Stadt wären 120 000 Parkplätze notwendig; jedes zweite Haus müsste zu einem Parkhaus umgebaut werden.»[16] Bei den städtischen Planern löste dieses Eingeständnis Erleichterung aus: «Die quälende Vorstellung, nie grosszügig genug planen und bauen zu können, weicht dem Bewusstsein, dass dem Strassennetz nur eine beschränkte Verkehrsaufgabe zufällt.»[17]

Hatte man in den ausgehenden 1950er Jahren allgemein geglaubt, dass sich die «Verkehrssanierung» der Stadt in kurzer Zeit realisieren lasse, so waren die Behörden in den frühen 1960er Jahren mit der Situation konfrontiert, dass die wichtigsten Projekte blockiert waren und über das weitere Vorgehen keine Klarheit bestand. In dieser verkehrspolitischen Orientierungskrise suchte der Stadtrat nach einer Persönlichkeit, um ein neues Stadtplanungsamt aufzubauen, das neben das bisher dominierende Tiefbauamt treten sollte. Im Gegensatz zu den 1950er Jahren sollte die Verkehrsplanung nun also in eine übergreifende Stadtplanung integriert werden. Für diese anspruchsvolle Aufgabe wurde ausgerechnet der Architekt Hans Marti gewonnen. Marti hatte in den 1950er Jahren zu den ersten Kritikern der geplanten Stadtautobahnen gehört und war als Pionier der Raumplanung schweizweit bekannt. Als Redaktor der «Schweizerischen Bauzeitung» hatte er vor allem unter Architekten grosse Bekanntheit erlangt und die Formierung von Gruppierungen wie der ZAS mit beeinflusst. Es ist bezeichnend für diese Zeit, dass dieser Nonkonformist nicht etwa ein Linker war, sondern Mitglied der Freisinnig-Demokratischen Partei.[18]

Als «Delegierter für die Stadtplanung» hatte er nun in Zürich eine Lösung zwischen den verschiedensten Ansprüchen zu suchen. Marti stiess im Gemeinderat zunächst auf wenig Begeisterung, als er dort 1964 verkündete, eine autogerechte Stadt[19] sei weder erwünscht noch möglich und der öffentliche Verkehr müsse Priorität haben. Gemäss Zeitungsberichten beschwerten sich die Gemeinderäte über die «Plandiät», die ihnen vorgesetzt wurde.[20] Doch sie konnten sich letztlich der Einsicht nicht verschliessen, welche die «Neue Zürcher Zeitung» schon vorher beschrieben hatte: «Die wichtigste Aufgabe der neuen Verkehrsplaner in Zürich wird also vorerst darin bestehen, die Luftschlösser abzureissen, die bisher als einziges gebaut worden sind, um Platz für realere Projekte zu schaffen.»[21]

Das grösste Problem Martis in seiner Funktion als Stadtplanungsdelegierter waren nicht die von ihm bekämpften Expressstrassen, denn deren Bau war noch nicht entscheidungsreif. Hingegen entstand durch die Autobahnen, die von drei Seiten her auf die Stadt zu gebaut wurden, ein grosser Handlungsdruck. Was sollte mit den Zehntausenden von Autos getan werden, die künftig täglich in das ohnehin überlastete städtische Strassennetz einfahren würden? An diesem Punkt tauchte die Idee einer provisorischen Verbindung der Autobahnen auf Stadtgebiet auf. Diese Lösung bedingte ein Zusammenflicken unterschiedlichster Elemente, von der Umwidmung bisheriger Quartierstrassen bis zum Bau einer langen Strassenbrücke über das Bahnareal bis nach Wipkingen. Die neue Lösung trug den Namen «Westtangente» und sollte die Autobahnen in einem weiten Halbkreis vom Bucheggplatz bis zum Sihlhölzli – unter Umgehung des Zentrums – miteinander verbinden. Mit der Westtangente musste der Strassen-Kritiker Marti ein Strassenprojekt von

Abb. 5: Baustelle Hardbrücke, 1972: Die Brücke entstand als Teil der Westtangente über der Hardstrasse im Industriequartier und dem Schienenareal. Im gleichen Jahr wurde die Hardplatzvorlage abgelehnt. Damit blieb die neue Brücke in der Luft hängen.

CAST

erheblichem Ausmass politisch durchsetzen. Dies war in den 1960er Jahren noch erstaunlich einfach. Der verkehrspolitische Konsens hielt, alle Parteien standen hinter der offiziellen Verkehrspolitik, sogar wenn es galt, Verkehrsströme durch bisher ruhige Wohnquartiere zu leiten. Und was noch erstaunlicher war: auch die Wohnbevölkerung machte mit. Zwar gab es einige Quartierversammlungen, an denen die Stimmung emotional wurde,[22] doch bei den Abstimmungen über die Teilstücke ergaben sich komfortable Mehrheiten ohne grosse Unterschiede nach Quartieren.

Abb. 6: Auf dieser Aufnahme von 1967 führt die frisch gebaute Autobahn vom Wollishofer Einschnitt in die Allmend Brunau hinunter. Kaum jemand ahnte, dass dieser Schwung bald ausgebremst und eine Fortsetzung der Strasse bis in die City verhindert würde.

Seltenes Aufbäumen – grosse Planungsgläubigkeit

Es war keineswegs so, dass sich die von Strassenprojekten betroffene Bevölkerung in den 1960er Jahren nicht hätte wehren können. Im Stadtzürcher Quartier Wollishofen setzte sich die Bevölkerung schon 1961 kraftvoll gegen die Führung der Autobahn in einem offenen Einschnitt zur Wehr. Zwei grosse Protestversammlungen in der Kirche und eine Petition mit über 11 000 Unterschriften brachten den Stadtrat dazu, beim Kanton um den Bau eines Tunnels nachzusuchen, allerdings ohne Erfolg.[23] Man kann sich fragen, warum ein verhältnismässig unbedeutender Autobahneinschnitt so viel Widerstand hervorrief, während die Bevölkerung anderswo es hinnahm, dass ihre Quartiere von riesigen Verkehrsströmen überflutet wurden. Eine Erklärung ist, dass in Wollishofen eine realistische Alternative zur Verfügung stand, die nicht «verkehrsfeindlich» war. Vielleicht spielte auch eine Rolle, dass es sich beim betroffenen Entlisbergquartier um ein gut organisiertes Genossenschaftsviertel handelte, in dem viele sozialdemokratische Politiker wohnten.[24] Allerdings war der Widerstand keineswegs gesellschaftspolitisch gefärbt. So wurden an den Protestversammlungen auch patriotische Lieder gesungen und Naturschutzideale beschworen.[25]

Während die praktische Verkehrspolitik der frühen 1960er Jahre von Sachzwängen und Handlungsdruck dominiert wurde, fiel gegen Ende des Jahrzehnts ein grundlegender Entscheid für die Gestaltung der Expressstrassen. Nach langen Erwägungen einigte sich eine Gruppe von Chefbeamten von Bund, Kanton und Stadt als «Arbeitsgruppe Sihlraumplanung» 1968 auf eine Lösung, die sie vorher kategorisch ausgeschlossen hatte, nämlich eine im innerstädtischen Bereich völlig unterirdisch geführte Autobahn mit nur wenigen Verknüpfungen ans oberirdische Netz. Die erheblichen Mehrkosten dieser Lösung wurden in Kauf genommen, denn: «Nach dem Abschluss der Strassenbauarbeiten muss der Sihlraum den Eindruck eines gelungenen Werkes hinterlassen. Der Anreiz für weitere Investitionen muss da sein.»[26] Die Bedenken der in der ZAS organisierten Architekten hatten sich also in einem acht Jahre dauernden Prozess durchgesetzt. Auch ihre Vorstellung einer modernen City im Sihlraum prägte nun die Leitbilder, denn für einige Jahre wurde es geradezu Mode, vom künftigen «Manhattan an der Sihl» zu sprechen.[27]

Beim öffentlichen Verkehr zeigte sich die für die 1960er Jahre typische Zweiteilung in kurzfristige Massnahmen und langfristige Grossprojekte. So wurde das Tramsystem beispielsweise mit der Einführung neuer Grossraumwagen modernisiert. Doch damit begnügte man sich nicht. Nach dem Scheitern des Tieftrams 1962 richtete sich die Planung auf den Aufbau einer gross angelegten

U- und S-Bahn aus, die den ganzen Metropolitanraum bedienen sollte. Dies verweist darauf, dass die Verkehrspolitik seither durch eine weitgehende Neuorientierung geprägt war. Diese wurde nicht zuletzt von den treffsicheren Einsprüchen der jungen Architekten der ZAS ausgelöst. Diese Fachleute dachten nicht nur unkonventionell, sondern auch unideologisch und zeigten keinerlei Berührungsängste im Umgang mit Amtsstellen. Ihr Erfolg in der Sihlraumplanung war in erster Linie darauf zurückzuführen, dass sie nicht nur mit städtebaulichen, sondern auch mit wirtschaftlichen Nachteilen argumentierten, die aus den offiziellen Projekten erwachsen konnten. Damit waren die 1960er Jahre einerseits von einem geschärften Problembewusstsein, anderseits weiterhin von Fortschrittsoptimismus geprägt, indem die massgeblichen Akteure glaubten, die manifest werdenden Probleme mit immer umfassenderen Planungen lösen zu können. Die Bewältigung des wachsenden Verkehrs war zur Managementaufgabe geworden, dank der die unerwünschten Folgen minimiert werden sollten. Auch der frühe Kritiker Hans Marti fand sich nun in der Rolle des von Sachzwängen getriebenen Managers wieder, der die Stadt- und Verkehrsplanung in einer schwierigen Situation wieder in Gang brachte. Dennoch entbehrt es nicht einer gewissen Tragik, dass ausgerechnet er in Zürich die Aufgabe erhielt, Verkehrsströme durch Quartiere zu lenken.[28] Marti beendete seine Tätigkeit wie vorgesehen nach fünf Jahren und trat nachher in der Zürcher Verkehrspolitik nicht mehr in Erscheinung.

Mobilisierung gegen die Verkehrsplanung

In den ausgehenden 1960er Jahren gingen Politiker und Planer in Zürich noch davon aus, dass die Umsetzung der vielen Projekte bevorstehe. Doch ab 1970 begannen sich die Ereignisse zu überschlagen und die Verkehrspolitik geriet in eine tiefe Krise. Zunächst wurde der Cityring zum Thema, dessen Planung wieder vorangekommen war. Die Umgestaltung des Heimplatzes war das erste Projekt für Platzumbauten im Zusammenhang mit dem Cityring – und wohl niemand hätte gedacht, dass es auch das letzte sein würde. Die Vorlage des Stadtrats vom Juli 1969 war ambitioniert, denn sie wollte

nicht nur den Verkehrsfluss verbessern, sondern auch den Neubau des Schauspielhauses durch einen Stararchitekten ermöglichen.[29] Doch 1970 tauchte unter dem Namen «Pro Pfauen» eine Aktionsgruppe auf, die sich vehement gegen eine Umgestaltung des Platzes wehrte und rasch so viel Unterstützung für ihr Anliegen erhielt, dass das Projekt sang- und klanglos aufgegeben wurde.[30] Weniger rasch erfolgte die Kehrtwende bei der Westtangente. Noch 1970 segnete die Stimmbevölkerung den Bau der Hardbrücke als deren wichtigstes Element ab, obwohl sich in den betroffenen Quartieren bereits kräftige Opposition dagegen erhob. Doch zwei Jahre später scheiterte die Hardplatz-Vorlage als nächstes Teilstück in der Abstimmung, die Hardbrücke blieb damit quasi in der Luft hängen. Die Westtangente war in der öffentlichen Wahrnehmung von der Lösung zum Problem geworden.

Ab 1971 geriet das Expressstrassen-Ypsilon ins Fadenkreuz der Opposition, insbesondere der Westast am Limmatufer und der Nordast durch Schwamendingen, die beide bisher wenig Beachtung gefunden hatten. Die Zerstörung des Flussraums der Limmat wurde nun ebenso kritisiert wie die rücksichtslose Führung der Autobahn durch Wohnquartiere. «Ständiger Lärm und schlechte Luft werden das ganze Gebiet überstreichen, das Wohnen muss zu einer Plage werden», hielt das «Tages Anzeiger Magazin» kritisch fest.[31] Die Bewegung gegen das «Ypsilon» war heftig und emotional, doch fehlte ihr zuerst ein politisches Instrumentarium, weil Nationalstrassen in der Kompetenz des Bundes lagen. Um eine konsultative Abstimmung zu erzwingen, sammelte die 1971 neu gegründete «Arbeitsgemeinschaft Umwelt» (AGU) Stimmen für eine kantonale Standesinitiative. Die notwendigen Unterschriften waren in wenigen Wochen beisammen, doch erst 1974 kam es darüber zur Abstimmung. Unterdessen hatten die Behörden von Stadt und Kanton Verbesserungen ausgearbeitet und präsentierten diese der Öffentlichkeit, um die Akzeptanz des Projekts zu steigern. Dabei zeigten sich grundsätzliche Unterschiede zwischen den Vorschlägen des Kantons, der sich auf technische Massnahmen beschränkte, und der Stadt, die mit dem Konzept für Wohnschutzzonen ganz neue Vorschläge in die Diskussion einbrachte.[32] Der Abstimmungskampf wurde von beiden Seiten sehr emotional und ideologisch geführt. Die Initiative wurde auf kantonaler Ebene von den Y-Befürwortern gewonnen, in der Stadt hatten die Gegner die Mehrheit. Allgemein wurde dies als unklarer Entscheid gewertet. Doch der Kanton wollte nun Tatsachen schaffen und gab das Projekt des Nordastes mit dem Milchbucktunnel zum Bau frei. Angesichts der unerwarteten wirtschaftlichen Rezession, die sich seit 1974 bemerkbar machte, wurde dies als Beschäftigungsmassnahme bezeichnet.

Neue Akteure und wachsende Krisenstimmung

Alle Elemente der bisher unbestrittenen Strassenplanung waren also innert weniger Jahre unter heftigen Beschuss gekommen und teilweise bereits versenkt worden. Die neue Opposition setzte sich sowohl aus bisherigen Kritikern als auch aus neuen Gruppierungen zusammen. Miteinander bewirkten sie nicht nur einen Stimmungsumschwung in der Bevölkerung, sondern zerstörten den bisherigen verkehrspolitischen Konsens im etablierten Politiksystem. Der erste Einspruch kam auch diesmal von der ZAS. Bereits ab 1969 hatte sie an einem Konzept unter dem Namen «Lawinenverbauungen» gearbeitet.[33] Der Name war bezeichnend für die neue Ausrichtung. Die gleiche Gruppe, die wenige Jahre zuvor eine Autobahn durch den Seebahneinschnitt propagiert hatte, trat nun dafür ein, die Autobahnen gar nicht in die Stadt hineinzuführen, sondern am Stadtrand mit «Umformerstationen» enden zu lassen. Mit verschiedensten Massnahmen sollten die Verkehrslawine bekämpft und die Stadt und ihre Bewohner geschützt werden. Neben diesen nicht mehr ganz so jungen Architekten waren es Studierende und Assistenten der ETH, die in der «Arbeitsgruppe Umwelt» den Widerstand gegen die Expressstrassen trugen. Umwelt gewann als relativ neues politisches Thema innert kurzer Zeit an Bedeutung, vor allem in dieser verkehrs- und stadtpolitischen Ausprägung.[34]

Passend dazu veränderte sich in den frühen Siebzigerjahren die verkehrspolitische Landschaft grundlegend. Nach heftigen Generationenkämpfen innerhalb der Zürcher Sozialdemokratie scherte diese schrittweise aus dem bisherigen politischen Konsens aus und leistete Widerstand gegen Projekte, die sie noch bis vor Kurzem mitgetragen hatte. Die «neuen Linken» entdeckten ihrerseits

mit der Verkehrspolitik ein Thema, das sie vorher kaum interessiert hatte. Dazu gehörten neben dem linken SP-Flügel vor allem die Progressiven Organisationen (Poch), aber auch die kommunistische PdA wandte sich vermehrt der Verkehrspolitik zu. Diese Ideologisierung fand ihre Entsprechung auf der anderen Seite. So beklagte die «Neue Zürcher Zeitung» in einem redaktionellen Kommentar vor der Y-Abstimmung, dass die Verkehrspolitik «zum Schlachtfeld gesellschaftspolitischer Ideologien geworden» sei. Im gleichen Artikel verlautbarte das bürgerliche Blatt die schrille Warnung, die «in dieser Kraftprobe vereinigten Marxisten» wollten mit der Initiative «eine günstige Ausgangslage für die künftige Machtübernahme» schaffen.[35]

Nach über zwei Jahrzehnten ununterbrochenen wirtschaftlichen Booms wurde die Wachstumslogik nun heftig hinterfragt. Im Schlagwort von der Unwirtlichkeit der Städte kam die Krisenstimmung glänzend zum Ausdruck. Diese Stimmungslage zeigte sich 1973 in der Abstimmung über die U- und die S-Bahn. Dieses von der Stadt und dem Kanton Zürich gemeinsam mit den SBB vorangetriebene Grossprojekt galt lange als ungefährdet, weil die Förderung des öffentlichen Verkehrs von allen Seiten begrüsst wurde. Doch kurz vor der Abstimmung setzte auch hier eine massive Gegenkampagne ein. Die U-Bahn wurde zum Symbol für eine nicht mehr zeitgemässe städtische Wachstumspolitik stilisiert und 1973 abgelehnt. Für die immer wieder vorgebrachten Zürcher U-Bahn-Pläne[36] war dies – mindestens bis heute – das Ende, hingegen gelang es relativ rasch, die Planung einer «reinen» S-Bahn wiederaufzunehmen; das Zürcher Stimmvolk nahm die entsprechende Vorlage Ende November 1981 mit einer Zweidrittelsmehrheit an.

Die verkehrspolitischen Umbrüche der frühen 1970er Jahre weisen viele Gemeinsamkeiten mit jenen im Jahrzehnt zuvor auf, aber auch wesentliche Unterschiede. Gemein ist den beiden Umbruchphasen, dass die bisherige Planung infrage gestellt und ihre Realisierung in vielen Fällen verhindert wurde. In beiden Perioden kamen die Einsprüche von Akteuren ausserhalb der etablierten Parteien und Interessenverbände. In beiden Umbrüchen wurde das ursprünglich eng definierte Feld der «Verkehrspolitik» erweitert, zunächst um städtebauliche und wirtschaftliche Überlegungen, im zweiten Anlauf um umwelt- und wohnpolitische. Der Umbruch war in beiden Fällen so markant, dass man sich rasch von der früheren Planung und den ihr zugrunde liegenden Leitbildern distanzierte. So wurde es in den späten 1960er Jahren üblich, sich von der Vorstellung einer «autogerechten Stadt» zu distanzieren. Auch in den frühen Siebzigern lässt sich beobachten, dass noch vor Kurzem unbestrittene Leitbilder von allen Seiten als überholt betrachtet wurden. So wirkte ein ausführlicher Rückblick in der «Neuen Zürcher Zeitung» im Jahr 1973 schon fast wie ein Nachruf: «Entscheidend war vielmehr, dass der Ausbau des Heimplatzes zu einem Symbol für den Cityring und damit einer Verkehrsplanung geworden oder gemacht worden war, die eben Anfang der siebziger Jahre in Verruf kam.»[37] Während in den 1960er Jahren jede Kritik mit einem alternativen Lösungsvorschlag gekoppelt wurde, getraute man sich später, einfach Nein zu sagen. Man forderte keine verbesserte Linienführung der Stadtautobahnen mehr, sondern lehnte diese grundsätzlich ab. Der Grund für diesen Wandel ist in der gänzlich veränderten Stimmungslage der Verkehrspolitik der frühen 1970er Jahre zu sehen. Der frühere Fortschrittsoptimismus wich im Lauf der langen Sechziger immer stärker einer profunden Krisenstimmung, die in einer vehementen Wachstumskritik ihren Ausdruck fand. Dies und das Auftreten neuer Akteure mit ökologischer Ausrichtung sowie aus der «neuen Linken» prägte auch die öffentlichen Auseinandersetzungen, die zunehmend emotional und ideologisch aufgeladen verliefen.

Nachwirkungen: Verkehrspolitik, Wohnstadt, Stadtreparatur

Die verkehrspolitische Wende blieb in der Stadt wirkungsmächtig. Obwohl im Stadtrat ab 1982 eine bürgerliche Mehrheit bestand, legte dieser im Jahr 1987 die Reduktion des Autoverkehrs als Ziel fest.[38] Mit der zunehmenden links-grünen Dominanz ab 1990 verstärkte sich diese Ausrichtung. Anstelle eines Ausbaus des Strassennetzes wurde dessen Rückbau zum Thema. Die Sihlexpressstrasse ist das beste Symbol für die jüngere Verkehrsgeschichte. Die Hochstrasse endet heute beim Sihlhölzli und wird kaum je eine Fortsetzung finden, auch wenn solche Pläne immer noch herumgeistern.[39] Der 1990 vorsorglich für die Expressstrasse gebaute Tunnel

unter dem Bahnhof soll nach langem Leerstand als Veloverbindung dienen.[40] Im Sihlraum entstand bisher zwar kein Hochhausdistrikt, wie er in den frühen Plänen der ZAS vorgeschlagen wurde, dagegen folgte die Gestaltung des Limmatquais viel stärker den Ideen der ZAS aus den 1960er Jahren. Die ursprünglich erfolglose Intervention der jungen Architekten blieb wirksam, auch weil Mitglieder der Arbeitsgruppe ab 1963 weitergehende Vorschläge unterbreiteten.[41] Ganz allgemein werden die städtischen Flussräume, die früher als ideale Strassenbauplätze galten, immer mehr als Freizeit- und Erholungsräume gestaltet, wie sich auch am Limmatraum unterhalb des Platzspitzes zeigt.

An der Westtangente ist in den 2010er Jahren ein Rück- und Umbau angesagt. Die Weststrasse, während Jahrzehnten ein Inbegriff der Verkehrshölle, konnte im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Autobahnumfahrung in eine ruhige Quartierstrasse zurückverwandelt werden. Die Teilung von Wipkingen durch die Rosengartenstrasse wird heute allgemein bedauert, hier ist eine allseits befriedigende Lösung aber schwierig zu finden. Ob die von Kanton und Stadt geplante teure Tunnellösung realisiert wird, ist ungewiss. Ebenfalls schwierig und teuer ist die Stadtreparatur in Schwamendingen. Die Auswirkungen der in den 1970er Jahren rücksichtslos durch die Wohnquartiere angelegten Autobahn sollen mit einer «Einhausung» beseitigt werden, deren Realisierung sich immer wieder verzögert. Diese Beispiele zeigen, dass trotz starker verkehrspolitischer Polarisierung heute kaum bestritten ist, dass die Stadt als Wohnort attraktiv sein muss. Der Erfolg dieser Massnahmen bleibt nicht aus: während in der Mitte der 1970er Jahre die Stadt schon fast als unbewohnbar galt, strömen in den letzten Jahren immer mehr Leute, und gerade auch junge Familien, in die Stadt.

Anmerkungen

1 Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975, Zürich 1993.

2 Zur Stadtentwicklung von Zürich: Bärtschi, Hans-Peter: Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte, Zürich 1983. Zur städtischen Verkehrsgeschichte: Galliker, Hans-Rudolf: Tramstadt. Öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs, Zürich 1997. Zur Stadtplanung: Kurz, Daniel: Die Disziplinierung der Stadt: Moderner Städtebau in Zürich, 1900 bis 1940, Zürich 2008.

3 Beispielsweise im sozialdemokratischen Volksrecht vom 28. 5. 1948, das schrieb: «Entscheidende, tief eingreifende Verkehrssanierungen sind unerlässlich.»

4 Die Vorschläge der beiden Teams wurden in der Zürcher Presse ausführlich dargestellt. Eine gute Übersicht bietet die Broschüre: Zürichs Verkehr – heute und morgen. Auf dem Wege zu einem Generalverkehrsplan der Stadt Zürich. Thematische Darstellung der beiden Gutachten von Kremer/Leibbrand und Pirath/Feuchtinger, Zürich 1955.

5 Dies betonte insbesondere Kurt Leibbrand, beispielsweise in seinem Beitrag: Öffentlicher und privater Stadtverkehr, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 8 (1953), S. 312 ff. Vgl. dazu auch: Häfeli, Ueli: Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990, Stuttgart 2008, S. 310. Er betont, dass der öffentliche Verkehr gerade auch dank dieser Haltung von Verkehrsplanern überlebte, die dafür oft kritisiert wurden.

6 Kremer und Leibbrand sahen nur in einem engen Citybereich eine Tieflegung vor, Pirath und Feuchtinger empfahlen dagegen eine grössere Ausdehnung einschliesslich mehrerer Limmat-Unterführungen.

7 Vgl. die Geschäftsberichte des Stadtrates Zürich für die Jahre 1956, 1957, 1959, Kapitel Tiefbauamt.

8 Diese Bezeichnung gemäss dem Bericht von Pirath und Feuchtinger. Vgl. Zürichs Verkehr (wie Anm. 4), S. 35.

9 Bericht der gemeinderätlichen Verkehrskommission über die Studienreise nach Stuttgart und München, Zürich 1957.

10 Ernst Bieri umschrieb dieses Prinzip prägnant: «Oberste Richtlinie der städtischen Verkehrsleitung sind die Bedürfnisse und Wünsche des Publikums. Die Einwohner müssen mit den Verkehrsmitteln, die sie selbst bestimmen, dorthin transportiert werden, wohin sie wollen. Die Stadt hat das Recht und die Pflicht, durch organisatorische und bauliche Massnahmen den Verkehr zu beschleunigen, auf den vorhandenen Verkehrsraum zu verteilen und notfalls mit zusätzlichen Verkehrsflächen auszustatten.» Zürichs Verkehr (wie Anm. 4), S. 7.

11 Huber, Benedikt: Die Stadtvisionen der ZAS und ihre Bedeutung für Zürich, in: SIA, Nr. 20, 19. 5. 2000.

12 Die verschiedenen Aktivitäten der ZAS wurden zumeist unter dem Namen der ganzen Arbeitsgruppe durchgeführt, aber von jeweils unterschiedlichen Mitgliedern verantwortet. Für diese Aktion waren vor allem Rolf Keller und Lorenz Moser verantwortlich. Die Namen aller Mitglieder finden sich ebd., S. 434.

13 Ebd., S. 436.

14 Im diesem Fall wirkten auch Verkehrs- und Bauingenieure mit. Vgl. ebd., S. 439.

15 Technische Kommission für den Generalverkehrsplan der Stadt Zürich: Zürcher Express-Strassen. Variantenvergleich, Städtebaulicher Teil, Bd. 2, Zürich 1961.
16 Tagung der Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen «Möglichkeiten und Grenzen der baulichen Verkehrsgestaltung». Vgl. Neue Zürcher Zeitung, 30. 1. 1963.
17 Stadtplanungsamt Zürich, City-Ring: Berichte und Pläne, 1967, S. 3.
18 Er selbst beschrieb sich später als «linkslastiger Liberaler». Vgl. Hans Marti – Pionier der Raumplanung, hg. v. Claude Ruedin, Zürich 2008.
19 Der Begriff geht auf Reichow, Hans Bernhard, Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Ravensburg 1959, zurück. In Zürich wurde er erst verwendet, als man sich von den damit verbundenen Ideen zu distanzieren begann.
20 Berichterstattung in Neue Zürcher Zeitung, 19. 11. 1964. Der Begriff «Plandiät» wurde vom Sozialdemokraten Otto Schütz verwendet, und zwar ausdrücklich «als Diät, die nicht genügt».
21 Kommentar zur Zürcher Verkehrsplanung unter dem Titel «Die Luftschlösser», in: Neue Zürcher Zeitung, Abendausgabe, 12. 12. 1963.
22 Beispielsweise an einer Veranstaltung der SP Kreis 4. Vgl. Volksrecht vom 21. 2. 1968. Der Delegierte Marti erhielt gemäss diesem Bericht trotz Unbehagen über die neuen Strassen «herzlichen Beifall».
23 Für die Ablehnung waren nicht primär finanzielle Gründe verantwortlich, denn die Stadt zeigte sich bereit, Mehrkosten zu übernehmen. Es ging vielmehr um das in dieser Zeit hochgehaltene Prinzip, dass Tunnels ausschliesslich aus topografischen Gründen gebaut werden durften.
24 Dies gemäss meinen Kindheitserinnerungen; ich bin im Entlisbergquartier aufgewachsen.
25 Gemäss Bericht über die Versammlung in Neue Zürcher Nachrichten, 5. 10. 1961.
26 Stadtplanungsamt Zürich: Planung Sihlraum. Vier Varianten über die gemeinschaftliche Städtebau- und Verkehrsplanung im Sihlraum, Zürich 1968, S. 89.
27 Allemann, Richard: Provinzstadt oder europäische Metropole? Publikation der City Vereinigung Zürich Nr. 1, Zürich 1969, S. 7.
28 «Ich habe die Westtangente auf dem Gewissen», sagte Marti 1987 im Gespräch mit dem Autor.
29 Das Projekt stammte von dänischen Architekten Jørn Utzon, der durch die Oper Sidney berühmt geworden war. Später wurde über das Projekt geschrieben: «Wie die Sydney Opera vom Meer, so wären das Schauspielhaus und die bestehenden Kultur- und Schulbauten vom Verkehr um- bzw. unterspült worden.» Bruno Maurer: Ein «Recke der modernen Architektur», in: Neue Zürcher Zeitung, 10. 1. 2009, S. 53.
30 Über das Geschäft wurde von der vorberatenden Gemeinderatskommission nicht beschlossen, eine formelle Rückweisung erfolgte erst Jahre später.
31 Zitiert nach Blanc, Stadt (wie Anm. 1), S. 143.
32 Gemäss dem Kommentar in Tages-Anzeiger, 1. 12. 1971. Diese Differenzen zwischen Kanton und Stadt stehen für den Beginn einer immer stärkeren Differenz in der Verkehrspolitik.
33 Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau, Lawinenverbauungen, 3 Bände, Zürich 1971.
34 Zur Entwicklung der Umweltpolitik in der Schweiz gibt es mittlerweile eine reichhaltige Literatur, auf die hier nicht näher verwiesen wird.
35 Vgl. es: Kommentar, in: Neue Zürcher Zeitung, Morgen-/Mittagsausgabe, 16. 9. 1974, S. 29.
36 Erste ernsthafte Pläne wurden 1949 vorgestellt. 1959 wurden von Stimmberechtigten zwei Motionen mit U-Bahn-Forderungen eingereicht. Auch in jüngerer Vergangenheit tauchten immer wieder Ideen für eine U-Bahn auf, allerdings ohne viel politischen Rückhalt zu bekommen.
37 Vgl. rfr: Ein Rückblick auf die Planungen und Ideen für den Heimplatz, in: Neue Zürcher Zeitung, Morgenausgabe, 31. 10. 1973, S. 27.
38 Stadtrat der Stadt Zürich: Blaubuch zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich, 1987, S. 10 f.
39 Ein Beitrag über entsprechende Ideen: Hotz, Stefan: Belebungsversuche an einer Planungsleiche, in: Neue Zürcher Zeitung, 2. 11. 2016.
40 Zu den Umsetzungsproblemen vgl. Kälin, Adi: Kein Licht am Ende des Velotunnels, in: Neue Zürcher Zeitung, 22. 6. 2017.
41 Vgl. Schilling, Rudolf, Ideen für Zürich, Zürich 1982, Kapitel: Die Limmat als Flanier- und Erholungsgebiet.