Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117 (1999)
Heft: 43

Sonstiges

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

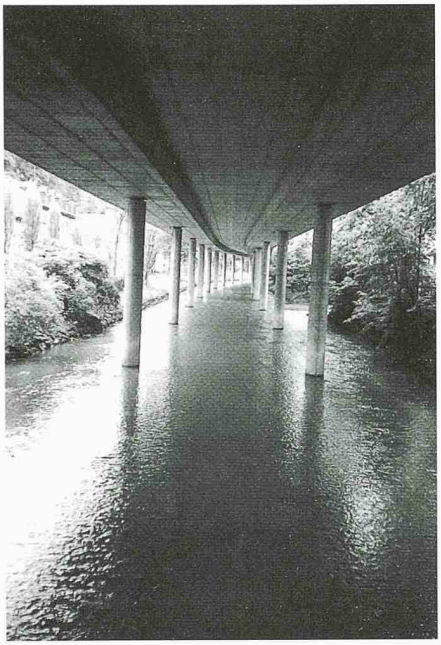
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 29.07.2025

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

Die Geister, die wir riefen



Die Sihlhochstrasse aus dem Blickwinkel der Quartierbewohner. Beim Stumpf im unteren Bild ist derzeit eine Hilfsbrücke angeschlossen, deren Erstellung wegen der laufenden umfangreichen Sanierungsarbeiten nötig war

Wohl niemand vergisst den Augenblick, da er zum ersten Mal den Eiffelturm erblickt, die Golden Gate Bridge, Manhattans Wolkenkratzer... Manche Bauwerke hinterlassen bleibende erste Eindrücke, die auch nach Jahren nicht verblassen. Im Guten wie im Schlechten. In Zürich entdeckte ich auf einem der ersten Streifzüge ein mächtiges Werk, das in keinem Touristenführer verzeichnet war und mich doch stark berührte. Die Rede ist von der Sihlhochstrasse, jenem Stück Autobahn Richtung Chur, das über mehr als einen Kilometer hinweg auf Stelzen über das Flüsschen gebaut ist. Gegen das Stadtzentrum hin endet die Brücke abrupt, wie abgeschnitten, mit herunterhängenden Armierungen – als ob plötzlich das Geld ausgegangen wäre oder man es sich besser überlegt hätte. Mir kam sie damals, mitten in der Waldsterbensdiskussion, gleichsam als Symbol für Autowahn und Vergewaltigung der Umwelt vor.

Längst an den Anblick der nur einen kräftigen Steinwurf von den Redaktionsräumlichkeiten entfernten Hochstrasse gewöhnt, erfuhr ich später von ihrer Geschichte: dass sie, von 1968 bis 1974 erstellt, zwar Ausgeburt der fortschrittsgläubigen sechziger Jahre, doch auch damals nicht unbestritten war. Selbst die dem Strassenbau wohlgesinnte «Bauzeitung» wandte sich in den sechziger Jahren wiederholt entschieden gegen solche in die Städte hineinführenden Expressstrassen.

Fast dreissig Jahre später steht dies Monument unverändert, die Enten paddeln um die Betonpfeiler, ein gelegentlicher Graureiher harrt im ewig schattigen Gewässer. Die Menge an Autos hingegen, deren Insassen von der leicht morbiden Idylle unter der Fahrbahn nichts sehen und oft wohl nicht einmal wissen, sie hat sich vervielfacht. Die seit den achtziger Jahren periodisch auftauchenden Abbruchpläne sind vom Tisch. Dabei hatte noch vor zwei Jahren der damalige kantonale Baudirektor eine Beseitigung mit der Fertigstellung der Westumfahrung Zürichs im Jahr 2010 ins Auge gefasst. Eine hiefür erstellte Studie kam allerdings zum ernüchternden Schluss, dass das Strassennetz im Quartier auch dannzumal nicht in der Lage sein würde, die Lawine an Fahrzeugen, derzeit sind es im Durchschnitt täglich 50 000, aufzunehmen.

Erst der Bau einer Sihltiefstrasse unter der halben Stadt hindurch mache den Abbruch möglich. Ein solches Grossprojekt allerdings muss noch viele Hürden nehmen und so manche Stimmbürgerin und nicht wenige Stimmbürger davon überzeugen, dass der Bau neuer teurer Strassenstücke das richtige Rezept gegen die unverändert wachsende Verkehrsflut sei. Also bleibt derzeit nichts Anderes übrig, als die Sihlhochstrasse, wie andere Strassenbrücken aus jener Zeit, zu sanieren. Über achtzig Millionen Franken wird die Behebung der Schäden an Strassenbelag, Brüstungen, Entwässerungen, Werkleitungen und Lärmschutz sowie das Anbringen einer Abdichtung unter dem Fahrbahnbelag kosten. Nach abgeschlossenen Vorarbeiten und der Erstellung einer 224 Meter langen Hilfsbrücke beginnt jetzt die eigentliche Instandsetzung. Teure, von der schieren Pragmatik bestimmte Arbeiten also an einem Bau, den in seltener Einmütigkeit alle weghaben wollen. Bei der Vollendung der Sanierung und der ungehinderten Wiederaufnahme des vierspurigen Verkehrs im Jahr 2004 werden die Korken deshalb kaum allzu laut knallen. Denn bis heute steht dies Stück Stadtautobahn für die Kapitulation vor einem eigentlich unhaltbaren Zustand.

Richard Liechti