1973 : Lebensqualität für alle : Stadt und Autobahn

Autor(en): **Beckel, Inge**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **95 (2008)**

Heft 9: **100 Jahre BSA Bund Schweizer Architekten = 100 ans FAS Fédération des Architectes Suisses = 100 anni FAS Federazione Architetti Svizzeri**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-130856

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

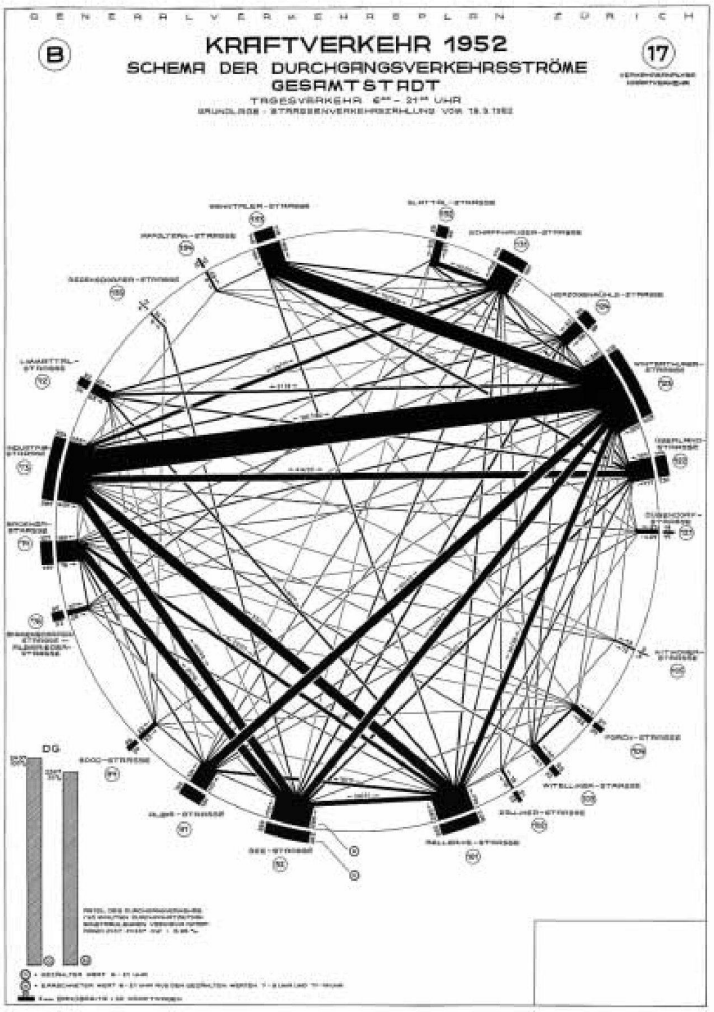
1973

BSA | FAS

Lebensqualität für alle

Stadt und Autobahn

Inge Beckel Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Nationalstrassennetz geplant – und gebaut. Ursprünglich sollte es jeweils bis tief in die Zentren der Städte hinein reichen. Dagegen formierte sich Widerstand, zuerst primär aus den Reihen der Fachleute wie der ZAS und des BSA.



Durchgangsverkehrsströme der Gesamtstadt Zürich bezüglich des individuellen Strassenverkehrs, Analyse 1952. – Bild aus: SBZ 1955, Tafel 49

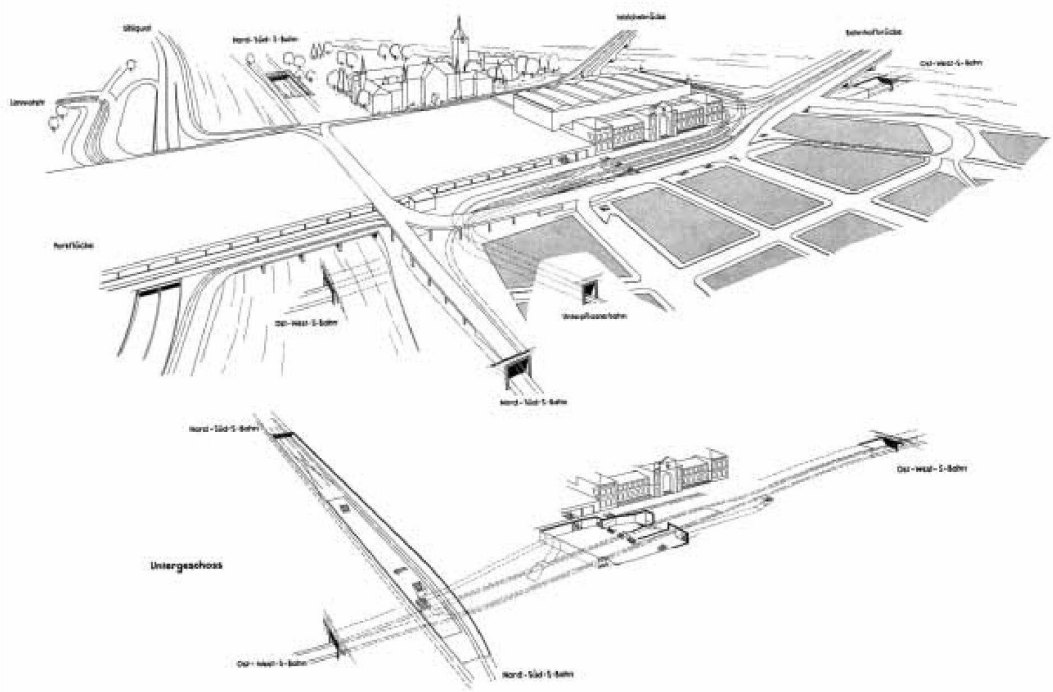
Als Mitte des vorigen Jahrhunderts das Nationalstrassennetz geplant wurde, plagte den damaligen Verantwortlichen des Bundes, Herrn Ruckli, eine heute – rückblickend – befremdlich anmutende Sorge. Ruckli war beunruhigt, ob die Autobahnen denn auch genügend benutzt würden,[1] schliesslich wollte man keine leeren Strassenbänder in die (Stadt-) Landschaften legen. In jedem Fall wurde beschlossen, das Nationalstrassennetz erst auf dem Terrain der Städte mit dem lokalen Verkehrsnetz zu verknüpfen, so dass die Stadtbewohner und Bewohnerinnen ersteres mitnutzen konnten … Die Verbindungsstrassen zwischen Bundes- und Gemeindeebene hiessen Expressstrassen.

Die Städte wurden aufgefordert, Gesamtverkehrskonzepte zu entwickeln. 1952 beauftragte der Zürcher Stadtrat die Planer Pirath und Feuchtinger sowie die Gruppe Kremer mit K. Leibbrand mit der Aufstellung eines Generalverkehrsplans auf Stadtboden.[2] Diese kamen zum Schluss, dass, obwohl der öffentliche Verkehr zu stärken sei, «die Sperrung der City für irgendein wichtiges Verkehrsmittel nicht in Frage kommen kann. Vielmehr müssen Voraussetzungen verkehrstechnischer Art geschaffen werden, unter denen sich sowohl der öffentliche wie der individuelle Verkehr im Stadtzentrum mit möglichst grosser Leistungsfähigkeit betätigen können. Das bedeutet eine Auflockerung der Verkehrsbedienung im Stadtzentrum dahingehend, dass die starken Verflechtungen der Verkehrsmittel beseitigt, die Verkehrsspitzen abgeflacht und die Geschwindigkeiten aller Verkehrsmittel gesteigert werden.»[3]

Das «Ypsilon»

Verflechtungen beseitigen, Geschwindigkeiten steigern hiessen also die Losungsworte. Es wurden folglich Strassen und Bahntrassees in den Zürcher Stadtgrundriss gelegt – als Hochstrassen, ebenerdig oder unter Boden. Als Knackpunkt erwies sich das so genannte Ypsilon. Der heute gebaute Zubringer der N3 aus Süden über

[1] Nach einer damaligen Aussage Lucius Burckhardts. Das Gespräch der Autorin mit Benedikt Huber fand am 23. Juni 2008 in Zürich statt.
[2] Max-Erich Feuchtinger, Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Pirath/Feuchtinger, in: Schweizerische Bauzeitung (SBZ) 1955, Nr. 34, S. 513ff. und Nr. 35, S. 523ff.; sowie Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Kremer/Leibbrand, in: SBZ 1955, Nr. 37, S. 550ff. und Nr. 40, S. 576ff.
[3] Pirath/Feuchtinger, op. cit., S. 514.



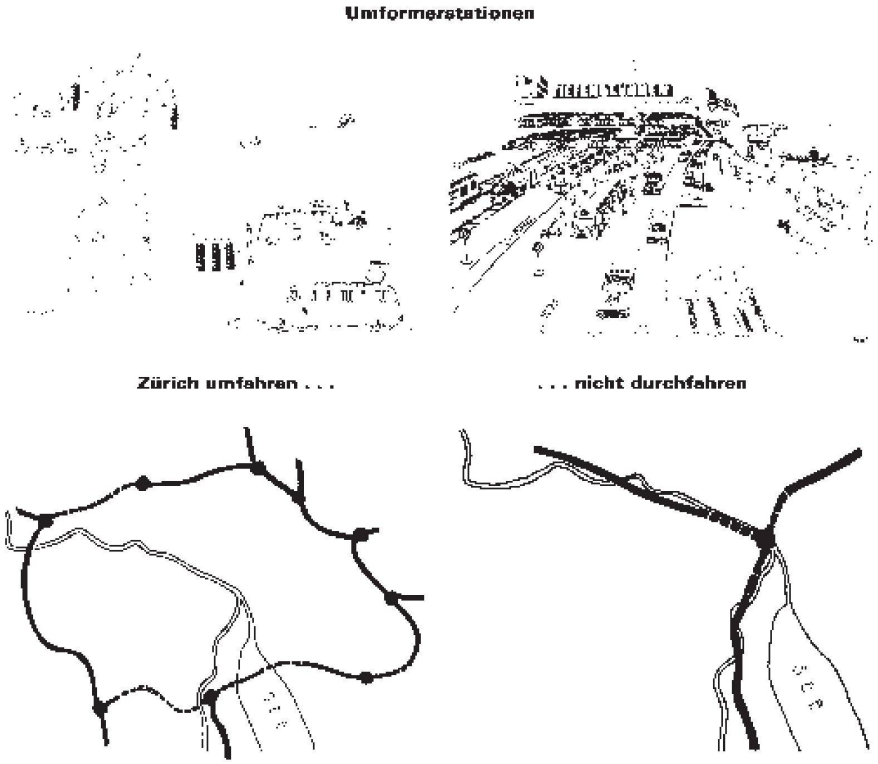
Geplantes Verkehrssystem um den Hauptbahnhof Zürich, Vogelperspektive. – Bild aus: SBZ 1955, Tafel 68

der Sihl sollte ursprünglich bis zum Hauptbahnhof, ja über diesen hinaus reichen und einerseits in den Milchbuck-Tunnel, anderseits nach Westen Richtung Bern und Basel weiterführen.

Dieses Ypsilon aber galt es zu bekämpfen, sagten sich junge Architekten und Planer damals, die sich zur ZAS, der Zürcher Arbeitsgruppe Städtebau, zusammengefunden hatten.[4] Doch die ZAS war entschlossen, nicht einfach gegen einen ihrer Meinung nach unsinnigen Verkehrsausbau zu kämpfen, sondern mit Gegenvorschlägen an die Öffentlichkeit zu treten. Sie arbeitete einen Variantenvergleich aus, der den Sihlraum als Citygebiet und Naherholungsraum erhalten wollte, während der Verkehr auf die am Lochergut vorbei führende Seebahn-Achse verlagert werden sollte. Gleichzeitig plädierte die ZAS für eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet, während der Privatverkehr über so genannte Lawinenverbauungen an der Stadträndern abgefangen werden sollte – wie die für den Bahnhof Tiefenbrunnen entwickelte Umformerstation mit Parking verdeutlicht.[5]

Die Leute der ZAS waren von einem humanistisch-demokratischen Stadtverständnis getragen, sollten doch möglichst viele Stadteinwohner eine möglichst gute Lebensqualität vorfinden. Die ZAS lancierte auch verschiedene Volksinitiativen, so 1974 jene gegen das Ypsilon. Die Ortsgruppe Zürich des BSA, der mehrere ZAS-Mitglieder angehörten, unterstützte die Initiative aktiv und verkündete: «Kein vernünftiger Bürger, kein verantwortungsbewusster Fachmann wird ein Milliardenprojekt befürworten, solange es in wesentlichen Punkten ungelöst ist und unlösbar erscheint.»[6] Oder: «Machen Sie mit! 1 Stunde Überzeit zugunsten der Volksinitiative gegen das Zürcher Expressstrassen-Ypsilon.»[7] Trotz der Unterstützung verlor die ZAS die Initiative.[8]

4 Zur ZAS siehe «Schweizer Ingenieur und Architekt» (SI+A) 2000, Nr. 20, S. 3ff.
5 Vgl. Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS, ‹Lawinenverbauungen› – Transportkonzept für Zürich, in: Werk 1972, Heft 4, S. 187ff.
6 Zum Fall Y, in: Werk 1972, Heft 1, S. 54.
7 Machen Sie mit!, in: Werk 1974, Heft 9, S. 1036
8 Gespräch mit Benedikt Huber vom 23. 6. 2008.
9 Rolf Keller, Bauen als Umweltzerstörung. Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart, Zürich 1973.
10 Autorenkollektiv an der Architekturabteilung der ETH Zürich: Heini Bachmann … [et al.], «Göhnerswil», Wohnungsbau im Kapitalismus: eine Untersuchung über die Bedingungen und Auswirkungen der privatwirtschaftlichen Wohnungsproduktion am Beispiel der Vorstadtsiedlung «Sunnebüel» in Volketswil bei Zürich und der Generalunternehmung Ernst Göhner AG, Zürich 1972.



Bilder oben: Tiefenbrunnen, Umformerstation. – Bild aus: Werk 1972, Heft 4, S. 191.
Bilder unten: Zürich umfahren … nicht durchfahren. – Bild aus: Werk 1972, Heft 4, S. 191.

Der Zeit voraus

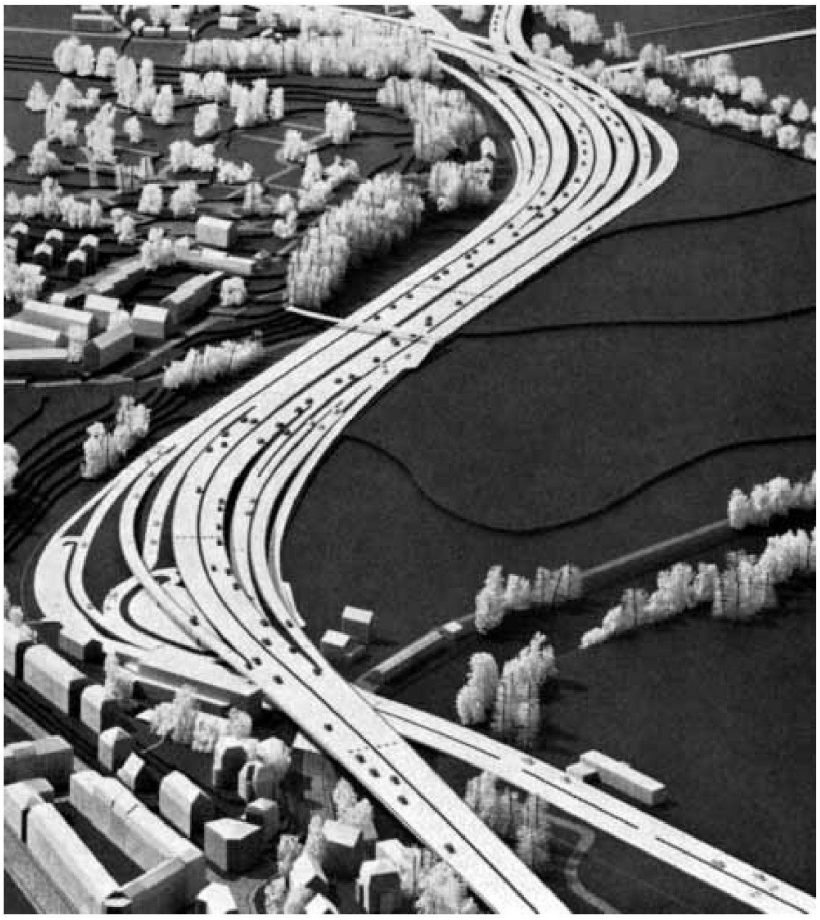
Ein Jahr zuvor, 1973, hatte Architekt und ZAS-Mitglied Rolf Keller ein Buch mit dem provokativen Titel «Bauen als Umweltzerstörung»[9] herausgegeben. In markanten Schwarzweiss-Bildern zeigte er darin reihenweise überdimensioniert wirkende Eingriffe in ‹gewachsene›, oft kleinteilige Ensembles und Landschaftsräume. Bereits 1972 war die Publikation «Göhnerswil, Wohnungsbau im Kapitalismus»[10] eines Autorenkollektivs von der ETH Zürich erschienen. Während Keller plakativ vorgegangen war, die ETH-Leute aber den gesellschaftskritisch-analytischen Weg eingeschlagen hatten, war beiden jedoch die Kritik am massenhaften, in der Regel schnellen und oft billigen Bauen der Nachkriegsjahre gemeinsam.

Heute sind Projekte wie jene Expressstrassen auf Stadtgebiet nicht denkbar – ob sie in näherer Zukunft allenfalls wieder salonfähig werden, ist unklar. Nach den Jahren der Fortschritts- und Wachstumseuphorie vor 1970 jedoch bedurfte es Weitsicht wie Mut, sich gegen derlei Vorhaben zu stellen. Und obwohl die ZAS von sich sagt, alle Volksinitiativen verloren zu haben, zeitigten ihre Arbeit und ihr Einsatz Wirkung: Das Ypsilon wurde nie fertig gestellt, der öffentliche Verkehr massiv ausgebaut und die Umfahrung von Zürich ist absehbar. Nur das Problem des regelmässig gestauten Individualverkehrs bleibt (vorerst) ungelöst. Der Wunsch nach einer humanistischen Stadt aber ist weiterhin aktuell, einer Stadt, die nicht im Verkehr erstickt, die aber auch nicht zusehends in (halb-) private Zonen ‹implodiert›, sondern die allen ihren Einwohnern und Besucherinnen lebenswerte Räume bietet. ■

résumé Après la seconde guerre mondiale, on a planifié puis réalisé le réseau des routes nationales. À l'origine, il devait entrer en profondeur dans les villes. Les experts comme ceux de la ZAS et de la FAS furent les premiers à s'y opposer. ■

summary After the Second World War the national road network was planned – and constructed. The original intention was to extend it into the centres of towns. Resistance to this idea developed, at first primarily from among the ranks of experts such as the ZAS and the FSA. ■

Rolf Keller, Bauen als Umweltzerstörung, Zürich 1973.



Modell des Nationalstrassenknotenpunktes Brunau, Zürich. – Bild aus: Bauen + Wohnen 1962, Heft 1, S. 2