

Ein Tunnel im Berg und ein Tram im Garten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **32 (2019)**

Heft [16]: **Die Stadtzerstörung am Rosengarten**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

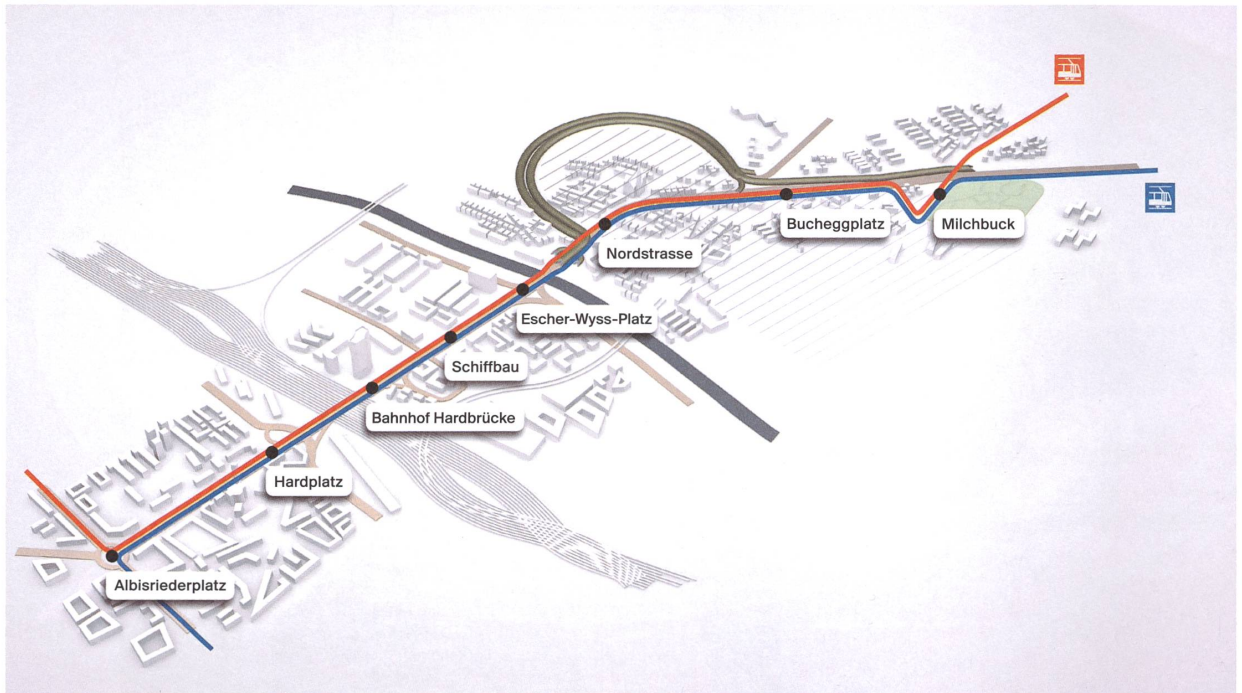
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-868312>

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.



Durch den Berg ein Tunnel (grün), über den Rosengarten zwei Tramlinien (orange/blau):
1,1 Milliarden Franken für mehr Verkehr in die Stadt, aus ihr und durch sie.

Ein Tunnel im Berg und ein Tram im Garten

Die Autos in den Berg, ein Tram auf die Strasse – die Geschichte eines Plans, der die Stadt mit Tiefbau verändern will und dabei städtebauliche Tragödien schafft.

Die Rosengartenachse war so gar nie geplant. Sie ist ein Restposten eines Projekts, das vor sechzig Jahren erfunden worden ist. Unsere Grossväter wollten 1955 die Autos auf drei Ästen nach Zürich führen. Beim Letten, nahe dem Hauptbahnhof, sollten die Autobahnen A1 und A3 in einem gewaltigen Kreislauf aus Zu-, Unter- und Überfahrten mit Brücken und Tunnels verbunden werden. Auf ihm hätten die Autos in die Stadt und aus ihr fahren und vom einen Teil der Schweiz in den anderen brausen können – hindernislos, auf vier Spuren. Der Plan heisst «Ypsilon»: Die drei Autobahnen sind die Arme des «Y» mit dem Let-

tenkreislauf als Knopf. Aber das gross- und vielspurige Vorhaben blieb in Demonstrationen, Einsprachen, Gerichtsverhandlungen und Volksabstimmungen stecken. Das «Y für Zürich» ist zwar noch ein Beschluss des eidgenössischen Parlaments, aber es wird nie gebaut werden – seine Folge aber ist der Kanal durch den Rosengarten. Er ist ein Rest- und Überlaufposten.

Provisorien dauern

Das unerhörte Wachstum des Autoverkehrs liess sich trotz des Scheiterns der Idee keineswegs bremsen. In steter Zunahme drängten und drängen die Autos, Last- und Lieferwagen in und durch die Stadt Zürich. Angetrieben auch vom Lebensstil der Sechzigerjahre: ein Häuschen im Grünen und mit dem Auto zur Arbeit in die Stadt. Also

haben die Verkehrsplaner und die Politiker Bruchstücke gebaut. So die Hochstrasse über der Sihl, die unter dem Bahnhof zum Grosskreisel hätte geführt werden sollen. Unter dem Hauptbahnhof gibt es zwei leere Röhren, vorsorglich für diesen Anschluss gebaut. Sie sollen bald ein Veloweg werden. Dann die Strasse, die durch einen Tunnel von Schwamendingen her kommt und unweit vom Hauptbahnhof im Nichts endet – auch sie hätte in den Grosskreisel müssen. Und vom Hardturm her wurde 1986 als «Y»-Bruchstück eine Expressstrasse in die Stadt gelegt. Zu diesem Flick gehört schliesslich die «Westtangente», die Zürichs Norden mit seinem Süden verbindet. Ihre Kernstücke sind heute die Hardbrücke, die Rosengartenstrasse und die Bucheggstrasse. Die Hardbrücke war von Anfang an als Provisorium versprochen – sie ist bis heute eine dicht befahrene Strasse.

Der Widerstand sorgte dafür, dass der Autoverkehr neue Umfahrungen erhielt. Der zweite Teil der Westtangente mitten durch die Kreise 3 und 4 hinaus nach Zürich Brunau war bis vor wenigen Jahren auch eine Stadtautobahn. Heute sind die Weststrasse, das Lochergut und der Bullingerplatz Quartierstrassen. Die grosse Umfahrung durch den Uetliberg bescherte den Quartierbewohnern Stadt- und Lebensfreude – und einigen einen satten Planungsgewinn dank steigender Bodenpreise am schön gewordenen Ort. Die Aktivisten für eine gute Stadt mussten diese Verbesserung allerdings gegen die Regierung des Kantons durchsetzen – im politischen Kampf und im juristischen bis vor Bundesgericht, wo die Zürcher Sektion des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und die Stadt schliesslich erfolgreich waren.

Tunnel und Tram

Auch die unhaltbare Lage am Rosengarten soll seit vielen Jahren verbessert werden. Der Kanton als Besitzer der Strasse zählte die Autos und tat lange Jahre nichts. 2005 schlug die Regierung eine neue Strasse über die Limmat vor, die dann in einem Tunnel durch den Berg den Rosengarten entlasten sollte – der Waidhaldentunnel scheiterte. 2013 haben Kanton und Stadt einen neuen Anlauf genommen. Er heisst «Rosengartenrampe & Rosengartentunnel», ein Zungenbrecher mit dem holpernden Untertitel «Mobilität sicherstellen – Lebensqualität steigern». Am Ende der Hardbrücke, dort wo der Stütz auf den Rosengarten ansetzt, soll der Auftakt gebaut werden. Wie ein Stausauger soll eine grosse Anlage den Verkehr aufnehmen und verteilen. Autos fahren ins Quartier, Trams fahren den Hang hinauf, Autos fahren in einen Tunnel ein und im weiten Bogen zum Bucheggplatz und weiter zum Milchbuck. Dort kommen sie in einer Portalanlage aus der Erde und verlieren sich im Über- und Unterfahrbalnett beim Irchelpark. Kurze Strassenstücke über den Rosengarten und die Buchegg sollen so ab 2030 von der Autokolonne befreit sein. Sie bieten Platz für zwei Tramlinien. Das Tram soll die grossen Wohn- und Arbeitsgebiete von Zürichs Norden mit denen in Zürich-West, im Limmat und in Albisrieden verbinden – die S-Bahn kann das heute schon viel schneller und komfortabler.

«Mobilität sicherstellen»?

Und so ist der erste Teil des Untertitels, «Mobilität sicherstellen», ein Mogeltitel. Zählen wir zusammen: Leistungstarke drei- und vierspurige hindernisfreie Strasse durch den Berg, Aus- und Einmündungen aus den Quartieren für den schnellen Zugang zur Autobahn in Zürichs Norden, Autofahrten ins Quartier, zwei neue Tramlinien – das ist nicht «Mobilität sicherstellen», sondern massiv ausbauen. Das hat seinen Preis: 1,1 Milliarden Franken,

Zürcher Strassenplanung

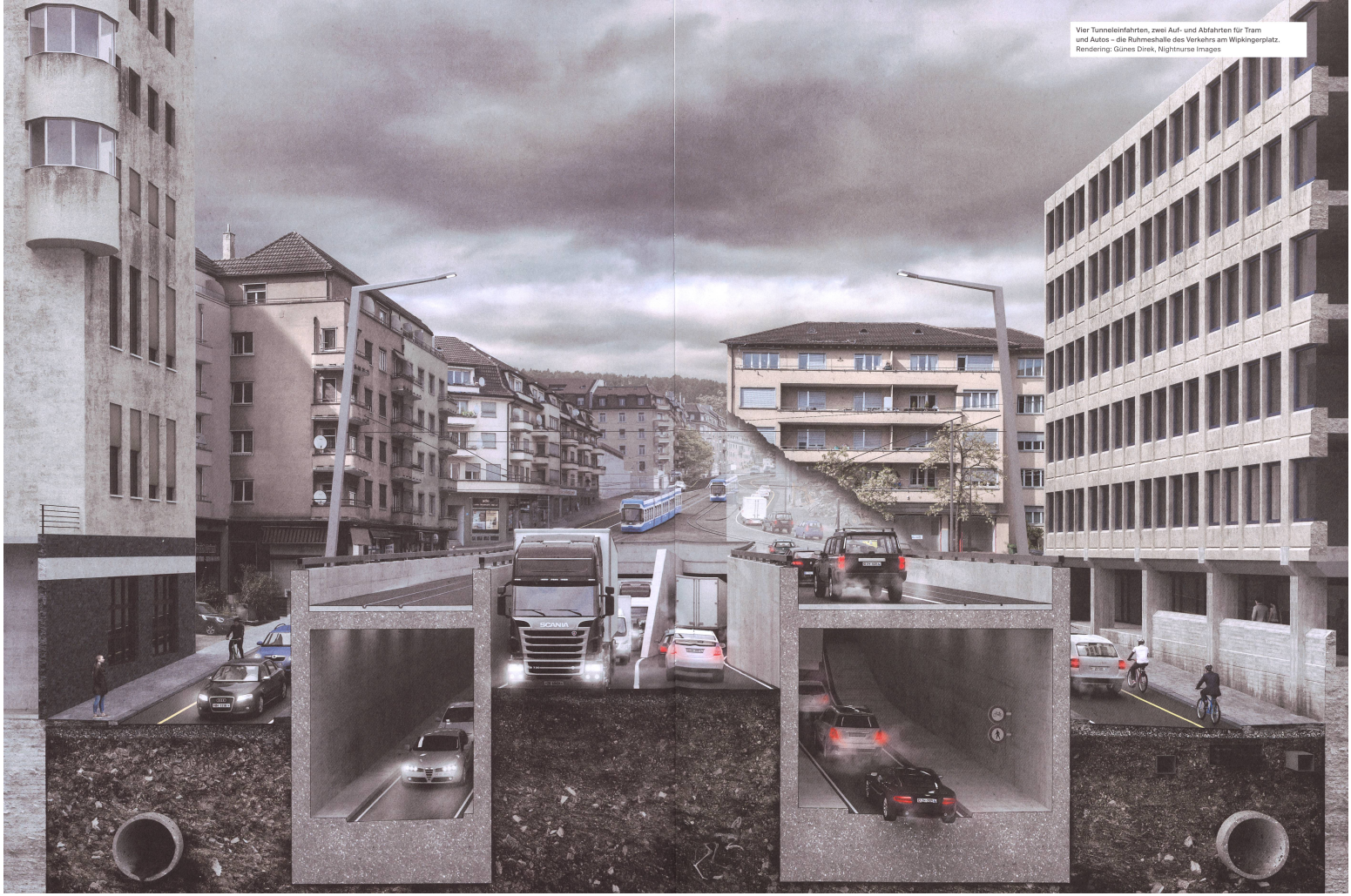
- 1960: Die eidgenössischen Räte beschliessen das Nationalstrassen-«Y» für Zürich.
- 1971: Volksinitiative gegen das Expressstrassen-Y. Sie wird in der Abstimmung im September 1974 abgelehnt, wobei die Mehrheit der Stadtbevölkerung für die Initiative stimmt. Nord- und Westumfahrung kommen ins Nationalstrassennetz.
- 1972: Trotz starken Widerstands in der Stadt Zürich wird die Westtangente mit der Hardbrücke gebaut – mit dem Versprechen «Provisorium», bis das «Y» fertig sei.
- 1973: Bunte Bündnisse von Bürgern fordern Mitsprache und Schadstoffmessungen. Erste Kundgebung gegen die immer stärker befahrene Strasse mitten durchs Quartier.
- 1975: Volksinitiative für ein Zürich ohne Expressstrassen, die im Frühjahr 1977 ebenfalls vom Stimmvolk abgelehnt wird. Dennoch: Das «Y» kann nie gebaut werden. Der Widerstand der Stadt Zürich ist zu gross.
- 1985: Eröffnung einer Nordumfahrung von Zürich. Der Verkehr auf der Rosengartenstrasse geht nur vorübergehend zurück. Eine Initiative des VCS, die Westtangente auf zwei Spuren zu reduzieren, scheitert.
- 1996: Baubeginn einer Westumfahrung, was dazu führt, dass ab 2009 die Strassen auf der anderen Seite der Hardbrücke zurückgebaut werden können. Das Bundesgericht verpflichtet allerdings auf Klage von VCS Zürich und Stadt Zürich die Kantonsregierung zu «flankierenden Massnahmen» an der West-, Sihlfeld- und Bullingerstrasse. Für Hardbrücke und Rosengartenstrasse bleibt die Reduktion des Verkehrs gering.

- 1997 und 2003: Die Bevölkerung sperrt die Hardbrücke mit einem Fest, das 25 Stunden dauert. Dutzende von Studien sind geschrieben, wie die Strasse beruhigt werden könnte – vergebens.
- 2005: Kanton und Stadt stellen den «Waidhaldentunnel» vor. Eine neue vierspurige Strasse soll die Limmat, angehängt an den Eisenbahnviadukt, überqueren und in einem Tunnel durch den Berg geführt werden. Der Kantonsrat will die Strasse hingegen unter der Limmat durchführen. Dieses Projekt kann wegen des Grundwasserschutzes nicht bewilligt werden. Es scheitert.
- 2008: Eröffnung der Westumfahrung. Rückbauten von Provisorien.
- 2010: Die Stadtzürcher lehnen eine Initiative für einen Planungskredit «Rosengartenrampe» ab.
- 2012: Der Kantonsrat verpflichtet die Regierung zusammen mit der Stadt, eine Vorlage für einen neuen «Waidhaldentunnel» zu erarbeiten.
- 2013: Die Kantonsregierung und der Zürcher Stadtrat stellen das Projekt vor: Tunnels vom Irchel bis zur Hardbrücke, wo ein grosses Portal stehen soll, eine Tramlinie und eine Beruhigung eines Stücks der Rosengartenachse.
- 2019: Der Kantonsrat beschliesst mit einem Spezialgesetz die Grundlage für das 1,1 Milliarden Franken teure Projekt «Rosengartenrampe & Rosengartentunnel». Der Zürcher Gemeinderat ist dagegen, er hat aber nichts zu sagen. Der Stadtrat steht weiterhin zu den Abmachungen mit dem Kanton. Der VCS Zürich sammelt innert Monatsfrist die Unterschriften für ein Referendum. In den betroffenen Quartieren Wipkingen und Unterstrass sind viele Menschen gegen das Projekt und unterzeichnen. Am 9. Februar 2020 ist die Volksabstimmung.

um gut 700 Meter «Provisorium» abzubauen? Den grossen Teil der Zeche bezahlt mit einer Milliarde der Kanton Zürich. Er erwartet 30 bis 40 Prozent Subventionen des Bundes. Der Zürcher Kantonsrat hat dem Plan im Frühling 2019 zugestimmt. Damit die Mehrheit zusammenhielt, musste der Tiefbau vergrössert werden – die SVP-Politiker forderten mehr Spuren im Tunnel. Nur wenn mehr Verkehr möglich werde, mache die grosse Investition Sinn. Und folgerichtig hat der Kantonsrat die Vorstösse, Kapazitäten zu begrenzen, abgelehnt.

Teuer wird das Projekt so oder so. 1,1 Milliarden Franken das ist dreimal so viel, wie der Furka- und ein Drittel mehr, als der Vereinatunnel kosteten. Und nehmen wir den Mittelwert derartiger Bauvorhaben, wird 2032 mit 1,5 Milliarden abgerechnet werden. Zählen wir zusammen: Die Investition beträgt 1 Milliarde; die Abschreibung innerhalb von dreissig Jahren, wie es unter Strassenbauern Sitte ist, kostet 27 Millionen im Jahr, dazu Geld für den Unterhalt: 3 Prozent. So bin ich in meiner Rechenübung bei 30 Millionen Franken Jahreskosten. Ich bleibe, was das Verkehrsaufkommen betrifft, konservativ und →

Vier Tunnelleinfahrten, zwei Auf- und Abfahrten für Tram und Autos – die Ruhmeshalle des Verkehrs am Wipkingerplatz.
Rendierung: Günter Drexler, HighTunnel Images





Die Häuserzeile am Rosengarten wird für die Portalanlage abgerissen werden.

→ will nicht zu kompliziert sein. So rechne ich, dass täglich 50 000 Autos den Tunnel brauchen wollen. Das sind 18,25 Millionen Durchfahrten pro Jahr. Teile ich nun die jährlichen Kosten durch die jährlichen Fahrten, so subventionieren die Steuerzahlerin und der Steuerzahler eine Fahrt durch den Rosengartentunnel mit 2 Franken und 70 Rappen. Und wer weniger konservativ rechnet, ist schnell bei drei und mehr Franken pro Fahrt. So viel zum Preis von «Mobilität sicherstellen».

«Lebensqualität steigern»?

Vergnügte Frauen mit Kindern, fröhliche Männer auf Velos, frisch renovierte Häuser, Gärten, Bäume. Regierungs- und Stadtrat werben mit bunten Zeichnungen, wie es in zehn Jahren im Rosengarten zu und her gehen soll. «Lebensqualität steigern» steht als Legende zum Bild. Städtisch aufgeräumt und so schön wie heute an der Weststrasse, der Sihlfeld- und der Bullingerstrasse auf der anderen Seite der Stadt.

Doch es wird nicht so werden, denn es gibt einen Unterschied: Während die Strassen in den Stadtkreisen 3 und 4 mit einem Tunnel durch den Uetliberg beruhigt worden sind, wird an der Rosengartenachse nah an den Häusern und Gärten gebaut werden. Die 1,1 Milliarden Franken werden auf engem Raum verbaut: Tunnel- im Tagobau, Tausende Lastwagenfahrten, während mehrerer Jahre müssen Tausende Autos anderswo durch die Stadt gelotst werden – die Bauarbeit wird die Menschen zwischen Wipkingerplatz, Bucheggplatz und Irchel und weit in die Stadt hinein ein Jahrzehnt lang belästigen, stören, vertreiben – «Lebensqualität steigern» geht anders. Und so zeigen die Pläne mit schon präzisen Vermassungen und

Profilen für Portale, Röhren und Spuren: Wer Strassen und Tramlinien baut, braucht nicht nur Geld, er braucht auch Raum. Den muss er jemandem nehmen, denn überall entlang der Rosengartenachse ist schon etwas – Häuser, Gärten, Freiräume und Strassenräume.

So werden die Alleen an der Hard- und der Wehntalerstrasse gefällt. Für ein Tunnelportal geht ein Stück einer grünen Oase beim Bucheggplatz drauf, und zeitweilig verschwinden Stadträume für die grossen Installationsplätze. Eine weitere Folge von «Rosengartentram & Rosengartentunnel» für das Stadtgefüge ist: Zwölf mittlere und grosse Wohnhäuser, über achtzig Wohnungen, müssen abgerissen werden – fast 90 Millionen Franken wird allein deren Zerstörung kosten.

Die Ruhmeshalle des Verkehrs

Städtebaulich hat das Projekt viele Folgen, eine dramatische passiert dem Wipkingerplatz. Am Fuss der Rosengartenstrasse soll eine Ruhmeshalle des Verkehrs gebaut werden. Es wird ein Wahrzeichen der zeitgenössischen Architektur von Zürich werden: 37 Meter breit, Raum und Platz beherrschend. Vier Portale zwischen 5 und 10 Meter breit und 5,2 Meter hoch, je zwei übereinander, hintereinander versetzt doppelgeschossig. Links und rechts werden sie begleitet von Auf- und Abgängen für das Tram und den Quartierverkehr, alles in allem sieben Spuren nebeneinander. Auch wenn die Arbeit an den architektonischen Details noch nötig sein wird – die Dimensionen und Bezüge sind bestimmt.

Zur Ruhmeshalle und ihrem Rundherum hat sich das eidgenössische Amt für Raumplanung schon gemeldet. Der Bund soll ja zur kantonalen Milliarde aus seinem Agglomerationsprogramm mehrere hundert Millionen beitragen. Im Zeugnis steht: «Die Massnahme weist noch nicht den notwendigen Reifegrad auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch im Detail nachgewiesen werden. (...) Es wird noch nicht aufgezeigt, welche siedlungsseitigen Massnahmen konkret geplant sind. Die Gestaltung der Tunnelportale weist zudem noch keine ausreichende Reife auf.» Übersetzt heisst das: Das Portal und seine Umgebung sind städtebauliche Sünden. Die Folgen für die angrenzenden Quartiere miserabel.

Die Ruhmeshalle des Verkehrs ist allein vom Strassenbau und von Fahrzeugen her gedacht. Ihre Planer haben wenig Gedanken an die stadträumliche Wirkung ihrer Bauten verschwendet und überlassen die Sorge um die sozialräumliche Zukunft des einst wichtigen Stadtplatzes uns Feuilletonisten. Die Politiker haben aus dem fünfzigjährigen Widerstand gegen die Installation von Hochleistungsstrassen in die Stadt aber gelernt: Wer nur den Autoverkehr fördert, scheitert – der Waidhaldetunnel erlitt schon einmal Schiffbruch; wer nur ein Tram plant, kommt auch nicht weit – eine Initiative, die dies wollte, ging 2010 bachab. Könnte also ein Projekt gelingen, das einen Tram- und einen Strassenausbau zusammenpackt? Geschickt bietet der Kanton der Stadt zudem an: Wir bezahlen. Doch das Tram vom Albisriederplatz zum Milchbuck wird nicht nur leistungsfähig und laut sein, wenn es den Rosengarten hochfährt und im Fünfminutentakt die Idylle durchschneidet – es fordert auch Stadtraum. Seine Geometrie wird aus dem lebhaften, eben erst reparierten Albisriederplatz ein ödes Gleisdreieck sich kreuzender Tramlinien machen. Zwei markante, den Platz fassende Häuser müssen abgerissen werden, damit die Gleise Platz haben. Am andern Ende des Tramneubaus wird der Irchelpark beschädigt. Damit der neue Trambahnhof Platz hat, muss dieses Arkadien eine grosse Fläche hergeben, die Vögel müssen flüchten und die Menschen sich bescheiden. ●



Wenige Schritte weg vom Bucheggplatz, und doch so verträumt: Wer Stadt reparieren will, kann nicht nur Automobile und Tramzüge lobpreisen, sie und er mögen vorab der Schönheit des Spaziergangs zu ihrem Recht verhelfen.

Der Rosengarten ist nicht allein

Bis 2040 sollen Stadtautobahnen im Umfang von fast 30 Milliarden Franken ausgebaut werden.

- Arc Lémanique: Umfahrung Morges, Kosten: 3,15 Mrd.; weitere Ausbauten der A1 am Genfersee, Kosten: 470 Mio.
- Basel: Rheintunnel, Kosten: 1,7 Mrd.
- Bern: Bypass Ost zur A6 mit einem neuen Tunnel. Das bisherige Autobahntrasse soll danach zu einer Hauptstrasse zurückgebaut werden – immer noch mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Kosten: 1,7 Mrd.
- Ausbau der A1 Richtung Grauholz auf acht Spuren. Kosten: 470 Mio.
- Biel: A5 Port-Nidau und Durchfahrt durch Biel. Es gibt aber derart heftigen Widerstand, dass die Planung sistiert ist. Keine Kostenangaben des Astra.
- Genf: Ausbau Perly-Bernex-Flughafen, Kosten: 1,2 Mrd.
- La Chaux-de-Fonds: Umfahrung, Kosten: 546 Mio.
- Lausanne: Bau von zwei neuen A1-Anschlüssen samt Zubringer in Ecublens und Chavannes-près-Renens. Dazu Ausbau Anschlüsse Malley und Romanel. Kosten: ca. 500 Mio. (teils nach 2040).
- Bereits in Arbeit ist der Ausbau der A9 Vennes-Chexbres (VD), Kosten: 800 Mio. Fr., Bauzeit: bis 2026.
- Lugano: Ausbau Süd-Mendrisio, Kosten: 913 Mio.
- Luzern: A2 / A14 Ausbau Emmen Nord bis Buchrain auf sechs Spuren. Dritte Röhre für den Rathausentunnel. Dazu Ergänzung Luzern Süd (Kriens-Hergiswil). Kosten: 1,5 Mrd.

- Kapazitätserweiterung Crissier, Kosten: 316 Mio.
- Umfahrung Le Locle, Kosten: 481 Mio.
- Rorschach: A1-Anschluss «Witen», der Quartiere in Rorschach und Goldach belastet. Abstimmung November 2019.
- St. Gallen: Ausfahrt ab und zur A1 und Verbindung in das Appenzellerland. Dritte Röhre für den Rosenbergtunnel. Kosten: 1,1 Mrd.
- Winterthur: Ausbau der A1 zwischen Wülflingen und Winterthur-Nord auf sechs Spuren. Kosten: 418 Mio.
- Zürich: Zürich Nord und Schwamendingen (im Bau). Ausbau der Nordumfahrung Zürich (Gubristtunnel). Kosten: 1,55 Mrd. Fr., Bauzeit bis 2025; Einhausung Schwamendingen, Kosten: 423 Mio. Fr., Bauzeit: bis 2024; Glattalautobahn, Kosten: 2,9 Mrd.