

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 22 (2009)

Heft: 9

Artikel: Lernen von Boston : der Blick in die USA zeigt, wie Expressstrassen Wunden schlagen

Autor: Loderer, Benedikt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123850>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

LERNEN VON BOSTON

Eine Stadt umfahren oder durchfahren? Ein Blick nach Amerika zeigt, dass die Expressstrasse keine Lösung und der Fehler nicht reparierbar ist.

Text: Benedikt Loderer, Fotos: Ueli Roth

Was tut eine neu ernannte «Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes» als Erstes? Sie macht eine Studienreise in die USA. Denn in den Fünfzigerjahren wussten die Strassenbauer, wo die Vorbilder sind (die Reichsautobahnen hatten sie schon verdrängt). Ihr Zauberwort hiess Expressstrasse, die Autobahn durch die Innenstadt, die alle Verkehrsprobleme endgültig lösen würde. Nicht die Umfahrung, nein, die Durchfahrung. Sie hatten eben noch keine Erfahrung.

Diese Bildungslücke stopften sie zum Beispiel in Boston MA. Dort war eben die Central Artery fertig geworden, eine Expressstrasse erster Güte und zeitloser, funktionaler Schönheit. Der Architekt und Planer Ueli Roth fotografierte sie 1963. Wieder zu Hause fand sein Bild den Weg in die «Schweizer Illustrierte», die ihre Leserinnen und Leser fragte: «Wohin wird es führen? Haben wir die Kontrolle über das Gesicht der Schweiz verloren? Wollen wir so leben, wie wir es heute tun, oder müssen wir der Diktatur von Technik und Wissenschaft folgen wie einst unsere Vorfahren den Vögten vor dem Rüttelschur?»

DER BRANDBESCHLEUNIGER Die Kommission fragte sich etwas anderes. Wie setzten wir in der Schweiz die Expressstrassen durch? Das Ypsilon in Zürich, die Nordtangente in Basel, die Expressstrasse vor dem Berner Bahnhof und alle anderen? Warum ist die Durchfahrung besser als die Umfahrung, fragte sich die Kommission weiter. Weil sie zwei durchschlagende Vorteile hat: Sie löst die Verkehrsprobleme der Städte und das erst noch mit Bundesgeld. «Das Bundesgeld als Förderer der Stadtzerstörung», dieses Buch muss erst noch geschrieben werden. Es beginnt bei den Expressstrassen und endet bei den Agglomerationsprogrammen. Ein Kapitel darin ist besonders wichtig: «Der Brandbeschleuniger.» Es gibt nur eine wirksame Landesplanung: die Verkehrsplanung. Die hatte nie etwas mit der Landesplanung zu tun. Man predigte den behäutlichen Umgang mit dem Boden und baute gleichzeitig Autobahnen. Was man vermeiden wollte, förderte man nach Kräften.

Ueli Roth hat im April 2009 das gleiche Bild noch einmal gemacht. Die Central Artery sieht sehr anders aus, aber trotzdem beklemmend gleich. Sie wurde vergraben, aber nicht beseitigt. Grüne Pflaster kleben auf der breiten Narbe und ein Kasten von Parkhaus ersetzt den offenen Parkplatz von einst. Im Hintergrund leuchtet die neue



^ Die Central Artery in Boston 1963: freie Durchfahrt.

Schrägseilbrücke, entworfen vom Übervater der Brückenbauer, Christian Menn. So etwas nennt man Stadtreparatur. Ist jemand dagegen?

NICHT DURCH, SONDERN IN DIE STADT Ja, der Stadtwanderer. Noch ist die Schneise da, immer noch zerschneidet sie die Stadt. Da hilft kein Versenken. Denn die Aufgaben von einst sind auch die von heute. Immer noch erschliesst die Central Artery die Innenstadt, genauer: Man muss von der Expressstrasse abzweigen und in die Nebenstrassen fahren können. Niemand will durch die Stadt, alle wollen in die Stadt. Das Gewirr der Hochstrassen hat dem Gekröse der Tunnelleingänge Platz gemacht. Die Anschlüsse sind immer noch da und werden nun mit Schneisen statt Rampen bedient. Man hat die Trichter in die Stadt eingegraben und sie mit einem Vorgärtlein

dekoriert. Es zeigt sich: Ohne Anschlüsse ist die Expressstrasse sinnlos, mit den Anschlüssen ist sie stadtzerstörend. Und: Mit den Anschlüssen wird Stadtreparatur zum reinen Behübschen. Die Schneise bleibt. Konklusion: Eine Stadtautobahn ist immer stadtzerstörend.

Warum diese Geschichte? Bund, Kanton und die Stadt planen einen Tunnel in Zürich. Er soll von der Allmend Brunau im Süden bis zum Neugut bei Dübendorf im Norden die Stadt durchqueren (siehe HP 4/09). Über die Anschlüsse diskutiert man noch. Doch aus Boston erreicht uns die Gewissheit: Mit Anschlüssen zum Beispiel am Platzspitz oder im Kasernenareal werdet ihr die Stadt zerstören. Ohne Anschlüsse nützt der Tunnel nichts. Was schliesst der Stadtwanderer daraus? Jeder Stadttunnel ist ein milliardenteurer Denkfehler.





^ Die Central Artery heute. Es braucht Anschlüsse und auch mit der Stadtrenatur funktioniert die Expressstrasse nicht.