

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2403

Permalink: [www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2403](http://www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2403)



### Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

### Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

## Vom Rosengarten zur Westtangente

### Eine Strasse wird begradigt und ein Quartier zweigeteilt

In den 30er Jahren investiert die Stadt Zürich grosse Summen in den Strassenbau. Im Zeichen des Fortschritts soll der Verkehr ungehindert fliessen können. Darin waren sich Bürgerliche und Sozialdemokraten einig.

Bis 1934 führt ein verwinkeltes Strässchen durch das dörfliche Zentrum von Wipkingen den Berg hinauf. Dann wird das Strässchen begradigt, um den Autoverkehr vom Glattal ins Limmattal und an das linke Zürichseeufer zu führen – und umgekehrt.



So wird die Rosengartenstrasse zu einer Durchgangsstrasse. Die Breite der Strassenschneise mit 20 Metern Abstand zwischen den Häusern entspricht bereits der heutigen Strassenführung, nur ist die Fahrbahn drei- und nicht vierspurig.

Ohne Diskussion wird die Schleifung des Dorfkerns von Wipkingen hingenommen. Wipkingen muss einfach der Grosstadt seinen Tribut zollen. Autoverkehr wird als unumstösslich und schicksalhaft betrachtet. Einzig die die bürgerliche Neue Zürcher Zeitung (NZZ) vergiesst ein paar wehmütige Tränen: «Der moderne Verkehr ist ein Häuser mordender Geselle!»

Die regierenden Sozialdemokraten weinen den alten Häusern keine Tränen nach. Im Gegenteil, der Abbruch der alten Häuser im Wipkinger Dorfkern kommt ihnen entgegen. Die unhygienischen und überfüllten alten Wohnungen im Dorfkern sollen beseitigt werden.

"Licht, Luft und Sonne" ist das Motto für die Sanierung. In Wipkingen kann die Stadt Zürich mit der Begradigung und Verbreiterung der Rosengartenstrasse zwei Fliegen auf einen Schlag treffen: chaotische Verkehrsverhältnisse bereinigen und mit ungesunden Wohnverhältnissen aufräumen. Wird sich diese Verkehrspolitik ausbezahlen?



### **Die Projektierung der Westtangente**

Von den 30er bis in die 50er Jahre sind die Sozialdemokraten davon überzeugt, dass der Privatverkehr zur Hebung der Lebensqualität beiträgt, indem er die Erschliessung der City verbessert und damit mehr Profit generiert, der auch den Arbeiterinnen und Arbeitern zu Gute kommen wird. Räumliche Mobilität fördert die soziale Mobilität.

In der Nachkriegszeit ist sich rechts und links in Zürich einig, dass sich die Stadt verkehrsgerecht entwickeln muss. Experten und Politiker wollen den Verkehr ins Zentrum holen. Sie sehen in den Strassen die Lebensadern der Stadt. Die Autobahnen von Winterthur, Bern und Chur sollen mit dem Bau des sogenannten Ypsilon unter dem Hauptbahnhof von Zürich mit einem gewaltigen Tunnelwerk zusammengeführt werden.

Doch im Lauf der 60er Jahre gerät die Planungseuphorie ins Stocken. Die Verkehrsplanung erweist sich komplexer als angenommen. Kritische Zürcherinnen und Zürcher zweifeln den Nutzen der Verkehrsplanung an.

In dieser Situation schlägt das Stadtplanungsamt den Bau der Westtangente vor, gleichsam als Notmassnahme und Provisorium bis zum Bau des Ypsilon. Die Projektierung der

Westtangente als städtische Hochleistungsstrasse wird vorangetrieben. Sie soll die teuerste bisher gebaute Strasse in der Stadt werden, mit gewaltigen Kunstbauten wie Brücken und Unterführungen. Ein Teilstück nach dem andern wird geplant und von den Stimmbürgern abgesegnet, eine geschickte Taktik, bei der sich die Politiker und Behörden immer wieder auf Sachzwänge berufen können.



Der Bau beginnt in Wipkingen mit der doppelstöckigen Wipkingerbrücke und dem Ausbau des Escher-Wyss-Platzes. Drei Jahre später, 1968, bewilligen die Stadtzürcher (die Frauen haben noch kein Wahl- und Stimmrecht) die zweite Etappe der Westtangente: Ausbau von Bucheggplatz, von Buchegg- und Rosengartenstrasse. In Wipkingen ist der Konsens immer noch ungebrochen. Im Jahresbericht der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen (GGW) ist am 25. November 1968 zu lesen: "Viel Unruhe herrscht auf der ganzen Welt: Revolution, Krieg, Unterdrückung durch Diktatoren und im Gefolge davon Hunger und Elend. Da ist die Unruhe in unserem Quartier, hervorgerufen durch die Bauarbeiten an der Westtangente, noch recht erträglich, da doch auf eine nachfolgende Verbesserung der unhaltbar gewordenen Verkehrsverhältnisse gehofft werden darf. Die meisten freuen sich darauf, doch müssen einzelne auch Nachteile in Kauf nehmen, die hoffentlich nicht so schlimm ausfallen, wie befürchtet wird." 1972 ändert sich die Stimmung im Quartier nach der Eröffnung der Westtangente schlagartig.

## Westtangente muss abspecken!

1972 wird das Westtangente-Teilstück eröffnet. Eine Blechlawine überrollt Wipkingen. Im Jahresbericht der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen (GGW) heisst es: "Aufgebracht müssen die Anwohner und die gesamte Bevölkerung von Wipkingen feststellen, dass der Bogen des Tragbaren eindeutig überspannt wird. Der Bürger an diesem Strassenstück ist gesundheitsschädigenden Verhältnissen ausgesetzt. Wipkingen ist in einem breiten Ausschnitt nicht mehr als Lebensraum benützbar."

Noch schärfer äussert sich die sozialdemokratische Kreispartei: "Der wohl als Testtangente gedachte Westtangente-Abschnitt in Wipkingen hat sich eindeutig als Pesttangente erwiesen. Vergessen wir dies nicht bei den kommenden Abstimmungen über die Resttangente!"

Radikaler ist die Quartiergruppe Westtangente. Mit Kundgebungen und Demonstrationen auf der Westtangente, die zum ersten Mal im April 1975 für diesen Zweck gesperrt wird, versuchen die Aktivistinnen und Aktivisten im Quartier Echo für ihre Forderungen zu finden: Beschränkung der Westtangente auf zwei Spuren, Einschränkung des Lastwagenverkehrs, Informationen über die Lärm- und Abgasmessungen des Gesundheitsamtes. Während zweieinhalb Jahren geben sie die Quartierzeitung «Die Westtangente» heraus.

Doch nach dem Eröffnungsschock entsteht trotz den Aktivitäten dieser Quartiergruppe ein lähmendes Vakuum. Die Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen (GGW) beschränkt sich auf das unmittelbar Machbare: bessere Fussgängerverbindungen und ein besseres Funktionieren der Lifte zur neuen Fussgängerbrücke. Der Widerstand schläft ein.

### Erneutes Aufwachen

Mitte der 80er Jahre zeichnet sich eine Trendwende ab. Die grüne Welle belebt den Widerstand in Wipkingen. Als 1985 der Milchbuckeltunnel und die Nordumfahrung eröffnet werden tritt die Gruppe Kur- und Verkehrsverein Wipkingen an die Öffentlichkeit. Mit der Petition «Westtangente muss abspecken» verlangt sie zusammen mit dem VCS Sofortmassnahmen zur Reduktion der Westtangente auf zwei Spuren. Mit spontanen Aktionen und Demonstrationen an und auf der Westtangente und mit ihrer Zeitung «Tangentenbrecher» versuchen die Leute des Kur- und Verkehrsvereins Gegenöffentlichkeit zu schaffen.





Ein Video dokumentiert den 1985/86 neu aufflammenden Widerstand gegen die verkehrte Verkehrspolitik der Stadt Zürich, Link: [vimeo.com/386700697](https://vimeo.com/386700697)

Doch auch diese Bemühungen versanden. Erst heute mit der Klimakrise ist der Zeitpunkt für ein grundsätzliches Umdenken in der Verkehrspolitik gekommen. Wieder soll ein Tunnel die Verkehrsprobleme in Zürich lösen. Breiter Widerstand regt sich gegen den Stadtrat, der den Tunnel befürwortet. Die alten Forderungen der 70er- und 80er- Jahre werden wieder aktuell. Anstatt mit einem Tunnel neue Kapazitäten für den motorisierten Verkehr zu schaffen, wollen wir den öffentlichen Verkehr fördern und die Westtangente von vier auf zwei Spuren reduzieren. Nur so können wir einer klimafreundlichen Zukunft entgegengehen.

(Quelle: Christine Kölbl. Eine Strasse wird begradigt, ein Quartier wird zweigeteilt. In: Jakob, Ursina; Kurz, Daniel. Wipkingen. Lebensräume – Verkehrsräume. Geschichte eines Zürcher Stadtquartiers 1893-1993. Zürich 1993: Chronos Verlag, S. 40-53)

### Aufruf an die Klima-Streik-Jugend und alle Stimmberechtigten im Kanton Zürich!

Seit fünfzig Jahren fahren täglich 56'000 Autos über die Rosengartenstrasse, auch Westtangente genannt. Diese Stadtautobahn muss weg. Aber ein vierspuriger Autotunnel ist die falsche Lösung. Deshalb am 9. Februar 2020: Zweimal Nein zum Projekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel».

Der Kampf gegen eine verfehlte Verkehrspolitik in der Stadt Zürich wurde und wird unterstützt von der Quartiergruppe Westtangente 1975, Kur- und Verkehrsverein Wipkingen 1985, VCS, Hochparterre, AL, SP, Grüne Partei, Klima-Streik Jugend 2020 und von weiteren zugewandten Gruppierungen und Einzelpersonen

Mitmachen: [www.rosengarten-nein.ch](http://www.rosengarten-nein.ch)

Video zum Abstimmungskampf: [bit.ly/3ahXjmH](https://bit.ly/3ahXjmH)

Video 1985/86 'Die Westtangente muss abspecken': [vimeo.com/386700697](https://vimeo.com/386700697)