

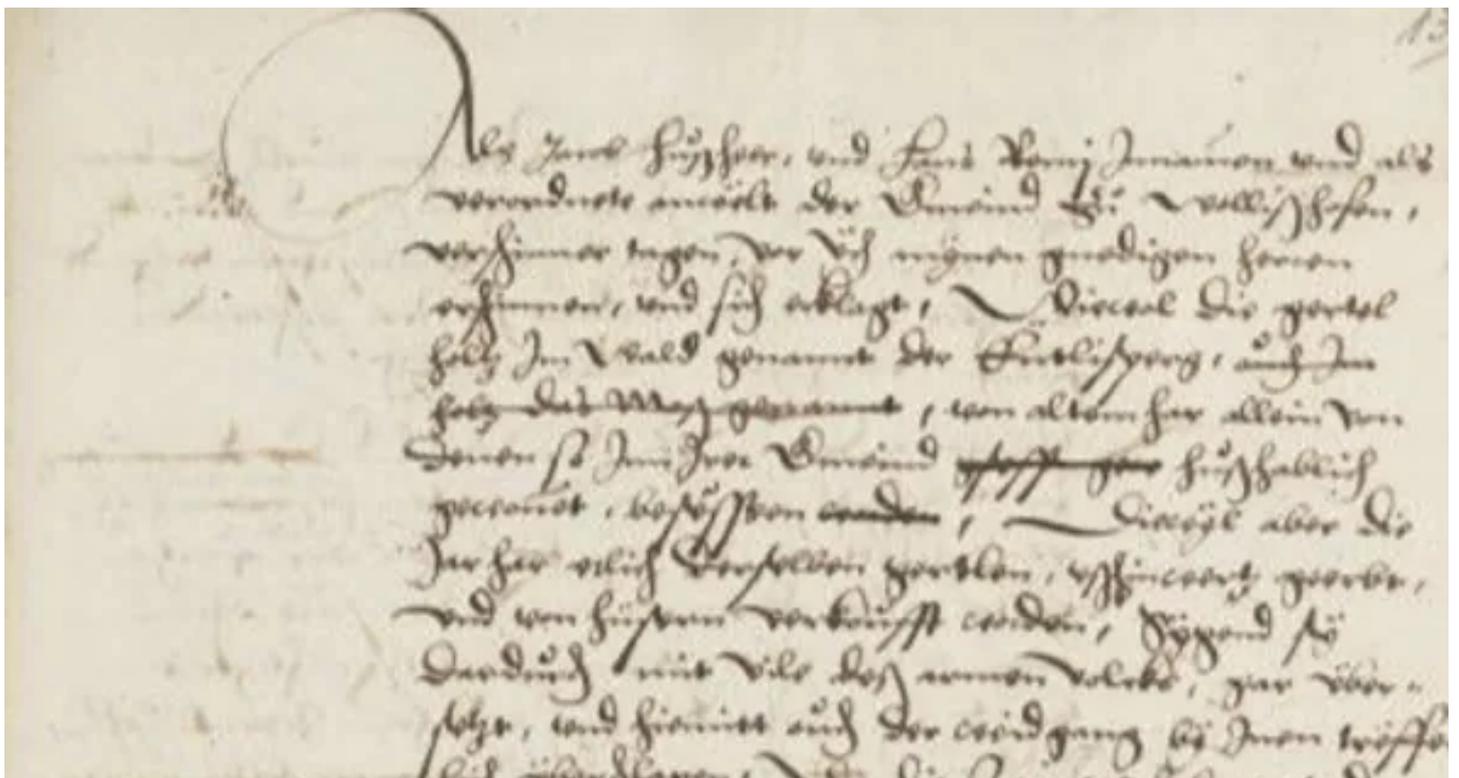


ÄNTLI FÜRSI IM ENTLI

Der Entlisberg kommt in der grossen Politik nicht häufig vor. In 500 Jahren nur gerade zweimal!!

Wollishofer Politik im Jahre 1573

Im Jahre 1573 erschienen zwei Vertreter der Gemeinde Wollishofen, Jakob Hausheer und Hans Rämi, vor dem Rat der Stadt Zürich mit dem Anliegen, es möge eine Waldordnung, eine Ordnung für die Nutzung von «Holz und Wald» erlassen werden. Sie begründeten das Begehren damit, dass viele Unberechtigte im Wald gesehen würden. Nachdem die Obervögte von Wollishofen zur Sache befragt worden waren, wurden zwei Ratsmitglieder beauftragt, eine Ordnung zu entwerfen. Insbesondere sollte das Nutzungsrecht in Wald und Weid fest an den Besitz eines Hauses bzw. einer zum Haus gehörenden «Gerechtigkeit» gebunden sein und bleiben. In der Ordnung ist die Rede vom «Wald, genannt der Entlisperg». In der Folge schloss sich der Rat Zürichs den Anliegen der Wollishofer Untertanen an und genehmigte die entsprechende Ordnung:



Holzordnung und Weideordnung von Wollishofen. StAZH A 120.13 (1573).

...und 500 Jahre später!

Als die Bundesversammlung am 21. Juni 1960 die Planung der Schweizer Autobahnen festlegte, beschloss er auch die Strassenführung der A3 (damals N3) mitten durch die Stadt Zürich hindurch – als Teil des sog. Ypsilons. Im Bereich der Brunau gehörten bereits der Üetlibergtunnel (N4) und die weitere Verbindung zur linksufrigen Autobahn am Zürichsee dazu. Die Detailplanung hatte von Beginn weg vorgesehen, den

Entlisberg – der dem geplanten Trasse quer im Weg stand – mittels eines tiefen Einschnitts zu durchfahren. Eine Tunnelführung wurde zwar geprüft, aber für zu teuer befunden.

Das passte den Wollishofern nicht! Man muckte auf, und wollte Widerstand gegen diese Wollishofen und den Entlisberg schwer schädigenden Strassenverlauf leisten. Eine «Aktion Entlisbergtunnel» wurde gegründet. Der die Sozialdemokraten im Zürcher Kantonsrat vertretende Bäcker Hans Schlegel reichte am 18. Dezember 1961 eine Interpellation betreffend «Führung der Nationalstrasse im Gebiet des Entlisbergs» ein. Diese führte unter anderem aus: «Zwischen Brunau und Albisstrasse hat der Kanton auf Stadtgebiet die Nationalstrasse N 3 zu erstellen. Das Projekt der Strassenführung würde den Entlisberg in einer Strassenschlucht von bis zu 17 m Tiefe und 72 m Breite durchschneiden. Dadurch müssten auf dieser kurzen Strecke gegen 30 000 m² Wald und etliche tausend m² Wiesen und Pflanzland geopfert werden. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass durch einen Tunnel durch den Entlisberg dieses prachthvolle Erholungsgebiet erhalten zu werden verdient?» Der Interpellant forderte den Regierungsrat auf, sich für eine Tunnellösung einzusetzen und mit der Stadt Zürich über die Finanzierung verhandeln.

Abwahl eines Regierungsrats



Im Regierungsrat war fürs Bauwesen auch ein Sozialdemokrat zuständig: Dr. Paul Meierhans. Der promovierte Nationalökonom war – vor allem aus Kostengründen – gegen einen Tunnel. Das dürfte ihm wenig später sogar seinen Posten als Regierungsrat gekostet haben. Denn in den Gesamterneuerungswahlen der Regierung 1963 wurde Meierhans als Bisheriger, wenn auch sehr knapp, nicht wieder gewählt. Eine Nachanalyse ergab, dass er in Wollishofen besonders viel Stimmen verloren hatte. Offenbar hatte das Volk von Wollishofen gesprochen und doch etwas bewirkt...

Paul Meierhans. Wahlplakat 1950 mit Porträt von Gregor Rabinovitch. Original im Sozialarchiv. Abgebildet im HLS.

Meierhans führte als Antwort auf die Interpellation 1961 gemäss Protokoll unter anderem aus: «Die Beantwortung der Frage, ob eine neue Strasse in einen Tunnel zu legen oder

durch einen Einschnitt zu führen ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Wirtschaftlichkeit allein ist nicht entscheidend. Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten eines Tunnels sind jedoch derart hoch, dass auf solche Objekte verzichtet werden muss, wo immer dies angeht. Der im Planungsstadium anfänglich in Betracht gezogene Tunnel der Nationalstrasse N 3 durch den Entlisberg wurde vorab aus dieser grundsätzlichen Erwägung aufgegeben.»

Dabei blieb es dann die nächsten dreissig Jahre. In der Diskussion ums Strassen-Bauprogramm 1969 nahm der Kantonsrat zur Kenntnis: «Das Teilstück Brunau–Entlisberg, das rund 54 Millionen Franken kostet, steht kurz vor der Vollendung und dürfte ebenfalls bald dem Verkehr übergeben werden. Die Fortsetzung Richtung Stadt Zürich steht vor dem Entscheidungspunkt. Die führenden Instanzen haben sich für eine Tieflegung entschieden. Es gilt jetzt noch, für die sehr hohen Kosten einen Verteilungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich zu finden.» – Es ging also ums Geld. Und zwar im doppelten Sinne. Einmal wäre ein Tunnel viel teurer gewesen als der Einschnitt, und zweitens entstand bei der Finanzierung der Autobahnen stets ein Streit, wieviel Bund, Kanton – und im Falle der Grossstadt Zürich auch die Stadt – zu bezahlen hatte. Der Stadtzürcher Steuerzahler war in diesem System immer der Dumme, der mindestens doppelt bezahlte...

Kehrtwende und glückliches Ende

Dass die Stadt Zürich ihr Autobahn-Ypsilon bodigen konnte, steht auf einem anderen Blatt. Der Entlisberg-Einschnitt war längst eröffnet und schnitt das Quartier – trotz blauer Brücke – weiter vom Waldgebiet ab. Doch auch als in den 1980er Jahren der Widerstand unter neuen grünen Vorzeichen wieder aufflammte, und Vertreter von ganz links (POCH, Rolf Bautz) und von rechts (SVP, Hans Ulrich Frei-Wohlgemuth) grundsätzlich in die gleiche Richtung stiessen, blieb die Kantonsratsmehrheit vorderhand beim Status quo. Erst die (ohnein sehr teuren) Arbeiten am Üetlibergtunnel liessen unverhofft neue Hoffnungen aufkommen. Plötzlich war der Regierungsrat bereit, im Rahmen des entstehenden Autobahndreiecks und im Rahmen einer grosszügigen Sihl-Naturaufwertung für die Allmend auch die Entlisberg-Wunde wieder zu heilen.



Tunneleinfahrt Entlisberg (Nordportal). Foto: SB. 20.3.2021.

Der Spatenstich zur Überdeckung geschah 1998. Die Rede, die Baudirektor Hans Hofmann damals hielt, liegt heute bereits im Staatsarchiv. Die Einweihung der Überdeckung fand auf dem Känzeli 2005 statt. An beide Daten erinnert ein Stein beim Ausgang aufs Känzeli. Die NZZ titelte: «Eine Bürgerbewegung am Ziel. Einweihung der Autobahnüberdeckung Entlisberg» und hob den langjährigen Präsidenten des Komitees «Äntli fürsü im Entli», Hans Ulrich Frei-Wohlgemuth, auf den Schild: «Ein 44 Jahre langer Kampf geht zu Ende».

Die Wunde war (und ist) geheilt.

(SB)

