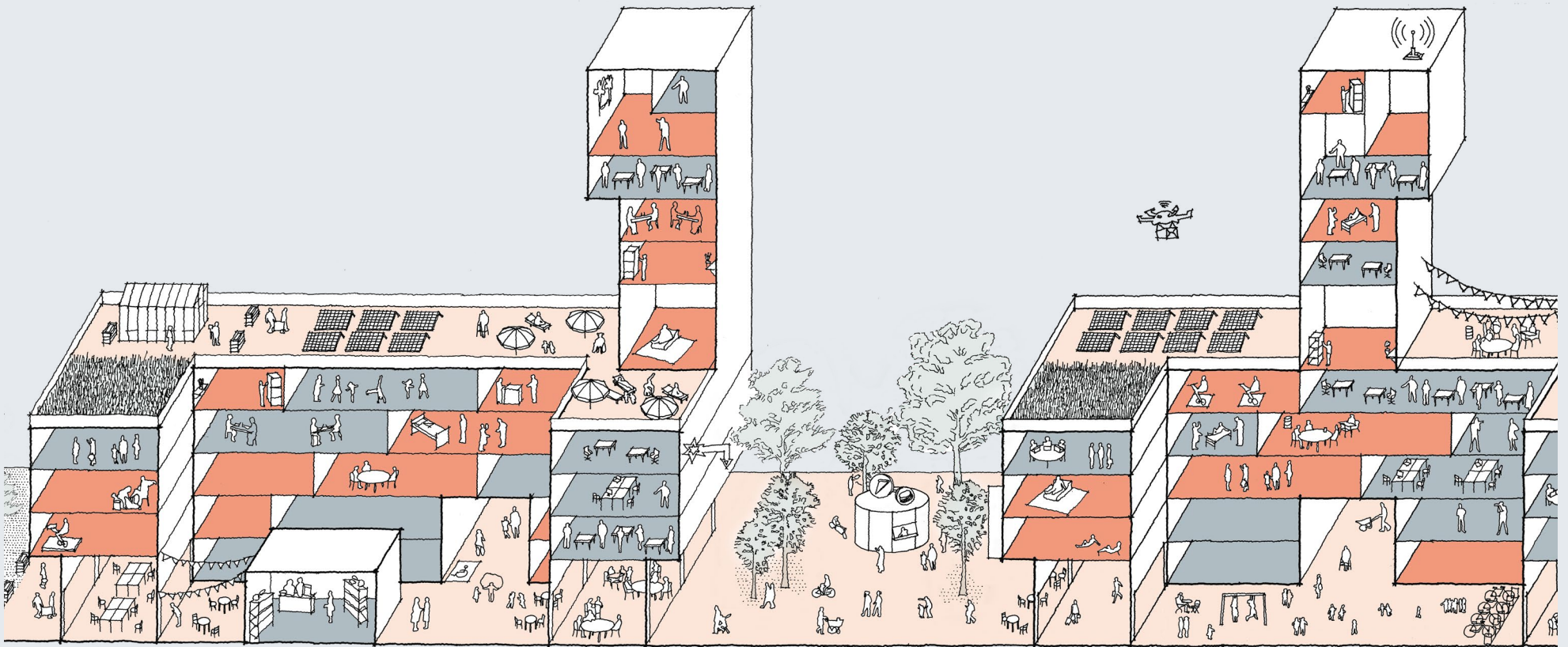


ZÜRICH WEST - DIE LEBENSWERTE STADT

Mit Fokus auf städtebauliche und gesellschaftliche Veränderungen im 21. Jahrhundert



LEHRSTUHL FÜR RAUMENTWICKLUNG, GASTKRITIK PROFESSUR FÜR URBAN DESIGN, VERFASSER: JORIS ALLEMAN, TIM KEIM UND SPYRIDON N. KOULOURIS, , WS 2020-2021

Technische Universität München, Fakultät für Architektur
Freies Projekt, Wintersemester 2020/2021
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Prof. Dr. Alain Thierstein, Fabian Wenner M.Sc., Mathias Heidinger M.Sc.
Gastkritik Professur für Urban Design,
Prof. Dr. Benedikt Boucsein, Dr. Daniel Zwangsleitner
Verfasser: Joris Allemann, Tim Keim und Spyridon N. Koulouris



Abb. 1. Aussicht Waid ca. 1884



Abb. 2. Aussicht Waid 2020

INHALTSVERZEICHNIS

Abstract.....	6
1. Einleitung	9
<u>Konzeptteil</u>	
2. Das generische Leitbild der Lebenswerten Stadt	13
2.1. Einleitung.....	13
2.2. Die Lebenswerte Stadt.....	13
2.3. Fazit Trendanalyse.....	16
3. Zusammenfassung der Analyse.....	18
3.1. Erkenntnisse aus Industriegeschichte, Planungs- und Raumanalyse.....	18
3.2. Qualitative auseinandersetzung mit dem ort.....	21
4. Konzept Zürich West - die Lebenswerte Stadt	31
4.1. Übergeordnete Ziele	31
4.2. Konzeptbausteine	32
4.3. Übergeordnetes Konzept	35
4.4. Weiteres Vorgehen in der Masterthesis.....	37
<u>Dokumentationsteil</u>	
5. Herleitung generisches Leitbild.....	40
5.1. Reflexion der vergangenen Semester im Master Urbanistik.....	40
5.2. Trendanalyse	41
6. Analyse Zürich West & Altstetten Nord	46
6.1. Industriegeschichte.....	46
6.2. Planungsanalyse	50
6.3. Raumanalyse.....	63
7. Quellenverzeichnis	70

ABSTRACT

Zürich West ist ein geschichtsträchtiges Quartier. Die Industrie, die bis Ende des letzten Jahrhunderts dort angesiedelt war, ist eng verknüpft mit dem wirtschaftlichen Erfolg der Stadt Zürich. Durch die Industrialisierung und durch die Gründung der ETH wurde Zürich zu einem Wirtschafts- und Wissenszentrum und ist es bis heute geblieben. Seit den 90er-Jahren wurde das ehemalige Industriequartier unter dem Namen „Zürich West“ zu einem Gewerbe- sowie auch Wohnquartier umstrukturiert. Unzählige Architekt*innen und Planer*innen haben sich in den letzten 30 Jahren intensiv diesem Ort gewidmet. Doch mit der Planung des Hardturmstadions scheint nun der letzte große Baustein gesetzt zu sein. Der Fokus der Stadtentwicklung liegt nun auf anderen Gebieten – Zürich West ist gebaut.

An diesem Punkt setzt die vorliegende Arbeit an und prüft, welche Qualitäten in Zürich West entstanden sind und welche Potenziale zur Verbesserung oder sogar zur Weiterentwicklung der entstandenen Strukturen bestehen. Räumlich wird der Betrachtungs- und Bearbeitungsumriss auf die beiden Stadtquartiere Zürich West und Altstetten Nord begrenzt.

Die vorliegende Arbeit, die im Rahmen des freien Projekts am Lehrstuhl für Raumentwicklung erarbeitet wird, beinhaltet den ersten, konzeptionellen Teil der Gesamtarbeit. In unserer darauffolgenden Masterthesis werden wir die Thematik entwerferisch vertiefen.

Das generische Leitbild der Lebenswerten Stadt, das zu Beginn der Arbeit auf der Basis von verschiedenen Studienarbeiten entwickelt wurde, dient als theoretische Referenz zur qualitativen Beurteilung der Analyseergebnisse und zur Entwicklung des Konzepts.

Die Analyse zeigt, dass Zürich West und Altstetten Nord sehr diversifizierte Stadtquartiere sind. Vor allem in Zürich West sind sehr unterschiedliche morphologische Strukturen entstanden, die auch unterschiedliche städtebauliche Qualitäten aufweisen. Zürich West ist der Ort in der Stadt, wo neue „Architekturkonzepte“ erprobt bzw. getestet werden können. Die entstandenen Strukturen sind mal lebendig und dynamisch, mal ruhig und introvertiert. Der Grad der Nutzungsdurchmischung in den beiden Stadtquartieren ist ebenfalls divers – einige Teilgebiete sind sehr durchmischt, andere monofunktional. Der Wohnanteil liegt speziell in Zürich West deutlich unter 50%. Auch sind dort in der Tendenz mehr Wohnungen im oberen Preissegment entstanden. Durch die sehr großen Areale, die ihren Ursprung in den industriellen Vorgängerstrukturen haben, ist der öffentliche Raum sehr grobmaschig. Speziell auch in verkehrlicher Hinsicht ist die Moderne, durch die autogerechten Infrastrukturen, vor allem in Altstetten Nord, aber auch in Zürich West, noch stark spürbar. Wird der ganze Umriss betrachtet, so stellt man fest, dass der Stadtteil in der Mitte auseinanderbricht. Die Stadt endet auf Höhe des geplanten Hardturmstadions

abrupt – Zürich West und Altstetten Nord sind zwei getrennte Stadtquartiere.

Im Konzept werden zunächst sechs übergeordnete Ziele definiert, die sich auf die Analyseergebnisse beziehen. Darauf basierend wird ein Konzept skizziert, das fortan die Grundlage für die Masterthesis bildet:

Zürich West und Altstetten Nord werden zu einem Stadtteil verbunden. Dies wird einerseits über die Weiterführung der bestehenden Energielinien, die vom Stadtzentrum in das Planungsgebiet führen und andererseits mittels des Rückbaus der Autobahn erreicht. Neu geschaffene Zentralitäten im Raum Hardturmstadion bilden den städtebaulichen Trittstein dieses Zusammenschlusses.

Zusätzlich wird im gesamten Stadtteil der Wohnanteil erhöht, die Funktionen durchmischt, die soziale Durchmischung verbessert und neue flexible Arbeitsplatzstrukturen geschaffen. Die Basis für diese neuen Strukturen bilden Wohn- und Arbeitsgenossenschaften. Weiter wird der gesamte Stadtteil zur Verbesserung des Mikroklimas und der Artenvielfalt sowie für die urbane Lebensmittelproduktion begrünt. Durch die Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes wird das untergeordnete Straßennetz sukzessive zurückgebaut und zu attraktiven öffentlichen Stadträumen umfunktioniert. Der öffentliche Verkehr und auf „Sharing“ basierende Kleinfahrzeuge verkehren entlang dem übergeordneten Straßennetz.

Der neu gebildete Stadtteil bleibt analog zu Zürich West ein Ort in dem neue und innovative Architektur- und Städtebaukonzepte getestet werden können. Die Typologien bleiben vielseitig und die morphologische Struktur entsprechend divers. Die Arealgrößen werden gegenüber den bestehenden Strukturen in Zürich West jedoch kleiner. So wird die Konnektivität des öffentlichen Raums verbessert und die Stadt feinmaschiger vernetzt.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AfS	Amt für Städtebau
BZO	Bau- und Zonen Ordnung
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
PET	Physiologisch äquivalente Temperatur
SKA	Schweizerische Kreditanstalt
ZKB	Zürcher Kantonalbank
ZWZ	Zentralwäscherei Zürich

1. EINLEITUNG

Ausgangslage

Zürich West ist ein ehemaliges Industrie- und Gewerbegebiet, dass seit den 90er-Jahren im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses intensiv umstrukturiert wurde. Dabei wurden die bestehenden industriellen Strukturen entweder umgenutzt oder (zum größeren Teil) durch neue Büro- oder Gewerbebauten ersetzt. Heute finden wir eine vielfältige Mischung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe vor, die eine sehr heterogene städtebauliche Qualität aufweist.

30 Jahre nach Beginn dieses Umstrukturierungsprozesses ist es Zeit für eine neue Standortbestimmung. Durch das nun verbindlich geplante Hardturmstadion wird das letzte größere Areal in Zürich West überbaut. Dieser Prozess scheint größtenteils abgeschlossen zu sein. An diesem Punkt lohnt es sich den Stadtteil genauer zu untersuchen und die Frage zu stellen, wie die entstandenen Qualitäten weiterentwickelt und die Defizite verbessert werden können.

Eine weitere Ausgangslage für die vorliegende Arbeit bilden die von uns erarbeiteten Semesterprojekte und Seminararbeiten im Master Urbanistik der Technischen Universität München. Thematisch haben alle diese Arbeiten gemein, dass sie sich mit städtebaulichen Vorstellungen der Stadt der Zukunft beschäftigen.

Ziel der Arbeit

Mit unserer Arbeit möchten wir die unterschiedlichen Vorstellungen über die Stadt der Zukunft aus den Studienarbeiten zu einer zusammenhängenden und allgemein gültigen städtebaulichen Vorstellung zusammenführen, um diese anschließend in Zürich West anzuwenden und damit den bestehenden Defiziten entgegenzuwirken.

Fragestellungen

Um dieses Ziel zu erreichen, stellen wir uns folgende Fragen:

1. Wie lassen sich die noch sehr unterschiedlichen Gedanken und städtebaulichen Ansätze über die Städte der Zukunft aus den bereits erarbeiteten Studienarbeiten zusammenführen? Was für ein Bild entsteht daraus?
2. Wie hat sich Zürich West bislang entwickelt? Was sind die Qualitäten, was die Defizite?
3. Wie müsste sich Zürich West künftig entwickeln, um diesem Bild der Stadt der Zukunft zu entsprechen? Was muss hierbei spezifisch für Zürich West beachtet werden, bzw. worin liegen die Eigenheiten dieses Stadtquartiers und wie lassen sich diese weiterentwickeln.

Betrachtungsumriss

Der nachfolgend abgebildete Betrachtungsumriss beinhaltet nicht nur das alte Industriegebiet westlich der Hardbrücke sondern auch das Gebiet Altstetten Nord.

Freies Projekt 20/21 und Masterthesis 21

Die vorliegende Arbeit, die im Rahmen des freien Projekts am Lehrstuhl für Raumentwicklung erarbeitet wird, beinhaltet den ersten, konzeptionellen Teil der Gesamtarbeit. In unserer darauffolgenden Masterthesis werden wir die Thematik entwerferisch vertiefen und die Fragestellungen weiter ergänzen (vgl. Kapitel 4.4).

Struktur und Methodik der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist in zwei Teile gegliedert:

1. Konzeptteil
2. Dokumentationsteil

Das methodische Vorgehen entspricht der nachfolgend beschriebenen Gliederung:

In einem ersten Schritt wird, basierend auf den bereits erarbeiteten Studienarbeiten, ein generisches Leitbild skizziert. Dieses Leitbild ist generisch, weil es genauso auf andere Städte angewendet werden könnte. In Bezug auf Zürich West bildet es fortan die Referenz für die Schlussfolgerungen aus der Analyse und für die Stoßrichtung im Konzept. Das generische Leitbild wird im [Kapitel 5](#) aus-

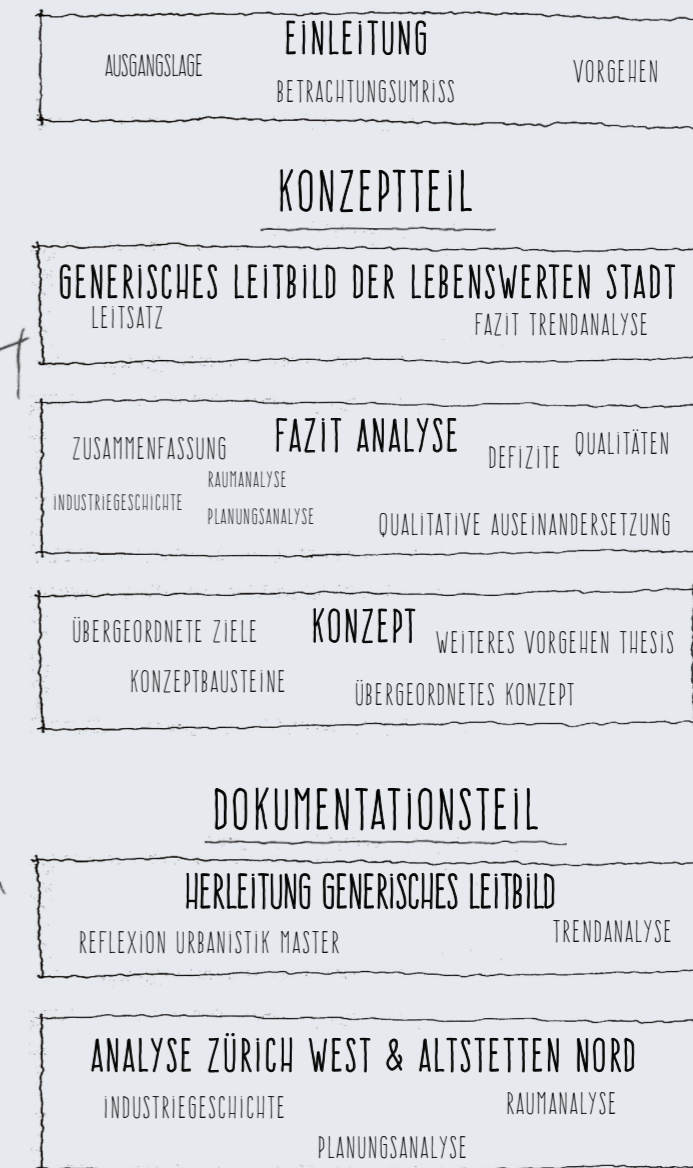


Abb. 3. Betrachtungsumriss Zürich West - Altstetten Nord

fürlich hergeleitet und im Kapitel 2 zusammengefasst.

Die Analysen über die beiden Quartiere Zürich West und Altstetten Nord befinden sich hauptsächlich im Dokumentationsteil (vgl. Kapitel 6) und werden im Kapitel 3 zusammengefasst. Im Kapitel 3 werden die Analyseergebnisse zusätzlich am generischen Leitbild gespiegelt und in einer „qualitativen Auseinandersetzung“ bewertet.

Das Konzept (vgl. Kapitel 4) leitet sich aus den Ergebnissen dieser „qualitativen Auseinandersetzung“ ab. Es enthält sowohl übergeordnete Ziele, Konzeptbausteine sowie auch ein übergeordnetes Konzept. In einem letzten Schritt wird beschrieben, wie die Arbeit in der Masterthesis weitergeführt werden soll.



KONZEPTTEIL

2. DAS GENERISCHE LEITBILD DER LEBENSWERTEN STADT

2.1. EINLEITUNG

Das generische Leitbild fasst zusammen, was unserer Ansicht nach für eine „Lebenswerte Stadt“ essenziell ist. Generisch ist es, weil es aus unseren Studienarbeiten und Denkprozessen in den vergangenen Semestern im Master Urbanistik entstanden ist und deshalb nicht spezifisch für Zürich West entwickelt wurde. Generisch ist es außerdem auch, weil es ebenfalls in anderen Städten angewendet werden könnte.

Die Stadt der Zukunft soll unserer Ansicht nach in erster Linie lebenswert gestaltet werden. In dieser Aussage liegt im Umkehrschluss eine klare Kritik an der zeitgenössischen Stadtplanung sowie den städtebaulichen Entwürfen und gebauten Realitäten. Hier stehen Effizienzziele, in erster Linie in Form von Dichte oder z.B. auch durch eine Stei-

gerung der Erreichbarkeit, im Vordergrund. Dicht gebaute Strukturen sollen die immer knapper werdende Ressource „Boden“ entlasten und so die Landwirtschaftsflächen und die übrig gebliebenen Flächen für Flora und Fauna nachhaltig schonen.

Wir glauben hingegen, dass nicht Effizienz an oberster Stelle stehen sollte, sondern der Mensch mit seinen Bedürfnissen an seinen Lebensraum. Erst wenn wir in Städten leben können, die unseren Bedürfnissen entsprechen, sind wir auch bereit die Lebensräume für Flora und Fauna zu schützen und alles zu unternehmen, um dem Klimawandel entgegenzuwirken. Zu diesem Schutz ist selbstverständlich aufgrund der stetig wachsenden Weltbevölkerung eine gewisse Effizienz und Dichte im Städtebau wesentlich. Doch im Mittelpunkt sollte immer der Mensch stehen.

DIE GESELLSCHAFTLICH ENGAGIERTE STADT

- Sozialdurchmischung
- Partizipation
- Genossenschaften
- Sharing
- Flexible Arbeitsplätze

DIE ÖKOLOGISCHE STADT

- Loslösung Autobesitz
- Loslösung Autogerechte Stadt
- Biodiversität in der Stadt
- Energieproduktion
- Lebensmittelproduktion

2.2. DIE LEBENSWERTE STADT

Nachfolgend werden unsere Vorstellungen einer Lebenswerten Stadt dargestellt. Die Herleitung dazu, bzw. unsere Reflexion der vergangenen Semester, ist im [Kapitel 5](#) dokumentiert.

Die Vorstellung der Lebenswerten Stadt sowie das entsprechende Leitbild dazu sind für uns nicht statisch. Sie haben sich im Laufe der vorliegenden Projektarbeit fortlaufend verändert und werden sich auch im Laufe unserer Masterthesis weiter verändern.

DIE AUSGEWOGENE STADT

- Pluralität der Morphologie
- Nutzungsdurchmischung
- Reiz- und Rückzugsorte
- Urbane Dichte / Urbane Weite
- Zentralitäten

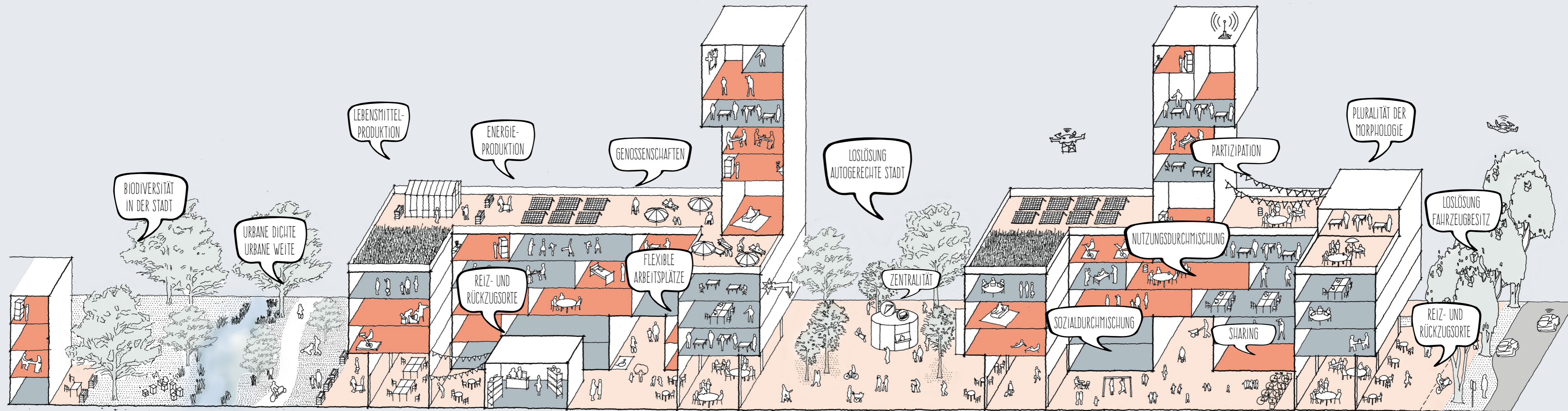


Abb. 4. Generisches Leitbild der Lebenswerten Stadt

2.2.1. DIE GESELLSCHAFTLICH ENGAGIERTE STADT

In der Lebenswerten Stadt lebt eine engagierte Bevölkerung. Genossenschaftliche Strukturen sind das städtebauliche Rückgrat dieses Engagements. Da flexible Arbeitsplätze in Zukunft eine noch viel größere Rolle spielen werden, besteht die neu gebaute Stadt nicht nur aus Wohngenossenschaften, sondern auch vermehrt aus Arbeitsgenossenschaften – z.B. Coworking-Spaces in der näheren Umgebung der wohnenden Bevölkerung. Zu einer gesellschaftlich engagierten Bevölkerung gehört natürlich, dass sie stark an der städtebaulichen Entwicklung partizipiert. Sharingkonzepte, z.B. in den Bereichen Mobilität, Arbeitsplätze oder Gemeinschaftsräume, gehören ebenfalls zu dieser engagierten Gesellschaft.

2.2.2. DIE ÖKOLOGISCHE STADT

Die ökologische Stadt ist bezüglich ihrer Energieversorgung weitestgehend autark. Lebensmittelproduktion in der Stadt gewinnt ebenfalls an Bedeutung. Durch eine urbane Begrünung sowie durch Durchlüftungsstrategien besteht in der ökologischen Stadt ein angenehmes Klima. Dieses neue urbane Grün führt auch zu einer höheren Biodiversität in der Stadt. Da sich Sharingkonzepte auch auf die Mobilität auswirken, wird der private Fahrzeugbesitz an Bedeutung verlieren, bzw. entsprechende Abstellplätze werden nicht mehr realisiert (Loslösung von der autogerechten Stadt!). Entlang den übergeordneten Straßen verkehren U-Bahnen, Trams, Busse und autonome Kleinfahrzeuge; alle übrigen Freiräume fungieren als öffentlicher Raum, wo sich der Fuß- und Fahrradverkehr sowie Fahrzeuge der Mikromobilität bewegen.

2.2.3. DIE AUSGEGLICHENE STADT

Die ausgewogene Stadt ist die Nutzungsdurchmischte und auch sozialdurchmischte Stadt. Durch eine Pluralität in der Morphologie sowie auch durch eine klare Fragmentierung und Strukturierung des öffentlichen Raums besteht eine Ausgewogenheit in Bezug auf Reiz- und Rückzugsorte sowie auf urbane Dichte und urbane Weite.

ALS LEITSATZ GILT: „
"DIE LEBENSWERTE
STADT IST DIE
GESELLSCHAFTLICH
ENGAGIERTE,
ÖKOLOGISCHE UND
AUSGEGLICHENE STADT“

2.3. FAZIT TRENDANALYSE

Durch die Trendanalyse werden die generischen Vorstellungen und Ziele der Lebenswerten Stadt an der aus heutiger Sicht erwarteten Zukunft gespiegelt. Konkret werden mit der Trendanalyse folgende Fragen beantwortet:

1. Welche Trends wirken negativ auf das Leitbild der Lebenswerten Stadt ein und müssen deshalb speziell beachtet werden?
2. Welche Trends begünstigen die Vorstellung der Lebenswerten Stadt?
3. Welche negativen Trends können mit dem Leitbild der Lebenswerten Stadt verbessert werden?

Die Antworten auf diese Fragen zeigen uns letztendlich, wo die größten und wichtigsten Hebel zur Umsetzung unserer Vorstellungen sind.

Die Trendanalyse befindet sich im [Kapitel 5.2](#). Nachfolgend ist das Fazit dokumentiert.

Trends, die den Vorstellungen des Leitbilds negativ entgegenwirken, bzw. auf die speziell geachtet werden müssen:

Die deutliche Tendenz zur Urbanisierung und Verdichtung (Trends aus der Kategorie Raumentwicklung) ist aufgrund der knapper werdenden Ressource Boden grundsätzlich zu begrüßen, birgt aber die Gefahr, dass die Städte sich nicht entsprechend den Vorstellungen des Leitbilds der Lebenswerten Stadt entwickeln. Entsprechend muss der „qualitativ

hochwertige“ Städtebau gefördert werden, was Teil der vorliegenden Arbeit ist, bzw. Teil unserer Masterthesis sein wird.

Die prognostizierte Zunahme des Pro-Kopf-Verkehrs (Trend aus der Kategorie Mobilität) wirkt den Zielen der ökologischen Stadt entgegen. Entsprechend ist auch in Zukunft speziell der Fuß- und Radverkehr zu fördern. Dies gilt es in unserer Arbeit ebenfalls stets zu berücksichtigen.

Dem Risiko der Desintegration der Familie aus der Gesellschaft durch den Wertverlust des klassischen Familienmodells (Trend aus der Kategorie Wertewandel und Lebensstile) kann und soll mit neuen und besser in die pluralisierte Gesellschaft integrieren Familienwohnformen entgegengewirkt werden.

Trends, die das Leitbild der Lebenswerten Stadt begünstigen:

Die Prognose, dass in Zukunft Elektroautos, Carsharing und später selbstfahrende Autos immer mehr zum Alltag gehören werden (Trends aus der Kategorie Mobilität), begünstigt die Lebenswerte Stadt, da aufgrund dessen der private Fahrzeugbesitz sinken, der motorisierte Individualverkehr in Teilen des Straßennetzes ganz verschwinden und der öffentliche Raum neu strukturiert wird.

Die Flexibilisierungstendenz im Arbeitsmarkt führt zu einem Bedarf an Coworking-Spaces und Arbeitsgenossenschaften, was dem Leitbild der Lebenswerten Stadt entspricht.

Mobilitätsformen Ressourcen geschont und so dem Klimawandel entgegengewirkt.

Die Stadt wird zunehmend zum bevorzugten Wohnumfeld (Trend aus der Kategorie Haushalt und Wohnen). Die Stadt als Wohnumfeld erlaubt eine Pluralisierung und Etablierung alternativer Wohnformen, wie es im Leitbild vorgesehen ist.

Die Pluralisierung der Lebensstile, wie sie aus den Trends der Kategorien Wertewandel und Lebensstile, Rollenbilder und Chancengleichheit, Gesellschaftliches Engagement sowie Ethik hervorgeht, entspricht der Vorstellung der sozial durchmischten und auf Wohn- und Arbeitsgenossenschaften aufbauenden Gesellschaft, die ganz unterschiedliche Lebens-, Wohn- und Arbeitsformen kennt.

Die Trends zum nachhaltigen Bauen und zu einer Zunahme der Nachhaltigkeit als Politikkonzept begünstigen die Vorstellungen der Lebenswerten Stadt.

Den Auswirkungen des Klimawandels wird mit den Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas entgegengewirkt.

Negative Trends, denen mit einer „Lebenswerten Stadt“ entgegengewirkt werden kann.

Der abnehmenden Biodiversität, der zunehmenden Umweltverschmutzung und dem Klimawandel werden durch das Leitbild der Lebenswerten Stadt entgegengewirkt. Zum einen soll in der Lebenswerten Stadt durch Begrünung und Vernetzung die Artenvielfalt deutlich erhöht werden. Zum anderen werden durch eine zunehmend autarke und CO₂-neutrale Energieversorgung, durch eine urbane Lebensmittelproduktion sowie durch alternative

möglich bzw. erwünscht war, da die Besitzverhältnisse eine gebietsweise Entwicklung zur Folge hatten (Thierstein, Natrup, Friedrich et. al., 2004) und die kooperative Entwicklungsplanung auf genau diesen Eigentumsstrukturen aufbaut.

- Das städtebauliche Prinzip der Großmaßstäblichkeit passt grundsätzlich gut zum Ort. Da jedoch nicht nur die Typologien (z.B. Hochhäuser), sondern auch die Areale großmaßstäblich geplant wurden, kann der öffentliche Stadtraum vielerorts die großen Strukturen nicht durchbrechen.
- Im Vergleich zu anderen Stadtteilen sind in Zürich West nur wenige genossenschaftliche Strukturen entstanden.

Welche Erkenntnisse ziehen wir aus der Raumanalyse?

- In Zürich West fließt der öffentliche Raum ungleichmäßig und großmaschig. Die breiten und verkehrsbelasteten Straßen sowie die nicht zugänglichen Areale lassen oft nur eine geringe Konnektivität zu.
- Hohe Verkehrsmengen auf der Europa- und Hardbrücke sowie auf dem Autobahnausläufer führen zu hohen Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zu einer Zerschneidung der Stadtlandschaft. Die autogerechte Stadt ist vielerorts stark spürbar.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist für die heutige Stadtstruktur ausreichend, wobei die beiden Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke wichtige Eingangstore für die überregionale Erreichbarkeit bilden.

- Die morphologische Körnung verändert sich in Zürich West durch großmaßstäbliche Areale im Gegensatz zur kleinteiligeren Blockrandbebauung im Kreis 5.
- Es gibt deutlich mehr Arbeitsplätze als Einwohner*innen in Zürich West und ca. 10% aller Arbeitsplätze der Stadt befinden sich in Altstetten Nord und Zürich West.
- In Zürich West haben sich sehr unterschiedliche Dienstleistungsbetriebe niedergelassen, was die Häufung von Gebieten mit vielen unterschiedlichen Branchen (diverse Dienstleister) erklärt. Jedoch zeigt sich auch, dass Finanzdienstleistungsunternehmen sowie Innovations- und Technologieunternehmen in Zürich West und Altstetten Nord ein speziell geeignetes Milieu vorfinden (Clusterbildung).
- In Zürich West sind die Nutzungen „Wohnen“ und „Arbeiten“ vielerorts räumlich getrennt.
- Quartiere mit hoher funktionaler und sozialer Durchmischung befinden sich vor allem zwischen dem Lettenviadukt und der Hardbrücke (z.B. Steinfels Areal).
- Das Entwicklungsziel „Wohnteil von mind. 20-30%“ der Stadt ist nicht ausreichend, um ein lebendiges und bezüglich Nutzungsverteilung ausgeglichenes Quartier zu realisieren. Die provozierte Exklusivität bestimmter Nutzergruppen schließt andere gesellschaftlichen Gruppen aus. Dies wird auch durch die im Verhältnis zum Gesamtwohnungsangebot der Stadt Zürich kaum vorhandenen genossenschaftlichen und geförderten Wohnbaustrukturen verdeutlicht.

3.2. QUALITATIVE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEM ORT

Ergänzend zum oben beschriebenen analytischen Teil der Analyse (vgl. auch [Kapitel 6: Industrie-geschichte, Planungsanalyse, Raumanalyse](#)) werden im vorliegenden Kapitel die Qualitäten von Zürich West und von Altstetten Nord in drei unterschiedlichen Stufen beurteilt. Das Leitbild der Lebenswerten Stadt (vgl. [Kapitel 2](#)) bildet die Referenz für diese Beurteilung.

3.2.1. STUFE 1: PROMENADOLOGIE MIT SERIENBILDERN

In der ersten Stufe wird eine Serie von Raumbildern mit unterschiedlichen Arealen und Stadtsequenzen beurteilt. Dies geschieht nach dem Vorbild der Spaziergangswissenschaft, bzw. der Promenadologie (Gribat, 2017), die für die vorliegende Arbeit zugeschnitten wurde.

Ziel der Promenadologie ist es zu zeigen, wo sich unserer Wahrnehmung nach räumliche und funktionale Qualitäten und Defizite befinden. Diese Beurteilung ist stets subjektiv. Unsere Eindrücke der Umwelt, also ein Gebilde in unserem Gehirn, wird immer auch durch Vorwissen eines Raumes mitbestimmt (Gribat, 2017, Mallgrave 2010).

Der Rundgang fand seinen Anfang und sein Ende unter der Hardbrücke. Insgesamt wurden 11 Orte zwischen Altstetten und Hardbrücke untersucht und in Serienbildern dargestellt.

Der abgebildete Rundgang bietet ein Wechselspiel

der Emotionen. Städtische Reizorte im negativen Sinne, wie z.B. der Autobahnausläufer in Altstetten Nord, sind genauso vorfindbar, wie grüne Rückzugsorte z.B. die Sportanlage Hardhof, die wenig Bezug zur Stadt vorweisen. Auf der positiven Seite findet man lebendige Reizorte z.B. unter der der Hardbrücke sowie auch ansprechende Rückzugsorte in Arealen, in denen die Pluralität der Morphologie raumprägend ist.

Die wichtigste Erfahrung aus der Promenadologie ist zu entdecken, welche Areale in ihrer vielschichtigen Wirkung intro- oder extravertiert sind. Weiter wurden wichtige Erkenntnisse über die Zugänglichkeit der Areale, bzw. über allfällige insulare Raumsituationen, gewonnen. Über diesen Weg wurde zudem erfahren, wo der öffentliche Raum durch

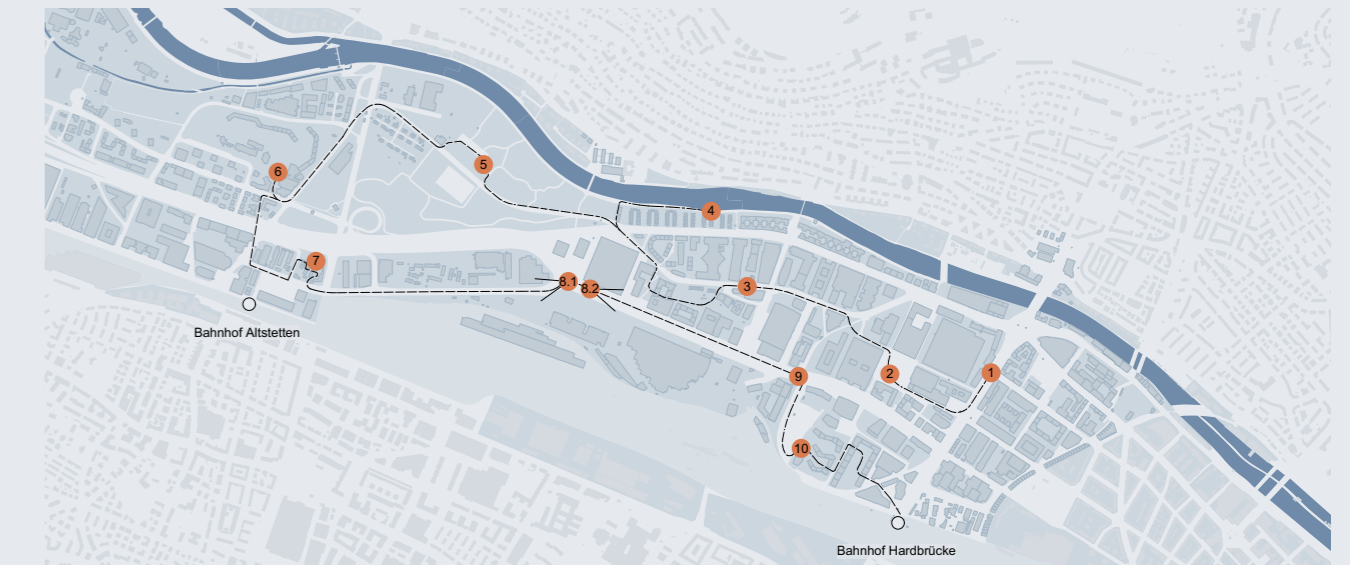


Abb. 6. Spaziergangsroute im Perimeter

die Areale hindurchfließt und wo nicht, bzw. wo der öffentliche Raum bezüglich Reiz- und Rückzugsmöglichkeiten angenehm fragmentiert und ausgewogen ist.

Ob ein Ort insular, introvertiert, extravertiert oder reizvoll ist, wird von der betrachtenden Person über spontane subjektive Wahrnehmungen sowie durch analytisch erkennbare Gegebenheiten (z.B. Nutzungsdurchmischung oder Orientierung) beurteilt. Die analytisch erkennbaren Gegebenheiten sind in den Serienbildern genauso hervorgehoben, wie auch die subjektive Schlussfolgerung bezüglich Reiz- und Rückzug, Intro-/Extravertiertheit sowie der Insularität.

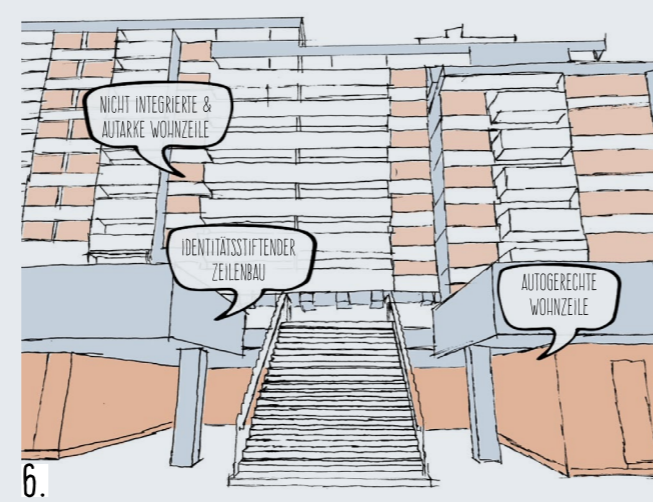
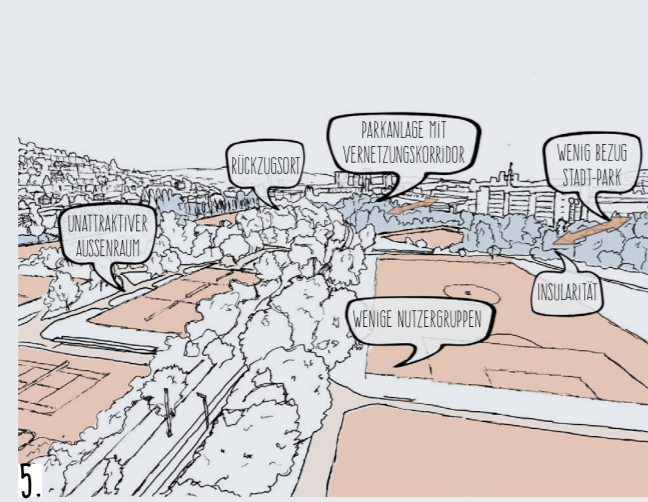
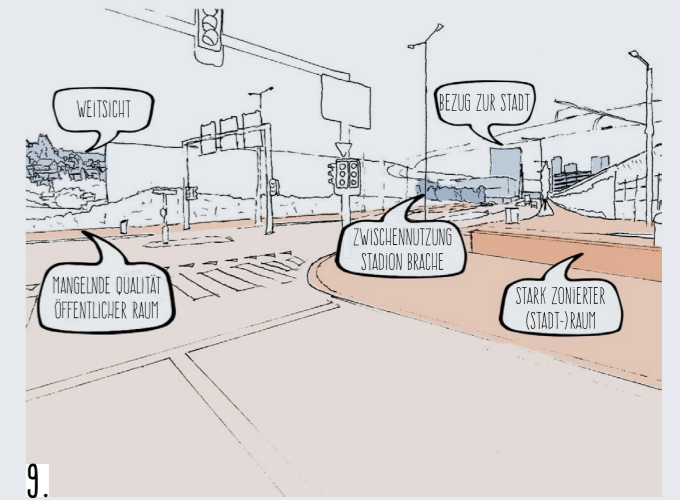


Abb. 7. Serienbilder



3.2.2. STUFE 2: ÜBERGEORDNETE RÄUMLICHE QUALITÄTEN UND DEFIZITE

Die qualitative Auseinandersetzung erfolgt interskalar, wobei in dieser Stufe weiterführende räumliche Überlegungen über den Ist-Zustand im Perimeter angestellt werden. Für insgesamt drei Kategorien werden qualitätsvolle und defizitäre Gegebenheiten festgehalten: Soziokultur, Frei- und Straßenraum und Hochbau. Im Text wird exemplarisch auf wichtige Qualitäten und Defizite in den folgenden Karten vgl. Abb. 9 und Abb. 10 verwiesen



Abb. 8. Stadtmodell

Übergeordnete räumliche Qualitäten

In der Kategorie Hochbau ist die Qualität der „vielfältigen morphologischen Strukturen“ in gewissen Arealen hervorzuheben. Die klein- und großmaßstäblichen Typologien erzeugen heterogene und dadurch spannende Räume Stadtgefüge. Wir nennen diese Qualität „Pluralität der Morphologie“.

Als bedeutende Qualität in der Kategorie Frei- und Strassenraum ist das Feuchtbiotop der Limmat sowie das Trockenbiotop des Gleisfeldes zu nennen. Aquatische und terrestrische Arten finden hier einen geeigneten Lebensraum. Zusätzlich fördern die Limmatuferwege neben dem ökologischen Mehrwert auch das Wohlbefinden des Menschen.

In der Kategorie Soziokultur wird die vitale Kulturmeele Hardbrücke betont (Zentrumsgebiet), die von den urbanen Energielinien mit attraktiven Erdgeschosses gequert wird. Auch wird das Gebiet südlich des Bahnhofes Altstetten als Zentrumsgebiet betrachtet.

- Vitale Zentrumsgebiete (Kulturmeele Hardbrücke, Zentrum Altstadt)
- Genossenschaftliche Wohnstrukturen
- Städtisches Gewerbe in genossenschaftlicher Hand
- Identitätsstiftende Bauten
- Kreativität & Kultur
- Innovation und Wirtschaftskraft
- Urbane Energielinie
- Höhere Bildungseinrichtungen
- Überregionale ÖV-Anbindung
- Erfolgreiche Quartierverbindungen
- Querbeziehung zu Quartieren
- Brückenverbindungen
- Stadtbezug durch Weitsicht
- Erlebbare Limmatuferwege
- Attraktive Parks
- Attraktive und hochfrequentierte Plätze
- Öffentlich wahrnehmbarer Raum
- Trockenbiotop Gleisraum
- Feuchtbiotop Limmatraum
- Überregionale Ausstrahlungskraft
- Pluralität der Morphologie
- Ausgeglichene Wohn- und Arbeitsstruktur



Abb. 9. Plan übergeordnete räumliche Qualitäten

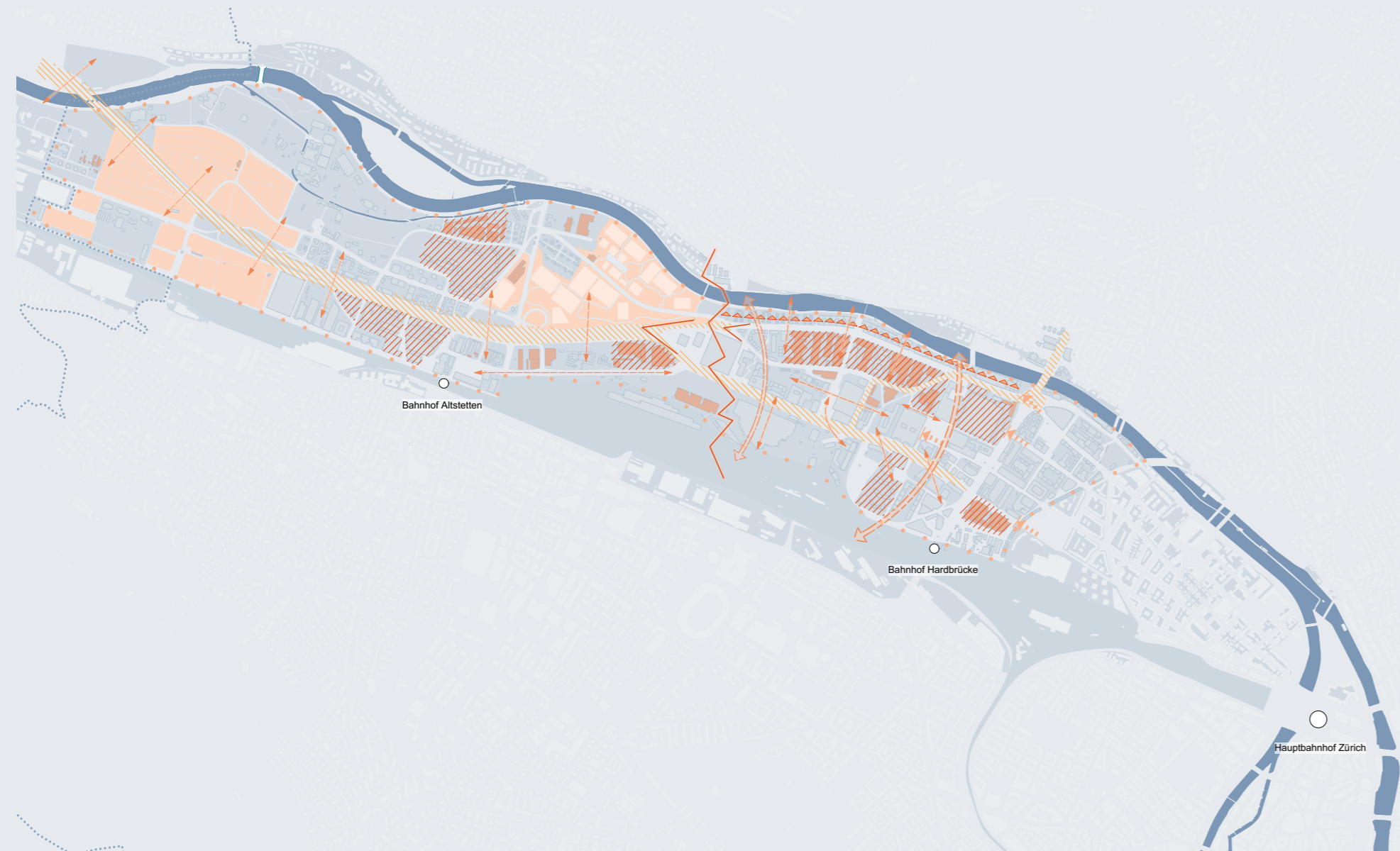


Abb. 10. Plan übergeordnete räumliche Defizite

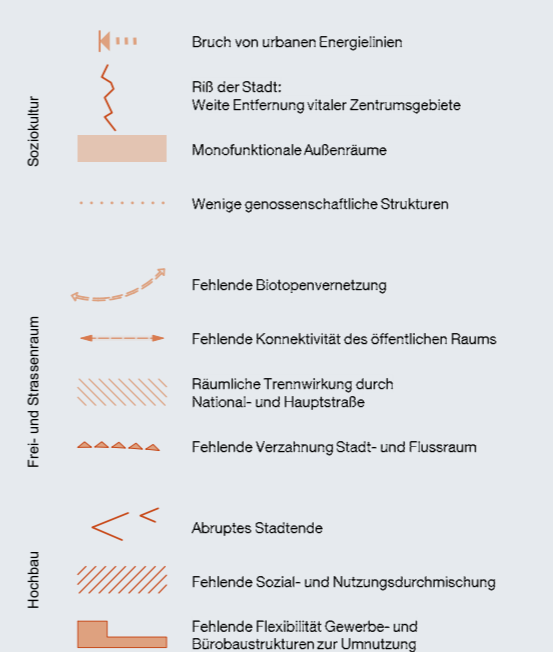


Abb. 11. Autobahnausläufer Altstetten

Übergeordnete Defizite

In der Kategorie Hochbau sind mehrere Areale rot schraffiert, in denen die Nutzungs- und Sozialdurchmischungen tief ist. Problematisch sind auch die rot eingefärbten Gebäude, die ausschließlich Büronutzungen gewidmet und zu wenig zu einer vitalen Stadt beitragen.

Als großes Defizit in der Kategorie Frei- und Straßenraum wird die fehlende Konnektivität des öffentlichen Raums betrachtet. Vor allem durch die zwei Verkehrsschneisen (Autobahnausläufer und Pfingstweidstraße) wird der öffentliche Raum stark segregiert, was eine arealübergreifende Entwicklung hemmt.

In der Kategorie der Soziokultur ist aus morphologischer Sicht, spätestens auf Höhe des neu geplanten Hardturmstadions, festzustellen, dass die Stadt abreißt, was u.a. auch auf die weite Entfernung zu den vitalen Zentren zurückzuführen ist.

3.2.3. STUFE 3: ABSCHLIESSENDE RÄUMLICHE ANALYSE IN BEZUG AUF DIE LEBENSWERTE STADT

Die Stufe 3 der qualitativen Auseinandersetzung fasst zusammen, vor welchen Problemen Zürich West in Bezug auf die Lebenswerte Stadt steht und welche Aspekte bereits erfolgreich sind. Gespiegelt am generischen Leitbild (vgl. Kapitel 2.) werden abschließende raumspezifische Aussagen getroffen. Die Aussagen sind entweder positiv oder negativ und werden anhand der Struktur des Leitbilds der Lebenswerten Stadt (gesellschaftlich engagierte, ökologische und ausgewogene Stadt) aufgeführt.

Die textlichen Aussagen werden durch zwei Stadtbilder, Zürich West und Altstetten Nord, skizzenhaft unterstützt. Im Unterschied zur Promenadologie werden in diesen zwei Skizzen lediglich die analytisch erkennbaren Gegebenheiten (z.B. Nutzungsdurchmischung, Trennwirkung etc.) beurteilt. Die eingefärbten Skizzen haben nicht den Anspruch, alle folgenden positiven und negativen Aspekte abzudecken, sie dienen nur der grafischen Unterstützung.

Positive Aspekte der räumlichen Analyse in Bezug auf die Lebenswerte Stadt

GESELLSCHAFTLICH ENGAGIERTE STADT:

- Mit Kraftwerk 1, Frohes Wohnen und ABZ sind Wohn- und Baugenossenschaftsstrukturen vorhanden, die sich für das Zusammenleben und für eine nachbarschaftliche Vitalität und Quartiersentwicklung einsetzen.
- Partizipationsprozess zwischen Stadt und der lokalen Bevölkerung/Vereinen finden bereits heute in verschiedenen Formaten statt.
- Zwischennutzung wie das Josef Areal und die Stadionbrache fördern den gesellschaftlichen Zusammenhalt sowie Kreativität und Innovation. Hier verfügt die Stadt als Grundeigentümerin über den notwendigen Handlungsspielraum, um partizipative Quartiersentwicklung entstehen zu lassen.
- Mit dem Kulturpark befindet sich in Zürich West eine wichtige Dialogbühne, die Raum für Interessensaustausch zulässt. Ebenfalls sind die Quartierzentren Grünau und Schütze wichtige Orte, um gesellschaftliches Engagement zu fördern und zu beleben.

ÖKOLOGISCHE STADT:

- Um eine ökologische Stadt zu realisieren ist das Feuchtbiotop des Limmatraums und das Trockenbiotop des Gleisfeldes bedeutend für die Förderung der Artenvielfalt.

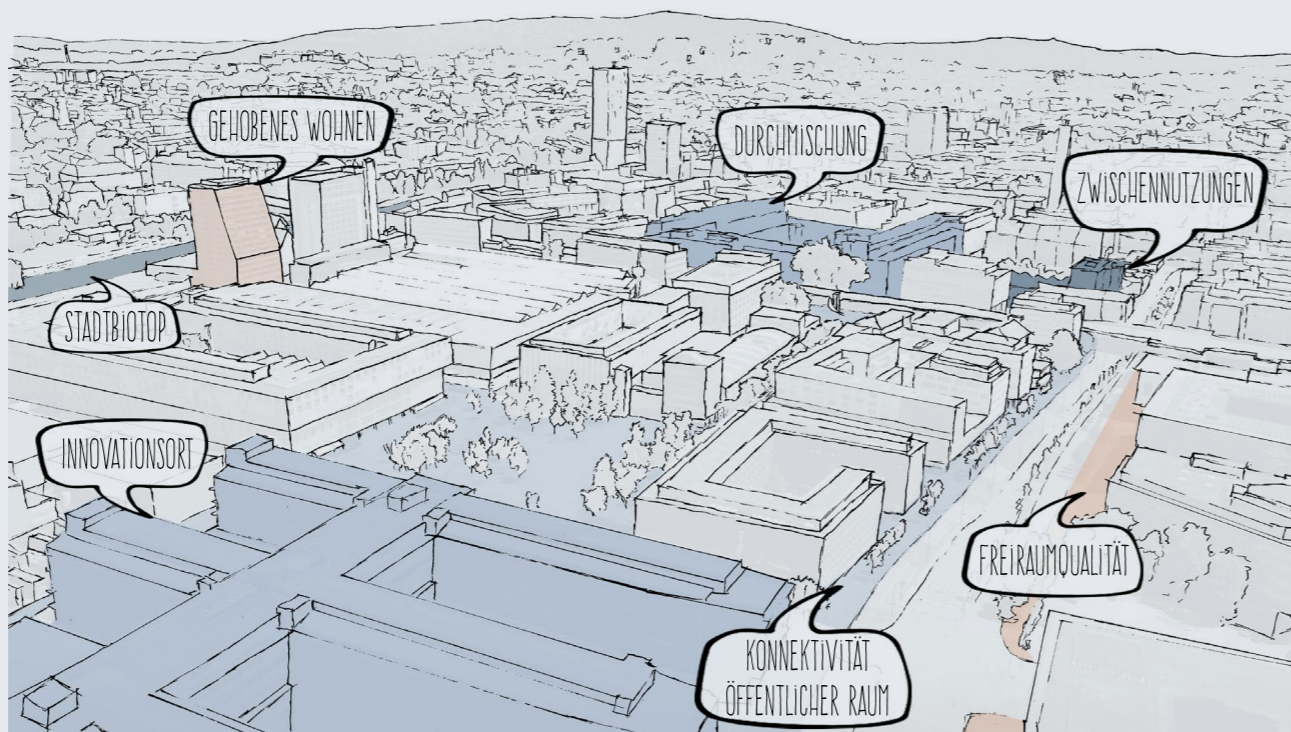


Abb. 12. Ansicht Zürich West- Hardbrücke

- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit Trams und Bussen ist für die heutige Stadtstruktur ausreichend.

AUSGEWOGENE STADT:

- Zwischen Lettenviadukt und Turbinenplatz fließt der öffentliche Raum relativ gut durch die Areale. Die angenehme Fragmentierung des Raums erzeugt attraktive Reiz- und Rückzugsorte.

- Morphologisch pluralisierte Stadtstrukturen sind beispielsweise mit dem Gerolds Areal, FOGO Areal und Depotweg vorhanden. Sie erzeugen eine nicht zu unterschätzende Ausgewogenheit in Bezug auf urbane Dichte und urbane Weite innerhalb der dominierenden großmaßstäblichen Strukturen in Zürich West.
- Gebiete mit einer hohen Nutzungs- und oder Sozialdurchmischung sind teils vorhanden. Als

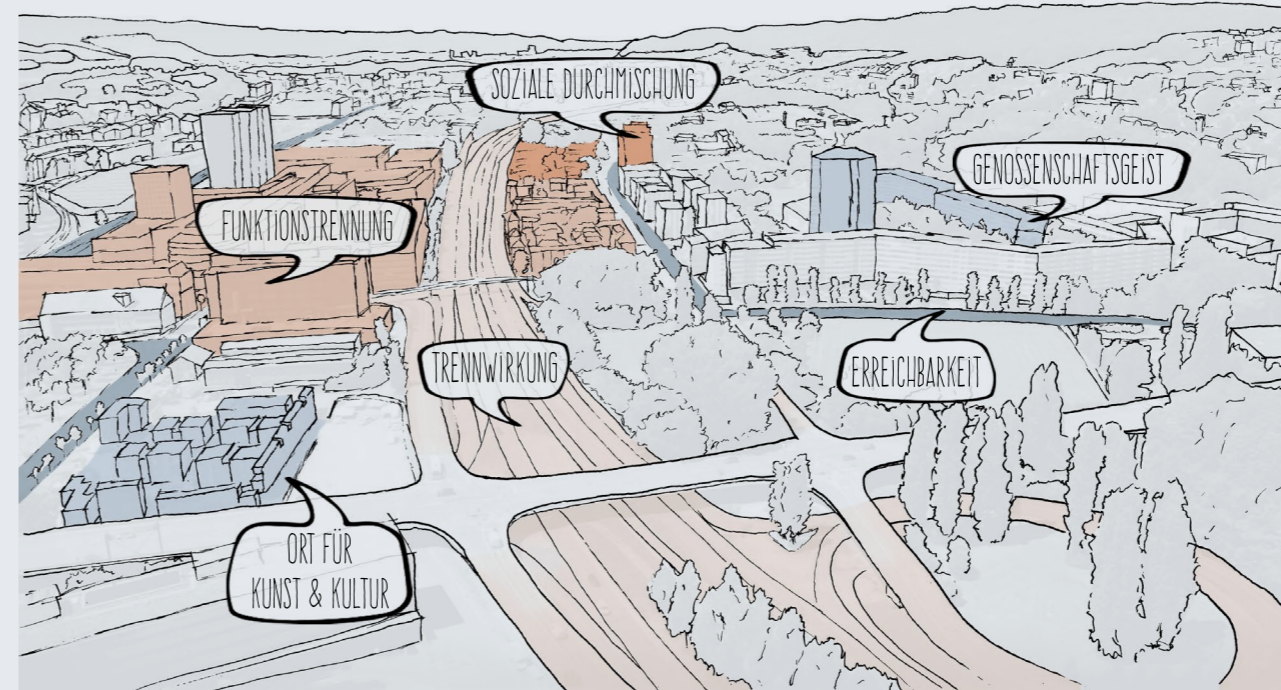


Abb. 13. Ansicht Altstetten Nord

gelungenes Beispiel ist das Gemeinschaftsprojekt FOGO hervorzuheben. Es ist unter anderem durch die Zusammenarbeit mit der Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen und des Jugendwohnnetzes entstanden. Es kombiniert Wohnraum für junge Erwachsene in Ausbildung und Flüchtlinge mit Kleingewerbe, Kultur- und Bildungsangeboten.

Negative Aspekte der räumlichen Analyse in Bezug auf die Lebenswerte Stadt

GESELLSCHAFTLICH ENGAGIERTE STADT:

- Um eine gesellschaftlich engagierte Gesellschaft in Zürich West zu fördern, ist ein höherer Anteil an genossenschaftlichen Wohnstrukturen wünschenswert. Dem zugrunde liegt eine engagierte

lokale Bevölkerung, die durch Partizipation stark in städtebauliche Entwicklungen miteinbezogen werden kann. Heute finden solche Gegebenheiten und Prozesse zu selten statt.

- In Zürich West sind kaum gemeinschaftliche und oder Arbeitsplatzstrukturen vorhanden.

ÖKOLOGISCHE STADT:

- Die autogerechte Stadt als Relikt der Moderne ist vielerorts stark spürbar, der private Fahrzeugbesitz sowie der Anteil des MIV am Modal-Split und somit die Emissionen sind mutmaßlich sehr hoch.
- Hinzu kommt, dass der Autobahnausläufer inkl. den weiterführenden Straßen durch ihre Trennwirkung das Stadtgewebe zerschneiden und die Artenwanderung stark unterbinden.
- Die Stadtklimatischen Bedingungen in Zürich West sind besorgniserregend. Darüber hinaus folgen die öffentlichen Freiräume mehr der Ästhetik und sonstigen funktionalen Anforderungen als ökologischen Ansprüchen.

AUSGEWOGENE STADT:

- Ab Technopark bis Altstetten Nord ist die Struktur des öffentlichen Raums mehrheitlich durch breite Straßenräume und großmaßstäbliche Areale unattraktiv zониert. Der Bezug zwischen Betrachter*in und der Stadt bricht ab und die Orientierung geht verloren. Mitunter ein Grund,

warum Zürich West dem Anspruch einer hohen und ausgewogenen Freiraumqualität nicht gerecht wird.

- Der Großteil der Stadtquartiere ist noch weit davon entfernt, sich von der funktionsgetrennten Moderne zu lösen. So hemmt die klare räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstrukturen in Altstetten Nord eine wünschenswerte Nutzungsdurchmischung.
- In vielen Quartieren, sei es in gehobenen Nachbarschaften oder an den Stadtrand gedrückte Wohnstrukturen, fehlt eine ausgewogene soziale Durchmischung.

4. KONZEPT ZÜRICH WEST - DIE LEBENSWERTE STADT

Das vorliegende Konzept zeigt, wie sich Zürich West und Altstetten Nord nach unseren Vorstellungen entwickeln sollen. Diese Vorstellungen sind als ein gefestigter Zwischenstand zu verstehen, der den Abschluss unseres freien Semesterprojekts bildet. Gleichzeitig beschreibt das Konzept, wo wir in thematischer und räumlicher Hinsicht in unserer Masterthesis hinwollen.

Die Basis des Konzepts bilden sechs übergeordnete Ziele, die aus der Spiegelung der Analyse am Leitbild entstanden sind (vgl. Kapitel 4.1). Die anschließend beschriebenen und in skizzierten Konzeptbausteine zeigen auf, wie sich die verschiedenen Areale nach unseren Vorstellungen entwickeln sollen (vgl. Kapitel 4.2). Das „Übergeordnete Konzept“ (vgl. Kapitel 4.3) fasst zusammen, was für die Masterthesis thematisch entscheidend ist und das „Weitere Vorgehen“ (vgl. Kapitel 4.4) zeigt hierfür die Strategie auf.

4.1. ÜBERGEORDNETE ZIELE

Ausgehend vom Leitbild der Lebenswerten Stadt lassen sich im Kontext zu den Analyseergebnissen folgende sechs übergeordneten Ziele ableiten:

Es braucht eine höhere soziale Durchmischung

Dies sowohl in Zürich West, wo heute tendenziell mehr Wohnraum im gehobenen Segment besteht, als auch in Altstetten Nord, das je nach Teilgebiet unterschiedliche Segregationen vorweist. Dabei soll die soziale Durchmischung vermehrt durch die Realisierung von Wohngenossenschaften mit entsprechenden Nachhaltigkeitskonzepten erfolgen.

Es braucht mehr flexible Arbeitsplätze

Flexible und auf Sharing ausgerichtete Arbeitsplätze fehlen in Zürich West fast gänzlich. Arbeitsgenossenschaften, die sich auch mit den oben beschriebenen Wohngenossenschaften kombinie-

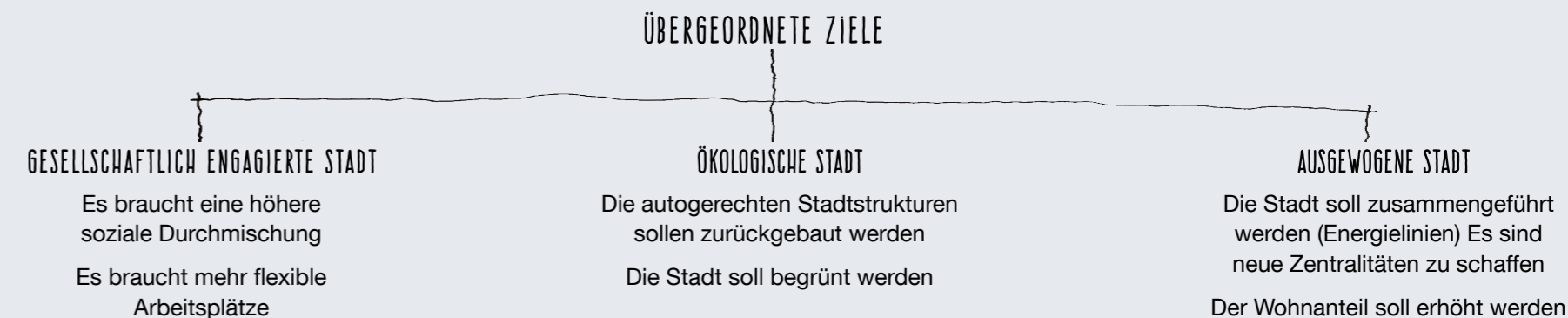
ren lassen, sollen dies realisieren. So entstehen flexible wie auch feste, aber in jedem Fall günstige Arbeitsplätze mitten in der Stadt.

Die autogerechten Stadtstrukturen sollen zurückgebaut werden

Dies betrifft insbesondere den Autobahnausläufer in Altstetten Nord, der zu einer mehrspurigen Stadtstraße umgebaut werden soll, aber auch das untergeordnete Straßennetz, das durch die Loslösung vom Fahrzeugbesitz zu attraktiven öffentlichen Stadträumen umgestaltet werden kann.

Die Stadt soll begrünt werden

Zürich West und Altstetten Nord sind heute die am meisten versiegelten und somit im Sommer auch heißesten Quartiere der Stadt Zürich. Eine Stadtbe-grünung soll nicht nur das Mikroklima verbessern, sondern auch die Artenvielfalt fördern und die Basis für mehr urbane Lebensmittelproduktion bilden.



Die Stadt soll zusammengeführt werden

Altstetten Nord und Zürich West gehören zusammen. Dort, wo das neue Hardturmstadium gebaut wird, wo die Stadt plötzlich abreißt/abbricht, sollen die beiden Quartiere zu einem Stadtteil zusammengeführt werden.

Der Wohnanteil soll deutlich erhöht werden, die Nutzungen Wohnen und Arbeiten sollen mehr durchmischt werden

In Zürich West sowie auch in Altstetten Nord ist die moderne Funktionstrennung vielerorts stark spür-

bar. In neu gebauten Stadtstrukturen sollen die Nutzungen Wohnen und Arbeiten deutlich mehr durchmischt werden. Generell ist der Wohnanteil zu erhöhen.

4.2. KONZEPTBAUSTEINE

Die Abb. 14 zeigt die heute Situation von Zürich West und Altstetten Nord mit dem bestehenden Ausläufer der Autobahn Bern/Basel – Zürich. Die nächste Abb. 15 enthält bereits alle Konzeptbausteine die nachfolgend beschrieben werden.

Initiierende Konzeptbausteine

Mit den initiierenden Konzeptbausteinen sollen die Transformationen in Gang gesetzt werden. Sie sind die Ausgangslage unseres Denkens und die wichtigsten Elemente der angestrebten Stadtrepauratur. Sie zielen beide darauf ab, die Stadtquartiere Altstetten Nord und Zürich West zu einem Stadtteil zusammenzuführen.

- a) Genossenschaften im Westpark
- b) Aktivierende Nutzungen am Förrlibuckplatz

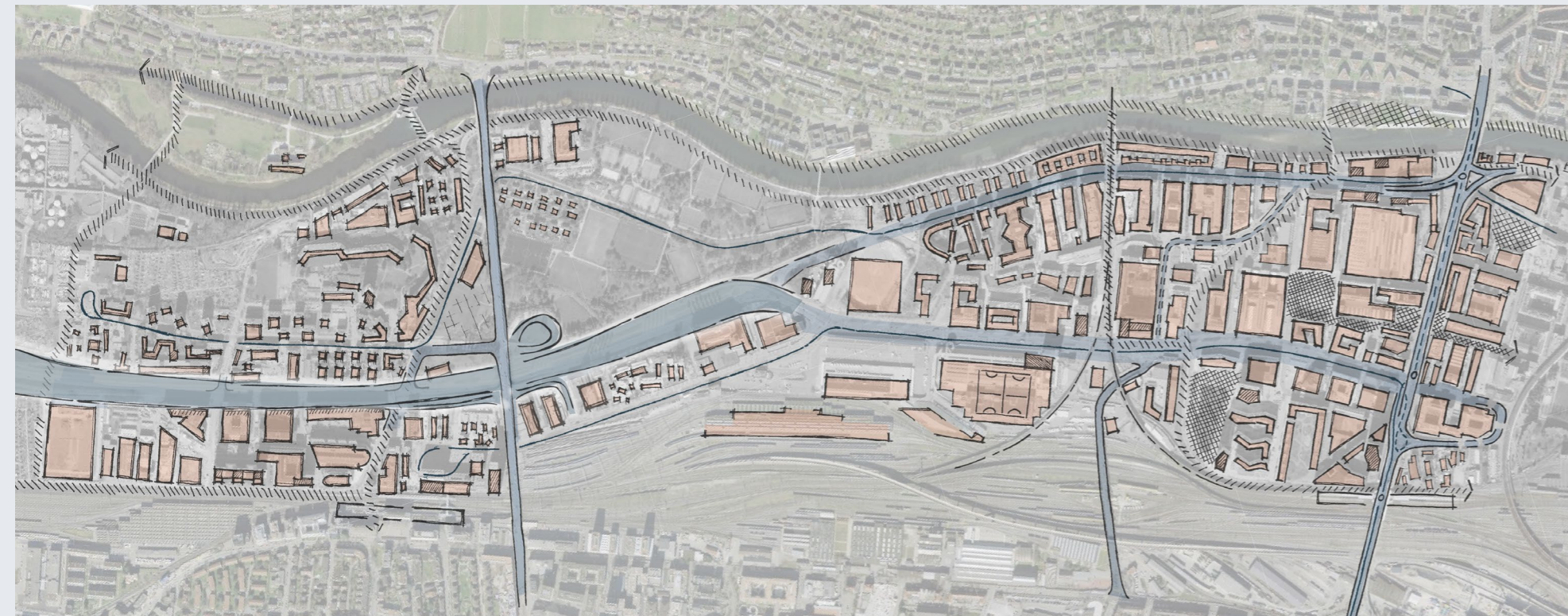


Abb. 14. Bestehende Situation

Voraussetzende Konzeptbausteine

Die folgenden Konzeptbausteine bilden die Voraussetzung für diese Transformationen:

- c) Rückbau der Autobahn zu einer Stadtstraße mit zwei Fahrspuren je Richtung
- d) Bau einer neuen Tramtrasse entlang der neuen Stadtstraße
- e) Neuverknüpfung der Tramlinien und eine zusätzliche Tramlinie Bahnhof Altstetten – Bahnhof Hardbrücke

Weiterführende Konzeptbausteine

Ausgehend von den initiierenden Konzeptbausteinen werden weitere Transformationen ausgelöst:

- f) Umnutzung/Neustrukturierung des Gewerbezugs an der Förrlibuckstrasse
- g) Nutzungsüberlagerungen im Logistik- und Versorgungsareal
- h) Nachverdichtung in Altstetten Nord
- i) Umstrukturierung des Westparks

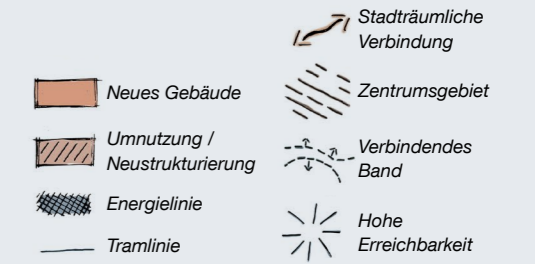


Abb. 15. Konzeptbausteine

4.2.1. INITIIERENDE KONZEPTBAUSTEINE

Genossenschaften im Westpark: Gegenüber von den neuen Wohnhochhäusern des Hardturmstadions, an dem Ort, wo heute die Stadt abrupt endet und der Autobahnausläufer am meisten Raum einnimmt, soll ein neues Stadtquartier entstehen, welches Zürich West und Altstetten Nord verbindet. Dieses neue Quartier ist Nutzungsdurchmischtes, sozialdurchmischtes sowie auch urban begrünt. Hier entsteht eine lebendige Stadt, in der sich über den Tag verteilt ganz unterschiedliche Szenen abspielen und sich Jung und Alt trifft. Hier verabredet man sich zu Freizeitaktivitäten, trifft sich zum Businesslunch oder begegnet den eigenen Nachbarn in einem Café. Das Quartier steht im und nicht am Park, sein urbanes Grün verbessert nicht nur das Mikroklima, sondern leistet gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Artenvielfalt und urbanen Lebensmittelproduktion.

Da die entsprechenden Grundstücke zunächst der öffentlichen Hand gehören werden, kann hier überwiegend günstiger Wohn- und Arbeitsraum entstehen, der in der Stadt Zürich dringend benötigt wird. Dies entspricht auch dem in der Gemeindeordnung festgesetzten Ziel bis im Jahr 2050 den Anteil des gemeinnützigen Wohnraums auf 30% zu erhöhen sowie generell preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum zu erhalten und zu fördern (Stadt Zürich, 2021d). Die Schaffung von preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum ist für uns auch der entscheidende Punkt, warum hier eine „Stadtreparatur“ im größeren Ausmaß notwendig ist.

Aktivierende Nutzungen am Förrlibuckplatz: Gleichzeitig mit der Planung der Genossenschaften im Westpark entsteht neben dem Technopark und dem Puls 5 ein neuer öffentlicher Stadtraum. Dieser neue Stadtraum führt die Energielinie Josefstrasse-Schiffbau-Turbinenplatz fort. Entsprechend lebendig soll der Platz werden – die Nutzungen sowohl dicht als auch stark publikumsorientiert sein. Beispielsweise könnten am Förrlibuckplatz drei Hochhäuser entstehen, die sich in ihrer Nutzungsstruktur von kommerziellen Hochhäusern unterscheiden und die die Stadtsilhouette in Zürich West ergänzen würden. Der Außenraum wäre mit kleinen Hochbauten, z.B. einer Bar oder einem Restaurant bespielt, was die Läden in den Erdgeschossen der Hochhäuser ergänzen könnten. Diese öffentlichen Nutzungen könnten teilweise von lokalen Vereinen getragen werden und würden den Puls 5 weiter aktivieren. Auch hier wären die neuen Strukturen urban begrünt.

4.2.2. VORAUSSETZENDE KONZEPTBAUSTEINE

Rückbau der Autobahn: Damit das neue Quartier mit den Genossenschaften im Westpark realisiert werden kann, soll der Ausläufer der Autobahn zurückgebaut werden. Aufgrund der übergeordneten verkehrlichen Bedeutung dieser Einfallssache und im lokalen Kontext des Logistik- und Versorgungsareals (Engrosmarkt und Migros Verteilzentrum) ist eine gute Verkehrsleistung zwingen und auch wünschenswert. Daher soll hier eine leistungsstarke und durchgrünte Stadtstraße mit zwei Fahrspuren je Richtung entstehen. So steht hier nicht primär eine Reduktion des Verkehrs im Vordergrund, sondern die Verlangsa-

mung und somit siedlungsverträgliche Abwicklung. Die Seitenäste dieser neuen Stadtstraße würden mit „normalen“ Kreuzungen angeschlossen, weshalb auf die meisten Über- und Unterführungen verzichtet werden kann. Lediglich die Europabrücke wird noch mit ein bis zwei Auffahrtsrampen an das ebenerdige Straßennetz angeschlossen. Der Straßenraum wäre dementsprechend überall für Fußgänger*innen auf Straßenniveau querbar, wodurch die Stadt zwischen Nord und Süd räumlich wie auch funktional zusammengeführt wird. Im Unterschied zur Pfingstweidstraße wird die neue Stadtstraße stärker begrünt und die versiegelte Fläche wo möglich reduziert. Wir sehen den Rückbau der Autobahn als Startschuss und wichtige Voraussetzung dafür an, die Stadtreparatur in Gang zu setzen.

Neue Tramtrasse und Neuverknüpfung der Tramlinien: Das neue Quartier im Westpark braucht jedoch auch eine hohe Erschließungsgüte des öffentlichen Verkehrs. Entlang der neuen Stadtstraße soll eine neue Tramtrasse realisiert werden. Die bestehenden Tramlinien im Raum Zürich West und Altstetten Nord sollen neu verknüpft und durch eine zusätzliche ergänzt werden. Beispielsweise könnte die Linie 6 ab Hardturm über die neue Stadtstraße bis an den Bahnhof Altstetten geführt werden. Die Linie 8 würde dafür bis Werdhölzli und die Linie 4 entlang der neuen Stadtrasse bis an den Stadtrand geführt. Eine zusätzliche, kurze Tramlinie könnte auf direktem Weg zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Bahnhof Hardbrücke verkehren und so Zürich West direkt an das übergeordnete ÖV-Netz anschließen. Hierfür wäre am Bahnhof Hardbrücke vor dem Prime Tower eine Wendeschleife notwendig.

Durch diese Ausbauten und Neuverknüpfungen des öffentlichen Verkehrs entstehen rund um das Hardturmstadion und direkt bei den Genossenschaften im Westpark neue Umsteigeknoten, wodurch die Zentralität an diesem Ort gestärkt wird.

4.2.3. WEITERFÜHRENDE KONZEPTBAUSTEINE

Die initiiierenden Konzeptbausteine werden weitere Transformationsprozesse in Gang setzen:

Umnutzung/Neustrukturierung des Gewerbebands an der Förrlibuckstrasse: Durch die neuen Nutzungen am Förrlibuckplatz und durch die Genossenschaften im Westpark wird die Energielinie Josefstrasse-Schiffbau-Turbinenplatz weiter über Förrlibuckplatz-Förrlibuckstrasse-Genossenschaften im Westpark bis zum Bahnhof Altstetten geführt. Dies wird den Transformationsdruck auf die Gewerbebauten an der Förrlibuckstrasse, die in den 70er- und 80er-Jahren entstanden sind, weiter erhöhen. Hier stellt sich die Frage, ob die Gebäude aus Nachhaltigkeitsaspekten umgenutzt oder ob neue Strukturen entstehen sollen, die besser dem Leitbild der Lebenswerten Stadt entsprechen.

Nutzungsüberlagerungen im Logistik- und Versorgungsareal: Die neu geschaffenen Zentralitäten rund um das Hardturmstadion werden auch die Pfingstweidstrasse weiter aktivieren. Im Logistik- und Versorgungsareal könnten entlang der westlichen und nördlichen Arealränder Nutzungen entstehen, die mit den jeweiligen Straßen in Kontakt stehen und im Areal eine Zonierung des Raums bewirken. Auf dem Verteilzentrum der Migros, wel-

ches statisch so gebaut wurde, dass vertikale Aufbauten möglich sind, könnten Büro- oder Wohnbauten entstehen oder auch Fußballtrainingsplätze, die zum Hardturmstadion gehören. Vom Gleisfeld, und somit aus den fahrenden Zügen heraus, wären diese neuen Strukturen von Weitem sichtbar und würden die Einfahrt in die Stadt Zürich szenografisch begleiten.

Nachverdichtung in Altstetten Nord: Entlang des westlichen Teils der neuen Stadtstraße werden durch den Rückbau der Autobahn ebenfalls Transformationen ausgelöst. Auch hier soll im Rahmen dieser Nachverdichtungen auf die Entstehung von Stadtstrukturen gemäß dem Leitbild der Lebenswerten Stadt geachtet werden. Hier ist speziell zu beachten, dass mit den Nachverdichtungen das Quartier nicht gentrifiziert wird und die hiesige Bevölkerung auch in allfälligen Neubauten günstigen Wohnraum findet.

Umstrukturierung des Westparks: In dem Gebiet, das wir als Westpark bezeichnen, befinden sich heute lose angeordnet Retentionsbecken, Fußballplätze und Tennisplätze. Die sehr introvertierten Strukturen können zusammen mit den Genossenschaften im Westpark umstrukturiert und deutlich besser in die Stadt integriert werden. Der Westpark wird zu einem erlebbaren Park, der zum einen von der wohnenden und arbeitenden Bevölkerung belebt wird und zum anderen aufgrund seiner Konnektivität mit der Stadt und dem Limmatufer auch regionale Bedeutung erlangt.

4.3. ÜBERGEORDNETES KONZEPT

Die Konzeptbausteine sind für uns einerseits thematische-räumliche Elemente, die wir in der Masterthesis weiterverfolgen werden und andererseits auch Ideenspeicher, die festhalten, wie wir uns die Räume, Stand heute, vorstellen würden. Die Skizze erlaubt uns, diese räumlichen Ideen festzuhalten, ohne sie aber im Hinblick auf die Masterthesis zu fest zu verankern. Sie bleiben dadurch veränderbar. Entscheidend für die Weiterbearbeitung in der Masterthesis sind jedoch nicht die kleinräumig skizzierten Strukturen in der Skizze, sondern letztendlich vor allem das übergeordnete Konzept, bzw. die übergeordnete Idee dahinter, die in der ergänzenden Skizze dargestellt ist (vgl. auch Abb. 16). Nachfolgend wird das übergeordnete Konzept beschrieben:

Zürich West und Altstetten Nord werden zu einem Stadtteil verbunden. Dies wird einerseits über die Weiterführung der bestehenden Energielinien, die vom Kreis 5 in das Planungsgebiet führen und andererseits mittels des Rückbaus der Autobahn erreicht. Neu geschaffene Zentralitäten im Raum Hardturmstadion bilden den städtebaulichen Trittstein dieses Zusammenschlusses.

Zusätzlich werden im gesamten Stadtteil der Wohnanteil erhöht, die Funktionen durchmischtes, die soziale Durchmischung verbessert und neue, flexible Arbeitsplatzstrukturen geschaffen. Die Basis für diese neuen Strukturen bilden Wohn- und Arbeitsgenossenschaften. Weiter wird der gesamte Stadtteil zur Verbesserung des Mikroklimas und der

Artenvielfalt sowie für die urbane Lebensmittelproduktion begrünt. Durch die Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes wird das untergeordnete Straßennetz sukzessive zurückgebaut und zu attraktiven öffentlichen Stadträumen umfunktioniert, die vom Fuß- und Radverkehr mitbenutzt werden. Der öffentliche Verkehr und auf „Sharing“ basierende Kleinfahrzeuge verkehren entlang dem übergeordneten Straßennetz.

Der neu gebildete Stadtteil bleibt analog zu Zürich West ein Ort in dem neue und innovative Architektur- und Städtebaukonzepte getestet werden können. Die Typologien bleiben vielseitig und die morphologische Struktur entsprechend divers. Die Arealgrößen werden gegenüber den bestehenden Strukturen in Zürich West jedoch kleiner. So wird die Konnektivität des öffentlichen Raums verbessert und die Stadt feinmaschiger vernetzt.

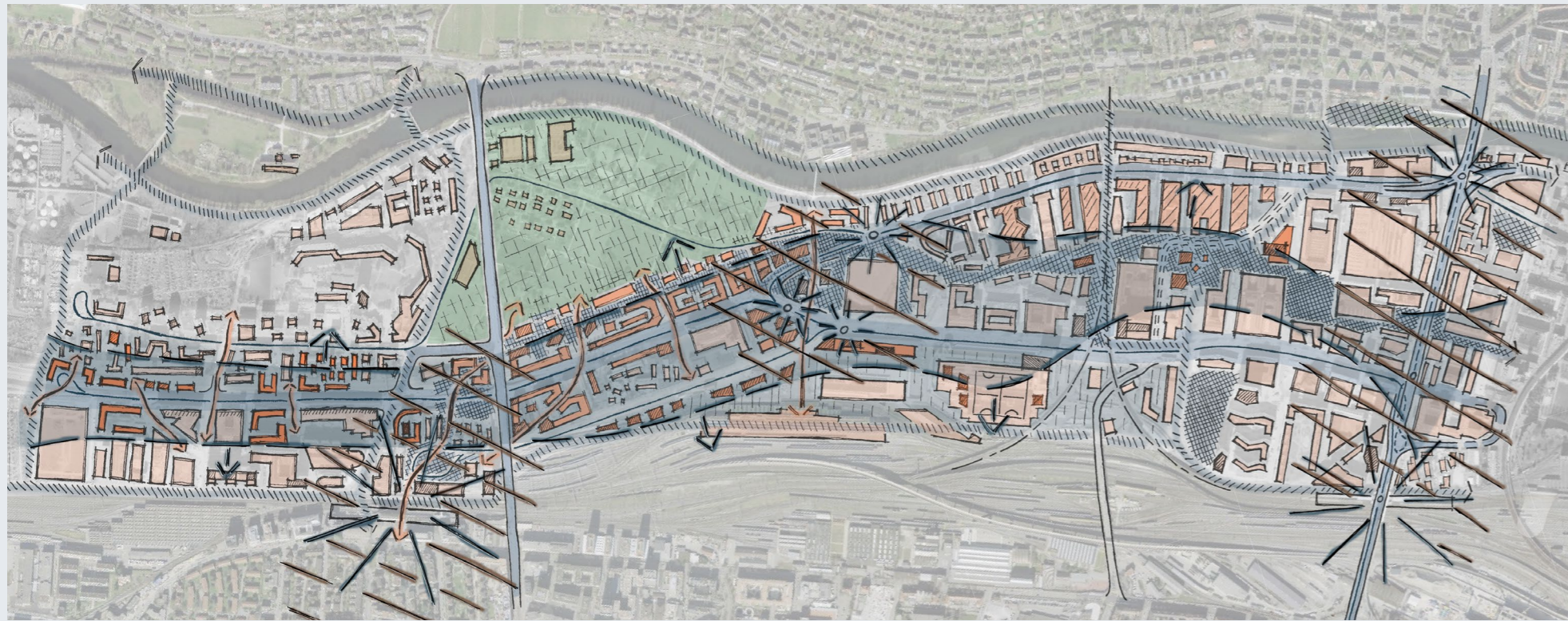


Abb. 16. Übergeordnetes Konzept

4.4. WEITERES VORGEHEN IN DER MASTERTHESIS

Die vorliegende, konzeptionelle Projektarbeit dient uns als Basis für unsere bevorstehende Masterthesis. Das Leitbild der Lebenswerten Stadt dient fortan als theoretische Referenz, die auch weiterentwickelt werden kann. Das Konzept gibt räumlich und thematisch den Rahmen vor, lässt aber bewusst Dinge offen, die in der Masterthesis zu präzisieren sind.

In unserer Masterthesis möchten wir folgenden Fragestellungen nachgehen:

1. Führt die Kombination der städtebaulichen Vorstellungen aus dem Leitbild (Nutzungs- und Sozialdurchmischung, Loslösung autogerechte Stadt, genossenschaftliche Strukturen etc.) tatsächlich zu einer deutlich lebenswerteren Stadt? Muss das Leitbild ergänzt werden?
2. Wie kann den Trends, die dem Leitbild der Lebenswerten Stadt widersprechen (*unkontrollierte* Urbanisierung, Wachstum des pro Kopf Verkehrs und Desintegration der Familie aus der Gesellschaft) entgegengewirkt werden?
3. Welche Änderungen in den Planungsinstrumenten und Planungsprozessen sind notwendig, um diese lebenswerte Stadt zu realisieren? Wie kann man Städtebau groß denken aber im Kleinen entstehen lassen?
4. Welche gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen müssen vorherrschen, damit solche Projekte realisiert werden können? Wie

können wir solche Prozesse initiieren?

Diesen Fragen möchten wir in erster Linie mit einem städtebaulichen Entwurf nachgehen. Dabei soll zum einen das ganze Planungsgebiet bearbeitet werden, wofür auch ein Modell oder Teilmodell erarbeitet wird. Zum anderen wird ein oder werden mehrere Areale in einem niedrigeren Maßstab entwickelt. Zur Beantwortung der Fragestellungen werden basierend auf den Entwürfen Schlussfolgerungen gezogen, die sowohl allgemeingültig (generisch) als auch spezifisch für Zürich West formuliert werden. Weiter wird aufgezeigt, welche konzeptionellen und strukturellen Ansätze die offiziellen Planungsinstrumente bzw. Planungsabläufe haben müssen, um die Entwürfe zu realisieren und die Dinge im Kleinen entstehen zu lassen.

DOKUMENTATIONSTEIL

5. HERLEITUNG GENERISCHES LEITBILD

Im vorliegenden Kapitel wird die Herleitung des generischen Leitbildes dokumentiert. Das Leitbild selbst wird im [Kapitel 2](#) beschrieben.

5.1. REFLEXION DER VERGANGENEN SEMESTER IM MASTER URBANISTIK

In den vergangenen Semestern des Masterstudiengangs Urbanistik haben wir uns verschiedentlich mit den städtebaulichen und gesellschaftlichen Veränderungen der Zukunft beschäftigt. Dies betrifft sowohl Zukunftstrends und Veränderungen der Umwelt, die unabhängig vom bewussten und aktiven Einwirken des Menschen eintreten werden sowie auch Überlegungen und Vorstellungen über einen neuen Städtebau, der die Zukunft positiv beeinflussen kann. Zu diesem Gedankengerüst gehören insbesondere die folgenden Arbeiten:

Erding 2050 - Gap Closing (Lehrstuhl für Raumentwicklung, 2020a)

Das Projekt in Erding zeigt uns:

- Zukunftstrends und ihre Wechselwirkungen und Einflüsse auf Gesellschaft und Städtebau sind im städtebaulichen Entwurf essenziell.
- Die Zukunft ist positiv beeinflussbar > alternative Zukunft.

Mentally Urban (Lehrstuhl Sustainable Urbanism, 2020)

Die Vorlesungsreihe „Mentally Urban“ zeigte uns unter anderem:

Die (für den Menschen) gesunde Stadt ist die mental ausgewogene Stadt;

- Ein ausgewogenes und spannendes Stadtgefüge, das unser räumliches Vorstellungsvermögen stimuliert und das sowohl urbane Dichte als auch urbane Weite enthält,
- ein ausgewogenes Verhältnis von Reiz- und Rückzugsorten bietet
- und eine Ausgewogenheit bezüglich der Möglichkeiten für soziale Kontakte aufweist.

Genossenschaft und kollaboratives Wohnen: Seminare AVK und Vektoren der Veränderungen (Lehrstuhl für Raumentwicklung, 2020b / Professur für Urban Design, 2020a)

- Die Bedeutung des genossenschaftlichen Wohnungsbaus generell.
- Die unterschiedlichen Formen des genossenschaftlichen Wohnungsbaus.
- Wie eine Bau- und Wohngenossenschaft etabliert wird.
- Die Rolle und Wirkung eines genossenschaftlichen Wohnungsbaus als Stadtbaustein.

Climate Emergency Munich– Gruppenarbeit „Das Perivällonistische Manifest“ (Professur für Urban Design, 2020b)

Als weitere Grundlage für die Reflexion dient die Gruppenarbeit das „Perivällonistische Manifest“ (grie. περιβάλλον [Perivállon] = die Umwelt) aus dem Semesterprojektstudio „Climate Emergency Munich“.

Dem Manifest liegt die These zugrunde, dass der Mensch lernen wird, seiner Umwelt und den anderen Arten mit demselben Respekt zu begegnen, wie sich selbst. Dies ist die Voraussetzung, damit die Menschheit die Herausforderungen der Zukunft (Klimawandel, Artensterben) bewältigen kann. Ein wichtiger Bestandteil des Manifestes ist das Thema des artgerechten Lebensraumes und somit das Ziel, den Lebensraum der anderen Arten zu schützen, bzw. ihn auch zurückzugeben. Um dies zu ermöglichen, braucht jedoch auch der Mensch einen für ihn passenden Lebensraum. Somit soll, zum Schutz der Ressource Boden und des Lebensraumes der anderen Arten, nicht Dichte die oberste Maxime sein, sondern „lebenswert“ sollen z.B. die Städte gebaut werden.

Weiter hält das Manifest in Bezug auf den Städtebau fest, dass genossenschaftliches Bauen, Wohnen und Arbeiten im Zentrum des städtischen Lebens stehen soll. Dies wird untermauert von einer klaren Loslösung von der modernen Funktionstrennung

sowie von automatisierten und auf Sharing ausgegerichteten Mobilitätssystemen.

Der Perivällonismus als eine These für die Lebenswerte Stadt wird als „Sinnbild“ betrachtet, als ein ideeller Zustand, der wünschenswert ist. Im Idealfall können die zukünftigen Trendentwicklungen möglichst nahe an diesen Zustand herangesteuert werden.

Entsprechend dieser Arbeiten, Gedanken und Lerninhalten haben wir unser generisches Leitbild definiert (vgl. [Kapitel 2](#)).



Abb. 17. Perivällonistisches Manifest

5.2. TRENDANALYSE

5.2.1. BASIS TRENDREPORT EBP

Die Trendanalyse erfolgt erstens durch die Auswahl des analytischen Materials: Einerseits wird mit dem AGZ Trend Report (EPB) von 2016 gearbeitet, der Aussagen über gesellschaftliche und technische Trends enthält, die in naher Zukunft wirksam sein werden. Dieser Report bietet die Basis, künftige Entwicklungen fundiert zu analysieren und wird im Rahmen der Trendanalyse als der „Status Quo“ betrachtet. Anders gesagt „das, was voraussichtlich in der Zukunft passieren wird, wenn für die Entwicklung von Zürich West auf der gleichen Schiene weitergefahren wird“.

5.2.2. VORGEHEN

Der Prozess der Trendanalyse erfolgt in zwei Schritten:

1. Auswahl der Trends anhand einer übergeordneten Beurteilung der Wechselwirkungen zwischen den Zukunftstrends und dem Leitbild der Lebenswerten Stadt
2. Detaillierte Beurteilung der Wechselwirkungen anhand der 4-Felder-Tabelle

Übergeordnete Wechselwirkungen zwischen den Zukunftstrends und dem Leitbild der Lebenswerten Stadt erkennen:

Im Kern der Trendanalyse liegt die Untersuchung der Bezüge und der Wechselwirkungen zwischen dem Leitbild der Lebenswerten Stadt und der zukünftigen Trendentwicklung, so wie diese im AGZ

Trend Report (EBP, 2016) beschrieben werden.

Im ersten Schritt werden die gegenseitigen Einflüsse durch das Instrument des „Papiercomputers“ im Kontext von Zürich West untersucht. Ziel ist dabei, eine erste Beurteilung zu treffen, ob die Entwicklung eines Trends überhaupt einen Einfluss auf das Leitbild hat und umgekehrt, ob die Themen des Leitbilds die Trends positiv oder negativ beeinflussen.

Durch diese Untersuchungsstufe erfolgt eine erste Auswahl von 31 Trends, die für die weitere Bearbeitung relevant sind. Nicht relevante (in diesem Kontext) Trends entfallen von der weiteren Bearbeitung/Berücksichtigung.

Legende Papiercomputer:

0 = Trend beeinflusst die Inhalte des Leitbilds nicht oder nur sehr gering

+ = Trend beeinflusst die Inhalte des Leitbilds positiv, verstärkt oder beschleunigt die Umsetzung

- = Trend beeinflusst die Inhalte des Leitbilds negativ, verhindert oder verlangsamt die Umsetzung

Detaillierte Beurteilung der Wechselwirkungen anhand der 4-Felder-Tabelle

Im dritten Schritt werden die bisherigen Ergebnisse des Untersuchungsprozesses in einer 4-Felder-Tabelle (Abb. 20) grafisch dargestellt. Die X-Achse beschreibt den Einfluss eines Trends auf die Inhalte des Leitbilds und die Y-Achse beschreibt den Einfluss des Leitbilds auf den jeweiligen Trend. Durch das Zuordnen eines +, - oder 0 zu jedem Trend wird

Trend —————> **Leitbild der Lebenswerten Stadt**

Gesellschaft und Individuum

- Bevölkerungsentwicklung 0
- Migration 0
- Demografie -
- Bildung und Status +
- Wertewandel und Lebensstile -
- Rollenbilder und Chancengleichheit +
- Haushalt und Wohnen -
- Gesellschaftliches Engagement +
- Soziale Sicherheit +
- Mobilität +-
- Gesundheit 0
- Ernährung +-
- Kommunikation +
- Datenschutz und Privatsphäre 0

Wirtschaft und Unternehmen

- Globale Wirtschaft +-
- Schweizer Wirtschaft 0
- Digitale Wissensgesellschaft 0
- Unternehmensorganisation 0
- Arbeitsmarkt +-
- Corporate Social Responsibility +
- Konsum -

Technologie und Innovation

- Forschung 0
- Innovationsdynamik 0
- Informations- und Kommunikationstechnik 0

Abb. 18. Papiercomputer

- Bauen +
- Energietechnik +
- Künstliche Intelligenz 0
- Medizin 0
- Gentechnik -

Politik und Recht

- Öffentliche Finanzen 0
- Governance +
- Rechtsentwicklung +
- Internationale Integration und Vernetzung +
- Globale Finanzmärkte 0
- Internationale Sicherheit 0
- Regionalismus und Territorial Governance +-
- Politische Kommunikation 0
- Ethik +
- Nachhaltigkeit als Politikkonzept +

Umwelt, Natur und Raum

- Dekarbonisierung des Energiesystems +
- Energiebedarf -
- Mineralische und Metallische Rohstoffe 0
- Klimawandel -
- Raumentwicklung -
- Kulturlandschaft -
- Biodiversität -
- Lärm 0
- Wasserressourcen 0
- Umweltverschmutzung -

grafisch dargestellt, ob dieser das Leitbild begünstigt oder ihm entgegenwirkt.

Durch die Beurteilung der 4- Felder Tabelle wird der letzte Schritt des Prozesses ermöglicht, nämlich die Auswahl relevanter Trends. Diese Trends werden durch einen farbigen Kreis gekennzeichnet. (Farbe je nach Art und Weise deren Wirkung, positiv- negativ- neutral).

5.2.3. AUSGEWÄHLTE TRENDS / BEURTEILUNG DER WECHSELWIRKUNGEN

Durch den oben genannten Prozess erfolgt die Auswahl relevanter Trends, die im Projekt entweder weiter gefördert oder denen entgegengewirkt werden soll. Diese Trends können thematisch in vier Kategorien unterteilt werden (Abb. 19).

Räumliche Prozesse

Im Bereich der Raumentwicklung wird eine deutliche Tendenz zur Urbanisierung und Verdichtung der Metropolräume prognostiziert. Trotz der zunehmenden Funktionsteilung zwischen Kernstädten, Agglomerationsgemeinden und dem ländlichen Raum dehnen sich Agglomerationsgebiete weiter in ländliche Gebiete aus.

Das zukünftige Mobilitätsverhalten wird durch eine deutliche Zunahme des Pro- Kopf Verkehrs charakterisiert, sowohl im MIV als auch im ÖV sowie dem Güterverkehr. Deutlich ist auch, dass Elektroautos, Carsharing und später selbstfahrende Autos immer mehr zum Alltag gehören werden.

Wohnen, Arbeiten, Lernen

Der Arbeitsmarkt wird von einer Flexibilisierung- Tendenz geprägt sein. Die Bedürfnisse der Arbeitgeber*innen haben sich verändert und die vormals fixen Arbeitsbedingungen werden zunehmend aufgeweicht. Gleichzeitig nimmt jedoch die Arbeitsplatzsicherheit ab.

Die Erhöhung des Rentenalters führt zu einer zunehmenden Bedeutung des lebenslangen Lernens (Trend Bildung und Status). Trotz der Tatsache, dass das Bildungsniveau in der Schweiz weiter steigen wird, bleibt die Chancenungleichheit beim Bildungszugang nach Status bestehen und somit verstärkt sich das soziale Ungleichgewicht nach Bildungsstand.

Im Rahmen des Trends Haushalt und Wohnen zeigt sich eine weitere Facette des Urbanisierungsprozesses. Die Stadt wird zunehmend zum bevorzugten Wohnumfeld. Haushaltsgroßen nehmen zwar ab, allerdings nimmt der Wohnflächenverbrauch zu. Die Stadt als Wohnumfeld erlaubt eine Pluralisierung und Etablierung alternativer Wohnformen. Wir gehen davon aus, dass dieser Prozess auch Post-Corona anhält, insbesondere wenn die Stadt noch lebenswerter wird.

Lebensstile und Gesellschaft

Ein weiteres Cluster bilden die Trends „Wertewandel und Lebensstile“, „Rollenbilder und Chancengleichheit“, „Gesellschaftliches Engagement“ und „Ethik“. Gemeinsamer Nenner dieser Trends ist die Pluralisierung der Lebensstile. Dies spiegelt sich sowohl im Freizeitverhalten und in der

Zunahme von individuelleren und kürzeren Formen des gesellschaftlichen Engagements als auch bei der Pluralisierung von Familien- und Haushaltsformen sowie bei der Verschiebung der Muster von geschlechterspezifischer Arbeitsteilung wider.

Das Risiko der Desintegration der Familie aus der Gesellschaft durch den Wertverlust des klassischen Familienmodells, sowie der technische Fortschritt (Digitalisierung) erschweren ethische Fragestellungen und führen zu einer verstärkten Thematisierung der zeitgenössischen gesellschaftlichen Werte.

Umwelt und Nachhaltigkeit

Die letzte Kategorie umfasst die Trends „Biodiversität“, „Umweltverschmutzung“, „Klimawandel“, „Energiebedarf“, „Nachhaltiges Bauen“ und „Nachhaltigkeit als Politikkonzept“. Die vom Menschen verursachten negativen Auswirkungen auf die Umwelt entwickelten sich dabei von lokalen Verschmutzungen (Luft, Wasser) immer mehr zu regionalen (z.B. saurer Regen) und globalen Problemen (z.B. Klimawandel, Erderwärmung, weiterhin starke Bedrohung der Biodiversität). In Europa und in der Schweiz ist von häufigeren, intensiveren und länger anhaltenden Wärmeperioden und Hitzewellen im Sommer auszugehen, während die Zahl der kalten Wintertage und -nächte vermutlich abnehmen wird.

Die zahlreichen negativen Auswirkungen des Klimawandels erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit und Maßnahmenplanung. Die Herausforderungen des Klimawandels und des Artensterbens werden angenommen und rücken ins Zentrum der Politik- und Unternehmensstrategie. Aus diesem Grund

sind viele Effizienzmaßnahmen auf dem Vormarsch sowie eine weitere Entkoppelung von Energie-nachfrage und Wachstum. Im Bereich des Bauens zeichnet sich die Nachhaltigkeit als ein klarer Trend ab und führt zur langfristigen Durchsetzung von entsprechenden (Stadt-)Baukonzepten.

Im Kapitel 2.2 ist das Fazit der Trendanalyse dokumentiert.

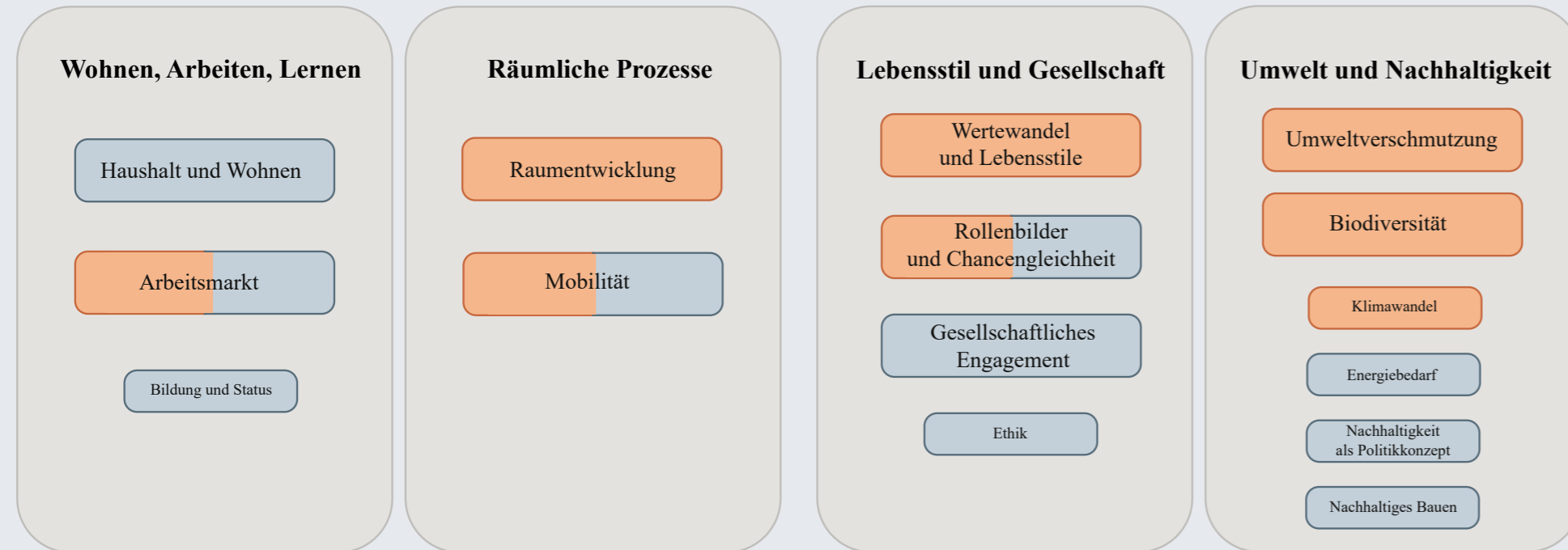


Abb. 19. Ausgewählte Trends in vier Kategorien

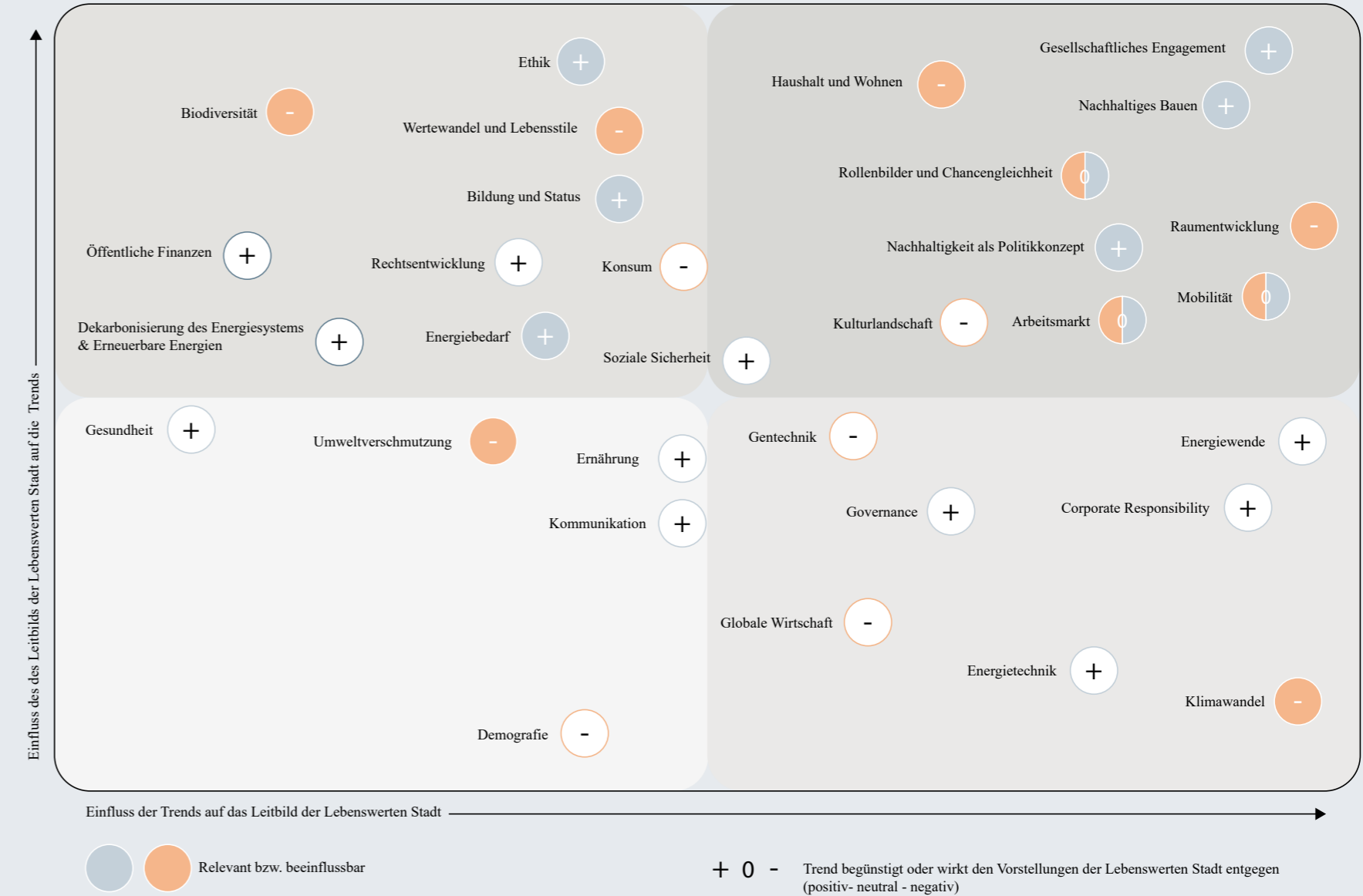


Abb. 20. 4- Felder Tabelle

6. ANALYSE ZÜRICH WEST & ALTSTETTEN NORD

6.1. INDUSTRIEGESCHICHTE

Zu Beginn der Analyse setzen wir uns mit der geschichtlichen Entstehung des Industriequartiers von Zürich auseinander, welches später eine neue Stadtidentität mit dem Namen Zürich West tragen wird. Die industrielle Geschichte des Quartiers zu verstehen bedeutet zu wissen, welche wirtschaftlichen, politischen und infrastrukturellen Entscheidungen den Stadtteil formten und so auch heute noch prägen. Untersucht wird die Zeitspanne der Industrialisierung bis zur BZO (Bau- und Zonenordnung) Revision von 1992. Neben der folgenden Zusammenfassung dient der Zeitstrahl auf der Abb. 21 zur visuellen Unterstützung.

Entstehung des Industriequartiers Zürich (eine Zusammenfassung)

13 Jh.

Hardturm: Wehrturm zur Bewachung des damaligen Brückenüberganges. Der im 13. Jahrhundert errichtete Turm ist ausschlaggebend für die Namensgebung des nord-westlichen Gebietes von Zürich West. Der Turm steht seit 1964 unter Denkmalschutz (Kaiser, 2020).

1798

Stadtstaat Zürich bröckelt: Unterzeichnung und Anerkennung zur Helvetischen Verfassung. Eine erste Volkszählung ergibt ca. 10'000 Einwohner*innen. Damaliges Industriequartier diente als landwirtschaftliche Fläche außerhalb der Stadtmauern (Senti et. al., 1951).

1833

Regeneration, Ende der städtischen Vorherrschaft: Gleichberechtigung zwischen Stadt und Land wird gestärkt. Die städtische Vorherrschaft wird sichtbar beendet. Die Stadtbefestigung, sprich die alten Stadtmauern, dementsprechend „geöffnet“. Durch diese Liberalisierung oder Modernisierung des Kantons sahen sich nun die städtischen „Kleingewerbler“ bedroht und unter Wettbewerbsdruck gesetzt (Craig, 1988).

1838

Welti-Furrer AG: Eines der ersten Unternehmen im Industriequartier. Nach ca. 175 Jahren steht das Transportunternehmen mit Parkhaus nach wie vor auf dem heutigen Maag-Areal Plus. Weitere Entwicklungen auf dem Maag-Areal Plus sind geplant (Prime 2 Kubus schon realisiert) (Welti-furrer, 2020).

1847

Eröffnung Spanisch-Brötli-Bahn: Zwischen Zürich und Baden entsteht die erste inner-schweizerische Eisenbahnlinie. Verlängerung durch Zusammenschluss der Zürich-Bodenseebahn zur NOB (Schweizerischen Nordostbahn) 1853 unter Leitung des „Eisenbahnkönigs“, Alfred Escher (Wikipedia, 2020a).

1855

ETH Zürich (früher Eidgenössisches Polytechnikum): Begonnen hat das Eidgenössische Polytechnikum mit 68 Studenten. Der deutsche Architekt Gottfried Semper realisierte das spätere ETH-Hauptgebäude zwischen 1858 und 1864, weitere architektonische Änderungen durch Gustav Gull wurden zwischen 1915 und 1925 realisiert. Zusam-

men mit der Universität Zürich (1833 Eröffnung) führte die Realisierung des Polytechnikums in der zweiten Hälfte des 19. Jh. zu einer deutlichen Akademisierung in der Stadt. Spätestens seit Ende des 19. Jh. ist Zürich das Wirtschafts- und Finanzzentrum der Schweiz (ETH, 2020).

1856

Schweizerische Kreditanstalt: Gemeinsam mit der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt gründete Alfred Escher die SKA. Mit der SKA wurde auch die internationale Finanzierung für den Bau des Gotthardtunnels sichergestellt (Italien: ca. 45 Mio., Schweiz: ca. 20 Mio., Neues Deutsches Reich: ca. 20 Mio. und ca. 102 Mio. aus dem Kapitalmarkt) (Jung, 2015). Bereits 1870 wurde eine erste Vertretung in New York gegründet. Heute kennt man die SKA unter dem Namen Credit Suisse die weltweit rund 48'000 Mitarbeiter*innen beschäftigt (Statista GmbH, 2020).

1873

Stadtmühle: Stadt Zürich kaufte das Areal und vermietete die Mühle der Familie Maggi, welche wiederum das heutige Silo errichteten (Swissmill, 2020).

1880

Durchstich Gotthardtunnel: Der Politiker, Bankier und sog. „Eisenbahnkönig“ Alfred Escher, damaliger Präsident der NOB, befürwortet den neuen Tunnel unter dem Gotthard und wird Präsident der Gotthardvereinigung. Mit seiner im Jahre 1956 gegründete SKA wird die internationale Finanzierung sichergestellt. Der Gotthardtunnel führte zu

einem deutlich höheren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Austausch zwischen dem Norden und dem Süden Europas sowie zu einer Stärkung Zürichs als Handelsstadt. Der Tunnelbau forderte unter den vorwiegend aus Italien stammenden Arbeitern, die unter prekären Bedingungen arbeiten mussten, 199 Todesopfer (Wikipedia, 2020b).

1882

Schoeller & Co: Färbereifabrik entlang der Limmat. Gestalterischer Einbezug des mittelalterlichen Hardturms und der Fabrikanlage (Schoeller Textil AG, 2020).

1885

Färberei Weidmann: Seidenstück- und Wollfärberei. 1977 an die Stadt verkauft und abgebrochen, um die die Handelsschule KV-Zürich zu errichten (Der Rest von Zürich West II, 2019).

1889

Escher Wyss AG: Mit 153'800m² damals die größte Industrieanlage des Kanton Zürichs. Maschinenbau, Kesselschmiede (Schiffbau), Gießerei-Halle etc. Teile der Anlagen wurden später von anderen Industriebetrieben übernommen (z.B. Schmidheiny und Sulzer). Ab dem Jahr 1999 wurden Teile des Areals verkauft und umgenutzt (z.B. Puls 5). Die Schiffbauhalle wird heute grundsätzlich für Theateraufführungen und sonstige Kulturveranstaltungen genutzt (Allreal Generalunternehmung AG, 2020).

1895

Friedrich Steinfels AG: Seifensiederei Fabrikanlage auf ca. 30'000m². (Bärtschi, 1983, S. 396 f.)

1897

Löwenbräu Zürich AG: Aus der „Wald-Feldbach Firma“ entstanden. Gebäudeteile an der Limmat-

straße sind heute noch erhalten und denkmalgeschützt (Bärtschi, 1983, S. 408 f.).

1898

Aussersihler Viadukt (heutiges Lettenviadukt): Errichtung der beiden Viadukte der Bahnlinien nach Norden (Bahnhof Wipkingen) und entlang des Fußes des Käferbergs (Bahnhof Letten). Heute wird nur noch die Linie zum Bahnhof Wipkingen für den Zugverkehr genutzt. Die andere Verbindung zum stillgelegten Bahnhof Letten ist heute ein Fuß- und Fahrradweg.

1913

Maag-Zahnräder AG: Herstellung von Getrieben für Gasturbinen und Kompressoren von Schiffen. 2004 verlässt Maag als letzter großer Industrieproduzent in Zürich West das Maag-Areal (Stadt.labor, 2001).

1924

Fußballstadion Förrlibuck: Einweihung des Stadions. Exakter Standort der in den 70er Jahren errichteten Toni-Molkerei. Zu dieser Zeit waren zwei Fußballstadien westlich des Industriequartiers angesiedelt (Wikipedia, 2020c).

1927

Tramdepot Hard: Bedeutende Erweiterung des Depots. Bereits 1898 wurde der Straßenbahnbetrieb entlang der Limmatstraße ins Industriequartier aufgenommen.

1930

Bernoulli-Häuser: Nach Vorbild englischer Gartenstädte gebaut. Der Architekt Hans Bernoulli ermöglichte günstiges Wohneigentum für die Arbeiter*innen des Industriequartiers (Huber, 2019).

1935

à-Porta-Häuser: Die gebogene Häuserzeile fällt durch den charakterstarken Bau auf und bildet bis

heute einen prägnanten Stadteingang sowie ein gelungenes Vis-à-vis zu den Bernoulli-Häusern (Huber, 2019).

1961

Betriebszentrale Herdern Migros: Damals die größte Verteilzentrale für Lebensmittel in Europa. Der siebzehngeschossige Büroturm war zu seiner Zeit der höchste Turm in Zürich West (Häsler, 1985).

1967

Zentralwäscherei Zürich: Textilreinigungen von Stadtkrankenhäusern und Heimen auf dem heutigen Josef-Areal. Bevor ein neues Hallenbad 2025 realisiert wird, bietet die ZWZ einen Kulturraum und sonstige Zwischennutzungen für Vereine (Zentralwäscherei, 2020).

1969

Hardturmviadukt: Eröffnung der Käferberglinie mit dem Hardturmviadukt.

1971

Geschäftszentrum Neue Hard: Markantes Geschäftshaus von ZKB und Kuoni neben dem Gerold-Areal.

1977

Toni-Molkerei: Damals die größte europäische Milchverarbeitungszentrale. Totalsanierung für den Betrieb der Zürcher Hochschule der Künste ab dem Jahr 2000 (Baunetz, 2020).

1982

Bahnhof Hardbrücke: Eröffnung des S-Bahnhofs. Wurde am Ende der Totalsanierung der Hardbrücke realisiert (NZZ, 2016).

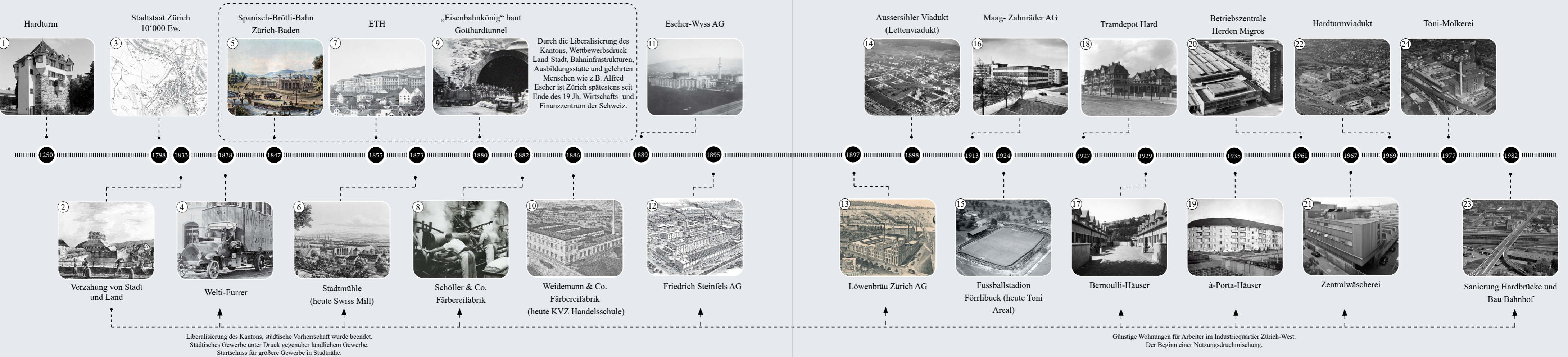


Abb. 21. Zeitleiste Industriegeschichte

Zwischenfazit Industriegeschichte

All diese wirtschaftlichen, politischen und infrastrukturellen Ereignisse und Entscheidungen führten dazu, dass Zürich spätestens seit Ende des 19. Jh. Wirtschafts- und Finanzzentrum der Schweiz wurde. Private Investoren sowie die Stadt Zürich (z.B. die Stadtmühle) errichteten in unmittelbarer Nähe zum Zentrum verschiedene Fabriken und Industrieanlagen auf den damals landwirtschaftlich genutzten Gebieten oder direkt an der Limmat (beispielsweise die Färbereianlage von Schöller). Diese Geschichte zeigt, dass es einzelne politische und wirtschaftliche Entscheide waren, die dazu führten, dass die Stadt Zürich zum Wirtschaftsmotor der Schweiz wurde. Der Erfolg der Stadt Zürich ist somit eng mit der Geschichte des Industriequartiers verknüpft.

In den sog. Zonenpläne der BZO 1946, 1963 und 1974 war das Quartier jahrzehntelang hauptsächlich für industrielle Nutzungen vorgesehen. Dies änderte sich drastisch in den 90er Jahren, vor allem mit der BZO Revision 1992 (vgl. Kap. 6.2.1).

6.2. PLANUNGSANALYSE

6.2.1. RICHTPLÄNE UND BZO

Im Unterschied zu Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften (vgl. Kapitel 6.2.3) enthalten die Richtpläne sowie die Bau- und Zonenordnung die übergeordneten planerischen Festlegungen. Für uns ist es wichtig, die Systematik der übergeordneten Festlegungen zu verstehen sowie die noch nicht realisierten Infrastrukturprojekte zu kennen. Dafür werden die folgenden Planwerke untersucht:

1. Kantonaler Richtplan
2. Regionaler Richtplan
3. Kommunaler Richtplan
4. Bau- und Zonenordnung (BZO)

Der kantonale Richtplan regelt übergeordnet die Infrastruktur-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung und stützt sich dabei auf übergeordnete Leitbilder und Sachpläne des Kantons sowie des Bundes. Der regionale und kommunale Richtplan konkretisieren die Inhalte aus dem kantonalen Richtplan und enthalten entsprechend ihrem Maßstab auch neue Inhalte (z.B. Fahrradnetzplanung im regionalen Richtplan). Die Bau- und Zonenordnung besteht aus dem Zonenplan und der Bauordnung, die wiederum regelt, wie in welcher Bauzone gebaut werden darf/muss. Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte zusammengefasst:

Kantonaler Richtplan

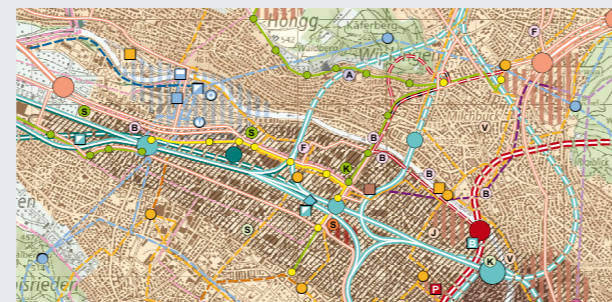


Abb. 22. Kantonaler Richtplan (Ausschnitt)

- Neues Bahntunnel inkl. Bahnstation zwischen Bahnhof Hardbrücke und Bahnhof Altstetten
- Tramstrecke auf Hardbrücke - Rosengartenstrasse
- Richtung Bucheggplatz (Tram auf Rosengartenstrasse)
- Ganz Zürich West liegt im Zentrumsgebiet

Regionaler Richtplan

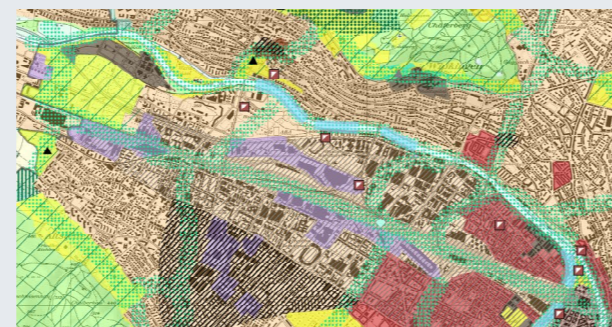


Abb. 23. Regionaler Richtplan (Ausschnitt)

- Größter Teil von Zürich West als Zentrums- und Siedlungsgebiete mit hohem Verdichtungspotenzial, kulturellen und wirtschaftlichen Zielen, guter Erschließung und kurzen Wegen
- Arbeitsplatzgebiete (Migros Herden und Engros Markthalle) mit Entwicklungsmöglichkeiten für Dienstleistung und Gewerbe
- Vernetzungskorridore für Sicherstellung der Durchlüftung und Verbindung von Grünflächen

Kommunaler Richtplan



Abb. 24. Kommunaler Richtplan (Ausschnitt)

- Bauliche Verdichtung (Größter Teil von Zürich West) als Schwerpunkt der räumlichen Entwicklung
- Zentrumsgebiete (Hardbrücke und Altstetten Zentrum)
- Sportanlagen mit besonderer Erholungsfunktion
- Sicherung Freiräume wie Parkanlagen und Plätzen

BZO 2014

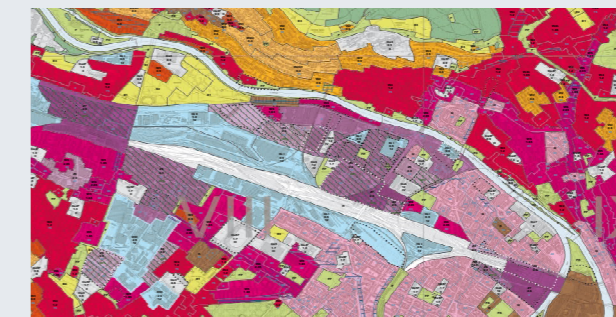


Abb. 25. Zonenplan (Ausschnitt)

- Größter Teil von Zürich West in der Zentrumszone 7-Geschossig
- Verortung von Gebieten mit Gestaltungsplanpflicht, Sonderbauvorschriften, Hochhausgebieten, Quartierhaltungszonen etc.

BZO Revisionen

Die Stadtplanung hat in den letzten 80 Jahre viele Planungsstrategien verfolgt und auf das Bevölkerungswachstum oder -verlagerung in die Agglomeration reagiert. Für das Industriequartier waren in den Zonenplänen der BZO 1946, 1963 und 1974 hauptsächlich industrielle Nutzungen vorgesehen. 1963 war die Epoche des Wachstums mit dem Höchststand an Stadteinwohnern*innen in Zürich (Stand bis heute nicht erreicht). Mit der Revision von 1974 stellte man eine Verlagerung in die Agglomeration fest. Mit der Überarbeitung von 1992 markierte das Steinfels Areal den Beginn einer wohngerechten Entwicklung in Zürich West, welche sich in der geänderten Version von 1995 weiterzog. Dieser

Trend untermauert auch die Revision von 1999 mit der Aufhebung von praktisch allen reinen Industriezonen inkl. Erweiterungen von Zentrumszonen mit 7 Vollgeschossen. Die letzte BZO Revision erfolgte 2014.

6.2.2. KOOPERATIVE ENTWICKLUNGSPLANUNG

Wie aus den zuvor dargelegten Veränderungen des Zonenplan bzw. der BZO hervorgeht, war Zürich West bis in die 90er Jahre industriell geprägt. Mit dem Entscheid auch die letzten reinen Industriezonen für Wohn- und Gewerbenutzungen zu öffnen, wurde die sog. Kooperative Entwicklungsplanung initiiert. Mit dieser sollte eine nachhaltige Quartiersentwicklung durch die Zusammenarbeit von Grundeigentümern*innen, Stadt Zürich und Experten ermöglicht werden. Gemeinsam erarbeiteten sie Planungsvorgaben für den Stadtteil Zürich West und bezweckten damit, dass private und öffentliche Überbauungen langfristig aufeinander abgestimmt wurden. Folgende Berichte sind für unser Projekt relevant:

1. Schlussbericht Stadtforum Zürich 1997 (Stadt Zürich, 1997)
2. Synthesebericht des Stadtforums 1999 (Hochbaudepartement der Stadt Zürich, 1999)
3. Entwicklungskonzept Zürich West 2000 (Hochbaudepartement der Stadt Zürich, 2000)
4. Leitlinien des Amtes für Städtebau 2009 (Stadt Zürich, 2009)

1996 Stadtforum: Mit dem Ziel eine arealübergreifende Entwicklungsvorstellung zu erreichen, hat die Stadt eine beratende Gruppe ins Leben gerufen. Das sogenannte Stadtforum war das formelle Gefäß bestehend aus den Grundeigentümern*innen, Experten*innen und Behördenvertretern*innen. Im entsprechenden Arbeitsprozess entstand 1998 ein Studienauftrag über den gesamten Stadtteil Zürich West, wofür drei Teams für den Wettbewerb eingeladen wurden (Stadt Zürich, 1997).

1999 Synthesebericht: Im sog. Synthesebericht wurden die Ergebnisse der Teams des Wettbewerbes dokumentiert und gegenübergestellt, sowie ein erstes übergeordnetes Leitbild für die Themen Verkehr, Freiraum und städtebauliche Entwicklung erarbeitet. Weiter wurden die räumlichen Entwicklungspotenziale aufgezeigt, sowie die Organisation und die Finanzierung der weiteren kooperativen Entwicklungsplanung geklärt. Als Ergebnis wurde im Februar 1999 eine gemeinsame Absichtserklärung von den involvierten Partnern unterzeichnet (Hochbaudepartement der Stadt Zürich, 1999).

2000 Entwicklungskonzept: Abgeleitet von den Leitbildern, erarbeitete die kooperative Planungsgruppe generelle Zielsetzungen für eine nachhaltige Entwicklung. So entstanden konkrete Zielvorstellung zu Nutzungsmix, Infrastrukturen, Wirtschafts-, Sozial- und Umweltverträglichkeit sowie zur städtischen Identität. Weiterführend wurde mit den 12 städtebaulichen Prinzipien (siehe Abb. 26) eine Basis für die zukünftige räumliche Gestaltung und somit zur Steuerung der Identität des Stadtteils Zürich West entwickelt.

2009 Leitlinien zur planerischen Umsetzung: Um die zahlreichen dynamischen Umwandlungsprozesse, die in den Nullerjahren initiiert wurden, zu steuern, verfasste das AfS aktualisierte Leitlinien zur planerischen Umsetzung. Die Leitlinien dienen als planerisches Hilfsmittel, liefern Vorgaben sowie Richtlinien und sorgen für eine einheitliche Grundlage für diejenigen, welche sich mit einer zukünftigen Planung in Zürich West auseinandersetzen. Die Leitlinien stützen sich stark auf die wertvollen Erkenntnisse der kooperativen Entwicklungsplanung und die 12 städtebaulichen Prinzipien.

6.2.3. AREALPLANUNGEN VON 1990 - 2020

Durch den Wandel zu einer Dienstleistungsgesellschaft in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts und durch die entsprechenden Umzonungen für Dienstleistungs- und Wohnnutzungen in den 90er Jahren (vgl. Kapitel 6.2.1) entstanden im ehemaligen Industriequartier große Veränderungsprozesse und eine hohe bauliche Dynamik. Die zum Teil denkmalgeschützten Industriehallen müssen umgenutzt werden und zudem fordert die Stadt einen Wohnanteil von mind. 20-30% (Durchschnitt über das ganze Gebiet) (Stadt Zürich, 2021a), was den Druck auf Grundeigentümern*innen und Investoren erhöht, da Wohnnutzungen in Zürich West bislang nicht auffindbar waren.

Entsprechend dieser Dynamik wurden seit den 90er-Jahren diverse Arealentwicklungen mit Sonderbauvorschriften sowie Gestaltungspläne erlassen, und anschließend nach deren Richtlinien gebaut. Hierbei dient der Zeitstrahl (vgl. Abb. 27) zur visuellen Unterstützung.

Zwischenfazit Arealplanungen

Entstanden ist so ein Flickenteppich aus Arealplanungen unterschiedlicher Art und Qualität. Bei einigen wurden das Entwicklungskonzept und die Leitlinien aus der Kooperativen Entwicklungsplanung (vgl. Kapitel 6.2.2) gut, bei anderen scheinbar kaum umgesetzt. Klar scheint im Nachhinein, dass das sehr starre Denken in bestehenden Parzellenstrukturen, das die Kooperative Entwicklungsplanung mit sich bringt, auch zu diesem Flickenteppich mit ganz unterschiedlichen Qualitäten führte.

Im Gesamtfazit der Industriegeschichte, Planungs- und Raumanalyse (vgl. Kapitel 3.1) und in der qualitativen Auseinandersetzung mit dem Ort (Kapitel 3.2) werden weitere Aussagen zur entstandenen Stadtstruktur getroffen.

Orthogonaler Raster
Die rechteckige Bebauungsstruktur innerhalb der Einzelareale wird übernommen. Der orthogonale Raster legt sich grossräumig über Limmat und Gleisanlagen. Die Mehrzahl der Bauten, Freiräume und Wegnetze bezieht sich auf diesen Raster.

Störung der Orthogonalität
Quer durch den rechteckigen Raster verlaufen die Spuren der früheren Industriegleise. Diese markante Störung der Orthogonalität ist an den angeschnittenen Baukörpern in Zürich West auffällig spürbar. Der bogenförmige Freiraum der ehemaligen Gleisanlagen soll als charakteristisches räumliches Element des Quartiers als Ganzes erhalten bleiben und - zu einem «Park» umgestaltet - die einzelnen Areale miteinander verbinden.

Drei Ebenen
Neben dem Erdgeschoss (Ebene 1) wirken in Zürich West mehrere Stadtebenen. Die Dachflächen der Grossbauten (Ebene 2) sind oft als Parkierungsflächen oder für die Anlieferung erschlossen. Unter dem Erdgeschoss entstehen - wie beim Bahnhof Hardbrücke, einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs - aber auch zukünftige Verbindungsanlagen (Ebene 3). Die Transversalen der Bahn und der Strassenviadukte verleihen dem Quartier einen besonderen Charakter. Diese Durchquerungen sind räumlich durch schiefe Ebenen und Rampen miteinander verbunden.

Grosstrukturen und grosse Masstäbe
Die industrietypischen, grossmasstäblichen Baukörper in Zürich West bilden einen Kontrast zur Blockrandbebauung im östlich angrenzenden Quartier mit seinen kleinteiligen Wohneinheiten aus dem 19. Jahrhundert. Diese unterschiedlichen Masstäbe werden zu einem neuen, zeitgemässen Stadtcharakter verwoben.

Identitätsstiftende Räume
An bestimmten Stellen entstehen markante übergeordnete Freiräume. Sie haben ein identitätsstiftendes Potenzial. Je nach Nutzung und Bedeutung werden sie je so gestaltet, dass sie zu neuen unverwechselbaren Orten im Quartier werden. Ein Beispiel dafür ist der heutige Industriegleisbogen, der sich zu einem «Gleispark» wandeln könnte.

Nischen
Zwischen den grossmasstäblichen Bauten finden sich kleinere Lücken, räumlich gefasste Nischen. Sie sind über ganz Zürich West verteilt. Durch ihre eher statische Charakteristik unterscheiden sie sich von den dynamischen schmalen Gassenräumen. Solche ruhigeren Orte sollen auch in Zukunft Teil des Quartiers sein.

Gassen
Schmale, hohe Strassenräume und Gassen bilden das Strassennetz zwischen Limmatraum und Gleisraum. Ihre Enden sind oft durch Hausfassaden gefasst. Diese Räume wirken dynamisch und leben durch ihre perspektivische Tiefe.

Hierarchisch übergeordnete Verkehrsräume
Die Einfallstrassen und Transversalen dominieren die Quartierwahrnehmung. Ihnen gilt eine besondere Aufmerksamkeit. Ihre jeweilige Charakteristik soll durch eine spezifische Gestaltung akzentuiert werden. Die Hardturmstrasse soll mit einer grosszügigen

Visuelle Ausblicke
Aus dem Stadtgebiet Zürich West heraus werden wenige, gezielte Ausblicke auf das Gleisfeld, auf markante Hochhäuser und auf die umliegenden Hügeltzüge inszeniert. Dadurch wird die topographische Lage des Gebietes spürbar. Die Verbindung zwischen Limmatraum und Gleisraum soll mittels

Physische Vernetzung
Das heutige Gebiet lebt von der Einbettung in den Grossraum zwischen Limmat und Gleisfeld. Deren Vernetzung soll noch verstärkt werden. Davon profitieren Menschen, Tiere und Pflanzen. Die charakteristischen Eigenarten des feuchten grünen Limmatraumes und des offenen trockenen Gleisfeldes sollen in die

Öffentlichkeit in Innenräumen
In grossmasstäblichen Bauten können künftig öffentliche Räume, Plätze und Wege eingerichtet werden. Damit wird die Durchlässigkeit des Gebietes und die «Effektivität» des Feinerschliessungsnetzes auf eine attraktive, quartierspezifische Weise erhöht.

Durchgehende Erdgeschossenebene
Die inneren Erschliessungen sind wo immer möglich ohne Randsteine und Kanten auszubilden. Strassenräume und Plätze dehnen sich von Fassade zu Fassade aus. Die inneren Erschliessungen sind als Raumfolgen und Raumepisoden mit wechselnder

Abb. 26. 12 Städtebauliche Prinzipien

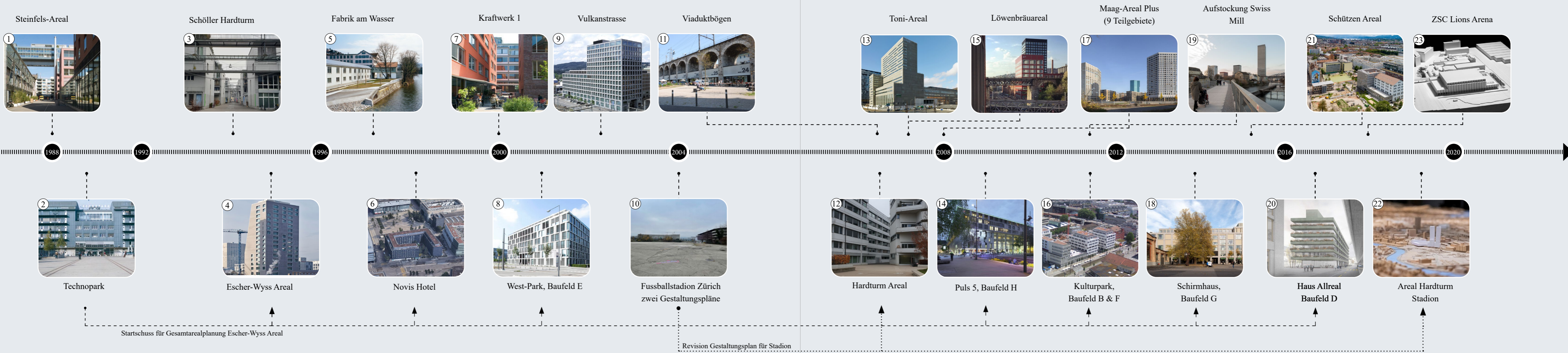


Abb. 27. Zeitleiste Arealplanungen

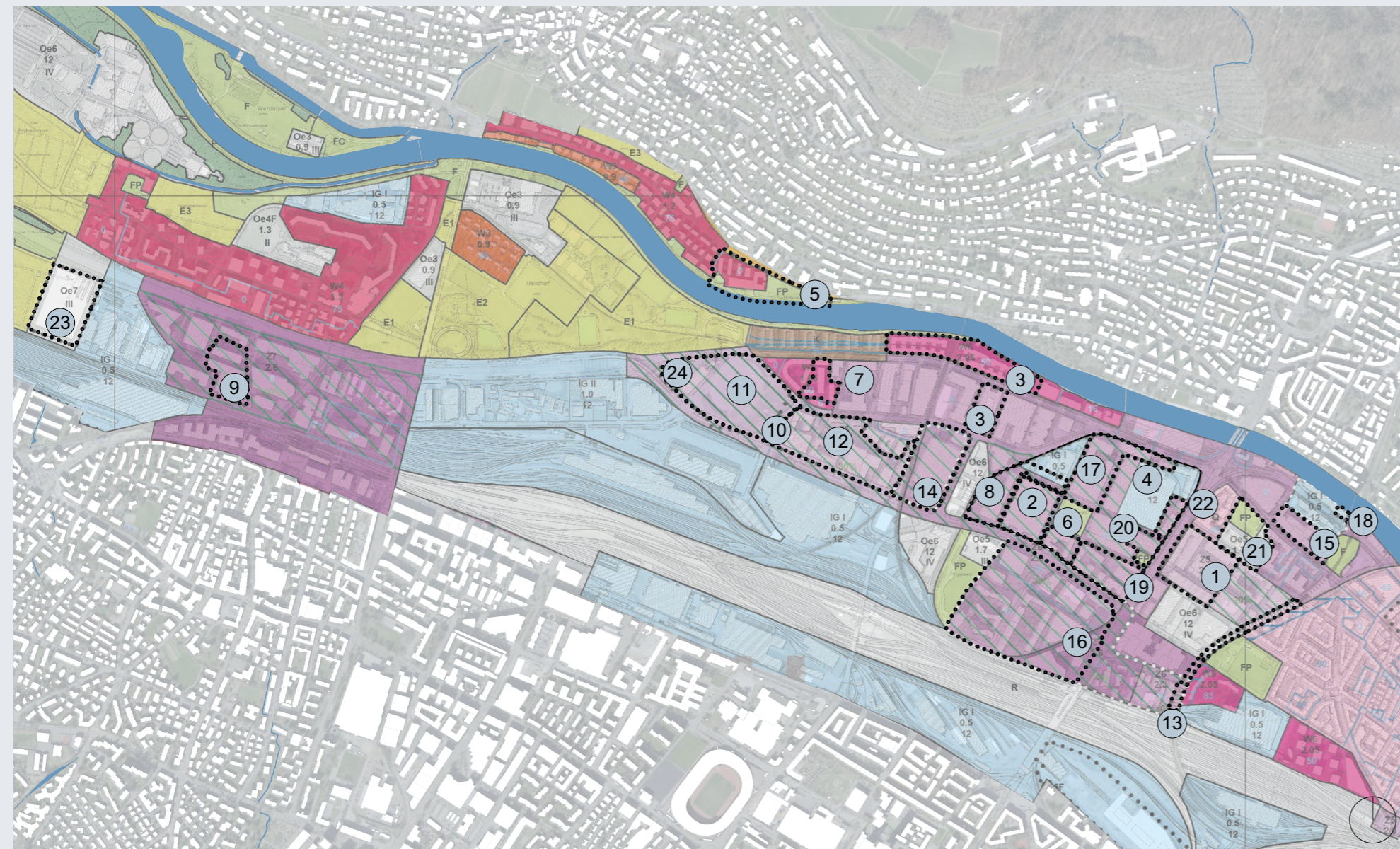


Abb. 28. Flickenteppich

1:15'000 | Geodaten: Geobasisdaten: © Swisstopo



6.2.4. EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Aus der Industriegeschichte haben wir gelernt, dass private Investoren Ende des 19. Jh. rasant verschiedene Grundstücke gekauft und mit Industrieanlagen überbaut haben. Mit der Verlagerung vieler Fabrikanlagen ins Ausland, der Transformation zur Dienstleistungsgesellschaft, den entsprechenden Liquidationen von Unternehmen und aufgrund der Dynamik, die die BZO-Revisionen ausgelöst haben, wurden viele der Grundstücke an Einzelpersonen, Firmen, Genossenschaften sowie auch an öffentliche Institutionen veräußert. Dies führte in der Eigentumsstruktur erneut zu einem Flickenteppich. Die Stadt Zürich besitzt in Zürich West nicht ausreichend Grundeigentum und verfügt daher über sehr weniger Handlungsspielraum (Thierstein, Natrup, Friedrich et. al., 2004).

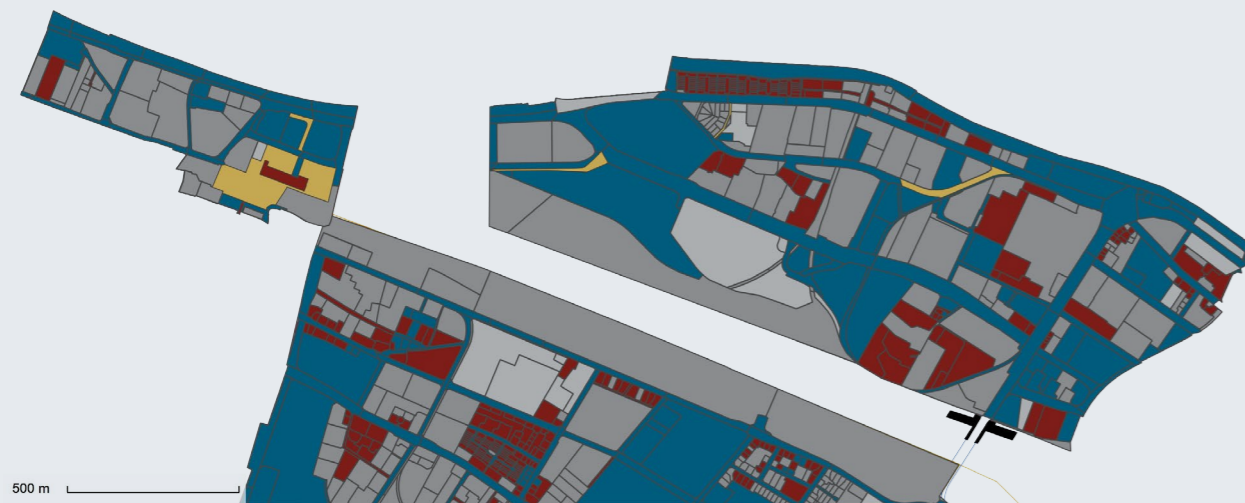


Abb. 29. Eigentumsverhältnisse Stadt Zürich, Stand 2018

Zwischenfazit Eigentumsverhältnisse

Letztendlich ist wohl auch die Eigentumsstruktur der Hauptgrund, weshalb die Konnektivität des öffentlichen Raums, beispielsweise im Unterschied zu den Blockrandstrukturen im Kreis 5, in Zürich West nicht optimal gelöst scheint.

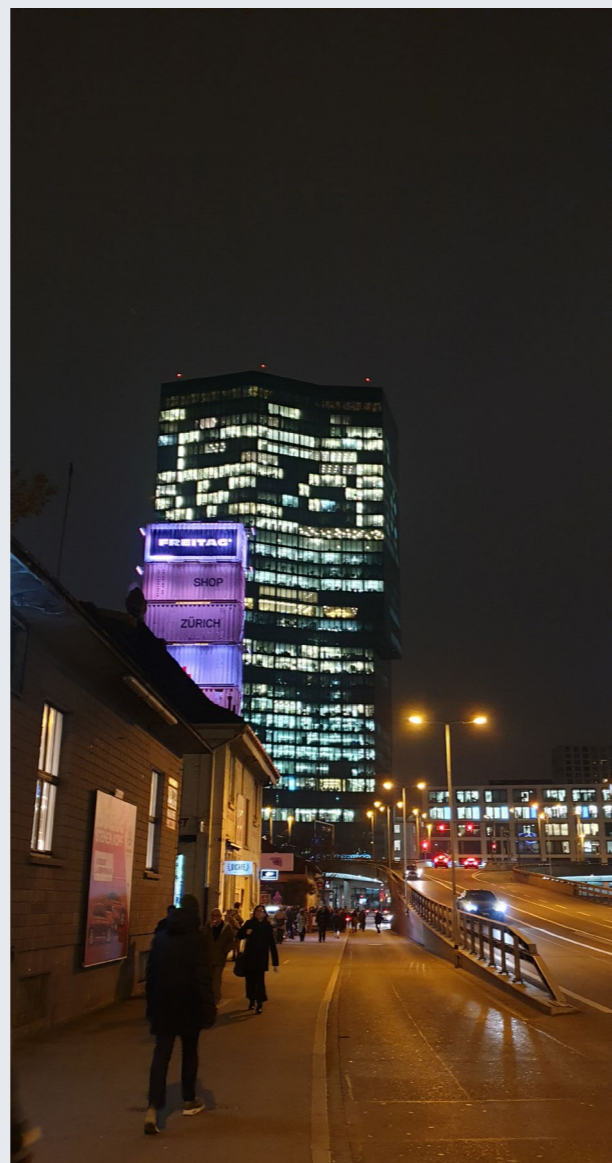


Abb. 30. Freitag- und Prime Tower am Abend

6.2.5. FREIRAUMKONZEPT- UND VERNETZUNG

Freiraumkonzept GSZ

Die erarbeiteten Freiraumkonzepte von 1986 und 1999 werden im weiterentwickelten Grünbuch der Stadt Zürich ständig aktualisiert. Das Grünbuch zeigt mit angestrebten Zielen und Maßnahmen auf, wie sich Grün- und Freiräume der Stadt künftig entwickeln sollen (Stadt Zürich, 2021b).

Ausgehend von den 12 städtebaulichen Prinzipien (vgl. Kap. 6.2.2) berücksichtigt das Freiraumkonzept die bauliche Entwicklung von Zürich West (Stadt Zürich, 2021b).

Hauptziele sind:

- Ein attraktives Netz von multifunktionalen Freiräumen

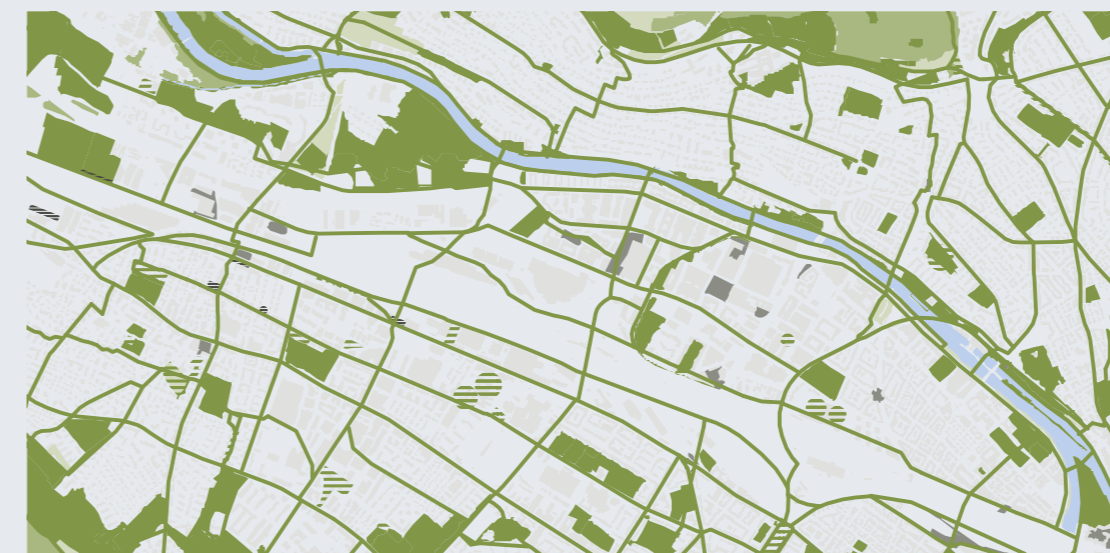


Abb. 31. Grün- und Freiraumnetz (Ausschnitt aus Grün- und Freiraumplan)

- Freiraumvernetzung: Anbindung an bestehende Freiräume, bessere Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren und Vernetzung des Limmatraumes mit dem Gleisraum
- Freiraumaufwertung: Bessere Durchlässigkeit der Areale und EG, Aufwertung des Limmatraumes, öffentliche Innenhöfe und Passagen, Orte der Ruhe sowie Aufwertung der Straßenräume

Stadtklima Zürich West

Im aktuellen Themenheft von Hochparterre „Zürich kühlen“, schreibt die Fachplanung Hitzeminderung, dass der Stadtteil Zürich West stark vom „Heat island effect“ betroffen ist. Er ist ein Hitzehotspot am Tag und in der Nacht, da hoch versiegelt, dicht bebaut, wenig begrünt und rund um die Uhr belebt. (Hochparterre, 2020).

Physiologisch Äquivalente Temperatur
PET [°C, 14 Uhr, 2 m ü. Grund]

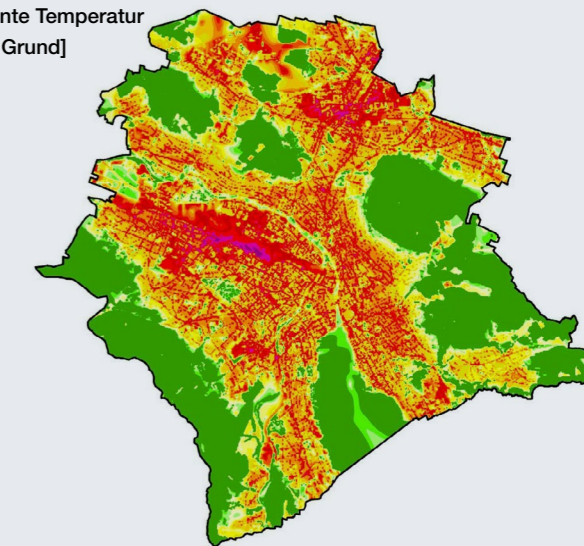
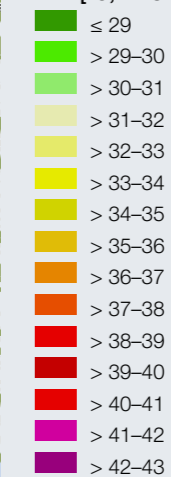


Abb. 32. 12 PET Stadt Zürich für eine hochsommerliche Wetterlage

Im Themenheft werden stadtklimatische Ziele diskutiert und Expressmaßnahmen im Quartier geprüft, da die Autoren der Meinung sind, dass Zürich West vom „hitzigen“ Sorgenkind zum Klimapionier werden kann. Dafür wurden unterschiedliche Simulationen einer Hitzewelle dargestellt, welche deutlich aufzeigen, wie beispielsweise durch eine Erhöhung der Albedo eine positive Veränderung der physiologisch äquivalenten Temperatur (PET) erreicht werden kann. Weiterführend entwickelte das Team der Fachplanung Teilpläne mit Umsetzungsmaßnahmen zur Hitzeminderung, Entlastungssystem sowie Kaltluft, welche wichtige Bestandteile des Klimaanpassungsprogrammes sind (Fachplanung Hitzeminderung, 2020).

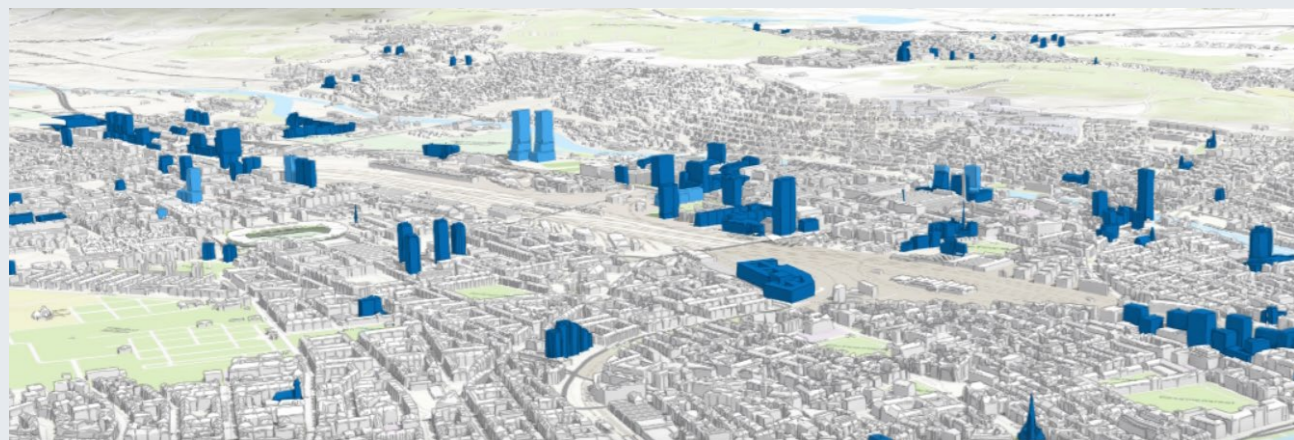


Abb. 33. Bestehende Wohnhochhäuser



Abb. 34. Bestehende und geplante Hochhäuser (Wohnen und Arbeiten)

6.2.6. HOCHHAUSKONZEPT

Zürich West ist neben Altstetten das am meisten von Hochhäusern geprägte Stadtquartier. Im entsprechenden Ergänzungsplan der Bau- und Zonenordnung werden spezielle Hochhausgebiete ausgeschieden. Nicht jeder Standort in der Stadt eignet sich für die speziellen Anforderungen eines solchen Gebietes. Für die Planungen von Hochhausprojekten erstellte das Amt für Städtebau 2001 - sowie eine aktualisierte Neuauflage 2012 - die sog. Richtlinie „Hochhäuser in Zürich“ auf (Stadt Zürich, 2021c). In diesen wurden vom AfS folgende städtebaulichen Prinzipien für Hochhausgebiete definiert:

- Hochhäuser gehören in die Stadt
- Keine Satelliten
- Baugebietsränder sind sensibel
- Aussicht wird geschützt
- Seeufer bleibt frei
- Keine Hochhäuser in der Altstadt
- Keine Hochhäuser auf dem Milchbuck

Angesichts der definierten Prinzipien und der topografischen Lage verwundert es nicht, dass die Anforderungen zur Realisierung von Hochhäusern in Zürich West deutlich besser gegeben sind als in vielen anderen Gebieten in der Stadt Zürich. Dies ist auch auf die bestehende, großmaßstäbliche und heterogene Stadtstruktur zurückzuführen.

Mit den in Planung stehenden Hochhäusern beim Tramdepot (ca. 69m), Hardturm Areal (ca. 137m) sowie dem neuen Kriminalpolizeigebäude (ca. 30m) sind weitere Hochhaustypologien in Zürich West vorgesehen. Wenn man die Nutzung aller Hoch-



Abb. 35. Ausschnitt Teilstrategie 6: Die Attraktivität des öffentlichen Raums erhöhen

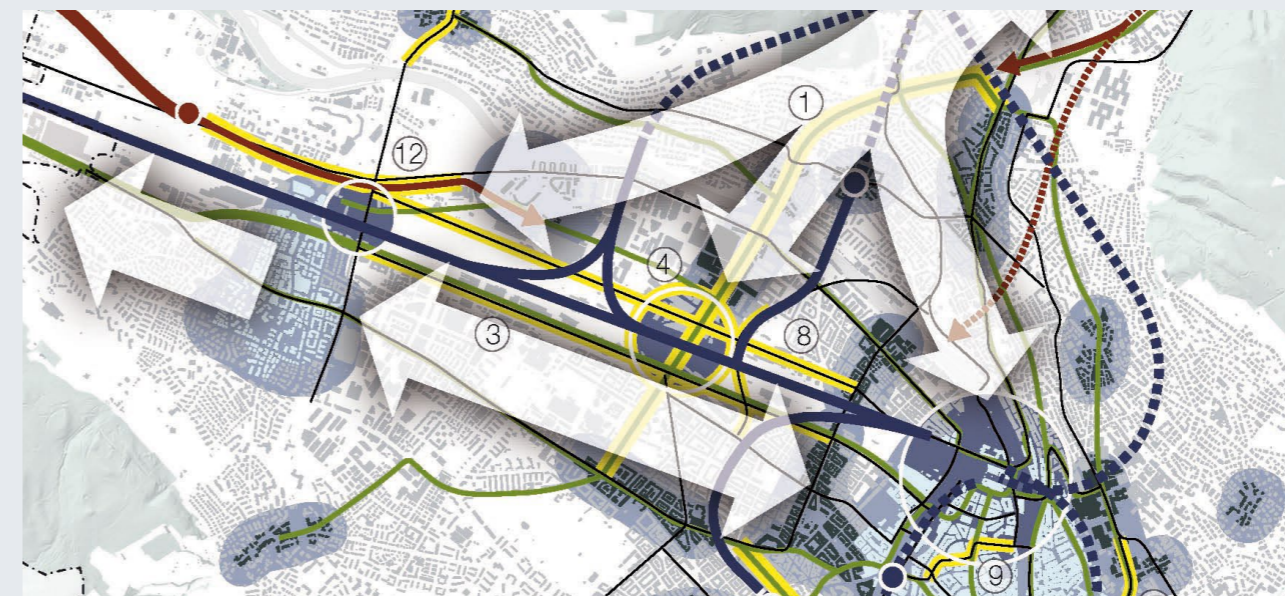


Abb. 36. Ausschnitt Teilstrategie 7: Mobilität stadtverträglich ermöglichen

häuser in Zürich West betrachtet, so fällt auf, dass die meisten Hochhäuser Bürogebäude und keine Wohngebäude sind (vgl. Abb. 33 und Abb. 34). Mit den neu geplanten Projekten und der BZO Revision 2016 besteht allerdings die Chance, den Wohnanteil in diesen Hochhausgebieten zu steigern.

6.2.7. RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE (RES)

Das AfS erarbeitete zusammen mit weiteren Akteuren*innen die räumlichen Entwicklungsstrategien und wurde 2010 veröffentlicht und in acht Teilstrategien aufgeteilt. Sie dienen für das Stadtgebiet als Grundlage für die Anpassung von rechtsverbindlichen Planungsinstrumenten.

Die Teilstrategie 7. „Mobilität stadtverträglich ermöglichen“, zeigt, dass beim Autobahnausläufer der MIV ausgebaut und die Siedlungen in Altstetten mittels Lärmschutzes aufgewertet werden soll (dicke rote Linie mit gelber Umrandung, Abb. 36). Zusätzlich sieht die Strategie vor das Langsamverkehrsnetz entlang des Gleisfeldes zu entwickeln (dünne schwarze Linie mit gelber Umrandung, Abb. 35).

Um die Attraktivität des öffentlichen Raums zu steigern, sieht die Teilstrategie 6 vor, Quartierzentren (z.B. beim Hardturm) sowie prägende öffentliche Stadträume (z.B. Pfingstweid- und Hardturmstrassen) aufzuwerten. Weiter sollen Ankunftsorte und -räume (z.B. beim Hardturm) in Zukunft verdeutlicht werden.geplante projekte

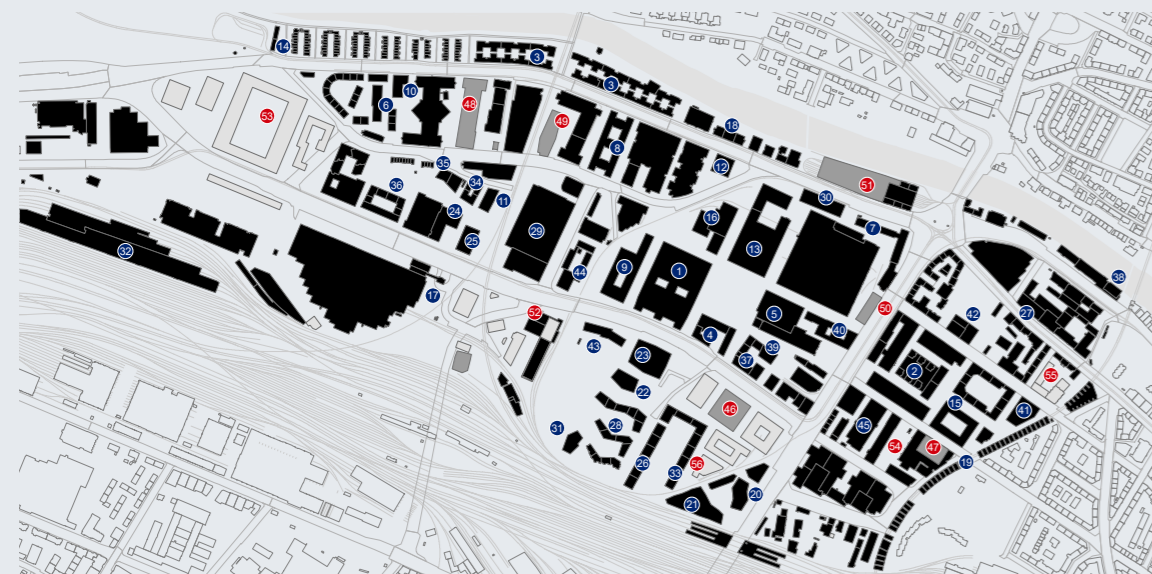


Abb. 37. Geplante Gebäude, Stadt Zürich



Abb. 38. Geplante Freiraum- und Straßenraumprojekte, Stadt Zürich

6.2.8. GEPLANTE PROJEKTE

Für die Weiterbearbeitung unseres Projektes ist wichtig, alle aktuellen, bereits genehmigten Bauvorhaben in unsere Entwicklungsüberlegungen aufzunehmen und ggf. weiterzudenken. Konkret werden geplante Freiräume, Straßenräume und Hochbauprojekte miteinbezogen. Nachfolgend wird eine Liste aller geplanten oder bereits im Bau befindlichen Projekte stichpunktartig aufgeführt (Stand Mai 2020 gem. Hochbaudepartement (Stadt Zürich, 2020)).

Hochbauprojekte

Hochbauprojekte in Bau:

- ④6 Welte-Furrer, Prime 2 (Fertigstellung: 2020)
- ④7 Energiezentrale Kehrlichtheizkraftwerk (Stilllegung und Rückbau ab 2020)
- ④8 Geschäftshaus Atmos (Fertigstellung 2021)
- ④9 Kriminalabteilung Stadtpolizei (Fertigstellung: 2021)
- ⑤0 Hardstrasse 301, Bürogebäude (Fertigstellung: 2020/2021)
- ZSC-Lions Arena (Fertigstellung: 2022)
- ⑤1 Depot Hard (Fertigstellung: 2026)

Hochbauprojekte in Planung:

- ⑤2 EWZ-Areal Herdern (Verwaltungsgebäude mit Unterwerk)
- ⑤3 Hardturm Areal (Stadion, Genossenschaftsbau, Wohn- und Geschäftshäuser)
- ⑤4 Josef Areal (Städtische Nutzung mit Hallenbad und KVA, Fertigstellung 2026)

- ⑤5 Heinrichstrasse 200
- ⑤6 Maaglive (Studienauftrag kurz vor Abschluss)

Freiraum- und Straßenraumprojekte

Freiraumprojekte im Bau:

- ①9 Pocket Park Atmos (Fertigstellung: 2021)
- Freiraumprojekte in Planung:
- ②0 Areal Hardturm (Großräumige Plätze)
- ②,8 ②1 Limmatuferweg, Depot Hard (Freiraumachse entlang Limmat)
- ②2 Verlängerung Gleisbogen (Freiraumachse entlang Gleis)
- ②3 Quartierpark Josef Areal
- ②4 Mühleweg Süd (Freiraumachse)

Straßenraumprojekte in Planung:

- ⑤ Hardturmstrasse (30er Zone mit kommunaler Veloroute)
- ⑤ Heinrichstrasse (Ruhenden Verkehr minimieren)
- ⑤.a.c Sihlquai

Bezüglich der Hochbauten ist feststellbar, dass -wie bei den bereits realisierten Arealplanungen- ein breiter Mix an verschiedenen Strukturen und Typologien realisiert wird, jedoch nach wie vor mit einem geringen Wohnanteil. Die meisten Projekte sind in der Hand von privaten Investoren. Einzelne Projekte werden allerdings durch die Öffentliche Hand realisiert (z.B. Josef Areal, Limmatuferweg etc.).

Zwischenfazit Geplante Projekte

Es lässt sich feststellen, dass sich überwiegend Hochbauprojekte noch im Bau oder in Planung

befinden. Freiraum- und Straßenraumprojekte machen hier nur einen kleinen Teil aus. Hierbei stehen die meisten Freiraumprojekte in direktem Zusammenhang mit geplanten Grundstücksüberbauungen. Der Quartierpark Josef-Areal, die Verlängerung des Gleisbogens sowie die Verlängerung des Mühleweg Süd sind jedoch Projekte der Stadt, die einen großen Mehrwert für die öffentlichen Freiräume in Zürich West generieren werden. Ebenso ist die geplante Veränderung des Straßenquerschnitts der Hardturmstrasse positiv zu nennen, die insbesondere dem Fahrradverkehr verbesserte Bedingungen verschaffen wird.

6.3. RAUMANALYSE

6.3.1. ÖFFENTLICHER AUSSENRAUM

Um die Struktur des öffentlichen Außenraums zu verdeutlichen, werden Areale und Quartiere mit den dazugehörigen halböffentlichen und privaten Außenräumen zusammengefasst. Es resultiert ein Plan, indem die Form/Struktur, Fragmentierung und Konnektivität des öffentlichen Außenraums ersichtlich wird (vgl. Abb. 39).

Als öffentlicher Außenraum gelten:

- Öffentlich zugänglicher Straßenraum inkl. Gehwege
- Öffentlich zugängliche Freiräume (Parks, Plätze, Fußgängerwege, Mietergärten, Sportanlagen, Spielplätze etc.)
- (I.d.R. nicht vor Witterungseinflüssen geschützte Außenräume)

Als nicht öffentlicher Außenraum gelten:

- Halböffentliche und wohnungsbezogene Räume (Vorzone, Vorgärten, Innenhöfe, Abstandsgrün, Hauseingänge etc.)
- Private architekturbezogene Räume (private Gärten und Plätze, Terrassen, Loggien, sonstige nicht zugängliche Außenräume)
- Private Grundstücke, Areale, Gebäude und Versorgungseinrichtungen (z.B. Urbane Produktionsflächen wie MAN, Versorgungseinrichtungen wie Wasserversorgung etc.)

Der Plan verdeutlicht, dass sich die Struktur des Außenraums von Quartier zu Quartier verändert. So lässt sich beispielsweise feststellen, dass in dem durch Blockrandbebauung charakterisierten Kreis 5 ein gleichmäßiges und feinmaschiges Außenraumnetz existiert.

Als Gegenstück dazu wird in Zürich West ersichtlich, dass dieses Gewebe ungleichmäßig und tendenziell großmaschig verläuft. Das ist einerseits auf das Straßennetz (vor allem mit Hardbrücke, Pfingstweid-, Hardturmstraße und Autobahn), andererseits auf das städtebauliche Prinzip der Großmaßstäblichkeit zurückzuführen. Die Struktur des öffentlichen Außenraums ist mal breit, mal schmal und weist abgesehen von den breiten Straßenräumen wenig Konnektivität auf. Hinzu kommt, dass wenige öffentliche Freiräume wie Parks und Plätze im Umriss vorhanden sind

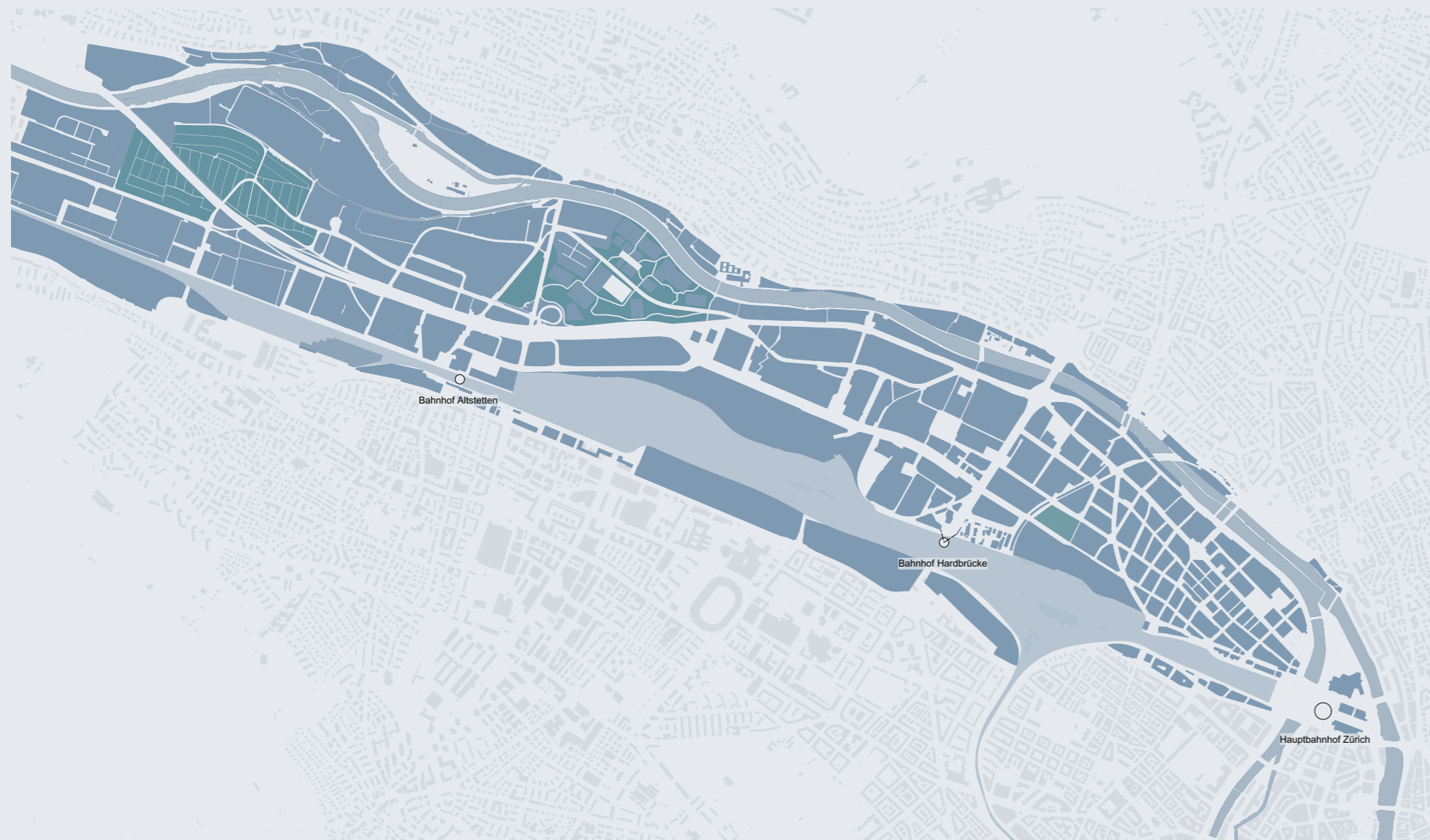


Abb. 39. Plan Öffentlicher Außenraum

6.3.2. MOBILITÄT

Die überregionale und innerstädtische Mobilität ist ein schneidendes Thema in Zürich West. Fluch und Segen zugleich, da zwar die Erreichbarkeit des Stadtteils mit Autobahnzugang und Bahnhöfen gut ist, aber zu hohen Emissionen und Zerschneidungen der Landschaft führt.

Mit der Mobilitätsanalyse wird in Karten (Abb. 40 und Abb. 41) aufgezeigt, wo welche öffentlichen Verkehrsmittel verkehren und welche übergeordneten Straßen mit relevanten Verkehrsmengen nach und aus Zürich West führen.

Öffentliche Verkehrsmittel, die im Planungsumriss verkehren sind:

- IC Züge und S-Bahnen
- Trams (Nr. 4,6,8,13)
- Stadtbusse

Die Bahnhöfe bilden wichtige Eingangstore für den Stadtteil und sorgen für eine gute überregionale Erreichbarkeit, was ein wichtiger Standortfaktor, besonders auch für Unternehmen ist. Mit den unterschiedlichen Tramlinien ist eine ausreichende Ost-West Verbindung gegeben. Dem gegenüber steht, dass die Nord-Süd Verbindungen, vor allem auf Höhe Hardturmstadion, komplett fehlen. Weiter wird festgehalten, dass die innerstädtische ÖV Abdeckung ausreichend ist.

Zürich West und Altstetten Nord sind relativ gut ans übergeordnete Straßennetz angebunden. Wichtige Verkehrsverbindungen führen über die drei Brücken

(Europa-, Duttweiler-, und Hardbrücke), Autobahn Aus- und Einfahrt sowie Hardturm-, Pfingstweid- und Förrlibuckstrasse. Diese Straßen führen zu einer insgesamt hohen Verkehrsmenge im Gebiet (Zahlen in Abb. 40 in Tsd.). Es fällt auf, dass die Verkehrsmenge vor allem bei der Autobahn, Europabrücke und Hardbrücke sehr hoch ist.

Einerseits ist mit dem Bau der Autobahn die Landschaft und das Stadtgewebe in Altstetten Nord stark zerschnitten worden, andererseits resultierten daraus hohe Lärm und Schmutzemissionen. Diese Verkehrsschneise in ihrer heutigen Ausprägung führt zu einer harten Nutzungstrennung und hemmt somit eine ausgewogene Quartiersentwicklung.

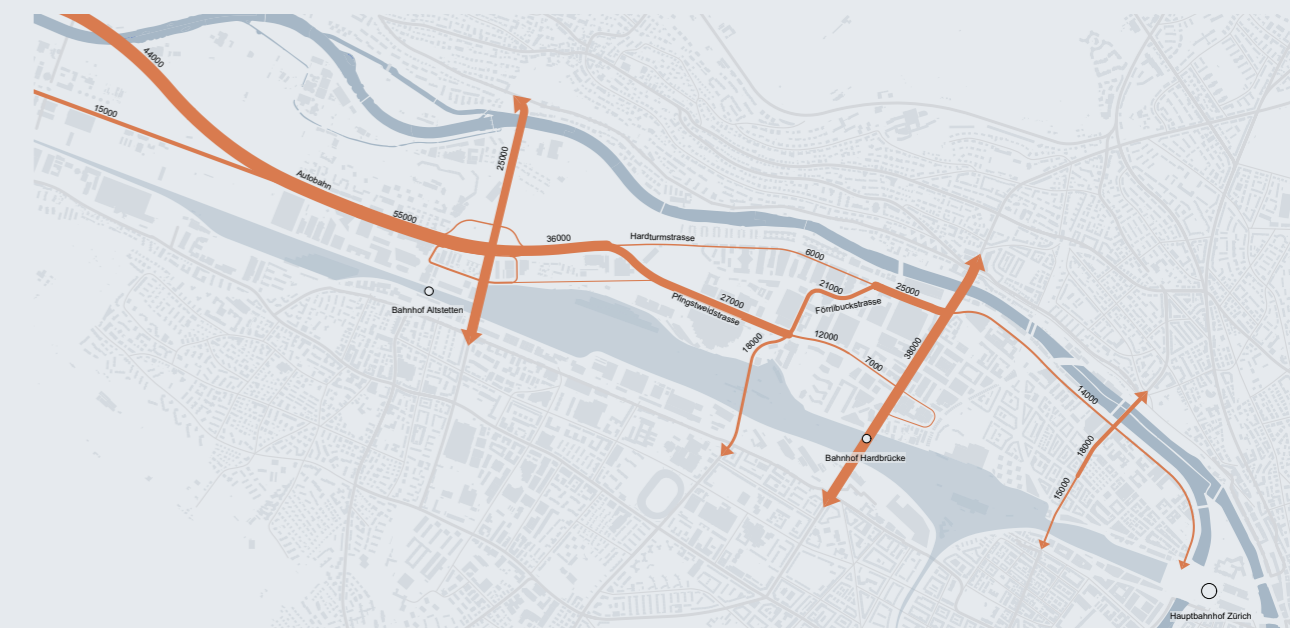
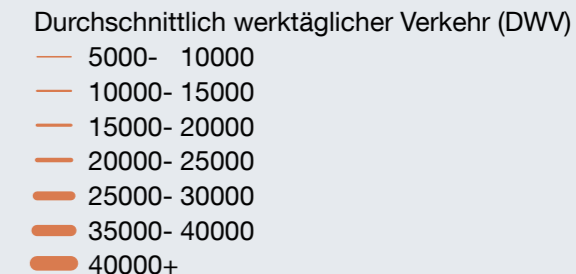


Abb. 40. Übergeordnetes Straßennetz mit relevanten Verkehrsmengen

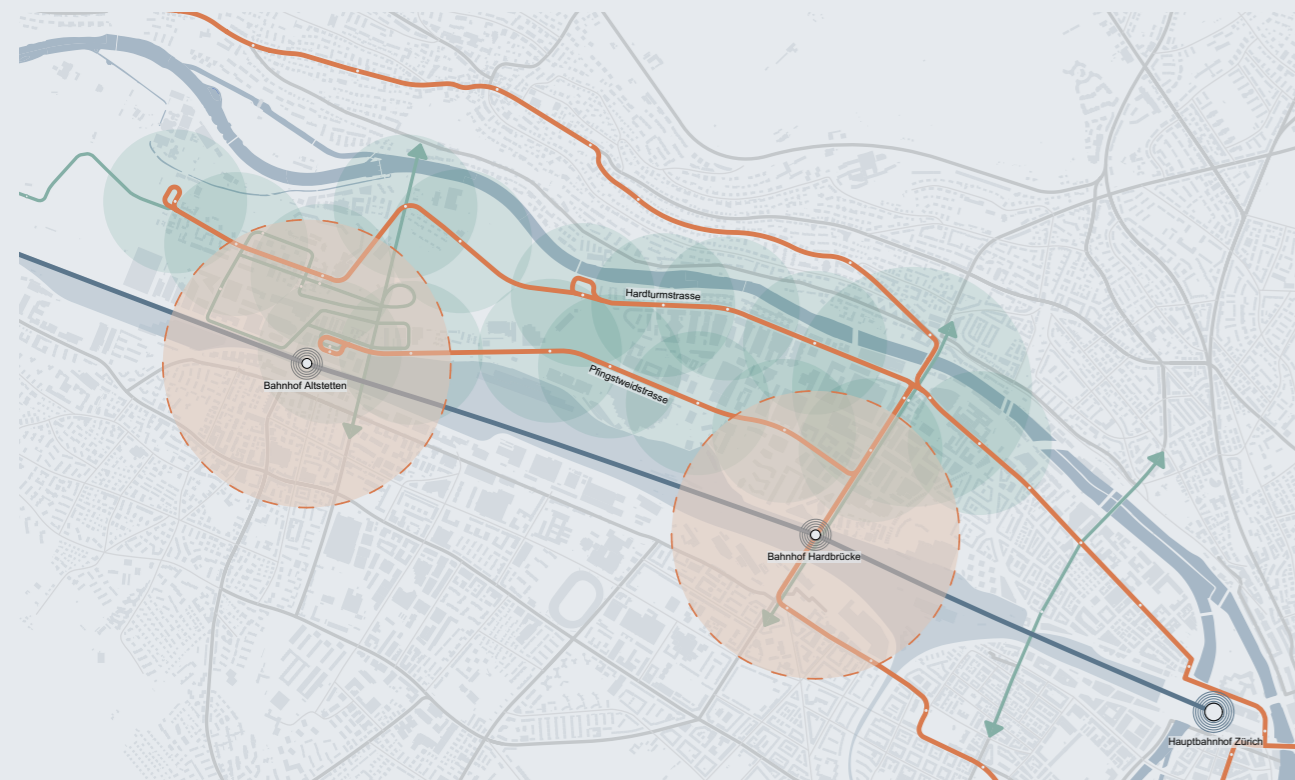


Abb. 41. Plan öffentliche Verkehrsmittel inkl. Haltestellen

Öffentliche Verkehrsmittel inkl. Haltestellen



6.3.3. NUTZUNGSSTRUKTUREN UND STADTKÖRNUNG

Wie schon in der Planungsanalyse festgehalten, präsentiert sich Zürich West und Altstetten Nord als ein Flickenteppich von Arealen. Nun werden erstens die Arealnutzungen und ihre Intensitäten untersucht, zweitens die morphologische Körnung innerhalb der Areale betrachtet.

Im abgebildeten Plan (vgl. Abb. 42) wird auf abstrakte Art ersichtlich,

- wo gearbeitet und gewohnt wird,
- in welcher Intensität gearbeitet und gewohnt wird,
- ob eine funktionelle Durchmischung (Wohnen & Arbeiten) innerhalb der Areale stattfindet,
- welche morphologische Körnung innerhalb eines Areales existiert,
- und wie der öffentliche Außenraum durch die Areale fließt.

Diese Darstellungsweise erlaubt es auf einen Blick mehrere städtebauliche Aussagen zu interpretieren. Es lässt sich feststellen, dass beispielsweise im Kreis 5 mit Blockrandbebauungen eine feine morphologische Körnung und gleichzeitig hohe Nutzungsintensität (Wohnen und Arbeiten) besteht, sprich eine hohe funktionale Durchmischung.

Wird beispielsweise als Gegenpol das Dienstleistungsband an der Förrlibuckstrasse betrachtet, so fällt auf, dass eine gröbere morphologische Körnung und gleichzeitig mäßige bis hohe Nutzungsintensität mit Arbeit besteht, sprich eine geringe funktionale Durchmischung vorhanden ist.



Abb. 42. Plan Nutzungsstruktur und Stadtkörnung

6.3.4. UNTERNEHMENSSTANDORTANALYSE

Aus der Industrie- und Planungsanalyse geht hervor, dass Ende der 1980er-Jahre ein starker Wandel im Industriesektor in Zürich West stattfand und somit viele Produktionsstätten und -hallen in Büro- und Logistikinseln umgenutzt oder weiterentwickelt wurden. Aus den Statistiken der Quartierspiegel 2020 ist zu entnehmen, dass ca. 10% aller Arbeitsplätze der gesamten Stadt in Zürich West und Altstetten Nord ansässig sind (Stadt Zürich, 2020). Dabei erstaunt es kaum, dass im Stadtteil Zürich West mehr Arbeitsplätze als Einwohner*innen existieren.

In der folgenden Karte (Abb. 43) werden Unternehmensstandort-Cluster mit den jeweiligen Unternehmensaktivitäten zusammengetragen. Gemeinsam mit der Wohnraumanalyse (vgl. folgendes Kap. 6.3.5) können detaillierte Aussagen zur Nutzung einzelner Areale gemacht werden.

Aus der Standortanalyse resultiert, dass die unterschiedlichen Produzenten, Dienstleister, Handwerker etc. von der regionalen Nähe zueinander profitieren. In Zürich West haben sich sehr verschiedenartigen Dienstleistungsbetriebe niedergelassen, was die Häufung von Gebieten mit vielen unterschiedlichen Firmen (diverse Dienstleister) zeigt. Hier spielt die Nähe zur Autobahn und Bahnhöfen eine entscheidende Rolle, sprich Erreichbarkeit als günstiger Standortfaktor.

Auch lässt sich abzeichnen, dass Finanzdienstleistungsunternehmen sowie Innovations- und

Technologieunternehmen ein geeignetes Milieu vorfinden (Clusterbildung) und von positiven Externalitäten profitieren. Die als urbane Produktion beschriebenen Unternehmen (z.B. Swisssmill oder MAN) erzeugen sichtbare Relikte der Vergangenheit und bilden interessante Kontraste zu gläsernen Firmenneubauten.

6.3.5. WOHNRAUMSTRUKTURANALYSE

Die Stadt strebt für den Stadtteil Zürich West einen Wohnanteil von 20-30% mit einer hohen städtebau-

lichen Dichte von ca. 200-300% an (Stadt Zürich, 2021a). Wird der Zonenplan der BZO beigezogen, wurden diese Werte nur in wenigen Quartieren (z.B. Bernoulli Häuser, Schöller Areal und Maag Areal Plus) erreicht. Die Untersuchung der existierenden Wohnstrukturen ist somit ein wichtiger Bestandteil für das Projekt Zürich West- Die Lebenswerte Stadt.

Es lässt sich vermuten, dass die potenziellen positiven Einflüsse der verschiedenartigen Wohnraum-

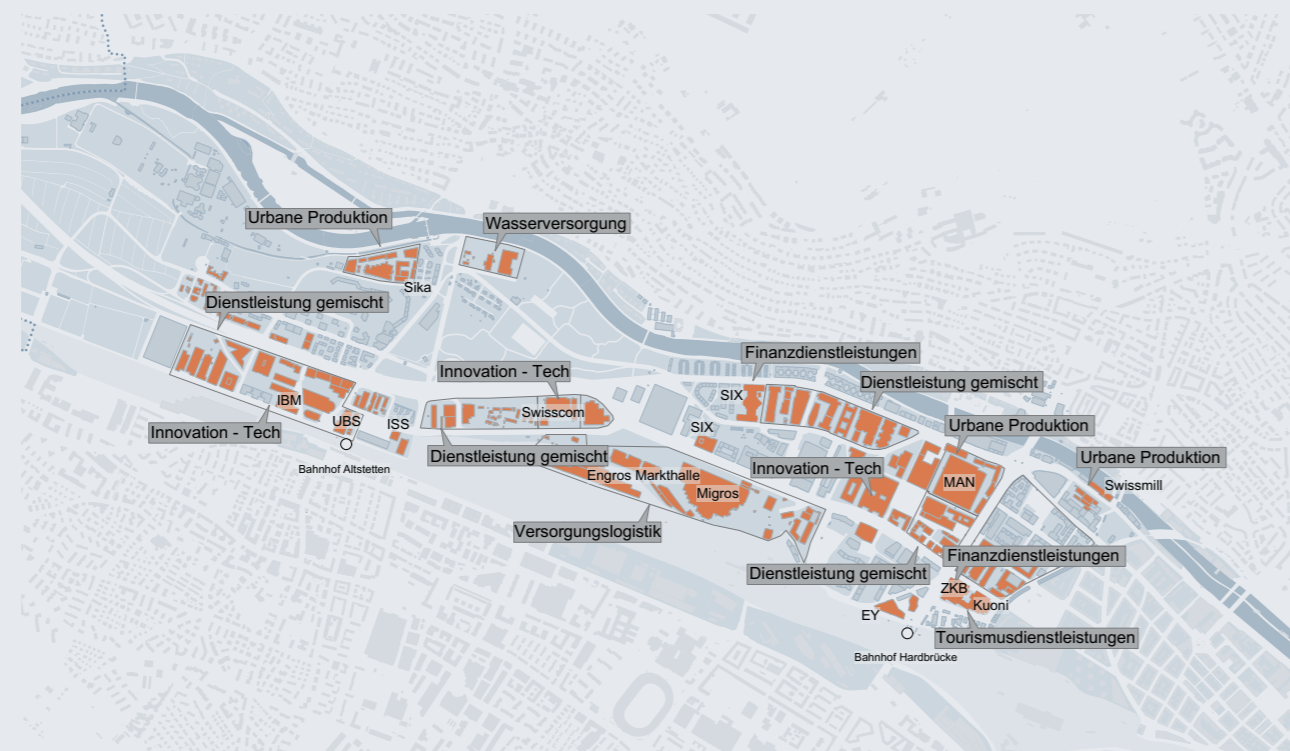


Abb. 43. Plan Unternehmensstandort- Cluster

strukturen durch die intensive Fragmentierung und Inselbildung der Areale gehemmt werden. Die im Perimeter weit verbreiteten Gewerbe- und Industriezonen sorgen dafür, dass die unterschiedlichen Wohnstrukturen voneinander getrennt und die Einwohnergruppen somit voneinander räumlich entfernt sind.

Die Wohnraumstrukturanalyse und der daraus entstandene Plan (Abb. 44) ermöglichen einen Überblick über die unterschiedlichen Wohnstrukturen

und derer Verteilung in den Quartieren.

Aus der Analyse ergeben sich folgende Wohnstrukturarten:

- Durchmisches Wohnen (Wohnen und Arbeiten)
- Gefördertes Wohnen
- Gehobenes Wohnen
- Genossenschaften
- Einfamilienhäuser
- Denkmalgeschütztes Wohnen

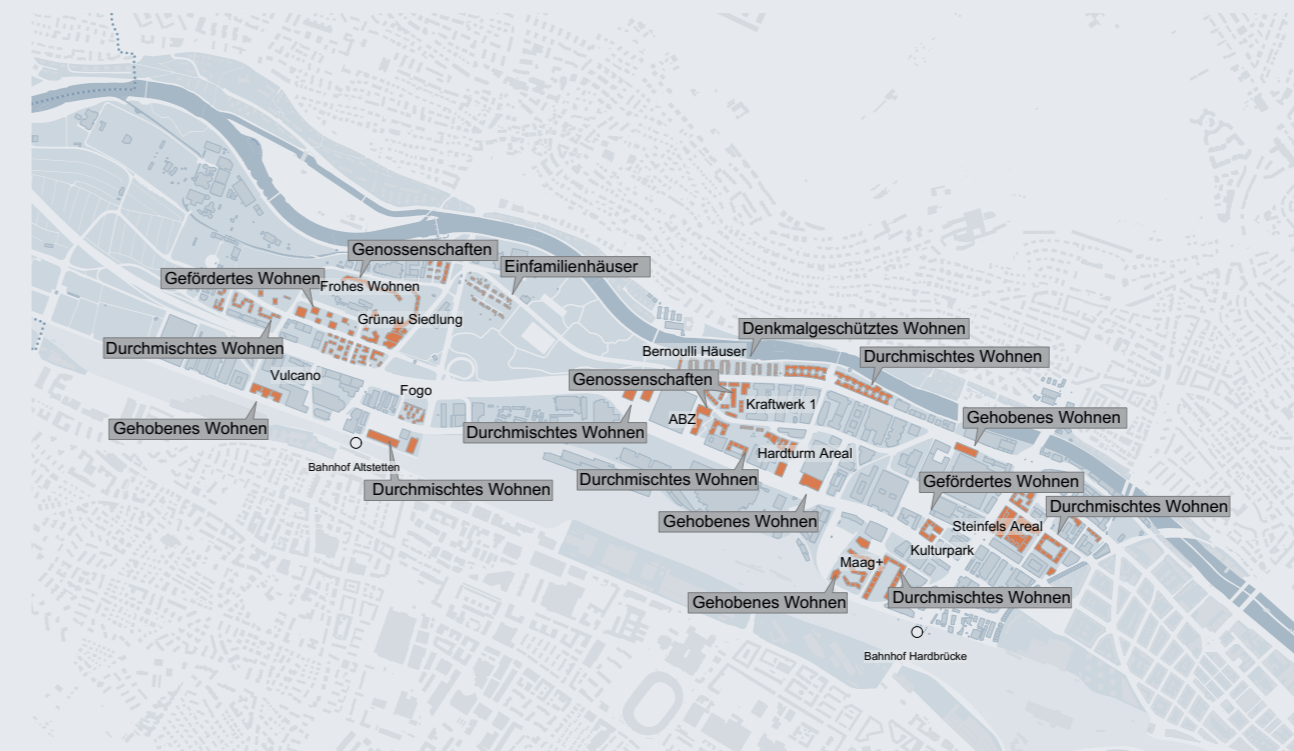


Abb. 44. Plan Wohnraumstrukturen

Erwähnenswert ist, dass sich im Perimeter mehrere Siedlungsstrukturen befinden, die sozial sowie funktional durchmischt sind. Da fallen vor allem die Areale zwischen Lettenviadukt und Hardbrücke (z.B. Steinfels Areal) auf. Genossenschaftliche oder geförderte Wohnungsstrukturen sind im Verhältnis zum Gesamtwohnungsangebot kaum vorhanden.

Den Genossenschaft gegenüber stehen die neu etablierten Wohnungen im oberen Preissegment, die eine provozierende Wohnexklusivität erzeugen. Dies hat zur Folge, dass bestimmte Nutzergruppen ausgeschlossen werden und der nachbarschaftliche Geist unterbunden wird.

7. QUELLENVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

„Abb. 1. Aussicht Waid ca. 1884“ https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Zentralbibliothek_Z%C3%BCrich_-_Vue_g%C3%A9n%C3%A9rale_de_Zurich_prise_de_la_Weid_-_000009549.jpg

„Abb. 2. Aussicht Waid 2020“
eigene Grafik, 16.02.2021

„Abb. 3. Betrachtungsumriss Zürich West - Altstetten Nord“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 4. Generisches Leitbild der Lebenswerten Stadt“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 5. Wörterwolke Industriegeschichte, Planungs- und Raumanalyse“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 6. Spaziergangroute im Perimeter“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 7. Serienbilder“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 8. Stadtmodell“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 9. Plan übergeordnete räumliche Qualitäten“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 10. Plan übergeordnete räumliche Defizite“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 11. Autobahnausläufer Altstetten“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 12. Ansicht Zürich West- Hardbrücke“

eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 13. Ansicht Altstetten Nord“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 14. Bestehende Situation“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 15. Konzeptbausteine“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 16. Übergeordnetes Konzept“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 17. Perivallonistisches Manifest“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 18. Papiercomputer“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 19. Ausgewählte Trends in vier Kategorien“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 20. 4- Felder Tabelle“
eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 21. Zeitleiste Industriegeschichte“

- <https://www.hardturm.com/de/portfolio/>
- https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/46/Z%C3%BCrich_-_Stadtbesetzung_-_Bastion_Katz_-_Emil_Schulthess_1834-35.jpg
- https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Karte_Zurich_1800.jpg
- <https://www.retozollinger.ch/>

<arbeiten/welti-furrer-fine-art/>

5. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Isenring_Bahnhof_Z%C3%BCrich_1847.jpg

6. https://www.swissmill.ch/geschichte_de

7. https://de.wikipedia.org/wiki/ETH_Z%C3%BCrich#/media/File:ETH_Zuerich_1880.jpg

8. <https://www.schoeller-textiles.com/de/ueberuns/geschichte>

9. <https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/uri/pionier-dr-escher-und-wieder-lernte-den-gotthard-zu-lieben-ld.114837>

10. <https://www.facebook.com/DerRestvonZuriWest2/photos/pcb.455049715058428/455058368390896/>

11. <https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/zuerich/das-herz-des-industriequartiers-ld.1606435>

12. https://www.steuerbord.ch/zuerich_west.php

13. [https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/archaeo_denkmal/denkmal/denkmalstage/etd-2020-entdecken/8-loewenbraeu.html#&gid=posten-loewenbraeu&pid=BAZ_092819%20\(1\).jpg](https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/archaeo_denkmal/denkmal/denkmalstage/etd-2020-entdecken/8-loewenbraeu.html#&gid=posten-loewenbraeu&pid=BAZ_092819%20(1).jpg)

14. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/Spelterini_Z%C3%BCrich_West_1898.jpg

https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/archaeo_denkmal/denkmalstage/etd-2020-entdecken/11-maag.html#&gid=posten-maag&pid=BAZ_027892.jpg

15. https://de.wikipedia.org/wiki/Stadion_F%C3%B6rlibuck#/media/Datei:ETH-BIB-Z%C3%BCrich,_F%C3%B6rlibuck,_Sportplatz,_Fussballspiel_aus_100_m-Inlandfl%C3%BCge-LBS_MH01-005014.tiff

16. https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/archaeo_denkmal/denkmalstage/etd-2020-entdecken/11-maag.html#&gid=posten-maag&pid=BAZ_027892.jpg

17. <https://www.swissinfo.ch/ger/als-minimalistische-haeuser-in-der-schweiz-als--sowjetisch--galten/45844284>

18. <https://www.alt-zueri.ch/turicum/strassen/h/hardturmstrasse/hardturmstrasse.html>

19. https://www.gebrueder-duerst.ch/turicum/strassen/s/stephan_a_porta_weg/stephan_a_porta_weg.html

20. <https://www.sm-arch.ch/meilensteine/>

21. <https://zentralwaescherei.space/zzwz>

22. https://www.e-pics.ethz.ch/index/ethbib_bildarchiv/ETHBIB.Bildarchiv_10533.html

23. http://viewer.e-pics.ethz.ch/ETHBIB.Bildarchiv/index2.php?id=ETHBIB.Bildarchiv_Com_FC24-8000-0562, eigene Grafik

24. https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Toni-Areal_in_Zuerich_von_EM2N_eroeffnet_4041715.html

„Abb. 22. Kantonaler Richtplan (Ausschnitt)“
<https://www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplaene/kantonaler-richtplan/laufende-verfahren/oeffentliche-auflage-teilrevision-2020.html>

„Abb. 23. Regionaler Richtplan (Ausschnitt)“
<https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/richtplanung/regionaler-richtplan.html>

„Abb. 24. Kommunaler Richtplan (Ausschnitt)“
<https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/richtplanung/kommunaler-richtplan/richtplantext-und-richtplankarte.html>

„Abb. 25. Zonenplan (Ausschnitt)“
https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/bzo/plaene-nach-thema/Zonenplan.html#planausschnitt_viii

„Abb. 26. 12 Städtebauliche Prinzipien“
Hochbaudepartement der Stadt Zürich (1999): Synthesebericht. Der Stadt Zürich und der mitwirkenden Grundeigentümer. Zürich. Amt für Städtebau

„Abb. 27. Zeitleiste Arealplanungen“

- https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/steinfels-areal.html
- https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/technopark.html
- eigene Grafik, 11.01.2021

4. <http://datenblatt.allreal.ch/escher-terrassen-zuerich>

5. <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/hochbau/bauten/bauten-realisiert/archiv-bauten/realisiert-2007/restaurant-turbinenhaus.html>

6. <https://www.google.de/maps>

7. https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/kraftwerk.html

8. <https://www.gianesi-hofmann.ch/westpark/>

9. <http://datenblatt.allreal.ch/geschaeftshaus-ibm-schweiz-zuerich-altstetten>

10. eigene Grafik, 11.01.2021

11. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/88/Aussersihler_Viadukt_-_Ladengesch%C3%A4fte.jpg

12. eigene Grafik, 11.01.2021

13. https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/toni-areal.html

14. <https://ksa-architekten.ch/index/puls-5/>

15. <https://www.zuerich.com/de/besuchen/sehenswuerdigkeiten/loewenbraeu-areal#&gid=1&pid=5>

16. <https://www.kath.ch/wir-ziehen-um-ziehen-sie-mit/>

17. <https://www.baunetzwissen.de/>

bauphysik/objekte/wohnen/zoelly-wohnhochhaus-in-zuerich-4643779

18. https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/escher_wyss-areal_realisiert.html#&gid=1&pid=1

19. https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/swissmill.html#&gid=1&pid=1

20. http://www1.allreal.ch/nc/fileadmin/user_upload/Medienmitteilungen/2018/Hardstrasse301/kl-Visualisierung_Buerogebaeude_Hardstrasse_301_Zuerich-West.jpg

21. <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/hochbau/bauten/bauten-realisiert/archiv-bauten/realisiert-2019/areal-schuetze.html#&gid=Schuetze-Areal&pid=areal-schuetze-02.jpg>

22. <https://www.landbote.ch/ueberregional/zuercher-stadtrat-haelt-trotz-spkritik-an-stadionplaenen-fest/story/11253236>

23. <https://www.baublatt.ch/baubranche/neues-stadion-zsc-lions-planen-den-alleingang-13322>

„Abb. 28. Flickenteppich“ Geodaten: Geobasisdaten: © Swisstopo

„Abb. 29. Eigentumsverhältnisse Stadt Zürich, Stand 2018“ https://www.maps.stadt-zuerich.ch/zueriplan3/Gebietsmanagement.aspx?#route_vis

[ible=true&basemap=Basiskarte+Z%C3%BCr ich+Grau&map=&scale=8000&xkoord=26808 67.3749216&ykoord=1249384.434298884&lang=&layer=Eigentumsverh%C3%A4ltnisse% 2CBauten+geplant%2CBauten+bewilligt%2C Planungsgebiete%2CEntwicklungsgebiete&w indow=&selectedObject=&selectedLayer=&to ggleScreen=&legacyUrlState=&drawings=](https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_realisiert/escher_wyss-areal_realisiert.html#&gid=1&pid=1)

„Abb. 30. Freitag- und Prime Tower am Abend“ eigene Grafik, 28.11.2020

„Abb. 31. Grün- und Freiraumnetz (Ausschnitt aus Grün- und Freiraumplan)“ <https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/gsz/ueber-uns/gruenbuch.html>

„Abb. 32. 12 PET Stadt Zürich für eine hochsommerliche Wetterlage“ Stadt Zürich (2020): Programm Klimaanpassung – Fachplanung Hitzeminderung. Zürich. S. 31

„Abb. 33. Bestehende Wohnhochhäuser“ <https://hochhaeuser.stadt-zuerich.ch/>

„Abb. 34. Bestehende und geplante Hochhäuser (Wohnen und Arbeiten)“ <https://hochhaeuser.stadt-zuerich.ch/>

„Abb. 35. Ausschnitt Teilstrategie 6: Die Attraktivität des öffentlichen Raums erhöhen“ https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/raeumliche_entwicklungsstrategie/publikation.html

„Abb. 36. Ausschnitt Teilstrategie 7: Mobilität stadtverträglich ermöglichen“ <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/>

[raeumliche_entwicklungsstrategie/publikation.html](https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_geplant.html)

„Abb. 37. Geplante Gebäude, Stadt Zürich“ https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_geplant.html

„Abb. 38. Geplante Freiraum- und Straßenraumprojekte, Stadt Zürich“ https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_geplant.html

„Abb. 39. Plan Öffentlicher Außenraum“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 40. Übergeordnetes Straßennetz mit relevanten Verkehrsmengen“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 41. Plan öffentliche Verkehrsmittel inkl. Haltestellen“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 42. Plan Nutzungsstruktur und Stadtkörnung“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 43. Plan Unternehmensstandort-Cluster“ eigene Grafik, 11.01.2021

„Abb. 44. Plan Wohnraumstrukturen“ eigene Grafik, 11.01.2021

LITERATURVERZEICHNIS

Bärtschi, H.P. (1983): Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Basel. Birkhäuser. S. 396-408 f.

Craig, G. A. (1988): Geld und Geist. Zürich im Zeitalter des Liberalismus 1830-1869. München. Verlag C.H. Beck.

EBP Schweiz AG (Hrsg.) (2016): Trend-Report. Arbeitsgruppe Zukunftsforschung. Zollikon: EBP AG.

Fachplanung Hitzeminderung (2020): Programm Klimaanpassung. Zürich. Grün Stadt Zürich.

Häsler, A. A. (1985): Das Abenteuer Migros. Die 60 Jahre junge Idee. Zürich. Migros Presse

Gribat, N. (2017): Der kleinstmögliche Eingriff. Wiesbaden. Springer Fachmedien

Hochparterre (2020): Zürich kühlen. Die Fachplanung Hitzeminderung und ihre Folgen für den öffentlichen Raum, den Städtebau und die Architektur in der Stadt Zürich. Zürich. Themenheft von Hochparterre, September 2020. Hochparterre AG

Huber, W. (2019): Architekturführer Zürich. Gebäude, Freiraum, Infrastruktur, Zürich. Hochparterre Bücher.

Jung, J. (Hrsg.) (2015): Alfred Eschers Briefwechsel 1866–1882: Private Eisenbahngesellschaften in der

Stadt Zürich (1999): Synthesebericht der Stadt Zürich und der mitwirkenden Grundeigentümer. Zürich. Zürich. Amt für Städtebau

Stadt Zürich (2009): Leitlinien zur planerischen Umsetzung. Zürich. Amt für Städtebau

Stadt Zürich (2000): Entwicklungskonzept Zürich West. Kooperative Entwicklungsplanung. Zürich. Amt für Städtebau

Stadt Zürich (2020): Quartierspiegel Altstetten und Escher Wyss. Zürich. Stadt Zürich Statistik

Thierstein, A., Natrup, W., Friedrich, S. et.al. (2004): Aufbruch West. Nachhaltige Entwicklung und Städtische Erneuerung am Beispiel von Zürich West, Zürich. ZKB

Krise, Gotthardbahn, politische Opposition. Zürich. Verlag Neue Zürcher Zeitung, S. 214–225 Band 6.

Lehrstuhl für Raumentwicklung (2020a): Semesterprojekt Erding 2050 - Gap Closing. Technische Universität München (TUM)

Lehrstuhl für Raumentwicklung (2020b): Seminar Analysieren. Visualisieren, Kommunizieren (AVK). Technische Universität München (TUM)

Lehrstuhl Sustainable Urbanism (2020): Vorlesungsreihe Mentally Urban. Technische Universität München (TUM)

Lehrstuhl für Urban Design (2020a): Seminar Vektoren der Veränderungen. Technische Universität München (TUM)

Lehrstuhl für Urban Design (2020b): Semesterprojekt Climate Emergency Munich. „Das perivallonistische Manifest“. Technische Universität München (TUM)

Mallgrave, Harry Francis (2010): The Architect's Brain. Neuroscience, Creativity, and Architecture. West Sussex: Wiley Blackwell.

Senti, A., Waser, H., Guyer P. (1951): Aus Zürichs Vergangenheit. Zeittafel zur Geschichte der Stadt Zürich. Zürich. Kleine Schriften des Stadtarchivs Zürich. Band 4

Stadt Zürich (1997): Schlussbericht Stadtforum Zürich. Zürich. Stadt Zürich

INTERNETVERZEICHNIS

Allreal General Unternehmung AG (2020): Escher-Wyss – die Geschichte
<http://escher-wyss-areal.ch/geschichte.php>
 Zugriff am 10.12.2020

Baunetz (2014): Mutmacher- Toni Areal in Zürich von EM2N eröffnet
https://www.baunetz.de/meldungen/meldungen-toni-areal-in-zuerich-von-em2n-eroeffnet_4041715.html
 Zugriff am 10.12.2020

Der Rest von Zürich West II (2019): Blogbeitrag zum Schützen-Areal von 1885 bis 2019
<https://www.facebook.com/373139976582736/posts/455049715058428/>
 Zugriff am 10.12.2020

ETH (2020): Kurzüberblick - Mehr als 150 Jahre ETH Zürich
<https://ethz.ch/de/die-eth-zuerich/portraet/geschichte/kurzueberblick.html>
 Zugriff am 10.12.2020

Kaiser, o. (2020): Hardturm
<http://www.burgenwelt.org/schweiz/hardturm/object.php>
 Zugriff am 10.12.2020

NZZ (2016): Eine längst fällige Entrümpelung
<https://www.nzz.ch/zuerich/zuerichs-pendenzenliste-eine-laengst-faelige-entruempelung-ld.136069>

Zugriff am 10.12.2020

Stadt.labor (2001): Maag zieht weg
<https://web.archive.org/web/20100708221947/http://www.stadt-wohnen.ch/archiv/anzeigen.php?id=212>
 Zugriff am 10.12.2020

Stadt Zürich (2020): Projekt geplant
https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/projekte_geplant.html
 Zugriff am 29.12.2020

Stadt Zürich (2021a): Entwicklungskonzept
https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/entwicklungskonzept.html
 Zugriff am 03.01.2021

Stadt Zürich (2021b): Freiraum & Mobilität
https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/zuerich_west/entwicklungskonzept/freiraum_mobilitaet.html
 Zugriff am 03.01.2021

Stadt Zürich (2021c): Faltblatt „Hochhäuser in Zürich“
https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/bewilligungen_und_beratung/beratungsangebot/planung/hochhaus_faltblatt.html
 Zugriff am 03.01.2021

Stadt Zürich (2021d): Wohnraumpolitik der Stadt Zürich

https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/ueber_das_departement/medien/medien-mitteilungen/2016/mai/160524a.html
 Zugriff am 21.02.2021

Statista GmbH (2020): Mitarbeiteranzahl der Credit Suisse bis 2019
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/166797/umfrage/mitarbeiterzahl-von-credit-suisse-seit-dem-jahr-2005/>
 Zugriff am 10.12.2020

Schoeller Textil AG (2020): Geschichte
<https://www.schoeller-textiles.com/de/ueberuns/geschichte>
 Zugriff am 10.12.2020

Swissmill (2020): Geschichte – Tief verwurzelt
<https://www.swissmill.ch/geschichte>
 Zugriff am 10.12.2020

Welti-furrer (2020): Tradition & Innovation sind Leitwerte unseres Unternehmens
<https://www.welti-furrer.ch/schwergutlogistik/ueber-uns/tradition-innovation/>
 Zugriff am 10.12.2020

Wikipedia (2020a): Schweizerische Nordbahn
https://de.wikipedia.org/wiki/schweizerische_nordbahn
 Zugriff am 10.12.2020

Wikipedia (2020b): Gotthardtunnel
https://de.wikipedia.org/wiki/gotthardtunnel#cite_note-2

Zugriff am 10.12.2020

Wikipedia (2020c): Stadion Förrlibuck
https://de.wikipedia.org/wiki/stadion_f%c3%b6rrlibuck#cite_note-1
 Zugriff am 10.12.2020

Zentralwäscherei (2020): Umbau
<https://zentralwaescherei.space/umbau>
 Zugriff am 10.12.2020

