

Aufbruch West?

Nachhaltige Entwicklung und städtische
Erneuerung am Beispiel von Zürich West

Autoren:

Prof. Dr. Alain Thierstein
Wilhelm Natrup
Dr. Sabine Friedrich
Dunja Binggeli
Carolina Grimaldi



ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich
Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung

Ernst **Basler + Partner** AG



Inhalt

1	Die Zusammenfassung	5
2	Die Ausgangslage	7
2.1	Die Stadt Zürich erneuert sich: Zürich West.....	7
2.2	Das Interesse der Zürcher Kantonalbank.....	7
2.3	Das Ziel der Arbeit, Hauptfragen.....	9
2.4	Die Vorgehensweise.....	10
2.4.1	Vier Handlungsfelder.....	11
2.4.2	Drei Massstabsebenen	11
2.4.3	Zwei Zeitpunkte	12
3	Die nachhaltige Entwicklung – Die Bewertungsmethodik für Zürich West.....	13
3.1	Die nachhaltige Entwicklung als normatives Konzept.....	13
3.2	Die Herausforderungen für die Umsetzung in einem urbanen Umstrukturierungsgebiet.....	16
3.3	Die Bewertungsmethodik für Zürich West.....	19
3.3.1	Die Fokussierung auf vier Handlungsfelder	19
3.3.2	Die Überlagerung von drei räumlichen Massstabsebenen.....	19
3.3.3	Die Wahl von zwei Zeitpunkten für den Soll-Ist-Vergleich	22
4	Die Kooperative Entwicklungsplanung in Zürich West	25
4.1	Die Stadtentwicklung als langfristiger Prozess: die Zeitschiene	25
4.1.1	Ziel und Zweck.....	25
4.1.2	Lesehilfe	25
4.1.3	Wesentliche Erkenntnisse	26
4.2	Der Rahmen der kooperativen Entwicklungsplanung.....	26
4.2.1	Anlass.....	26
4.2.2	Vorgehensweise und beteiligte Akteure	27
4.2.3	Ziele.....	28
4.3	Das Zwischenergebnis als Soll-Vorstellung: der Synthesebericht von 1999	29
4.3.1	Die Planungsvorgaben	29
4.3.2	Die Absichtserklärung.....	30
4.3.3	Das Entwicklungskonzept.....	31
4.4	Was in den vier Handlungsfeldern seit 1999 geschah	35
4.4.1	Die Nutzungsstruktur und -mischung	36
4.4.2	Der Verkehr	37
4.4.3	Der Städtebau, der Freiraum und die Umwelt	38
4.4.4	Der Prozess und die Beteiligung	41
4.5	Die Zwischenerkenntnis: Das Glas ist halbvoll	42
5	Die Zwischenbewertung 1999–2004.....	45
5.1	Das «grosse Bild»: Die nachhaltige Entwicklung in Zürich West aus nationaler, regionaler und städtischer Sicht.....	45
5.1.1	Die Nutzungsstruktur	45
5.1.2	Der Verkehr	47
5.1.3	Der Städtebau	48
5.2	Das «Detailbild»: Bewertung des Entwicklungsprozesses aus Sicht des Stadtteils und der Areale.....	49
5.2.1	Die Nutzungsstruktur – aus Areal­sicht.....	52

5.2.2	Der Verkehr – aus Arealsicht.....	55
5.2.3	Der Städtebau, der Freiraum und die Umwelt – aus Arealsicht.....	57
5.2.4	Der Prozess und die Beteiligung – aus Arealsicht.....	60
5.2.5	Die übergreifenden Aspekte	63
5.3	Die Erkenntnisse im Überblick.....	66
5.3.1	Die nachhaltige Entwicklung in einem Umstrukturierungsgebiet	66
5.3.2	Überlagerung unterschiedlicher Massstabsebenen	67
5.3.3	Die Problematik des Überganges von Zwischenlösungen in ein etabliertes urbanes Viertel.....	68
5.3.4	Die Gleichzeitigkeit von Planungen auf unterschiedlichen Ebenen	69
6	Die Handlungsempfehlungen	73
6.1	Die Handlungsempfehlungen nach Adressaten	73
6.1.1	Die Handlungsempfehlungen für die Politik und die Verwaltung der Stadt Zürich	73
6.1.2	Die Handlungsempfehlungen für den Kanton Zürich und den Bund.....	77
6.1.3	Die Handlungsempfehlungen für die Grundeigentümer und Investoren	77
6.1.4	Die Handlungsempfehlungen für die Bewohner und die Bewohnergruppen..	79

Anhänge

A1	Literaturverzeichnis	81
A2	Interviewverzeichnis	82
A3	Teilnehmerliste Workshops	83
	Impressum.....	84

1 Die Zusammenfassung

Eine nachhaltige Raumentwicklung, wie sie vom Bund gegen die zunehmende Zersiedelung gefordert wird, bedingt eine Auseinandersetzung mit bestehenden Siedlungen. Umstrukturierungsgebiete wie Zürich West stellen hierfür in zweierlei Hinsicht eine Herausforderung dar. Zum einen ist Zürich West ein fester Teil der Stadt. Dabei hat sich Zürich West sowohl auf lokaler Ebene als auch in seiner Bedeutung für die Gesamtstadt und die Metropolregion Zürich auf der Landkarte bereits einen Platz erobert. Diesen gilt es zu erhalten oder sogar aufzuwerten. Zum anderen versuchen eine Vielzahl von Akteuren mit unterschiedlichem Entwicklungsdruck und verschiedenen Zeithorizonten die Entwicklung in Zürich West zu beeinflussen. Das betrifft sowohl einzelne Areale als auch die Gesamtentwicklung.

Die Zürcher Kantonalbank stellt sich diesem Diskurs. Sie hat bei der ETH Zürich und beim Planungs- und Ingenieurbüro Ernst Basler+Partner eine Studie zur Bewertung der Nachhaltigkeit in Zürich West in Auftrag gegeben. Ziel dieser Arbeit ist ein Soll-Ist-Vergleich. Die Studie stellt die bereits erreichten Projekte und Planungen den angestrebten Entwicklungsvorstellungen gegenüber. Letztere wurden in einem kooperativen Prozess zwischen der Stadt Zürich und den Grundeigentümern erarbeitet. Sie sind in einem Synthesebericht zusammengefasst. Es gilt nun, Potenziale und Schwächen zu erkennen und für die nachhaltige Entwicklung von Zürich West konkrete Handlungsanweisungen zu liefern.

Für die betrachteten Handlungsfelder ergeben sich aus der Bewertung die folgenden Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung von Zürich West:

Die **Vielfalt an Nutzungen** – auch im Hinblick auf die Bedeutung von Zürich West für die Metropolitanregion – muss weiterentwickelt werden. Dazu stehen unterschiedlichste Areale und ungewöhnliche Kombinationen von Nutzungen zur Verfügung. Auf jeden Fall sind die angestrebten weiteren Nutzungen stärker auf die Tragfähigkeit der physischen und sozialen Infrastruktur auszurichten.

Die knappen Reserven für den **Verkehr** müssen durch ein verbessertes Verkehrsmanagement bewirtschaftet und auf den unterschiedlichen räumlichen Massstabsebenen aufeinander abgestimmt werden. Dazu zählen sowohl die übergeordneten als auch die lokalen Interessen. Zu den grundsätzlichen Fragen zählen unter anderem: die Bündelung der Pfingstweidstrasse und die Anbindung des Trams an den S-Bahnhof Hardbrücke. Das Verkehrsmanagement erfordert ein enges Zusammenspiel von städtischen und kantonalen Behörden. Diese müssen sowohl die Interessen der Grundeigentümer als auch des Bundes berücksichtigen. Die Förderung eines standortgerechten Modalsplits und der Ausbau des Langsamverkehrsnetzes bilden darüber hinaus wichtige Voraussetzungen für eine hochwertige Gebietsentwicklung.

Im Bereich **Städtebau, Freiraum und Umwelt** sind interessante Ansätze vorhanden, die durch ein entsprechendes Qualitätsmanagement umgesetzt werden können. Das Freiraumnetz weist derzeit noch grosse Lücken bei der quantitativen Sicherung und der Vernetzung der verschiedenen Freiräume auf. Hier besteht Handlungsbedarf. Ausserdem weisen die bisher standardisierten Formulierungen für die ökologischen Bausteine noch erhebliche Schwächen auf. Sie sollten durch innovative Modelle ergänzt werden.

Handlungsbedarf zeigt sich im Bereich **Prozess und Beteiligung**. Sowohl die Zusammenarbeit zwischen Verwaltungen als auch das Zusammenspiel mit den Bewohnern und Interessengruppen sind allein auf punktuelle oder thematische Schwerpunkte ausgerichtet. Eine übergreifende Kommunikationsstrategie steht noch aus.

2 Die Ausgangslage

2.1 Die Stadt Zürich erneuert sich: Zürich West

Zürich hat sich im internationalen Standortwettbewerb erfolgreich platziert. Die Metropolregion Zürich hat eine europäische Dimension erreicht. Der wirtschaftliche Schwerpunkt in der Stadtregion hat sich von der Produktion zu den Dienstleistungen verlagert. Dabei spielt das ehemalige Zürcher Industriequartier im Westen der Innenstadt eine wichtige Rolle. Der innere Gebietsteil umfasst ein Arbeiterviertel in Blockrandbebauung. Es ist der Standort von Bildungs- und Kulturinstituten sowie von Kleingewerbe. Im äusseren Westen des Stadtteils liegen alte grossflächige Industriegebiete. Dieser entwickelt sich seit nunmehr zehn Jahren rasant zum lebendigen, pulsierenden Stadtteil Zürich West. Er gilt als dynamischstes Wachstumsgebiet Zürichs. Der hohe Entwicklungsdruck der letzten Jahre scheint indes gebremst zu sein. Leer stehende Büroflächen bei gleichzeitigem Mangel an Wohnraum führen zu einer veränderten und vor allem verlangsamten Nachfrage.

Die Veränderungen seit Mitte der 90er-Jahre haben das Gesicht von Zürich West deutlich verändert. Die bisherige Transformation zeigt einen Widerspruch zwischen funktionalem Wandel und physischer Permanenz der vor allem auf Produktion und Verwaltung ausgerichteten Bausubstanz, wie beispielsweise des Toni-Areals. Dem Umwandlungsprozess, der in den 80er-Jahren entlang der Hardturmstrasse zu einer monotonen Bürolandschaft geführt hat, wird heute mit dem Konzept eines durchmischten, lebendigen Stadtquartiers entgegengewirkt.

Durch seine Lage bietet Zürich West hochwertige Agglomerations- und Nähevorteile, die diesem Quartier das Potenzial eines ungeschliffenen Diamanten verleihen. Unterschiedliche Akteure nehmen Einfluss auf Zürich West. Die Pläne der nationalen Verkehrsinfrastruktur – wie für den Westast der Autobahn A1 – genauso wie lokale Anwohnerinteressen, die sich um Verkehrsberuhigung im Quartier sorgen, bestimmen die Entwicklung.

Bereits in den 80er-Jahren setzte punktuell der Umbauprozess in Zürich West ein. Seit dem Abschluss des Stadtforums 1997 ist er auf die Basis einer kooperativen Entwicklungsplanung gestellt. Als Entwicklungsziel wird Folgendes hervorgehoben: Zürich West wird zu einem eigenständigen und attraktiven Stadtteil aufgewertet mit einem spezifischen Nutzungscocktail. Nachhaltigkeit als Prinzip bestimmt alles Wirken (HBD, AfS Stadt Zürich 1999: 11). Nach nunmehr gut fünf Jahren stellen sich nicht nur die Stadt, sondern auch verantwortungsbewusste Grundeigentümer die Frage, was im Hinblick auf die eine nachhaltige Entwicklung in Zürich West erreicht wurde.

2.2 Das Interesse der Zürcher Kantonalbank

Ein wesentlicher Adressat der kooperativen Entwicklungsplanung in Zürich West sind die Grundeigentümer, darunter die Zürcher Kantonalbank (ZKB). Die ZKB nutzt seit Mitte der 70er-Jahre ein grosses Dienstleistungsgebäude (die «Neue Hard»). Ende 2004 kommt das Steinfels-Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft dazu. Die «Neue Hard» war ursprünglich eine Büroinsel inmitten des Industrieviertels. Heute wird die ZKB wie andere Grundeigentümer auch immer stärker mit der Frage konfrontiert, wie weit sie



sich aktiv in die Stadtentwicklung einbringen soll. Die ZKB befindet sich dabei in einer besonderen Lage. Sie ist mit einem gesetzlich verankerten Leistungsauftrag zum Engagement für eine nachhaltige Entwicklung des Zürcher Lebens- und Wirtschaftsraumes verpflichtet. Die Bank unterstützt deshalb die volkswirtschaftliche, soziale und umweltverträgliche Entwicklung. Sie fördert Wohneigentum sowie den preisgünstigen Wohnungsbau.

Die ZKB hat hoch gesteckte Ziele bezüglich der Nachhaltigkeit an ihrem Standort «Neue Hard/Steinfels». Sie muss sich daher an den quantitativen und qualitativen Eckwerten der kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West messen lassen – zumal sie auch der grösste Arbeitgeber in Zürich West ist. Umgekehrt hat die ZKB ein Interesse daran, dass weitere bedeutende Akteure ihr eigenes Handeln in Zürich West an den vorgelegten Kriterien der nachhaltigen Entwicklung orientieren. Sie profitiert von einem lebendigen, neuen Stadtteil und setzt sich dafür ein.



2.3 Das Ziel der Arbeit, Hauptfragen

Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung ist ein regulativer und damit langfristig angelegter Gestaltungs- und Handlungsgrundsatz. Das Konzept muss aber inhaltlich und räumlich auch kurzfristig wirken. Die nachhaltige Entwicklung muss daher eine «duale Strategie» fahren. Die langfristig ausgerichtete Perspektive für die urbane Entwicklung wird ergänzt mit kurzfristig wirkenden und sichtbaren Projekten, die den Charakter der nachhaltigen Entwicklung tragen und die Zielrichtung der Entwicklung motivierend illustrieren können. Ziel der vorliegenden Studie ist es, die angestrebten Entwicklungsvorstellungen der kooperativen Planung den heute bereits erreichten Projekten und Planungen gegenüberzustellen. Dieser Soll-Ist-Vergleich basiert auf einem veränderungsorientierten Verständnis von nachhaltiger Entwicklung. Dabei gilt es, den heute erreichten Projekt- und Planungsstand in seinen Potenzialen und Schwächen zu erkennen und die Entwicklung entsprechend den langfristigen Zielen der nachhaltigen Entwicklung voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund lauten die **Hauptfragen** der Zwischenevaluation 1999–2004:

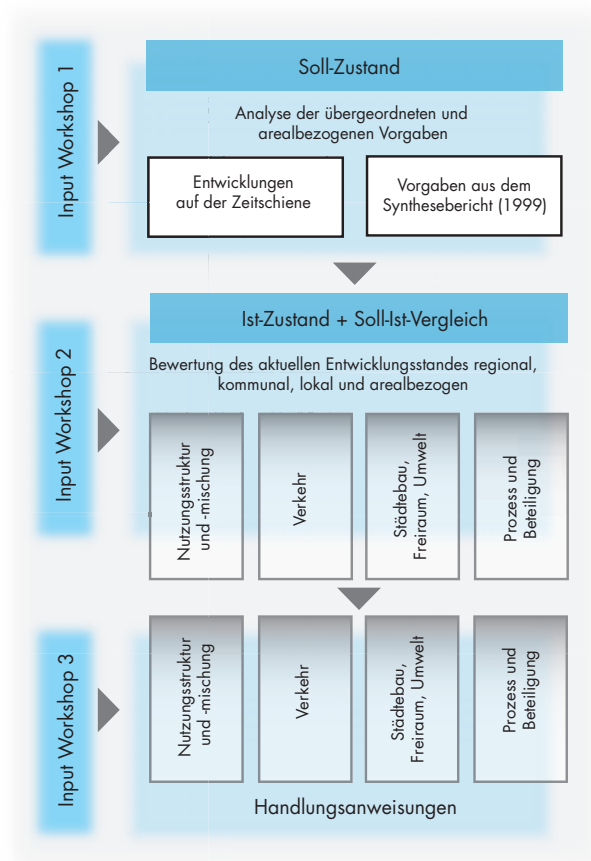
- Wo steht die nachhaltige Entwicklung in Zürich West fünf Jahre nach dem Start der kooperativen Entwicklungsplanung? In welchen Handlungsbereichen sind Abweichungen zwischen den Soll-Vorstellungen der nachhaltigen Stadtentwicklung und dem Ist-Zustand festzustellen?
- Welche Rollen fallen den gestaltungsrelevanten Akteuren im Jahre 2004 in diesem längerfristig angelegten Entwicklungsprozess zu?
- Welche Handlungskonsequenzen leiten sich daraus für die beteiligten Akteure ab?

Das Schwergewicht der Betrachtung liegt auf der kooperativen Planung. Wir messen den Aufmerksamkeitsgrad, der dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung innerhalb des Planungsprozesses zugemessen wurde und wird. Die Studie bringt ihre Erkenntnisse

adressatengerecht in die laufende Diskussion über die Stadtentwicklung ein. Sie formuliert Handlungsempfehlungen an die verschiedenen Akteure.

Wir streben jedoch damit keine umfassende Wirkungsanalyse aller bisherigen Entwicklungsschritte in Zürich West an. Vielmehr wird beispielhaft an ausgewählten Arealen, wie dem Maag-Areal Plus sowie an übergreifenden Themenfeldern wie Verkehr und Wohnen, der Blick für das Gesamtverständnis der Entwicklungen geschärft. Dabei stehen aufgrund der begrenzten Datenlage auf den zu betrachtenden Massstabsebenen nicht quantitative Aspekte im Vordergrund, sondern vor allem qualitative Beurteilungen der Nachhaltigkeit.

Abb. 1:
Methodisches Vorgehen



2.4 Die Vorgehensweise

Für die Untersuchung wird ein Methodenmix angewendet, um den verschiedenartigen Problemfeldern gerecht zu werden. Dabei gelangen Dokumentenanalyse, schriftliche Befragung, Interviews, Workshops sowie Datenanalyse und -aufbereitung zum Einsatz.

In drei den Evaluationsprozess begleitenden Workshops werden Personen aus den Anspruchsgruppen eingeladen, welche die Entwicklung in Zürich West über eine ausreichend lange Zeitspanne verantwortlich mitgestaltet haben. Politisch verantwortliche Handlungsträger werden vornehmlich über Interviews einbezogen. Dieser akteursorientierte Ansatz hilft, die gewonnenen Erkenntnisse aus der fachlichen Bewertung mit den Erfahrungen aus der Praxis engmaschig zu vernetzen und zu reflektieren. Gleichzeitig wird damit die Basis für eine höhere Akzeptanz der Handlungsempfehlungen an die verschiedenen Akteure gelegt.

Der parallel von der Stadt Zürich ämterübergreifend erarbeitete Bericht zur Beurteilung der Nachhaltigkeit in Zürich West wurde zur Kenntnis genommen (HBD, AfS Stadt Zürich 1999). Die unterschiedlichen Vorgehensweisen sowie übereinstimmende und divergierende Ergebnisse wurden mit den Mitarbeiterinnen diskutiert und anschliessend auch in der vorliegenden eigenen Arbeit reflektiert.

2.4.1 Vier Handlungsfelder

Für die Bewertung sind vier Handlungsfelder massgeblich, die aus den inhaltlichen und strukturellen Entwicklungszielen der Planungen für Zürich West abgeleitet werden:

- Nutzungsstruktur und -mischung (spricht die Wirtschafts- und Sozialdimension nachhaltiger Entwicklung an)
- Städtebau, Freiraum und Umwelt (spricht die intergenerationelle, ökologische und kulturelle Dimension nachhaltiger Entwicklung an)
- Prozesse und Beteiligung (spricht die Strukturmerkmale nachhaltiger Entwicklung an)

2.4.2 Drei Massstabebenen

Zürich ist eine europäische Metropolregion, deren Leistungsfähigkeit und Lebensqualität von geografisch weitreichenden Austauschbeziehungen bestimmt wird. Diese Zusammenhänge müssen für Aussagen zu Zürich West berücksichtigt werden. Aus pragmatischen Gründen drängt sich jedoch eine Abgrenzung des geografischen Untersuchungsraums auf:

- Im innersten Kreis wird der Planungssperimeter der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West aus dem Jahre 1998 als Grundlage gewählt.
- Im zweiten Kreis folgen die anliegenden Stadtgebiete: der zentrumsnahe Teil des Kreises 5, Altstetten Grünau, Teile von Wipkingen und des Hohlstrassenviertels.
- Im dritten Kreis werden Wechselwirkungen zur übrigen Stadt Zürich und der Agglomeration Zürich betrachtet.

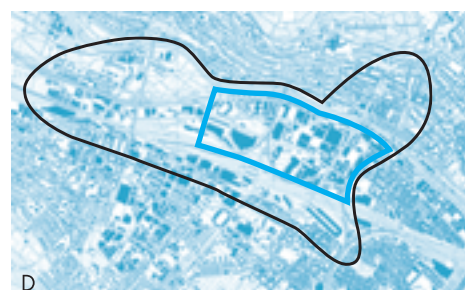
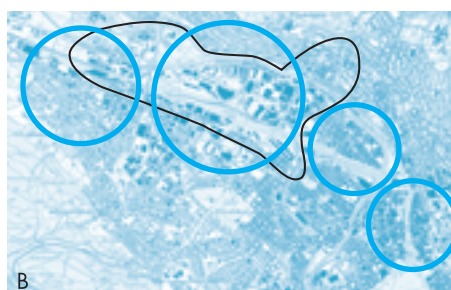
Zusammengefasst werden die drei Massstabsebenen im «grossen Bild», das die übergeordneten Entwicklungen und deren Bedeutung für Zürich West wiedergibt, und dem «kleinen Bild», das auf die kommunalen und lokalen Entwicklungen fokussiert.

2.4.3 Zwei Zeitpunkte

Die 1998 gestartete kooperative Entwicklungsplanung mündete 1999 in eine Absichtserklärung der Stadt Zürich und der an der kooperativen Entwicklungsplanung beteiligten Grundeigentümer in Zürich West. Diese Erklärung wurde unter dem Titel «Synthesebericht» veröffentlicht. Der Bericht umfasst die Entwicklungsziele, Organisations- und Planungsvorgaben, eine Absichtserklärung, das Entwicklungskonzept mit Kriterien zu einer nachhaltigen Entwicklung sowie Vorschläge zur kooperativen Implementation. Massgebliche Entwicklungen wurden zwar bereits vor diesem Zeitpunkt eingeleitet (Kap. 4.1). Dennoch setzt der Synthesebericht den ersten zwischen der Stadt und den Grundeigentümern offiziell kommunizierten Startpunkt für die kooperative Entwicklungsplanung. Diesen Ausgangspunkt verwenden wir auch bei dieser Studie für die Definition des Soll-Zustandes. Als Ist-Zustand wählen wir den Ende 2004 erreichten Planungs- und Projektstand. Damit wird ein Entwicklungsabschnitt bewertet, der bereits rechtskräftige Planungen und vereinzelt sogar schon umgesetzte Projekte umfasst und darüber hinaus perspektivisch in die Zukunft blicken lässt.

Abb.2:
Massstabsebenen

BILD A: Agglomeration/national
BILD B: Kernareal
BILD C: lokal
BILD D: lokal/
Bearbeitungsgebiet



3 Die nachhaltige Entwicklung – Die Bewertungsmethodik für Zürich West

Das normative Konzept der nachhaltigen Entwicklung bildet die Grundlage für die Bewertung der Entwicklung in Zürich West seit 1999. Die Wahl der Bewertungsmethodik richtet sich generell nach (1.) dem Ziel, (2.) den Adressaten, (3.) dem räumlichen Massstab und den räumlichen Wechselwirkungen sowie (4.) den Rahmenbedingungen bzw. Prämissen der Analyse.

Eine Bewertung kann entweder auf eine etablierte Methode zurückgreifen oder beruht auf einer eigenen, fallspezifischen Lösung. Im ersten Falle greift man auf vorhandene und bewährte Problemkataloge und Indikatorensysteme zurück. Dazu zählen in der Schweiz unter anderem das Indikatorensystem MONET zur Beobachtung und Beurteilung der Nachhaltigkeit der Schweiz (Bundesamt für Statistik 2003); NISTRA, das Indikatorensystem zur Beurteilung nationaler Strassenbauvorhaben (Bundesamt für Strassen 2003); die Handlungsschwerpunkte der Strategie Nachhaltigkeit des Bundesrats (2002); die «Kernindikatoren» zur Beurteilung der nachhaltigen Entwicklung in Kantonen und Städten (2003); der «Berner Nachhaltigkeitskompass» zur Beurteilung der Wirkungen von Programmen, Konzepten und grösseren Projekten auf die nachhaltige Entwicklung (Kanton Bern 2004).

Entwickelt man ein eigenes Instrumentarium, ist man auf eine projektspezifische Identifikation von Problemfeldern und Indikatoren sowie auf einen Bewertungsraster angewiesen. Die bekannten Methoden und Instrumente kann man nur beschränkt auf die Situation in Zürich West anwenden. Die spezifische Ausgangslage von Zürich West als einem Umstrukturierungsgebiet mit industrieller Vergangenheit fordert eine eigenständige Vorgehensweise. Das hier eingesetzte Konzept zur Beurteilung der nachhaltigen Entwicklung beruht auf einem veränderungsorientierten Verständnis von nachhaltiger Entwicklung. Es versteht sich als Instrument für das nachhaltige Qualitätsmanagement von Entwicklungsprozessen im urbanen Kontext (Thierstein, Walser 2002).

3.1 Die nachhaltige Entwicklung als normatives Konzept

Unsere Zwischenbewertung der nachhaltigen Entwicklung stützt sich im Grundsatz auf die Arbeitsdefinition der Stadt Zürich: «Nachhaltig ist eine Entwicklung dann, wenn sie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sichert, das menschliche Wohlbefinden und die soziale Gerechtigkeit stärkt sowie zur Sicherstellung der natürlichen Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und Pflanzen beiträgt» (Stadt Zürich 2004: 6). Das gewählte, veränderungsorientierte Verständnis von nachhaltiger Entwicklung gewichtet darüber hinaus den Lernprozess der Beteiligten und Betroffenen. Damit werden Interessen, Werthaltungen und politische Prozesse zu Kerngrössen des Konzepts der nachhaltigen Entwicklung. Die beiden zusätzlichen Dimensionen «Ethik» und «Politik» (neben der ökologischen, der sozialen und der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit) erhöhen zwar die Komplexität des Konzepts. Auf der anderen Seite gewinnt das Konzept aber an Transparenz und Anwendungsnähe. Alle Bereiche gemeinsam lassen sich zu einem fünfgliedrigen Modell zusammenfügen (Thierstein, Walser 2000):

- Die drei materiellen Bereiche sind die greifbaren Elemente der Nachhaltigkeit. Sie sind der Blickfang, die Blütenblätter einer Blume.



- Die Entscheidungsprozesse sind die Blumenerde, in der die Pflanze wächst und aus der sie die Nahrung zum Blühen bezieht. Dazu gehören das politische System und die politische Kultur. Entscheidungsprozesse definieren, wer entscheiden darf, wer Entscheidungen durchsetzt und überprüft.
- Das gesellschaftliche Wertesystem wird durch den Blumentopf repräsentiert, der die gesamte Entwicklung stützt und zusammenhält.

Nachhaltige Entwicklung ist letztlich eine Frage der Werthaltungen. Sie verlangt vor allem normative Antworten. Daher gibt es kein auf die Dauer gültiges Umsetzungskonzept. Die Rahmenbedingungen, die den Diskurs über die einzelnen Ziele ermöglichen oder einschränken, sind entscheidend. In einem solchen Diskurs ist politisch zu entscheiden, was zum jeweiligen Zeitpunkt als nachhaltig angesehen wird. Im Diskurs zeigt sich, wie gross die noch akzeptierten gesellschaftlichen Schritte in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung sein dürfen. Daher spielen Organisationsprinzipien als grundsätzliche Orientierungen für den Umsetzungsprozess eine grosse Rolle. Der Synthesebericht von 1999 zur Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West trägt dieser Anforderung teilweise Rechnung.

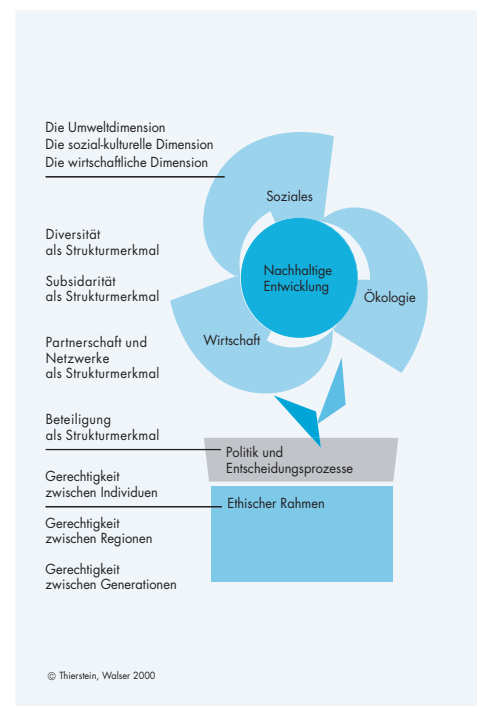
Vier Prozessmerkmale oder Organisationsprinzipien sind für eine Politik der Nachhaltigkeit wichtig (Thierstein, Walser 2000):

- Das Konzept der **Diversität** stammt aus der Ökologie. Es steht für eine breite Palette verschiedener Ansätze zur Organisation und Problemlösung, die nebeneinander existieren.
- Das Konzept der **Subsidiarität** beschreibt das Spannungsfeld zwischen Autonomie und Integration zwischen verschiedenen hierarchischen Ebenen.
- Mit dem Konzept von **Partnerschaft und Netzwerken** kann die Art beschrieben werden, wie die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren und Interessengruppen funktioniert.
- Das vierte Prozessmerkmal ist das Konzept der **Partizipation**, also die Möglichkeit zur Beteiligung. Damit wird das Verhältnis zwischen Bürgern und Institutionen beschrieben. Während Partnerschaft und Netzwerke die horizontale Qualität der Zusammenarbeit beschreiben, bezeichnet Partizipation die vertikale Struktur der Zusammenarbeit.

Nachhaltige Entwicklung ist ein Konzept, das auf Langfristigkeit angelegt ist. Es rückt die kommenden Generationen ins Blickfeld und setzt ethische Massstäbe. In einer langfristigen Sichtweise reichen die drei inhaltlichen Dimensionen Ökologie, Soziales und Wirtschaft nicht aus. Selbst wenn man bei der Beurteilung der Nachhaltigkeit eines Projekts oder Programms strenge Massstäbe anlegt, wird jedes Vorhaben auf die lange Sicht sowohl ökologische als auch soziale und ökonomische Wirkungen zeigen. Langfristige Wirkungen sind zudem wegen der Folgewirkungen – Sekundäreffekte – sowie der Folgewirkungen von Folgewirkungen – Tertiäreffekte – schwer abzuschätzen.

Unser erweitertes Konzept der nachhaltigen Entwicklung bezieht Organisationsprinzipien sowie eine Langfristperspektive mit ein. Damit trägt es den Anforderungen einer

Abb. 3:
Die zehn Elemente der nachhaltigen Entwicklung (Thierstein, Walser 2002)



nachvollziehbaren Umsetzung Rechnung. Der weiter unten dargestellte Bewertungsraster ermöglicht es den Handlungsträgern in einer konkreten Entscheidungssituation, ein Projekt oder ein Vorhaben vollständig abzuwägen.

3.2 Die Herausforderungen für die Umsetzung in einem urbanen Umstrukturierungsgebiet

Die Transformation der «Vergangenheit der Gegenwart» in die «Zukunft der Gegenwart» geschieht nicht ohne Brüche und Unruhe. Sie ist zudem nur begrenzt in eine gewünschte Richtung steuerbar. Die besondere Herausforderung für die Zwischenbewertung der nachhaltigen Entwicklung in Zürich West besteht darin, diesen Umbruch als produktive Kraft zu erkennen. Diese Kraft gilt es in einen kollektiven Lernprozess zu übersetzen, der die Ergebnisse der Nachhaltigkeitsbeurteilung nachvollziehbar und verständlich macht und in die Diskussion um Stadt- und Quartiersentwicklung einbringt.

Unsere Bewertungsmethodik fängt folgende Charakteristika der Entwicklungsdynamik von Zürich West ein:

- Dynamisches städtisches Umstrukturierungsgebiet, gekennzeichnet durch Brüche in der Nachfragestruktur durch unterschiedliche Nutzungen und einen Rhythmuswechsel bei den politischen und privaten Handlungsträgern. Dies äussert sich in einer zeitlich verschobenen Realisierung zwischen Geschäftsflächen, Wohnbauten sowie öffentlichen Quartiersversorgungseinrichtungen.
- Gewichtige industriell-historische Bedeutung, deren Lesbarkeit und Identifikationskraft in den Veränderungsprozess eingebaut werden soll.
- Eingeschränkter Handlungsspielraum der Stadt als Gebietskörperschaft (Bau- und Zonenordnung BZO Hoffmann mit hohen Ausnützungspotenzialen; kaum städtisches Grundeigentum als Verhandlungsmasse).
- Überlagerung der Wirkungsräume von Stadtviertel, Stadt, Agglomeration und nationaler/internationaler Funktionen; dies zeigt sich in der Wirtschaftsentwicklung sowie der Konzentration von hierarchisch unterschiedlichen Verkehrsfunktionen des öffentlichen und des motorisierten Individualverkehrs.

Will man das Konzept der nachhaltigen Entwicklung auf eine konkrete Situation urbaner Umstrukturierung anwenden, ist es wichtig, die bestimmenden Zielebenen und Handlungsfelder in grösstmögliche Überlappung zu bringen. Eine neue Studie zur nachhaltigen Entwicklung in Umstrukturierungsgebieten gibt Anhaltspunkte für die nötige Modifikation unseres oben beschriebenen Nachhaltigkeitsansatzes. Diese Studie identifiziert folgende bewertungsrelevante Themen für nachhaltige Stadtentwicklung (Hemphill et al. 2004: 733):

- Humanressourcen, die im Umstrukturierungsprozess beteiligt sind

- «Bestand» der gebauten Umwelt, der Stadtform, des städtebaulichen Bestandes
- Wirtschaft und Arbeit
- Nutzungsstruktur
- Umweltfaktoren und Ressourcennutzung
- Verkehr und Mobilität
- Soziale Faktoren
- Kommunale Kosten-Nutzen-Bilanz.

Wir ziehen folgende Erkenntnis aus der Studie von Hemphill et al., um der spezifischen Situation in Zürich West gerecht zu werden: Wir integrieren in unsere Methodik die Kriterienbereiche Nutzungsstruktur, Städtebau, bisheriger Gebäudebestand sowie Beteiligungsstruktur im Entwicklungsprozess.

Mit dieser Erweiterung nähern wir uns den Nachhaltigkeitskriterien, wie sie die kooperative Entwicklungsplanung Zürich West in ihrem Synthesebericht von 1999 vorgelegt hat. Die folgende tabellarische Übersicht macht diese Übereinstimmung farblich sichtbar. Es zeigt sich aber auch ein Ungleichgewicht bei der Anzahl der Kriterien für die einzelnen Handlungsfelder. Beim Verkehr reduzieren sich die angestrebten Qualitäten auf die Einhaltung bzw. Unterschreitung von Emissions- und Immissionswerten, bei Prozess und Beteiligung auf die Transparenz der Entwicklungen für die Beteiligten und Betroffenen.

Tab. 1:
Nachhaltigkeitskriterien aus dem Synthesebericht in Abstimmung mit den für die vorliegende Studie gewählten Handlungsfeldern (in Anlehnung an Stadt Zürich 1999; eigene Darstellung).

Kriterien der Wirtschaftsverträglichkeit	Kriterien der Sozialverträglichkeit	Kriterien der Umweltverträglichkeit
Bauten und Anlagen sollen so ermöglicht und erstellt werden, dass ihre Nutzung (und damit ihr gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Beitrag) mit hoher Flexibilität über lange Zeit anhält.	Die Entwicklung von Zürich West soll für alle Beteiligten transparent sein und die interessierten und betroffenen Kreise sinnvoll einbezogen werden.	Die gesetzlich festgelegten Anforderungen an die Umweltqualität sind für die Entwicklung rahmenbildend; die Emissions- und Immissionswerte sollen nach Möglichkeit unterboten werden.
Investitionen sollen so getätigt werden, dass sie zur lokalen und internationalen Konkurrenzfähigkeit des Entwicklungsgebietes beitragen.	Die Entwicklung von Zürich West soll hohe Qualität bezüglich Lebensraumgestaltung, Gesundheit und Sicherheit entstehen lassen.	Nicht erneuerbare Ressourcen, wie Wasser, Energie usw., sollen sparsam verbraucht und qualitativ geschont werden. Stoff- und Energiekreisläufe sind nach Möglichkeit zu schliessen.
Investitionen sollen so getätigt werden, dass sie zur Erhöhung des Steuersubstrates der Stadt Zürich beitragen und die Finanzierbarkeit der Infrastruktur verbessern helfen.	Die sozialräumliche Entwicklung in Zürich West soll der Integration verschiedener Bevölkerungssegmente förderlich sein und der Segregation präventiv entgegenwirken.	Der Boden, als knappstes Gut in der Stadt Zürich, muss quantitativ wie qualitativ schonend «gebraucht» werden. Die Fragen um die Bodenqualität sind in der Planung zu berücksichtigen.
Investitionen sollen mit langfristiger Wirksamkeit getätigt werden bzw. nachhaltig wirksam sein.		Auch ein hoch entwickelter Stadtraum enthält eine artenreiche Flora und Fauna. Diese ist nach Möglichkeit zu erhalten bzw. zu fördern.
Investitionen sollen eine angemessene, marktkonforme Rendite gewährleisten.		

Hinweis: Die Farbintensitäten kennzeichnen Übereinstimmung zwischen Kriterium und zu untersuchendem Handlungsfeld der vorliegenden Studie, von dunkel- nach hellblau: «Verkehr», «Städtebau, Freiraum und Umwelt», «Prozesse und Beteiligung», «Nutzungsstruktur und -mischung».

3.3 Die Bewertungsmethodik für Zürich West

Die spezifische Methodik zur Bewertung der nachhaltigen Entwicklung in Zürich West stützt sich einerseits auf unser erweitertes Nachhaltigkeitskonzept. Es verleiht dem politischen Umsetzungsprozess mit den Beteiligten sowie der Langfristperspektive Gewicht. Andererseits berücksichtigt unser Bewertungsraster die im Kapitel 3.2 herausgearbeiteten Charakteristika der Umstrukturierung in diesem Stadtviertel.

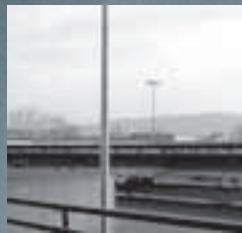
3.3.1 Die Fokussierung auf vier Handlungsfelder

Wir gruppieren die Bewertungskriterien in folgende Handlungsfelder. Sie sind farblich so unterlegt, dass sie die weitgehende Übereinstimmung mit jenen Nachhaltigkeitskriterien zum Ausdruck bringen, die bereits in ähnlicher Weise im Synthesebericht 1999 vorgelegt wurden:

- **Verkehr**
Dieses Handlungsfeld berücksichtigt die Umwelt- und Wirtschaftsdimensionen unseres Nachhaltigkeitskonzeptes sowie die hohe Bedeutung der sich überlagernden Verkehrsströme, Verkehrsträger und Immissionen im Stadtteil.
- **Städtebau, Freiraum und Umwelt**
Dieses Handlungsfeld korrespondiert einerseits mit der Umwelt- und Wirtschaftsdimension unseres Nachhaltigkeitskonzeptes. Zum anderen werden damit jene Herausforderungen im Umstrukturierungsquartier eingefangen, die sich aus städtebaulich-ästhetischen Anforderungen und den Folgen der hohen zulässigen Nutzungsdichte ergeben.
- **Prozesse und Beteiligung**
Dieses Handlungsfeld berücksichtigt wesentliche Strukturmerkmale oder Organisationsprinzipien in unserem Nachhaltigkeitskonzept. Es trägt zudem der spezifischen Erfahrung in Zürich West mit dem Beteiligungsprozess im Stadtforum Mitte der 90er-Jahre Rechnung.
- **Nutzungsstruktur und -mischung**
Dieses Handlungsfeld korrespondiert mit der wirtschafts- sowie der sozial-kulturellen Dimension unseres Nachhaltigkeitskonzeptes. Weiter kommt hier die Frage der langfristig anzulegenden Flächennutzung bzw. Nutzungsflexibilität ins Spiel. Das Handlungsfeld spiegelt zudem ein zentrales Charakteristikum der Entwicklungsdynamik in Zürich West.

3.3.2 Die Überlagerung von drei räumlichen Massstabsebenen

Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung macht nicht Halt vor politisch-administrativen Grenzen. Der Stadtteil Zürich West ist dabei zum einen das Zentrumsgebiet der pulsierenden Agglomeration Zürich. Diese ist zum anderen neben Basel ein Pol der europäischen Metropolregion Nordschweiz, deren Leistungsfähigkeit und Lebensqua-



lität massgeblich von weit reichenden Austauschbeziehungen bestimmt wird. Unsere Zwischenbewertung unterscheidet denn auch sich überlagernde räumliche Massstabsebenen, für die jeweils spezifischen Anforderungen der nachhaltigen Entwicklung zum Zug kommen.

Das «grosse Bild» bewertet den Prozess zur nachhaltigen Entwicklung von Zürich West aus übergeordneter Perspektive. Wir analysieren die Funktionen von Zürich West auf städtischer, regionaler sowie nationaler Ebene. Dabei stellen wir folgende Fragen: (1) Mit welchen Anforderungen an die Entwicklung in Zürich West kann man unterschiedlichen Funktionen gerecht werden? (2) Kann Zürich West diese Funktionen aufnehmen? (3) Welchen Beitrag leistet die Entwicklungsplanung dazu? Um Antworten zu finden, verwenden wir Aussagen aus offiziellen kantonalen und nationalen Handlungsprinzipien zur Nachhaltigkeit. Auf diesen Massstabsebenen bewegen wir uns allerdings mehrheitlich in vage formulierten Leitsätzen, Zielbereichen und globalen Indikatorenssystemen der nachhaltigen Entwicklung.

Für unsere Bewertungsmethodik ist auf übergeordneter räumlicher Ebene wegleitend die Strategie nachhaltige Entwicklung des Bundesrates aus dem Jahre 2002 (Bundesrat 2002). Wir stützen uns dabei auf die beiden Handlungsfelder «Raum- und Siedlungsentwicklung» sowie «Mobilität». Sie sprechen auf Stadtteilebene zentrale Sachthemen in unserer Bewertungsmethodik an.

Wir gewichten also den Beitrag von Zürich West zur Raumentwicklung auf überkommener Ebene. Dazu der Bundesrat in seiner Nachhaltigkeitsstrategie: «Der räumliche Strukturwandel in Richtung «Metropolisierung» führt zu einer Konzentration des wirtschaftlichen Geschehens auf wenige Grossagglomerationen, was die funktionale Entmischung in den grossstädtischen Räumen verstärkt und das Ziel einer dezentralen Siedlungsstruktur in Frage stellt. Dadurch steigt u.a. die Bedeutung der Städte und Agglomerationen als Wirtschafts- und Innovationsmotoren, aber auch der damit verbundene soziale Problemdruck» (Bundesrat 2002: 26). Im Bezug auf den Leitindikator Flächenverbrauch nennt der Bundesrat das Ziel, die Siedlungsfläche pro Kopf auf dem heutigen Stand von rund 400 m² zu stabilisieren.

Im Weiteren berücksichtigen wir das Handlungsfeld Mobilität und Verkehr, indem wir die Verkehrssituation in Zürich anhand des «Leitbilds nachhaltige Mobilität» der bundesrätlichen Nachhaltigkeitsstrategie beurteilen. Das Leitbild soll Mechanismen aufzeigen, wie möglichen Zielkonflikten zwischen Umwelt- und Infrastrukturpolitik, zwischen Schützen und Nutzen, mit tragfähigen Lösungen begegnet werden kann. Auf jeden Fall lässt sich gemäss Bundesrat das steigende Verkehrsaufkommen nur dann nachhaltig bewältigen, wenn der Marktanteil der Schiene erhöht und der gesamte öffentliche Verkehr gestärkt wird.

Auf der Ebene der innerstädtischen Betrachtung bewertet **das «Detailbild»** den Entwicklungsprozess aus Sicht des Stadtteils auf der Basis unseres oben entwickelten Bewertungsrasters. Dieser Raster gliedert die vier Handlungsfelder in Kriterienbereiche, diese in Kriterien und identifiziert schliesslich entsprechende Indikatoren. Die Ergebnisse werden mit Hilfe einer «Ampelbewertung» präsentiert. Dabei bedeutet die Farbe «grün», dass die Entwicklung im angesprochenen Kriterienbereich deutlich positiv verläuft. «Orange» zeigt an, dass in der Stadtteilentwicklung kleinere Probleme auftauchen und die Einschätzung aufgrund von Bewertungsungenauigkeiten um den Neutralwert schwankt: In diesen Handlungsbereichen ist daher aktives Monitoring nötig. Die Farbe



«rot» schliesslich warnt, dass die Entwicklung deutlich negativ verläuft und damit Steuerungs- oder Interventionsmassnahmen angezeigt sind.

Tab. 2:
Handlungsfelder und Kriterienbereiche für die Bewertung der Nachhaltigkeit in Zürich West (weitere Ausführungen zu den Kriterien finden sich in Kapitel 5.2).

Handlungsfeld	Kriterienbereich
Nutzungsstruktur und -mischung	Flexibilität
	Standort, bedarfsgerechte Infrastrukturen
	Nutzungscocktail
	Soziale Mischung
Verkehr	Standortgerechte Dichte
	Erreichbarkeitspotenziale
	Wesensgerechter Modalsplit
Städtebau, Freiraum, Umwelt	Mikrostrukturen
	Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume
	Haushälterischer Umgang mit Ressourcen
	Architektonisch – städtebauliche Qualität
	Inwertsetzung des kulturellen Erbes
Prozess und Beteiligung	Umbaumöglichkeiten und Modularität
	Organisation (Wer)
	Inhalt (Was)
	Methode und Form (Wie)

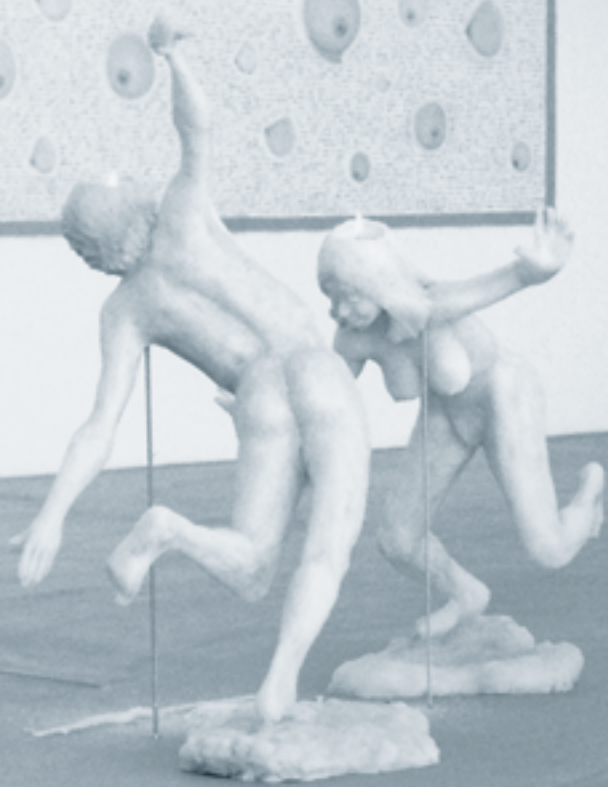
3.3.3 Die Wahl von zwei Zeitpunkten für den Soll-Ist-Vergleich

Zürich West hat sich nicht erst seit dem Synthesebericht 1999 (Soll-Zustand) entwickelt. Bereits in den 80er-Jahren wurden wesentliche Eckwerte für die laufenden Projektierungen gesetzt. Sie werden ebenfalls in die Überlegungen und Bewertungen der Nachhaltigkeit einfließen. Der Ist-Zustand umfasst den Entwicklungsstand fünf Jahre nach dem Synthesebericht, festgehalten in Gestaltungsplänen, Sonderbauvorschriften, umgesetzt in konkreten Bauprojekten und verankert in den Köpfen der Beteiligten und Betroffenen. Er ist heute noch für weite Teile von Zürich West in rechtlich mehr oder wenig stark fixierten Absichten und Qualitätsvorstellungen, aber auch in der Quantifizierung von Rahmenwerten festgehalten oder bereits umgesetzt. Die Gegenüberstellung von Soll-Ist-Zustand kann daher nur einen Zwischenzustand erfassen.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes sagen.

Der hier entwickelte Bewertungsansatz:

- berücksichtigt erstens die spezifischen Herausforderungen für die nachhaltige Entwicklung in einem Umstrukturierungsgebiet auf unterschiedlichen räumlichen Massstabsebenen (das «grosse» und das «kleine» Bild);
- lehnt sich zweitens an die Kriterienliste des Syntheseberichtes der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West von 1999 an;
- wählt drittens einen pragmatischen Ansatz, der geprägt ist von den vorgegebenen zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen sowie der Datenverfügbarkeit;
- orientiert sich viertens an einen veränderungs- und lernprozessorientierten Ansatz, der es den Beteiligten erlaubt, ihren spezifischen Handlungsspielraum und ihre Verantwortung für die Zukunft zu erkennen und umzusetzen.



4 Die Kooperative Entwicklungsplanung in Zürich West

4.1 Die Stadtentwicklung als langfristiger Prozess: die Zeitschiene

4.1.1 Ziel und Zweck

Die hinten im Bericht beigelegte Zeitschiene liefert eine Übersicht über zeitliche, inhaltliche und räumliche Zusammenhänge des Entwicklungsprozesses in Zürich West von 1988 bis 2004. Sie hilft zu verstehen, in welchem Kontext die hier vorliegende Nachhaltigkeitsbewertung des Stadtentwicklungsprozesses steht. Diese Matrix dient dazu, die auf der vertikalen Achse thematisch gegliederten Entwicklungen auf der horizontalen Zeitachse einzuordnen und Meilensteine der räumlichen Entwicklung in Zürich West aufzuzeigen.



4.1.2 Lesehilfe

Die Zeitschiene ist eine Matrix, die der horizontal verlaufenden Zeitachse folgende Sachthemen zuordnet:

- **Politik und Verfahren:** Die Themen «politische und verwaltungsinterne Ereignisse» sowie «Entwicklungsplanung Zürich West» verdeutlichen den übergeordneten Einfluss von politischen, institutionellen und organisatorischen Festlegungen auf die Entwicklung.
- **Bau- und Planungsrecht, Projekte:** «Kantonales und kommunales Recht», «BZO», «Sonderplanungsverfahren und Projekte» weisen auf die rechtlich-planerischen Rahmenbedingungen im engeren Sinne hin.
- **Öffentliche Aufgaben:** «Öffentliche Infrastrukturprojekte (ohne Verkehr)» sowie «Verkehrsplanungen und Bau von Verkehrsanlagen» heben die Bedeutung von physischen Infrastrukturen für die Stadtentwicklung hervor.
- **Informelles:** Diese Themen umfassen «Interessengruppen im Umfeld Zürich West» und «Sonstige Umfeldaktivitäten / Zwischennutzungen». Sie machen deutlich, dass neben hoheitlich-formalen Planungsaktivitäten stets auch spontan entstehende, von unten getragene Handlungen und Organisationen das Gesicht der Umstrukturierung massgeblich beeinflussen.

Die Zeitschiene geht von der Hypothese aus, dass die wahrnehmbaren Veränderungen in Zürich West von Einzelhandlungen, institutionellen Gegebenheiten, bestehenden Strukturen und objektübergreifenden Planungen geprägt werden. Die Matrix unterstellt hingegen kein fest gefügtes Wirkungsmuster. Erst die vertiefte Analyse des Entwicklungsgebietes und seiner einzelnen Areale kann folgende Frage ansatzweise beantworten: Welche Zusammenhänge bestehen zwischen den verschiedenen Sachthemen, und welche bewirken die heute erreichten und in Teilen bereits sichtbaren baulichen Ergebnisse?

4.1.3 Wesentliche Erkenntnisse

Die Zeitschiene erlaubt uns folgende Erkenntnisse:

- Die Beurteilung der nachhaltigen Entwicklung in Zürich West lässt sich nicht erst ab dem Zeitpunkt des Syntheseberichtes von 1999 vornehmen. Bereits weit zurückgreifend, finden wir Sonderplanungsverfahren in Zürich West, welche die Entwicklungsrichtung prägen. Mit dem Gestaltungsplan von 1988 zum Steinfels-Areal wurde der Umstrukturierungsprozess für das ehemalige Industriequartier Zürich West formal eingeleitet. Noch vor 1999 wurden in der Folge auf diesem Gelände zahlreiche Projekte realisiert.
- Bis schrittweise die städtische BZO 99 eingeführt wurde, prägte die vom Kanton verordnete Bau- und Zonenordnung Hoffmann in den 90er-Jahren die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen. Spuren hat auch die Reorganisation der Planungsverwaltung im Jahre 1995 hinterlassen.
- Die Auflösung des Stadtplanungsamts und die Verteilung entsprechender Kompetenzen in mehrere Departemente haben den Koordinationsbedarf für die Querschnittsaufgabe der Stadt- und Verkehrsentwicklung erhöht. Andererseits wurden im Kernbereich Städtebau durch die Schaffung des neu strukturierten Amtes für Städtebau Befugnisse zusammengeführt.
- Die Zeitschiene zeigt zudem, wie frühzeitig zahlreiche Zwischennutzungen den frei gewordenen Industriearealen neues Leben und eine neue Anziehungskraft verliehen haben.
- Schliesslich kann aus der Matrix gelesen werden, dass Büroflächen in der Regel zuerst gebaut wurden. Wohnungen, Frei- und Grünräume und weitere öffentliche Einrichtungen folgten höchstens in einem zweiten Schritt. Dieser Prozess kehrt sich jedoch heute um. Erfolge im Wohnungsbau, wie die Siedlung Limmat West, motivieren Investoren zu höheren Mindestwohnanteilen.

4.2 Der Rahmen der kooperativen Entwicklungsplanung

4.2.1 Anlass

Bereits mit dem Stadtforum (siehe unten), gefolgt von der daraus hervorgehenden kooperativen Entwicklungsplanung, strebte die Stadt Zürich zügige Lösungen für den weiteren Umstrukturierungsprozess des ehemaligen Industriegebiets Zürich West an. Legitimiert dazu wurde sie durch den politischen Auftrag, festgehalten in den Legislatorschwerpunkten der neuen Stadtregierung. Die daraufhin rasch vorangetriebenen Planungen sind in einem rechtlich komplexen Hintergrund zu sehen. Mit einer konventionellen Planung kam man nicht mehr weiter. Die bestehende Rechtsgrundlage war

unsicher. Es war zweifelhaft, ob die BZO Hoffmann fortgeführt wurde, die Umzonung im Industriegebiet erfolgte nur schrittweise, es wurden besondere Planungszonen ausgewiesen, und schliesslich verzögert sich die Umsetzung der neuen städtischen BZO. Begleitet von einem hohen Druck, ausgelöst von wirtschaftlichen Erwartungen, galt es, dennoch zügig Rechtsgrundlagen für die Eigentümer zu schaffen.

Die Grundeigentümer ihrerseits sahen in der frühzeitigen Abstimmung mit der Planungsverwaltung die Chance, Planungssicherheit zu erlangen und damit die Realisierung ihrer Projekte schneller vorantreiben zu können.

4.2.2 Vorgehensweise und beteiligte Akteure

Vorläufer der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West war das Stadtforum, das zwischen 1996 und 1997 verschiedene städtische Gruppen und Interessen aus Wirtschaft und Bevölkerung, Ämtern, Räten, Wissenschaft und privaten Organisationen zusammenführte. Diskussionsgegenstand waren der heutige Stadtteil Zürich West und die daran grenzenden Gebiete bis zum Hauptbahnhof. Das Stadtforum hat eine Reihe von Leitsätzen für die städtebauliche Aufwertung, Projektideen für Zürich West und kooperative Verfahren bei der Umsetzung verabschiedet.

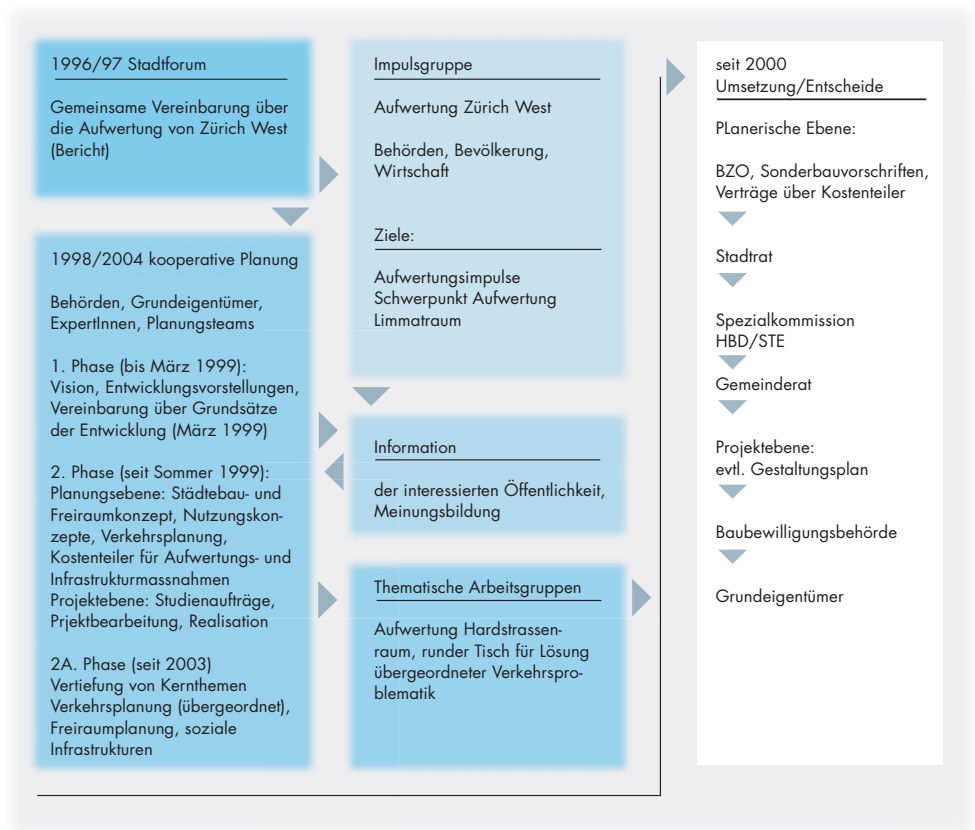
Die kooperative Planung baut auf dem neu gewonnenen Vertrauensverhältnis zwischen Stadt und Grundeigentümern auf und fokussiert auf das heutige Gebiet Zürich West. Sie sollte zügig Lösungen für den zunehmenden Planungsdruck entwickeln. Ab dem Frühling 1998 erarbeiteten verschiedene Ämter der Stadt sowie eine Reihe von Grundeigentümern gemeinsam Potenziale für die weitere Entwicklung von Zürich West. Sie skizzierten Organisation und Finanzierung der Entwicklungsplanung sowie Planungsvorgaben. Eine breitere Beteiligung war nicht vorgesehen, da möglichst schnell Lösungen erarbeitet werden sollten. Einige Gruppierungen fühlten sich dadurch vom Entwicklungsprozess ausgeschlossen.

Ein Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und den Grundeigentümern ist das Gremium der «Task Force Zürich West», das im Frühjahr/Sommer 1999 gegründet wurde. Es besteht aus den drei grössten Grundeigentümern (Hardturm Immobilien AG, Sulzer-Escher-Wyss AG und der Maag Holding AG) und Vertretern der Stadtverwaltung: Franz Eberhard vom Amt für Städtebau, Brigit Wehrli-Schindler von der Fachstelle für Stadtentwicklung, Paul Bauer vom Gartenbau- und Landwirtschaftsamt (heute GrünStadt Zürich) sowie Ruedi Ott vom Tiefbauamt Stadt Zürich (Verkehr). Ziel war zunächst, eine Annäherung bei den unterschiedlichen Auffassungen über den Freiraumanteil, das Freiraumkonzept, den Wohnanteil und die Ausnützung zu erreichen. Diese Task Force wurde 2002 in «Kontaktgremium Stadt/Grundeigentümer» umbenannt.

Die Zusammenarbeit mündete 1999 in eine Absichtserklärung der Stadt Zürich und der an der kooperativen Entwicklungsplanung beteiligten Grundeigentümer in Zürich West. Diese Absichtserklärung ist im Synthesebericht zur Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West von 1999 dokumentiert. Daraus entstand im Juni 2000 eine Kurzfassung unter dem Titel «Entwicklungskonzept Zürich West». Im März 2002 schliesslich wurden darauf aufbauend die Leitlinien für die planerische Umsetzung des Entwick-

lungskonzepts Zürich West vorgelegt. Die Leitlinien ergänzen die generellen Ziele mit zwölf städtebaulichen Prinzipien und verstehen sich als Hilfsmittel für deren planerische Umsetzung. Sie zeugen von einer pragmatischen, bestandsorientierten Grundhaltung der kooperierenden Parteien. In den daran anschliessenden Phasen prägen bilaterale Verhandlungen zwischen den jeweiligen Grundeigentümern und der Stadt den kooperativen Prozess.

Abb. 5:
 Abläufe und Beteiligte an der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West zwischen 1998 und 2000 (in Anlehnung an das Diagramm «Abläufe und Beteiligte», HBD und AfS Juni 2000)



4.2.3 Ziele

Als Entwicklungsziele werden folgende hervorgehoben: Zürich West wird zu einem eigenständigen Stadtteil mit einem attraktiven Nutzungscocktail aufgewertet. Nachhaltigkeit als Prinzip bestimmt alles Wirken (Stadt Zürich 1999: 3). Die Zielrichtung der nachhaltigen Entwicklung in Zürich West ist mit den Leitlinien für die planerische Umsetzung klar umrissen. Es bestehen entsprechende generelle Kriterien. Hingegen fehlen Aussagen über die Begrenzung der Gesamtkapazität an Arbeitsplätzen, Wohnungen und Verkehrskapazitäten. Sie sollen von Fall zu Fall ausgehandelt werden.

4.3 Das Zwischenergebnis als Soll-Vorstellung: der Synthesebericht von 1999

Der Synthesebericht setzt übergeordnete Ziele in Form eines Leitbilds in den Planungsvorgaben sowie in der von Grundeigentümern und Stadt gemeinsam formulierten Absichtserklärung. Darüber hinaus enthält der Synthesebericht im Entwicklungskonzept teilweise detailliertere Ziele und konkrete Schwerpunktthemen für die Entwicklung von Zürich West. Die auf den wesentlichen Inhalten des Syntheseberichts basierende Analyse bildet die Soll-Vorstellung.

Für das weitere Vorgehen in Zürich West werden gemeinschaftliche Schritte vorgeschlagen. So kommt für die langfristige Entwicklung einem angestrebten gemeinsamen Marketing besondere Bedeutung zu. Es soll die Werterhaltung garantieren und ein arealübergreifendes Qualitätsmanagement vorbereiten (HBD, AfS Stadt Zürich 1999: 14). Gemeinsam ist allen getroffenen Aussagen, Zielen und Qualitätsansprüchen im Synthesebericht, dass sie keine Rechtsverbindlichkeit besitzen, sondern gemeinsam getroffene Absichten der kooperierenden Parteien sind. Sie bilden nur den Rahmen für nachfolgende bilaterale Aushandlungsprozesse für die Entwicklungen auf den einzelnen Arealen. Für die Analyse sind darüber hinaus zwei unterschiedliche Massstabsebenen wichtig, die sich in ihrer Detaillierung, Beurteilbarkeit und Verbindlichkeit unterscheiden (Kap. 3.2).

4.3.1 Die Planungsvorgaben

Die Planungsvorgaben, die ebenfalls Teil des Syntheseberichts sind, gründen vor allem auf städtebaulichen Überlegungen. Sie umfassen eine übergreifende Vision, ein städtebauliches Leitbild und Aussagen zur Identität des Gebiets. Daneben werden Aussagen zur Erschliessung des Gebiets sowie zu weiteren gemeinsamen Interessen der Stadt und der Grundeigentümer gemacht.

Umseitig sind die wichtigsten Planungsvorgaben nach den vier Handlungsfeldern zusammengefasst.

Es wird deutlich, dass sich die wesentlichen Vorgaben auf die beiden Handlungsfelder «Nutzungsstruktur und -mischung», «Städtebau, Freiraum und Umwelt» konzentrieren.

Im Handlungsfeld Nutzungsstruktur und -mischung werden alle drei Massstabsebenen angesprochen: Die lokalen Anforderungen von Zürich West als Wohnort mit attraktiven Wohnungen; die Funktion von Zürich West als Cityergänzung mit einer sinnvollen Aufgabenteilung, marktkonformen Renditen und Nutzungsflexibilität sowie die nationale Ebene mit den Bestrebungen, im internationalen Standortwettbewerb konkurrenzieren zu können.

Die Vorgabe für das Handlungsfeld Verkehr beschränkt sich auf die allgemeine Forderung einer angemessenen Verkehrsentwicklung. Diese vage Zielformulierung lässt viel Interpretationsspielraum offen und wenig Rückschlüsse auf eine nachhaltige Entwicklung zu.

Tab. 3:
Planungsvorgaben nach Handlungsfeldern (Zusammenstellung in Anlehnung an Hochbaudepartement und Amt für Städtebau 1999)

Nutzungsstruktur und Nutzungsmischung	Verkehr	Städtebau, Freiraum und Umwelt	Prozess und Beteiligung
Die gute Position im internationalen Standortwettbewerb ist weiterhin zu sichern.	Die bereits gute Verkehrserschliessung ist im Gleichschritt mit der baulichen Nutzung weiterzuentwickeln.	Marksteine sollen gesetzt werden, die die Potenziale und den attraktiven Nutzungscocktail zum Ausdruck bringen.	Die Nutzungsziele sind mit den anliegenden Gebieten durch kooperative Verfahren abzustimmen.
Flexibilität gegenüber marktwirtschaftlichen Entwicklungen muss gewahrt werden.		Prägende, die Geschichte repräsentierende Strukturen sind zu berücksichtigen.	
Angemessene und marktkonforme Renditen sollen erzielt werden.		Die klare Ausweisung von Toren ins Gebiet, der Einbezug des Limmatraums und der Kulturmeile sowie die Erstellung vernetzter Freiräume zählen zu den bedeutenden Aufgaben.	
Es sind eine gut durchmischte Wohnbevölkerung und Wohnungen mit hohem Standard anzustreben.		Die Lage im Westportal der Stadt soll bei einem hohen Standard der Verkehrserschliessung auch städtebaulich zum Ausdruck gebracht werden.	
Es soll eine sinnvolle Aufgabenteilung mit den anderen Entwicklungsgebieten der Stadt erfolgen.		Die Entwicklung soll umwelt- und sozialverträglich sein.	
		Zürich West soll als Teil der Stadt wahrgenommen werden. ➔ Vernetzung mit der Stadt	

Im Handlungsfeld Städtebau, Freiraum, Umwelt dominieren städtebauliche Planungsvorgaben. Zum einen nimmt auf lokaler Ebene der Synthesebericht Bezug auf Referenzen, das heisst bauliche Identifikationsmerkmale von Zürich West. Zum anderen spricht er, indem er sichtbare Marksteine und einen der Stellung des Gebiets angemessenen Städtebau fordert, auch die regionale und nationale Bedeutung von Zürich West an. Neben dem Städtebau legt der Bericht besonderen Wert darauf, dass die Freiräume vernetzt werden. Rein umweltpolitische und ökologische Aspekte sind dagegen sehr vage und allgemein formuliert. Beim Anspruch einer nachhaltigen Entwicklung ist dies ein Manko.

Aussagen für das Handlungsfeld Prozess und Beteiligung beschränken sich auf die Forderung nach Abstimmung der Nutzungsziele mit den umliegenden Gebieten.

4.3.2 Die Absichtserklärung

Die Absichtserklärung bildet den Kern des eigentlichen Syntheseberichts. Sie steht unter der Prämisse der nachhaltigen Entwicklung und ist inhaltlich und thematisch breit abgesteckt. Zu allen vier Handlungsfeldern trifft die Absichtserklärung allgemein gehaltene Aussagen. Im Bereich Prozess und Beteiligung beschränken sich die Forderungen auf eine effiziente Zusammenarbeit von Stadt und Grundeigentümern bei Infrastrukturvorhaben. Dabei wird ein pragmatischer Ansatz unter Berücksichtigung der Marktchancen,

der politischen und rechtlichen Umsetzbarkeit sowie der finanzpolitischen Gegebenheiten angestrebt.

Wichtigster Bestandteil der Absichtserklärung sind die Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung von Zürich West, die in wirtschafts-, sozial- und umweltverträgliche Kriterien gegliedert sind. Sie wurden bereits in Kapitel 3 im Hinblick auf die in der vorliegenden Studie gewählte Methodik evaluiert.

4.3.3 Das Entwicklungskonzept

Das Entwicklungskonzept Zürich West wurde von einem Ausschuss (Task Force) der an der kooperativen Planung beteiligten Akteure vorbereitet und steht ebenfalls unter dem Postulat der nachhaltigen Entwicklung. Das Konzept beinhaltet Aussagen zum Leitbild, den entwicklungspolitischen Grundprinzipien und den Qualitätsansprüchen. Die Aussagen sind in der Tabelle 4 in vier Handlungsfeldern zusammengefasst.

Die Mehrheit der Aussagen sind dokumentierte Absichten. Sie sind generell gehalten und belassen einen grossen Interpretationsspielraum. Dieser kann zusammen mit den noch offenen Fragen während des langfristigen Umsetzungsprozesses definiert werden. Eine Ausnahme bilden die konkreten Angaben zu quantitativen Eckwerten der Bodennutzung. Ausser beim Wohnanteil handelt es sich dabei allerdings nur um Richtwerte (Bodennutzung, Freiraumflächen).

Die Planungsvorgaben reduzieren die Nutzungsmischung auf eine sinnvolle Aufgabenteilung im Stadtgebiet und auf marktkonforme Renditen. Das Entwicklungskonzept hingegen nimmt nun auch Bezug auf den vielseitigen Nutzungscocktail und auf die spezifische Identität von Zürich West.

Drei weitere wichtige Themen im Bereich Nutzungsstruktur und -mischung werden wieder aufgegriffen: Erstens sollen die Flexibilität und die Etappierbarkeit der Bauvorhaben sichergestellt werden, zweitens gilt es, die Stellung des Stadtteils im internationalen Wettbewerb zu stärken, drittens soll Zürich West für alle Akteure einen Mehrwert erhalten. Dies gilt auch für die Wohnbevölkerung. Im Vergleich zu den Planungsvorgaben werden hier die Aussagen konkretisiert. Hervorzuheben ist die verbindliche Festlegung eines Mindestwohnanteils, der zwischen 20 und 30% betragen soll. Zudem werden auch Aussagen zur Verteilung der Siedlungen und über die nötige Infrastruktur für die Bewohner (Schulen zum Beispiel) getroffen.

Im Bereich Verkehr konkretisiert das Entwicklungskonzept die allgemein gefassten Planungsvorgaben. Es macht Aussagen zu den drei Bereichen öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr. Diese sind auch in einem Verkehrskonzept zusammengefasst.

Tab. 4:

Kernaussagen des Entwicklungskonzepts nach Handlungsbereichen (Zusammenstellung in Anlehnung an Hochbaudepartement und Amt für Städtebau 1999)

Nutzungsstruktur und Nutzungsmischung	Verkehr	Städtebau, Freiraum und Umwelt	Prozess und Beteiligung
Ansiedlung von Nutzungen wie Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung, Handwerk und Gewerbe, Bildung, Kultur usw. sollen die bestehende Attraktivität und Identität stärken.	Der öffentliche Verkehr soll deutlich ausgebaut werden.	Es sind Markenzeichen in Architektur und öffentlichem Raum zu setzen. Es sind Markenzeichen in Architektur und öffentlichem Raum zu setzen.	Mass und Art der Bodennutzung sollen in einer angemessenen Beteiligung der Grundeigentümer an der Infrastruktur- und Freiraumgestaltung festgelegt werden.
Flexibilität und Etappierbarkeit sollen gewährleistet werden.	Arealübergreifende Parkierungslösungen sollen geprüft werden.	Vorhandene Grossmassstäblichkeit und Körnung sollen die Ausgangslage für die städtebauliche Umwandlung in einen Stadtteil mit neuen Identifikationsmerkmalen bilden.	
Zürich West muss einen spürbaren Mehrwert für alle Akteure erhalten.	Westast soll realisiert werden. Hardturm-, Förrlibuck- und Duttweilerstrasse sollen entlastet werden.	Der spezifischen Eigenart von Zürich West, mit den bestehenden, prägenden Bauten und Neubauten, ist Rechnung zu tragen.	
Die Position im internationalen Wettbewerb muss gestärkt werden.	Es soll die maximale Durchlässigkeit für den Langsamverkehr (insbesondere direkte Wege zu den Haltestellen) gewährleistet werden.	Es gilt, ein attraktives Aussenraumnetz mit Anbindung an bestehende Freiräume und Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren über die Gleisanlagen hinweg zu etablieren.	
Zürich West soll ein attraktives urbanes Quartier werden. Dazu ist ein substanzieller Wohnanteil nötig. Der Wohnanteil soll 20–30% betragen.		Vom westlichen Limmattal, von den S-Bahn-Stationen und von der Stadt her soll der Zutritt zu einem wichtigen neuen Quartier spürbar werden.	
Wohnen ist an geeigneten Lagen in konzentrierter Form vorzusehen. Gute Wohnlagen sind durch die Ausscheidung ausreichender Flächen für Freiräume, Schulen usw. neu zu schaffen.		Es ist eine Ausnützung der Bodennutzung von 2.0–3.0 über das gesamte Entwicklungsgebiet als Richtwert anzustreben.	
		Flexibilität und Etappierbarkeit sollen gewährleistet werden.	
		Für die Freiraumflächen sind 5 m ² pro Arbeitsplatz und 8 m ² pro Einwohner als Richtwert vorzusehen.	

Das Entwicklungskonzept fordert den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Damit soll der lokalen und regionalen Funktion von Zürich West Rechnung getragen werden. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs spricht sich das Entwicklungskonzept für eine Kanalisierung aus. Mit den Aussagen zum Langsamverkehr schliesslich wird Bezug genommen auf die lokale Ebene. Das Konzept fordert die maximale Durchlässigkeit für den Langsamverkehr. Mit der Aufforderung zu arealübergreifenden Lösungen bei Parkplätzen werden schliesslich darüber hinaus innovative Ansätze im Bereich Verkehr gesucht. Explizite Ausführungen zur Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sind allerdings nicht enthalten.

Im Bereich Städtebau, Freiraum, Umwelt übernimmt das Entwicklungskonzept viele Belange aus den Planungsvorgaben, ohne diese weiter zu konkretisieren. So wird erneut

ein der Bedeutung von Zürich West angemessener Städtebau gefordert. Auch nimmt das Konzept wieder Bezug auf den Umgang mit Referenzen. Die spezifische Eigenart von Zürich West soll aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Konkret soll die spezifische Grossmassstäblichkeit und Körnung die Ausgangslage für die Umwandlung in ein urbanes Stadtviertel sein. Dem steht allerdings die Ausnutzungsziffer von 2.0 bis 3.0 gegenüber, die als Richtwert über das ganze Gebiet gelten soll.

Das Entwicklungskonzept fordert weiterhin die Vernetzung von Grünräumen. Dazu liegt auch ein Freiraumkonzept vor. Es enthält Aussagen zur ökologischen Vernetzung. Zusätzlich werden im Entwicklungskonzept Richtwerte für die Freiraumflächen von 5 m² pro Arbeitsplatz und 8 m² pro Einwohner genannt. Weitere umweltpolitische und ökologische Aspekte werden nicht thematisiert (z.B. Förderung von Flora und Fauna, Umgang mit Ressourcen). Umweltbezogene Aspekte werden überwiegend im Handlungsfeld Verkehr abgedeckt (siehe oben).

Aussagen im Bereich Prozess und Beteiligung beschränken sich auf die Beteiligung der Grundeigentümer und dabei insbesondere auf die Beteiligung der Grundeigentümer an der Infrastruktur- und Freiraumgestaltung. Zum Prozess und zum Einbezug weiterer Kreise werden ebenso wie bei den Planungsvorgaben keine Angaben gemacht.

Ergänzend zu den Vorgaben im Entwicklungskonzept, erarbeitete das Amt für Städtebau städtebauliche Prinzipien für die gestalterische Umsetzung. Diese sind Teil des im Juni 2000 publizierten Entwicklungskonzeptes Zürich West. Sie stellen wesentliche, die zukünftige Identität prägende qualitative Vorgaben dar und werden daher bei der Beurteilung des Soll-Zustandes berücksichtigt. Es handelt sich um: orthogonale Raster, Störung der Orthogonalität, drei Ebenen, Grossstrukturen und grosse Massstäbe, identitätsstiftende Räume, Nischen, Gassen, hierarchisch übergeordnete Verkehrsräume, visuelle Ausblicke, physische Vernetzung der Freiräume, Öffentlichkeit in Innenräumen und durchgehende Erdgeschossenebene. Auch ohne nähere Erläuterungen dieser Prinzipien wird der enge Bezug zum industriellen Kontext und zur bestehenden Bau- und Raumstruktur deutlich. Dieser soll auch zukünftig die Identität des Gebiets prägen.



4.4 Was in den vier Handlungsfeldern seit 1999 geschah

Das bereits in Kapitel 3 dargestellte Konzept der veränderungsorientierten Betrachtung der nachhaltigen Entwicklung bildet die Ausgangslage für den Soll-Ist-Vergleich.

Anhand beispielhaft ausgewählter Areale (Stadion 1, Toni 2, Maag Plus 3, Gleisbogen 4, Löwenbräu 5) und gebietsübergreifender Kernthemen (Wohnen, Verkehr, Prozess) dokumentieren und analysieren wir die heutige Situation im Hinblick auf die bekannten vier Handlungsfelder.

Abb. 6:

Ausgewählte Areale in Zürich West



- Legende:
- 1 Stadion Hardturm
 - 2 Toni-Areal
 - 3 Maag-Areal
 - 4 Gleisbogen
 - 5 Löwenbräu-Areal

Die Analysen basieren auf einer Dokumentenstudie, Interviews mit Schlüsselpersonen und den Ergebnissen aus den drei Workshops mit verschiedenen Akteuren des Planungsprozesses. Beim Löwenbräu-Areal konnten wir bereits Projektumsetzungen in die Betrachtungen mit einbeziehen. Ansonsten liegen für die Arealentwicklungen Gestaltungspläne (Toni-Areal, Löwenbräu-Areal, Stadion Zürich) und Sonderbauvorschriften (Maag-Areal Plus) vor. Beide Instrumente ermöglichen es, rechtsverbindliche, vor allem quantitative Regelungen zu erfassen. Sie dokumentieren ausserdem zukünftige Absichten in Form von angestrebten Qualitätsmerkmalen für die Steuerung der weiteren Entwicklungen auf den Arealen. Darüber hinaus wurden Wettbewerbsergebnisse als Grundlage verwendet.

Bei der auf qualitative Aspekte ausgerichteten Diskussion stehen die Fragen im Zentrum: In welchen Aspekten stellen die Arealentwicklungen und übergreifenden Vorhaben Bausteine in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung von Zürich West dar? Wo sind eventuell zukünftig Kurskorrekturen notwendig oder wünschenswert?

Als Grundlage für die Nachhaltigkeitsbeurteilung von höher übergeordneten Entwicklungen werden insbesondere die Planungen herangezogen, die durch die Leitlinien der Entwicklungsplanung definiert sind.

4.4.1 Die Nutzungsstruktur und -mischung

«Das arealbezogene Bild»

Die Hauptaussagen zur Nutzungsstruktur und -mischung konzentrieren sich auf den Kriterienbereich Flexibilität. Im Toni-Areal wird der Wohnanteil nach Etappen verbindlich gestaffelt. In den übrigen drei untersuchten Arealen sind Aussagen zur Etappierung als dokumentierte Absicht festgehalten.

Es wird Wert auf eine kleinteilige Nutzungsmischung der Areale gelegt. Der Wohnanteil wird verbindlich festgesetzt. Er liegt in den Arealen Maag Plus und Löwenbräu im Mittel des von der kooperativen Planung im Entwicklungskonzept gesteckten Ziels (20–30%). Beim Toni-Areal wird der Wohnanteil nach Etappen gestaffelt und beträgt zwischen 16 und 35%. Der unterschiedlichen Lage der Areale wird bei der Zusammensetzung der Nutzungen kaum Rechnung getragen. So werden auf dem Maag-Areal Plus trotz der strategisch zentralen Lage beim S-Bahnhof Hardbrücke vor allem lokal bedeutsame Nutzungen vorgeschlagen.

Die soziale Durchmischung wird nicht thematisiert. Damit werden auch keine Aussagen zu den angestrebten Wohnungstypen und -preisen gemacht.

Beim Maag-Areal Plus wird die gewünschte Nutzungsmischung in Anteilen festgehalten. Es handelt sich dabei um Richtwerte. In den übrigen Arealen werden nebst Wohnanteil nur die maximale Ausnützungsziffer und der Mindestfreiflächenanteil verbindlich festgelegt.

Die mögliche Nutzungsdichte sowie die Nutzungsmischung hängen stark von der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems ab. Aufgrund der Kapazitätsengpässe im Zürcher Verkehrsnetz liegen Art und Mass der Nutzung in Zürich West unter den für ein Zentrumsgebiet zu erwartenden Werten. Und dennoch können Engpässe entstehen, die nur durch gebietsübergreifende Betrachtungen frühzeitig zu erkennen sind.

«Das übergeordnete Bild»

Ein hoher Wohnanteil hilft, den neuen Stadtteil zu durchmischen. Im Anschluss an das Entwicklungskonzept wurde von der Stadt im Rahmen der Leitlinien für die planerische Umsetzung ein Wohnraumplan für das gesamte Entwicklungsgebiet erstellt. Dieser Plan ist eine Bestandsaufnahme des Wohnanteils in den bestehenden, in Bau befindlichen und geplanten Gebäuden gemäss Bau- und Zonenordnung oder Sonderbauvorschriften. Er wird kontinuierlich fortgeschrieben.

Zudem liegt ein Plan für Erdgeschossnutzungen für das gesamte Gebiet vor. Es handelt sich auch hier um eine Bestandsaufnahme mit der Dokumentation des Ist-Zustands sowie der im Bau oder Bewilligungsprozess befindlichen Gebäude. Nicht zuletzt aufgrund der negativen Erfahrungen im Zentrum Zürich Nord widmet man den Nutzungen in den Erdgeschossen besondere Aufmerksamkeit. Erdgeschosslokale mit Passantenverkehr sollen das Viertel beleben und damit sicher machen.

Die Wohnanteile werden in der Stadt Zürich durch den Wohnanteilsplan (WAP) festgelegt. Die Nutzungen in den Erdgeschossen hingegen bleiben vor allem dem Markt überlassen. Sowohl die Verwirklichung der Wohnanteile als auch einer vielfältigen Erdgeschossnutzung kann nur durch eine arealweise kooperative Entwicklungsplanung erfolgen. Dabei ist ein spezifisches Engagement der Grundeigentümer erforderlich. Die Sonderbauvorschriften sind hierbei eine Orientierungshilfe. Eine stärkere Fixierung der Nutzungen hingegen birgt die Gefahr, mittel- bis langfristigen Entwicklungen nicht gerecht zu werden. Dies zeigt sich deutlich an der aktuellen Entwicklung. Derzeit streben Investoren aufgrund fehlender Nachfrage nach Büroflächen höhere Wohnanteile an, als sie ursprünglich vorgesehen waren (vgl. aktuelle Projekte auf dem Hardturm-Areal).

4.4.2 Der Verkehr

«Das arealbezogene Bild»

Beim Verkehr konzentrieren sich die Aussagen bezüglich der Areale auf die Anzahl von Parkplätzen und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

In Zürich West wird versucht, für die Regulierung des ruhenden Verkehrs einen neuen Ansatz einzuführen: das «Fahrtenmodell». Dieses setzt auf eine flexible Festsetzung der Anzahl von Parkplätzen. Beschränkt werden vor allem die für die verschiedenen Nutzungen zulässigen Fahrten, die das Strassennetz aufnehmen kann oder soll.

Beim Maag-Areal Plus bildet das Fahrtenmodell eine mögliche Alternative zur herkömmlichen Ermittlung der Parkplätze. Beim Stadion Zürich hat sich gezeigt, dass das Fahrtenmodell rechtlich Fragen aufwirft, die derzeit im Rahmen der Rekurse um das Stadion abschliessend beim Bundesgericht geklärt werden. Bei den übrigen Arealen werden die Anzahl Parkplätze über die Parkplatzverordnung Zürich in der üblichen Art und Weise festgesetzt. Insgesamt bestehen noch grosse Unsicherheiten in der Umsetzung des Fahrtenmodells, so dass zurzeit nicht weiter damit operiert wird.

Bei den Arealentwicklungen wird auf die gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gesetzt. Damit einhergehen soll eine deutliche Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Dies kommt jedoch quantitativ lediglich dort zum Ausdruck, wo für die Berechnung der Parkplätze und Fahrten Annahmen für den Modalsplit getroffen werden.

Die Konzepte für die Entwicklung der Areale setzen sich zudem mit dem Langsamverkehr auseinander. Lösungen werden arealweise formuliert und beziehen sich überwiegend auf die innere Erschliessung, wobei der Durchlässigkeit der Areale grosse Bedeutung beigemessen wird. Darüber hinausgehende übergeordnete Bezüge und Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer werden kaum berücksichtigt. Alle Aussagen zum Langsamverkehr sind dokumentierte Absichten und damit abhängig von den konkreten noch zu erarbeitenden Projekten.

Gebietsübergreifende Zusammenhänge werden sowohl für den Individualverkehr als auch den Langsamverkehr ausgespart. Dadurch bleiben Fragen zur Vernetzung und zu Kapazitätsengpässen offen.

«Das übergeordnete Bild»

Insbesondere im Handlungsfeld Verkehr sind übergeordnete Konzepte und Lösungsansätze für die Entwicklung von Zürich West notwendig. Gerade in den ersten Jahren der kooperativen Entwicklungsplanung wurde diesen übergreifenden Betrachtungen sehr wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Das führte zu einer Reihe bis heute noch offener Fragen. Diese betreffen vor allem das Zusammenspiel zwischen übergeordnetem und lokalem Verkehr, aber auch arealübergreifende Konzepte für den öffentlichen und den Langsam-Verkehr:

- Fehlende arealübergreifende Lösungen für Parkplätze.
- Fehlende Festsetzungen und ausstehende Umsetzungen für den Verkehrsmix in der Gesamtentwicklung von Zürich West.
- Ausstehende Entscheidungen für eine Neuordnung des übergeordneten, motorisierten Individualverkehrs. Bisher wurde nur eine Lösung für den Teilabschnitt zwischen Hardhof und Pfingstweidstrasse genehmigt. Zurückgestellt bleiben die Teilabschnitte Hardbrücke/Hardstrasse und Sihlquai (Bestlösung bis Ende 2004 angestrebt).
- Unsichere Planung der neuen Tramlinie in der Pfingstweidstrasse bis zum Bahnhof Altstetten (Linie 18). Diese wäre nicht optimal an den Bahnhof Hardbrücke angebunden. Die Entscheidung ist noch offen (angestrebt Februar 2005). Die S-Bahn ist nicht Teil der Planungen für den öffentlichen Verkehr in Zürich West.
- Fehlendes Konzept für den Langsamverkehr mit gebietsübergreifenden Vorschlägen zur Vernetzung der Fuss- und Fahrradwege. Das Ziel ist es, die Areale durchlässig zu machen sowie Möglichkeiten zu schaffen, die Pfingstweidstrasse zu überqueren. Damit verbunden ist auch eine gestalterische Aufwertung der Strassenräume. Teilstudien sind bereits in Arbeit.

4.4.3 Der Städtebau, der Freiraum und die Umwelt

«Das arealbezogene Bild»

Die Detaillierung und Schärfe der Aussagen im Bereich Städtebau, Freiraum und Umwelt variiert je nach Areal sehr stark und ist nicht zuletzt abhängig von dessen Grösse sowie den bisherigen Wettbewerbsentscheidungen.

Städtebauliche Prinzipien in Verbindung mit praktikablen Lösungsansätzen bestimmen die Aussagen zur städtebaulichen Qualität: So werden identitätsstiftende und image-trächtige Schutzobjekte teilweise verbindlich festgesetzt (Löwenbräu-Areal); im Falle des

Toni-Areals soll das gesamte Gebäude in seiner Grundstruktur erhalten werden; beim Maag-Areal Plus beschränkt sich die Erhaltung von Referenzen auf die grossmassstäbliche bauliche Grundstruktur des Gebiets.

Weitere Aussagen richten das Augenmerk auf die angestrebte hohe Qualität von Architektur und Städtebau. Sie sind jeweils jedoch nur als dokumentierte Absichten formuliert. Darüber hinaus werden in einigen Arealen spezifische Festsetzungen getroffen, die der besonderen Lage gerecht werden wollen:

- Auf dem Maag-Areal Plus und dem Toni-Areal sind Hochhäuser erlaubt, ja sogar erwünscht.
- Es sollen Markenzeichen für öffentliche Räume gesetzt und
- eine hohe Durchlässigkeit der Areale angestrebt werden.

Insgesamt zeigt sich besonders im Städtebau die hohe Bedeutung einer öffentlichen Begleitung von weitergehenden Planungen und Projektierungen. Die Aufforderung, besondere Gebäude zu erstellen, bietet jedoch noch keine Gewährleistung für Architektur von internationaler Ausstrahlung.

Im Bereich Ökologie wird die extensive Dachbegrünung rechtsverbindlich festgesetzt. Es wird eine Mindestziffer für Freiflächen verbindlich festgelegt. Aussagen zur Ökologie sowie zur Förderung von Flora und Fauna werden ansonsten keine getroffen.

Für die weitere Entwicklung in Zürich West sind Umbaumöglichkeiten und «Zwischennutzungen» von besonderer Bedeutung, gerade im Hinblick auf modulare Lösungen. So entstehen zeitlich nur bedingt absehbare Übergangszustände.

«Das übergeordnete Bild»

Aus den Qualitätsanforderungen des Syntheseberichts heraus wurden zwölf städtebauliche Prinzipien entwickelt, die die zukünftigen Gebietscharakteristika qualitativ beschreiben. Sie sind im 2002 erarbeiteten Entwicklungskonzept zusammengefasst. Im Wesentlichen wird ein starker Bezug auf den industriellen Kontext und damit die Anlehnung und Betonung bereits vorhandener Bausubstanz ersichtlich.

Für die übergeordnete Sichtweise ist die angestrebte Gestaltung und Vernetzung der öffentlichen Freiräume von Bedeutung. Die Freiraumgestaltung reduziert sich bisher praktisch auf die wenigen Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand und damit auf Einzelprojekte wie den Turbinenplatz und den Gleisbogen. Einzelne Fragmente, wie der Vorplatz und die direkte Umgebung des Puls-5-Gebäudes und der Turbinenplatz, bilden allerdings bereits wichtige Puzzlesteine, die sich später langfristig nahtlos verbinden lassen und somit eine bessere Durchlässigkeit gewährleisten sollen.

Ein attraktives, an öffentliche und private Freiräume angebundenes Aussenraumnetz besteht noch nicht. Eines der wichtigsten Bindeglieder ist der Gleisbogen. Dieser soll



eine grössere Nord-Süd-Durchlässigkeit ermöglichen. Bislang liegt jedoch noch kein Finanzierungsschlüssel vor, weder für den Gleisbogen noch für andere gebietsübergreifende Projekte.

Den übergreifenden Aspekten der städtebaulichen Gestaltung und der Umwelt wird durch verschiedene Pläne Rechnung getragen: Im Plan mit den städtebaulich und architektonisch prägenden Bauten soll die angestrebte Entwicklung aus dem Bestand heraus gefördert werden. Auf diese Weise will man die gebietsspezifische Identität erhalten. Dieser Plan ist Teil der Leitlinien für die Umsetzung der Entwicklungsplanung und stellt vor allem eine Bestandsaufnahme dar. Der Plan zur Vernetzung der Freiflächen und zum ökologischen Ausgleich (dokumentierte Absichten) bestimmt Bausteine für die physische Umsetzung: Hecken, Ruderalflächen (Schuttflächen mit Pionierpflanzen) usw. Darüber hinaus fehlen Aussagen zur Qualität der Freiraumgestaltung.

Entsprechend den unterschiedlichen Massstabsebenen, soll vom westlichen Limmattal, von den S-Bahn-Stationen und von der Stadt her der Zutritt zu einem wichtigen neuen Quartier spürbar werden. Weder die Architektursprache noch die gebietsübergreifende Grünraumgestaltung ist diesem Anspruch bisher gerecht geworden.



4.4.4 Der Prozess und die Beteiligung

«Das arealbezogene Bild»

Für alle Areale gilt das übergreifende Prinzip der kooperierenden Planung. Dazu bestehen allerdings keine Regelungen im Hinblick auf die zu beteiligenden Akteure, die Ausgestaltung und die Formen der Mitwirkungen.

Die bisherigen Arealentwicklungen wurden allein zwischen der Stadt und den jeweiligen Grundeigentümern ausgehandelt, nicht zuletzt, weil es in den 90er-Jahren in Zürich West noch kaum eine Wohnbevölkerung gab. Mittlerweile lebt eine wachsende Anzahl interessierter Bewohner im Viertel. Diese sind vorderhand vom engeren Kooperationsprozess praktisch ausgeschlossen. Dieser Kooperationsprozess legt Art und Mass der Bodennutzung fest, entsprechend den Verkehrskapazitäten und der gesetzlich möglichen Ausnützung.

Die Regelungen für den Einbezug der Öffentlichkeit gehen nicht über das gängige Rechtsinstrumentarium hinaus. Es fragt sich, inwieweit dadurch die Gefahr für Einsprachen und langwierige Rekursverfahren steigt. Punktuell werden Informationsveranstaltungen durchgeführt. Die Mitwirkung der Betroffenen ist dabei nicht vorgesehen.

«Das übergeordnete Bild»

Grundeigentümer wurden bislang nicht an der Infrastruktur- und Freiraumgestaltung beteiligt. Dies wird deutlich an Projekten, die verschiedene private Grundstücke für die Verwirklichung übergreifender öffentlicher Freiflächen einbeziehen. Hier scheitern die eingeübten Kooperationsformen zwischen Stadt und Grundeigentümern nicht zuletzt an zeitlich versetzten Interessen.

Um die öffentlichen und privaten Teilprojekte im Sinne der Ziele des Entwicklungskonzepts zu koordinieren und die inhaltliche Kontinuität über die Schnittstellen hinweg sicherzustellen, wurde ein Gebietsmanagement eingesetzt. Die Gebietsmanagerin hat eine koordinierende Funktion und verfügt kaum über Entscheidungskompetenzen.

Zur breiteren Abstützung innerhalb der Verwaltung wurde ergänzend dazu ein verwaltungsinternes «Netzwerk Zürich West» eingerichtet. Darüber hinaus sind weitere Gremien innerhalb der Stadtverwaltung mit der Entwicklung in Zürich West betraut (Entscheidungsgremium Entwicklungsgebiete, Arbeitsgruppe Entwicklung).

Neben diesen verwaltungsinternen Stellen werden punktuell Echoräume, bestehend aus Vertretern der Verwaltung, der Grundeigentümer und der Betroffenen, eingesetzt. Sie sollen vom Gebietsmanagement bei Entscheidungen beigezogen werden. Bei den von uns untersuchten Planungen der Areale wurden jedoch diese Echoräume nicht einbezogen. Darüber hinaus gibt es Interessengruppen im Quartier. Doch auch sie verfügen über keine Entscheidungs- und Mitwirkungskompetenzen.

Eine Ausnahme ist das Gremium des «Runden Tisches Verkehr», an dem neben Vertretern von Stadt, Kanton und Grundeigentümern auch Betroffene aus Zürich West teilgenommen haben. Ursprünglich als Informationsgremium geplant, haben die Teilnehmer einen Vorschlag zur Lösung des Verkehrsproblems vorgelegt. Die Ergebnisse werden nun im Rahmen der Planung für den Stadttunnel Zürich von den zuständigen Amtsstellen der Stadt und des Kantons geprüft.

4.5 Die Zwischenerkenntnis: Das Glas ist halbvoll

Die Stadt besitzt in Zürich West kaum Grundeigentum und verfügt daher über wenig Handlungsspielraum. Das Gebiet ist geprägt durch eine Vielzahl von Grundeigentümern, die zum Teil über grosse Areale bestimmen. Diese Besitzverhältnisse machten vor dem Hintergrund einer gebietsübergreifenden Entwicklung eine enge Kooperation zwischen der Stadt und den Grundeigentümern unumgänglich. Mit der kooperativen Entwicklungsplanung hat die Stadt diesem Umstand Rechnung getragen.

Synthesebericht und Entwicklungskonzept enthalten Zielvorstellungen darüber, wie sich Zürich West nachhaltig entwickeln soll. Angestrebt wird ein durchmischter, lebendiger und eigenständiger Stadtteil. Neben generellen Zielformulierungen haben Stadt und Grundeigentümer quantitative Eckwerte der Bodennutzung festgelegt sowie ein Freiraum- und ein Verkehrskonzept erarbeitet. Diese Planungen sind dokumentierte Absichten. Ob die Ziele eingehalten wurden, ist nur mit einigem Aufwand überprüfbar und hängt stark vom Goodwill der Grundeigentümer ab.

Der Synthesebericht und das Entwicklungskonzept wurden nie rechtskräftig unterzeichnet. Die darin enthaltenen Forderungen haben nämlich nur orientierenden Charakter und gründen auf einem gegenseitigen Vertrauensverhältnis. Die kooperative Entwicklungsplanung ist somit als gebietsübergreifende Planung zu verstehen, die als Rahmen

und Leitbild für die Arealgestaltungen dient und diese besser unter- und aufeinander abstimmt. Das ist nicht wenig. So ist bislang in einigen Bereichen ein gemeinsames Grundverständnis entstanden. Dies betrifft vor allem Fragen zur städtischen Dichte und zur städtebaulichen Qualität sowie zu Parkplatzregelungen und Verkehrsaufkommen bei neu erschlossenen Arealen.

Die Analyse der Areale zeigt, dass auch in den Bauvorschriften zu den Arealentwicklungen die Mehrzahl der Regelungen nur als dokumentierte Absichten festgehalten sind. Die darin formulierten Qualitätsansprüche erlauben bei der Umsetzung einen grossen Interpretationsspielraum. Dies betrifft nicht zuletzt die Qualitätsansprüche an Architektur und Städtebau.

Generell bleiben bei allen analysierten Arealen (Maag Plus, Toni, Löwenbräu, Stadion und Gleisbogen) die rechtsverbindlichen Festsetzungen im Handlungsfeld Nutzungsstruktur und -mischung in der Minderzahl. Sie beschränken sich im Wesentlichen auf Mindestwohnanteil, Mindestfreiflächenziffer und maximale Ausnutzungsziffer sowie den Umgang mit Industriebauten (Löwenbräu-Areal, Toni-Areal). Zudem werden Fahrtenzahlen (Stadion) sowie Anzahl Parkplätze (Löwenbräu-Areal, Toni-Areal) verbindlich festgelegt. Die rechtsverbindlichen Festsetzungen im Bereich Umwelt sind – abgesehen vom Verkehr – auf Angaben zu Meteorwasser und Heizenergiebedarf beschränkt. Die Möglichkeiten zur Steuerung der Entwicklung mittels rechtsverbindlicher Festsetzungen wurden somit nicht umfassend ausgeschöpft. Demgegenüber kommt die Nachhaltigkeit der vielen dokumentierten Absichten erst bei der Umsetzung zum Greifen. Bezüglich der ökologischen Aspekte fallen die Planungen gegenüber den Zielen des Syntheseberichts ab. Allerdings ist zu betonen, dass die ökologischen Anforderungen – auf wenige allgemeine Aussagen reduziert – bereits im Entwicklungskonzept eher bescheiden ausfallen.

In Zürich West treffen unterschiedliche Massstabsebenen aufeinander. Das ist mit hohen Immissionen verbunden. Die daraus entstehenden Chancen und Probleme für die nachhaltige Entwicklung zeigen sich beim Verkehr besonders deutlich. Der Westast des städtischen Schnellstrassennetzes soll im Sinne der Nachhaltigkeit den überregionalen motorisierten Individualverkehr kanalisieren. Die Planung der Tramlinie 18 hingegen nimmt lediglich Bezug auf die städtische Ebene. Die regionale Funktion von Zürich West wird mit der Abkoppelung des S-Bahnhofs Hardbrücke in den Hintergrund gedrängt. Umfassende Lösungen, zum Beispiel für die Hauptverkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtteil, stehen noch aus, andere werden arealweise gesucht.

Die spezifische Situation in einem Industriegebiet, das sich erst langsam zu einem durchmischten Stadtquartier entwickeln kann, erfordert langjährige Verhandlungen zwischen den unterschiedlichen Anspruchsgruppen. Der identitätsprägende Nutzungsmix in einem solchen Gebiet schafft andauernde Nutzungskonflikte. Diese können nur im gegenseitigen Verständnis und im Bewusstsein für die spezifischen Charakteristika und Qualitäten des Gebiets gelöst werden. Dies erfordert partizipative Prozesse. Bisher jedoch sind die Einwohner und Interessensgruppen nur über einseitige Informationsveranstaltungen einbezogen. Daneben verfügen sie über die Einsprachemöglichkeiten des Bau- und Planungsrechts.



5 Die Zwischenbewertung 1999–2004

5.1 Das «grosse Bild»: die nachhaltige Entwicklung in Zürich West aus nationaler, regionaler und städtischer Sicht

Das «grosse Bild» bewertet den Prozess zur nachhaltigen Entwicklung von Zürich West aus übergeordneter Perspektive, das heisst auf städtischer, regionaler sowie nationaler Ebene. Im Kapitel 3 wird ausgeführt, dass wir zur Bewertung auf übergeordneter räumlicher Ebene die Strategie nachhaltige Entwicklung des Bundesrates aus dem Jahre 2002 zu Rate ziehen. Wir stützen uns dabei auf die qualitativ beschriebenen Kriterienbereiche «Raum- und Siedlungsentwicklung» sowie «Mobilität und Verkehr».

In Zürich West überlagern und verschränken sich wichtige räumliche Funktionen und Fließbewegungen des städtischen, regionalen und nationalen Wirtschafts- und Lebensraumes. Damit zeichnet sich Zürich West zunehmend als einer jener wertschöpfungsstarken urbanen Räume aus, in denen sich Ströme von Informationen, Wissen, kreativen Menschen und Dienstleistungen kreuzen. Castells charakterisiert sie als Embleme heutiger städtischer Entwicklung (Castells 1999). Diese Entwicklung in Zürich West ist gleichzeitig eine einmalige Chance und eine Quelle von Spannungen, die nach Ausgleich verlangen.

Als städtisches Entwicklungsgebiet ist Zürich West ein Standort mit einem Potenzial für urbanes Wohnen, vielfältiges Arbeiten sowie für Freizeit und Kultur. Gemäss Richtplan des Kantons Zürich ist «Zürich Hard/Altstetten» als kantonales Zentrumsgebiet mit überregionaler Impulsfunktion für Wirtschaft und Kultur ausgewiesen (Kanton Zürich 1995). Damit geniesst Zürich West auf regionaler Ebene eine Vorrangrolle für die Entwicklung von Wohnen und Arbeiten. Das Gebiet soll in bevorzugter Weise an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Zürich West ist durch seine ausgeprägte Zentrumsfunktion auch Standort von regional, überregional und international tätigen Unternehmen geworden. Es sind hauptsächlich Unternehmen der wissensbasierten und wertschöpfungsstarken Dienstleistungssektoren sowie der High-Tech-Industrie. Schliesslich hat sich Zürich West zu einem Anziehungspunkt für vibrierende Alltagskultur, international ausgerichtete Kunstsammlung sowie Freizeitvergnügen entwickelt.

5.1.1 Die Nutzungsstruktur

Zürich West hat sich mittlerweile von einem Industrieviertel zu einem potenziell hochwertig durchmischten Lebens- und Wirtschaftsraum gewandelt. Der neue Schwerpunkt von Arbeiten, Wohnen, Kultur und Freizeit konzentriert sich auf engem Raum in erreichbarer Entfernung des traditionellen Zürcher Geschäfts- und Finanzzentrums. Dies macht die Einmaligkeit von Zürich West aus. Die örtliche Überlagerung der unterschiedlichen Nutzungen bringt es aber auch mit sich, dass die Anziehungskraft dieser Nutzungen unterschiedlich stark ist, was wiederum Rückwirkungen auf den Standort hat. Was wir heute erleben, ist die Reorganisation der funktional-räumlichen Arbeitsteilung. Sie wird immer stärker durch die Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien geprägt. Vor allem aber sind es die Anforderungen der wissensintensiven Wirtschaftstätigkeiten, welche die Unternehmensstrategien und damit auch die Standortwahl mitbestimmen. Wissensintensive Tätigkeiten gewinnen in der Wirtschafts- und Unternehmenswelt stark an Bedeutung. Für diese Tätigkeiten spielt die Nähe bezie-



hungsweise der Zugang zu Einrichtungen der Wissensproduktion und des Wissenstransfers eine zentrale Rolle. Gut und hoch qualifizierte Arbeitskräfte finden sich tendenziell in Nähe dieser meist urbanen Wissenszentren. Ähnliches gilt für die rückwärtigen Aktivitäten der wissensintensiven Finanzdienstleistungen, die sich ebenfalls im ersten Agglomerationsgürtel um die Kernstädte platziert haben. Wo implizites Wissen, Vertrauen und ständiger persönlicher Austausch zentral sind, siedeln Wirtschaftsaktivitäten der Finanzdienstleister im Zentrum der Kernstädte an, um die unabdingbaren Face-to-Face-Kontakte sicherzustellen (Dümmler et al. 2004).

Diese Standortqualitäten finden sich in herausragendem Masse in Zürich West. Der sich entwickelnde Nutzungsmix umschliesst erstens vorderhand noch die Logistik- und Verteilzentren traditioneller Firmen, wie EWZ (Elektrizitätswerke Zürich), Migros, Coop oder Engros Markt. Für sie ist Zürich West weiterhin ein hochrangiger Logistikstandort.

Zweitens erfüllt der Stadtteil Standortansprüche von Unternehmen und Arbeitskräften, die sowohl lokal als auch international tätig sind. Zahlreiche Unternehmen aus der Informations- und Kommunikationsbranche, dem Finanzdienstleistungs- und Mediensektor sowie dem wissensintensiven High-Tech-Sektor sind entweder im engeren Betrachtungsperimeter zuhause – wie Swisscom, Telekurs, Bluewin, Orange, Unisys, Tele 2, Zürcher Kantonalbank, Maag Holdings Ltd., MAN oder Design- und Entwicklungsfirmen im Technopark – oder haben ihren Standort im erweiterten Perimeter von Zürich West – wie IBM, Jean Frey AG oder Backoffice-Standorte von Bank Julius Bär, UBS usw. Viele von ihnen sind integriert in internationale Wissensnetzwerke. Diese benötigen, um Führungsvorteile zu erzielen, einen Standort innerhalb einer Metropolregion von europäischem Rang.

Drittens verdichten sich in Zürich West Firmen aus dem Kunst-, Kultur- und Unterhaltungssektor. Sie bedienen zwar den lokalen und regionalen Markt, bewegen sich aber in einem internationalen, unterschiedlich ausgreifenden Netzwerk von Galerien, Museen, Auktionshäusern sowie Schauspiel-, Tanz- und Musicalstätten. Darüber hinaus finden in Zürich West zunehmend innovative Kleinunternehmer ein förderndes Umfeld. Ein Beispiel ist die Firma Freitag, die aus gebrauchten Lastwagenplanen individuelle Taschen fabriziert.

Viertens gehört die vorhandene Sport-Infrastruktur zum vielfältigen Nutzungsmix. Sie soll durch das geplante Hardturmstadion aufgewertet werden. Dieses Fussballstadion ist in einen kommerziell ausgerichteten Gebäudekörper integriert, der Detailhandel, Hotel, Büroflächen und Wohnungen enthält. Zudem entsteht im erweiterten Betrachtungsperimeter mit dem Neubau des Leichtathletikstadions ein weiterer Anziehungspunkt. Diese Sportstätte beherbergt einmal im Jahr das international herausragende Meeting «Weltklasse Zürich».

Diese oben beschriebenen Verdichtungs- und Konzentrationsmuster sind im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung in Zürich West positiv zu bewerten. Sie stärken die Vielfalt der Nutzungsstruktur und damit in der Tendenz die Qualitäten des Lebens- und Wirtschaftsraums. Die zentrumsnahe Vielfalt hochwertiger Nutzungen auf engem Raum steht damit in Übereinstimmung mit der in Kapitel 3 erläuterten bundesrätlichen Nachhaltigkeitsstrategie: «Der räumliche Strukturwandel in Richtung <Metropolisierung>

führt zu einer Konzentration des wirtschaftlichen Geschehens auf wenige Grossagglomerationen [...] Dadurch steigt u.a. die Bedeutung der Städte und Agglomerationen als Wirtschafts- und Innovationsmotoren, aber auch der damit verbundene soziale Problemdruck» (Bundesrat 2002: 26). Die sich verdichtende Nutzungsstruktur in Zürich West trägt somit in der Tendenz dazu bei, den Flächenverbrauch bei 400 m² Siedlungsfläche pro Kopf zu stabilisieren – so wie es der Bundesrat als Nachhaltigkeitsziel anstrebt.

5.1.2 Der Verkehr

Zürich West mit seiner hochwertigen überregionalen Zentrums- und der vielfältigen Nutzungsstruktur zieht weitere Unternehmen, Arbeitsplätze und Bewohner an. Dies wiederum generiert Verkehr. Darum ist der Stadtteil auf leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. In Zürich West laufen mehrere Äste des nationalen Verkehrs zusammen. Für den motorisierten Individualverkehr ist Zürich West durch die Nationalstrasse A1 gut in das Netz der Hochleistungsstrassen eingebunden. Allerdings bedeutet dies auch, dass der grossräumige motorisierte Individualverkehr noch immer direkt durch Zürich West geleitet wird. Die Westumfahrung und vielleicht später der Waidhalde-tunnel sollen den pulsierenden Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich West vom grossräumigen Durchgangsverkehr sowie vom regionalen Ziel- und Quellverkehr entlasten. Gelingt dies nicht, so steigen die Verkehrsimmissionen und belasten die angestrebten hochwertigen Nutzungen.

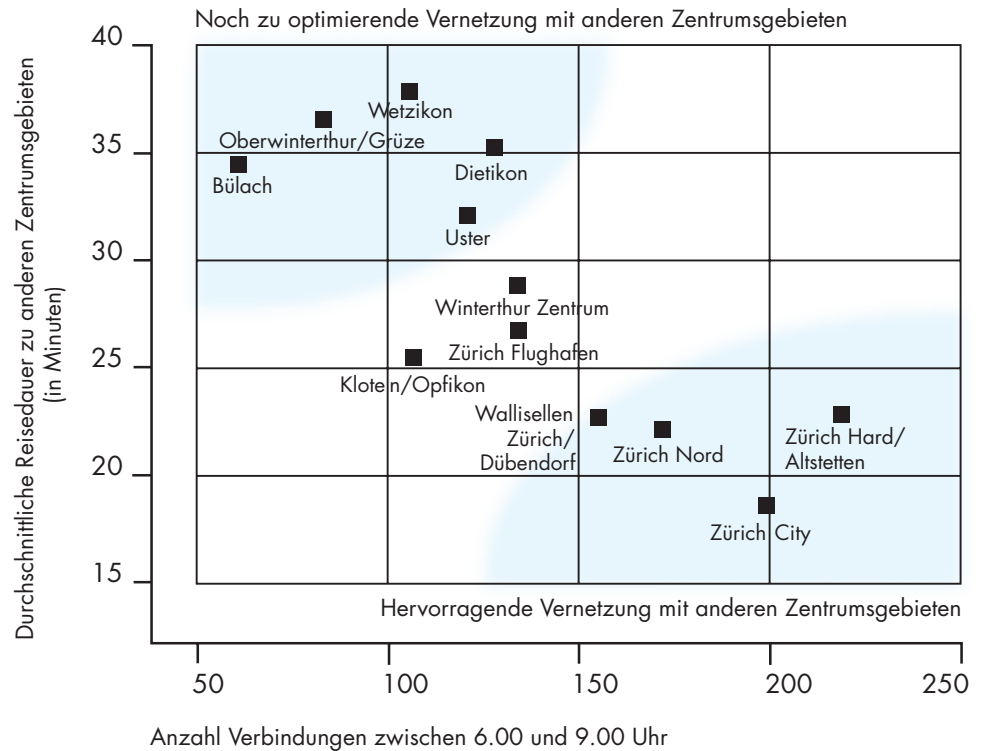
Zur grossräumigen, nationalen Betrachtung kommt der Blick auf das regionale Verkehrsnetz hinzu. Es besteht im Wesentlichen aus den Verbindungen zwischen dem Glattal, dem Limmattal und der linken Seeuferseite bis in den Wirtschaftsraum Zug. Die Anbindung von Zürich West an angrenzende Stadtgebiete im Westen und Süden, zum Beispiel über die Hardbrücke, ist noch nicht optimal gelöst. Daher kann Zürich West seiner städtischen Funktion als Verkehrsverteiler nur teilweise gerecht werden.

Mit Blick auf den öffentlichen Verkehr zeigt sich, dass Zürich West mit der Nähe zum Hauptbahnhof Zürich enorm von der Anbindung an den nationalen und internationalen Fernverkehr profitiert. Diese Stellung soll durch den geplanten SBB-Durchgangsbahnhof Löwenstrasse noch verbessert werden. Zürich West ist damit Teil der nationalen Drehscheibenfunktion Zürichs im öffentlichen Verkehr. Zudem besitzt Zürich West mit den S-Bahnstationen Hardbrücke, Wipkingen und Altstetten eine exzellente Ausgangslage zur Integration ins Zürcher S-Bahn-Netz (Abbildung 7). Damit wird auch die Anbindung an den Flughafen Zürich sichergestellt.

Aus Sicht der nachhaltigen Stadtentwicklung ist es dennoch ein Nachteil, dass sich die hochwertigen Nutzungen nicht in einer verkehrstechnischen Gesamtschau für Zürich West niederschlagen. Die wachsende Attraktivität des Quartiers wird mehr Personen und Güterbewegungen mit sich bringen. Daher fällt besonders ins Gewicht, dass die S-Bahn-Planung bei der Entwicklungsplanung des Stadtteils nicht ausreichend berücksichtigt wurde (Kapitel 4.4.2). So konnte bislang das regionale Potenzial zur Erschliessung von Zürich West noch zu wenig ausgeschöpft werden. Die Diskussion über neue S-Bahn-Haltestellen für den Stadtteil ist vor dem Hintergrund der überkom-

Abb. 7:

Erreichbarkeit der Zentrumsgebiete im Kanton Zürich nach Anzahl der Verbindungen und durchschnittlicher Reisedauer zu anderen Zentrumsgebieten (Amt für Raumordnung und Vermessung 1998: 32)



munalen Funktionen sowie der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zu «Mobilität und Verkehr» nur ungenügend geführt worden. Ausserdem wird der S-Bahnhof Hardbrücke nicht nahtlos an die für Zürich West geplante Tramlinie 18 gekoppelt. Diese Tramlinie soll die S-Bahn-Station Altstetten via Zürich West mit dem Hauptbahnhof verbinden. Die Anbindung des Quartiers an den öffentlichen regionalen Verkehr weist damit erhebliche Mängel auf.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass eine Überlagerung der nationalen, regionalen und städtischen Verkehrsströme in Zürich West zu Kapazitätsengpässen führt. Dies trifft insbesondere auf den motorisierten Individualverkehr zu. Dazu kommt, dass die grossen Verkehrsströme und breiten Strassenachsen im Stadtteil als Trennlinien wirken. Die aktuellen Entwicklungen (Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) stehen in wachsendem Gegensatz zur bundesrätlichen Nachhaltigkeitsstrategie. Diese macht zum Handlungsbe- reich «Mobilität und Verkehr» deutlich, dass das steigende Verkehrsaufkommen nur dann nachhaltig bewältigt werden kann, wenn der Anteil des öffentlichen Verkehrs weiterhin erhöht und der gesamte öffentliche Verkehr weiterhin gestärkt wird (Bundesrat 2002).

5.1.3 Der Städtebau

Stadtteile und Standorte, die eine neuartige Nutzungsstruktur entwickeln, benötigen zur Identifikation und Adressbildung auch architektonische und städtebauliche Erken-

nungszeichen. Blickt man aus dem Rest der Schweiz auf Zürich West, so gewinnt man den Eindruck, dass es bislang nicht gelungen ist, hier Architektur mit nationaler oder internationaler Ausstrahlung zu verwirklichen. Es gibt höchstens einige Gebäude von regionaler Bedeutung. Sie stehen einerseits mit der Pflege des industriellen Erbes in Zusammenhang, möchten andererseits das neue Selbstverständnis von Zürich West als überregionale Drehscheibe unterstreichen. Dazu sind die umgebaute Schiffbauhalle und das Steinfels-Areal zu zählen. Die Priorität im Städtebau in Zürich West war es bisher allerdings, die spezifische Identität von Zürich West nicht etwa mit besonderen Bauwerken, sondern mit der unterschiedlichen Massstäblichkeit zu markieren. Das Gebiet lebt heute durch den attraktiven Mix hochwertiger Nutzungen. Eine langfristige Aufwertung durch hochwertige und international ausstrahlende Architektur steht noch aus.

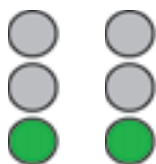
5.2 Das «Detailbild»: Bewertung des Entwicklungsprozesses aus Sicht des Stadtteils und der Areale

Das Bild aus lokaler Sicht umfasst eine zusammenfassende Bewertung der exemplarisch ausgewählten Areale: Maag-Areal Plus, Toni-Areal, Löwenbräu-Areal, Stadion und Gleisbogen. Entlang den Nachhaltigkeitskriterien zu den vier Handlungsfeldern wird der Stand der bis heute erreichten Ergebnisse im Hinblick auf die weiter im Prozess zu erwartenden Resultate bewertet (prozessuales Verständnis der Nachhaltigkeit). Die Farbfelder neben den nachfolgenden Unterkapiteln symbolisieren unsere qualitative, zusammenfassende Ampelbewertung für die vier Handlungsfelder sowie die entsprechenden Kriterienbereiche (Kapitel 3). Die nachfolgende Tabelle 5 gibt einen Überblick über die verwendeten, überwiegend qualitativen Kriterien.

Handlungsfeld	Kriterienbereich	Kriterium	Erläuterungen zu den Kriterien	
	Nutzungsstruktur und -mischung	Flexibilität	Etappierbarkeit	Realisierbarkeit des Projektes in verschiedenen Sequenzen mit unterschiedlichen Start- und Endpunkten über einen längeren Zeitraum hinweg ohne Qualitätsverluste.
Langfristige Nutzungsflexibilität in Zusammensetzung und Anordnung			Möglichkeiten der Veränderungen der Nutzungsstruktur über einen längeren Zeitraum ohne grössere Umbauten und negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Gesamtkomplexes.	
Eignung für Zwischennutzungen			Möglichkeit, Zwischennutzungen sowohl im baulichen Übergangszustand als auch im weiteren Verlauf der Entwicklungen im Konzept zu verankern bzw. zu praktizieren, um Leerstände mit Mietausfällen und Verwahrlosung zu verhindern, neue Nutzungen vor allem aus dem kreativen und innovativen Bereich anzusiedeln sowie die Adressbildung zu unterstützen.	
Standort, bedarfsge-rechte Infrastrukturen		Auslastung öffentlicher Infrastrukturen	Auswirkungen des Nutzungsmix auf die Auslastung der öffentlichen Infrastrukturen wie Schulen, Kindergärten, öffentliche Transportmittel usw.	
		Nutzungen mit langfristig stabiler Rendite	Nutzungsmischung, die die Risiken für Mietausfälle verringert z.B. Mischung mit Wohnen (kurzfristig eher geringe Renditen, jedoch langfristig sehr stabil).	
Nutzungscocktail		Funktionsfähigkeit der Nutzungsverhältnisse	Zusammenspiel der Nutzungen im Hinblick auf die entstehenden negativen Beeinträchtigungen durch Immissionen bzw. sich synergetisch ergänzender Funktionen (kurze Wege, ergänzende Nutzungscluster).	
		Diversität	Bandbreite der angestrebten Nutzungszusammensetzung und daraus resultierender Aktivitäten.	
Soziale Mischung		Vielfalt an verschiedenen (Wohnungs-)Angeboten	Das Spektrum der angesprochenen Bevölkerungsgruppen durch die angestrebten (Wohnungs-)Angebote in ihrem Preis, ihrer Ausstattung und Lage.	
		Zugänglichkeit	Mass der Zugänglichkeit der Angebote für unterschiedliche soziale Gruppen.	
Standortgerechte Dichte		Erschliessung	Erschliessung	
Verkehr		Erreichbarkeitspotenziale	Angebot für den motorisierten Individualverkehr	Erreichbarkeit des Areals durch den motorisierten Individualverkehr (sowohl lokal als auch regional).
			Angebot für den öffentlichen Verkehr	Erreichbarkeit des Areals durch den öffentlichen Verkehr (sowohl lokal als auch regional).
	Angebot für den Langsamverkehr		Erreichbarkeit des Areals zu Fuss oder mit dem Fahrrad (sowohl lokal als auch regional).	
	Wesensgerechter Modalsplit	Nutzbarkeit der Verkehrsträger	Qualitäten der Erschliessung der unterschiedlichen Verkehrsträger im Hinblick auf kurze Wege, Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln, Fahrplänen, Kapazitäten von Verkehrsmitteln und Parkplätzen.	
	Mikrostrukturen	Durchlässigkeit	Durchwegung der städtebaulichen Strukturen für den Langsamverkehr im Hinblick auf die Attraktivität der Wegeführung und Transparenz für den Benutzer.	
		Verbindungsfunktion	Qualität der Vernetzung zwischen verschiedenen Arealen und den wichtigen in Verbindung stehenden Funktionen.	
		Barrieren: Konflikte mit angrenzenden Hauptachsen	Engpässe und schwierige Übergänge, beispielsweise durch übergeordnete Verkehrsträger und grosse nicht durchgängige Areale und Gebäude.	

Tab. 5:
Bewertungskriterien für die Beurteilung
der nachhaltigen Entwicklung in Zürich West

Handlungsfeld	Kriterienbereich	Kriterium	Erläuterungen zu den Kriterien	
	Städtebau, Freiraum, Umwelt	Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume	Vernetzungs- und Verbindungsfunktionen	Gestalterische und funktionale Qualität der Verbindungen zwischen den verschiedenen Freiräumen insbesondere für den Langsamverkehr.
Aneignungsmöglichkeiten und Nutzbarkeit			Möglichkeit für unterschiedliche Nutzergruppen, die Freiräume entsprechend ihren Bedürfnissen zu nutzen und sich mit ihnen zu identifizieren.	
Sichtbezüge			Gestalterisch-räumliche Sichtverbindungen zu interessanten/hochwertigen architektonisch-städtebaulichen oder landschaftlichen Gebäuden und Räumen.	
Flora und Fauna			Vielfalt sowie spezifische gestalterische und ökologische Qualität der Flora und Fauna.	
Haushälterischer Umgang mit Ressourcen		Intensität der Flächennutzung	Angepasstheit der Flächennutzung im Verhältnis zum verfügbaren Freiraum im Hinblick auf die spezifischen Lagepotenziale und die daraus resultierenden lokalen, kommunalen und regionalen Funktionen.	
		Berücksichtigung von Umweltaspekten bei der Planung	Innovative Ansätze für den Einbezug von ökologischen Anliegen bei der baulichen Umsetzung der angestrebten städtebaulichen Konzepte, wie Dach- und Fassadenbegrünungen, Versickerung von Meteorwasser usw.	
		Nutzung vorhandener Ressourcen	Qualität der Aussagen zur Nutzung der vorhandenen Ressourcen wie Wasser, Boden, Luft, Energie. Innovationskraft der Konzepte für die spätere Bewirtschaftung.	
Architektonisch – städtebauliche Qualität		Massstäblichkeit	Städtebauliche Einpassung der neuen Gebäude in die angestrebte Körnigkeit des Gebietes vor dem Hintergrund der industriellen Vergangenheit.	
		Bezüge Innen- und Aussenraum	Das Zusammenspiel von Innen- und Aussenraum insbesondere durch die Gestaltung und Funktionen der Erdgeschossenebene (Transparenz, Öffnungen, Terrassen usw.).	
		Städtebauliche und architektonische Akzente	Erkennen von städtebaulich bedeutenden Stellen und Ausformungen spezifischer hierfür geeigneter Architekturen: Einmaligkeit, räumliche Dimensionen, Materialien, Architektursprache usw.	
		Identifikation	Auseinandersetzung mit der spezifischen Identität des Ortes (Vergangenheit, Symbolik, Massstäblichkeit, Bedeutung, Atmosphäre usw.) und der Umsetzung in einer städtebaulich-architektonisch adäquaten Sprache.	
Inwertsetzung des kulturellen Erbes		Umgang mit Referenzen, Interpretation	Einbezug der vorhandenen Referenzen insbesondere aus der industriellen Vergangenheit des Gebietes heraus, die sich sowohl auf einzelne gestalterische Elemente als auch auf ehemalige Funktionen und Materialitäten sowie räumliche Bezüge und Proportionen beziehen können.	
Umbaumöglichkeiten und Modularität		Potenziale für Zwischennutzungen	Die Möglichkeit, bauliche Einheiten abzugrenzen, evtl. mit geringem Aufwand umzubauen und temporär zwischenzunutzen; Potenzial der Bausubstanz für bauliche Transformationsprozesse.	
		Flexibilität für den Umbauprozess	Umbau kann an unterschiedlichen Orten beginnen und sich entsprechend der Marktsituation fortsetzen. Es entstehen eigenständige und funktionsfähige Etappen ohne grössere gestalterische Einbussen, die somit auch über einen längeren Zeitraum sinnvoll nutzbar sind.	
Prozess und Beteiligung		Organisation (Wer)	Aufbau der Organisation, Regelung der Zuständigkeiten	Einbezug der wesentlichen Akteure in entsprechenden Arbeitsgruppen und Organisationen sowie Regelung der Mitwirkungsmöglichkeiten dieser Gruppen und Foren.
			Präsenz und Konstanz von Öffentlichkeitsarbeit (inkl. Bewusstseinsbildung)	Kontinuität der Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit in den unterschiedlichen Phasen des Umbauprozesses über das gesetzlich vorgeschriebene Mass hinaus.
	Inhalt (Was)	Vollständigkeit	Vollständigkeit und Transparenz der in den Mitwirkungsveranstaltungen angesprochenen Themen.	
	Methode und Form (Wie)	Art und Weise der Beteiligung von Betroffenen	Einsatz geeigneter Mitwirkungs- und Informationsformen für den Einbezug der Betroffenen.	
		Art und Weise des Einbezugs der Ergebnisse aus partizipativen Prozessen	Umsetzung der Ergebnisse aus partizipativen Prozessen in den Planungsprozess, Entscheidungs- und Mitwirkungskompetenz der eingesetzten Gremien.	
		Existenz eines Controllings (Evaluation und Monitoring)	Vorhandensein eines zeitlichen Ablaufes für die Evaluation der erzielten Ergebnisse aus Mitwirkungsprozessen in unterschiedlichen Phasen des Planungs- und Umsetzungsprozesses.	



5.2.1 Die Nutzungsstruktur – aus Aarealsicht

Flexibilität

Wirtschaftliche Entwicklungen können nie vorausgesagt werden. Damit ist auch nicht klar, welche Baumassen auf den einzelnen Arealen verwirklicht werden können. Unter diesen Umständen erhält die **Etappierbarkeit** als Bewertungskriterium für die Auswahl der Entwürfe einen hohen Stellenwert. So wurde bei der Auswahl des Wettbewerbsprojekts für Maag-Areal Plus (Baubeginn und Ort sind weitgehend offen), aber auch für den Gleisbogen (Baukastensystem möglich) der schrittweisen Umsetzung eine hohe Bedeutung beigemessen. Bei den grossmassstäblichen Gebäudekomplexen wie dem Toni-Areal, dem Stadion und dem Löwenbräu-Areal werden zwar Hinweise auf mögliche Etappierbarkeiten gegeben. Diese sind jedoch für eine spätere Projektierung von untergeordneter Bedeutung.

Die Bewertung **der «langfristigen Nutzungsflexibilität in der Zusammensetzung und Anordnung»** ist bei den einzelnen Arealen unterschiedlich. Standortspezifische Rahmenbedingungen schränken die Nutzungsflexibilität ein. Dazu gehören vorhandene Baukörper, Emissionen und daraus resultierende Empfindlichkeitsstufen, besondere zukünftige Nutzung (Stadion), Verfügbarkeiten von privaten Parzellen (Gleisbogen) sowie die vorgeschriebenen Wohnanteile für festgesetzte Bereiche (z.B. Löwenbräu-Areal). Auch eine enge bauliche Verzahnung zwischen sehr unterschiedlichen Nutzungen, wie beispielsweise beim Stadion zwischen Sport und Mantelnutzung, schränkt die Flexibilität gegenüber sich wandelnden Bedürfnissen massiv ein. Demgegenüber erhöhen (z.B. bei Maag-Areal Plus) vorübergehende Zwischennutzungen und freie Anordnungen von Nutzungen über das Gesamtareal durch Zusammenschluss der Grundeigentümer die langfristige Nutzungsflexibilität. Inwiefern die Umnutzung der bestehenden und neu geplanten Architektur langfristig angelegt ist, können wir derzeit noch nicht bewerten.

Kurz- bis mittelfristig wurde bei allen betrachteten Arealen **die Eignung für Zwischennutzungen** positiv eingestuft. Dies unterstützt eine Belebung sowie die Adressbildung der Areale bereits vor der Realisierung der langfristigen Nutzungsabsichten. Das Maag-Areal Plus und auch das Toni-Areal werden durch die seit Jahren erfolgten Zwischenvermietungen und das hierdurch entstandene kreative Milieu als besonders positive Beispiele gewertet. Beides sind längst schon überregional bekannte Adressen.

Bei den Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften in Zürich West fällt die geringere Regelungsdichte in den Plänen im Vergleich zu früheren Vorgehensweisen auf. In der Tat verzichtet die Verwaltung auf enger gefasste Regeln, um so eine höhere Flexibilität zu unterstützen. Bei der Umsetzung entstehen dadurch jedoch höhere Ansprüche an die Qualitätssicherung, für die ein entsprechendes «Qualitätsmanagement» derzeit noch aussteht bzw. vom «Goodwill» der Grundeigentümer abhängig ist.



Standort und bedarfsgerechte Investitionen

Die meisten Nutzungsmischungen auf den Arealen wirken sich positiv auf die **Auslastung der öffentlichen Infrastrukturen** aus, insbesondere für den öffentlichen Verkehr. Als problematisch könnten sich hingegen die Belastungen durch die geplanten kommerziellen Nutzungen im neuen Hardturmstadion herausstellen.

Die Auslastung für soziale Infrastrukturen blieb in der Anfangsphase mit den umgesetzten Wohnanteilen von 20 bis 30% gering. Mittlerweile steigt die Nachfrage für Schulräume, nicht zuletzt, weil auch in den angrenzenden Stadtteilen Wohnungen entstehen. Die Stadt musste inzwischen sogar ein Schulprovisorium erstellen. Derzeit sucht sie einen geeigneten, zentral gelegenen Schulstandort in Zürich West. Die weiteren Realisierungen von Wohnungen werden zeigen, ob durch eine geschickte Konzentration über mehrere Areale hinweg eine funktionierende Nachbarschaft entsteht. Sie würde wohnungsnah soziale Infrastrukturen erst tragfähig machen. Nur ein durch Bewohner belebtes Gebiet ist ein urbaner Teil der Stadt.

Die derzeitigen Projekte auf den Arealen entwickeln die Funktionen der historisch begründeten und ehemals abgeschlossenen industriellen Produktionseinheiten weiter. Diese blieben in der Form von Arealen erhalten, nicht zuletzt, um den einzelnen Grundeigentümern eine unabhängige Entwicklung zu ermöglichen. Sie sind der Grund für eine weitgehend insuläre Entwicklung in Zürich West. Ergänzende Nutzungen und übergeordnete Funktionen, die die Gesamtentwicklung positiv beeinflussen würden, jedoch zusätzliche Kosten für den Grundeigentümer zur Folge hätten, sind nur schwierig umsetzbar. Kleine dezentrale Einrichtungen sowohl für öffentliche als auch für private Angebote sind gegebenenfalls geeignete Lösungsansätze.

Vor allem der Nutzungsmix zwischen Wohnen und Dienstleistung trägt zu einer **langfristig stabilen Rendite** bei. Beim Stadion wird durch das Zusammenspiel zwischen subventionierten (Stadionbetrieb) und renditestarken Nutzungen (Einkaufen, Dienstleistungen) ein Kostenausgleich angestrebt.

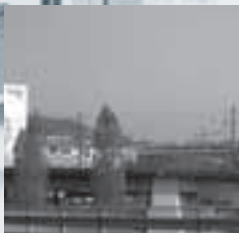
Nutzungscocktail/Diversität

Sowohl bei der Funktionsfähigkeit des Nutzungsmix als auch bei **der Standortgerechtigkeit der Nutzungen** muss auf den Ausgleich zwischen Wohnen und Dienstleistung hingewiesen werden. Dieser bildet die Basis für das Funktionieren der Areale sowie des gesamten Stadtteils und vermittelt im Spannungsfeld zwischen Standortgunst, Emissionen und der angestrebten urbanen Durchmischung. Trotz der oft schwierigen bestehenden Gebäudekonstellationen werden mit den vorgesehenen Nutzungsmischungen und den geplanten öffentlichen Freiflächen (Gleisbogen) positive Signale gesendet. In der Frage der Standortgerechtigkeit der Nutzungen stufen wir den Nutzungsmix auf den Arealen (insbesondere Stadion, Löwenbräu-Areal) als angemessen für die zentralen und sehr gut erschlossenen Lagen in Zürich West ein. Zu wenig auf die spezifische, auch überregional bedeutsame Standortgunst wird auf dem Maag-Areal Plus eingegangen.

Soziale Mischung

Soweit Wohnnutzungen vorgesehen sind, wurden die Vorgaben für die Qualität und Diversität der zukünftigen Angebote heute nur als Absichten deklariert und können daher nur bedingt gewertet werden. Positive Vorzeichen im Hinblick auf die **Vielfalt an verschiedenen Wohnungsangeboten** und damit auch für eine soziale Mischung sind vor allem beim Maag-Areal Plus zu erkennen. Das Toni- und das Löwenbräu-Areal können mit ihrem begrenzten Wohnungsangebot vor allem die Angebotsmischung des Gesamtquartiers positiv beeinflussen.





Die **Zugänglichkeit** der Areale und von öffentlichen Räumen wird als positiv für die soziale Durchmischung betrachtet. Besonders intensiv wird dies in der Planung für das Maag-Areal Plus und für das Toni-Areal thematisiert. Deren öffentliche Räume nehmen aufgrund ihrer Lage in Zürich West eine Schlüsselstellung als Durchgänge und Aufenthaltsräume ein.

Standortgerechte Dichte

Die standortgerechte Dichte wird vor allem über die Qualität der angestrebten **Erschliessung** gewertet. Aus lokaler Sicht wird hier bei den betrachteten Arealen eine positive Bilanz gezogen. Aus regionaler Sicht könnte die Dichte auf einigen Arealen aufgrund der sehr guten Anbindung an motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr über den heutigen Werten liegen. Hierdurch würden jedoch Konflikte mit empfindlicheren Nachbarnutzungen, vor allem Wohnen, ausgelöst.



5.2.2 Der Verkehr – aus Arealen

Erreichbarkeitspotenzial

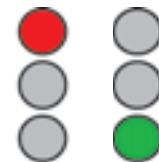
Bei allen betrachteten Arealen ist im Prinzip eine sehr gute Erreichbarkeit (lokal und regional) durch das Netz des **motorisierten Individualverkehrs** gegeben. Zu Stosszeiten kommt es jedoch zu Engpässen. Diese dürften zunehmen.

Durch S-Bahn-Verbindungen, Buslinien und den geplanten Ausbau des Tramnetzes bewerten wir das **öffentliche Verkehrsangebot** bei allen Arealen auf lokaler und regionaler Ebene als gut bis sehr gut. Die neue Tramlinie entlang der Pfingstweidstrasse verbessert die Anbindung der westlichen Stadtteile und teilweise der S-Bahnhöfe. Neue Buslinien ergänzen das Netz.

Das **Langsamverkehrsangebot** stellt eine neue bedeutende Komponente bei der Umwandlung des ehemaligen Industriequartiers in einen durchmischten urbanen Stadtteil dar. Entsprechend schwierig gestaltet sich die Umsetzung von über die einzelnen Areale hinausgehenden Verknüpfungen. Der Gleisbogen stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar – wenn er auch nicht optimal mit dem S-Bahnhof Hardbrücke und den neu zu gestaltenden Viaduktbögen verknüpft ist. Die grossmassstäblichen Gebäude erschweren kleinräumliche Verbindungen. Es fehlt an attraktiven Durchgängen, die auch als öffentliche Räume erkennbar sind und Wege auch über private Areale hinweg öffnen.

Wesensgerechter Modalsplit

Die **Nutzbarkeit der Verkehrsträger** (kurze Wege, Schnittstellen, Fahrpläne, Kapazitäten) bewerten wir auf lokaler Ebene durchweg positiv. Verbesserungsmöglichkeiten sehen wir vor allem in einer besseren Gestaltung der Schnittstellen, beispielsweise bei der Lage der Haltestellen im Umfeld des Maag-Areals Plus. Zudem könnten das Fahrenaufkommen und die Parkplatzzahl besser an die gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr angepasst werden (Reduktionsmöglichkeiten



beispielsweise bei Maag-Areal Plus). Die flexiblen Regelungen für die Bewirtschaftung des Parkplatzraums beschränken sich derzeit auf optionale Lösungen für das Maag-Areal Plus und das Stadion. Defizite bestehen bei der regionalen Nutzbarkeit der Verkehrsträger. Insbesondere beim Toni-, Stadion- und beim Löwenbräu-Areal wären direkte Anbindungen an den übergeordneten öffentlichen Verkehr vorhanden. Gleichzeitig sind auch dort Kapazitätsengpässe durch motorisierten Individualverkehr zu erwarten.



Mikrostrukturen

An strategisch wichtigen Stellen müssen die Areale eine hohe **Durchlässigkeit** aufweisen. Trotz der Grobkörnigkeit im Stadtteil Zürich West sollen auf diese Weise die notwendigen funktionalen Verflechtungen für den Langsamverkehr sowie wichtige städtebauliche Bezüge sichergestellt und Wegkorridore geöffnet werden. Diese Vorstrukturierung hat sich im Verlauf der Entwicklungen als schwierig erwiesen, eben weil der Fokus der Planung auf der Arealebene liegt. Beim Toni-, Stadion- und Löwenbräu-Areal sind nicht zuletzt aufgrund der grossmasstäblichen Gebäudevolumina die Durchlässigkeiten nicht optimal gelöst. Insbesondere die Ost-West-Verbindung, eine der zentralen Entwicklungsachsen in Zürich West, wird durch den massiven Baukörper des Toni-Areals unterbrochen. Die Öffnungen auf Erdgeschossesebene sind zu kleinmasstäblich und von aussen nicht besonders zugänglich. Hingegen wurde sowohl beim Maag-Areal Plus als auch beim Gleisbogen auf die Durchlässigkeit der städtebaulichen Strukturen Wert gelegt – auch wenn im Detail Verbesserungen (Anbindung Bahnhof Hardbrücke und Viaduktbögen) möglich sind.

Das Wegnetz im Stadtteil ist mit wenigen Ausnahmen derzeit noch lückenhaft. Die bestehenden Eigentumsverhältnisse erfordern eine enge Abstimmung mit den Grundeigentümern und schränken den Handlungsspielraum der Stadt ein. Nur wenige übergreifende Projekte versprechen heute eine Verbesserung der Situation. Die funktionalen Bezüge (**Verbindungsfunktion**) über die Grenzen der einzelnen Areale hinweg sind in den jeweiligen Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften nicht thematisiert. Der Aufbau eines Wegenetzes muss zukünftig mit höherem Druck vorangetrieben werden.

Die grossen Verkehrsachsen, für den lokalen und regionalen Verkehr wie die Pfingstweidstrasse, die Duttweilerstrasse und die Hardturmstrasse, bilden starke **Barrieren**. Sie trennen die verschiedenen Areale voneinander. Der Gleisbogen wird hier punktuell Verbesserungen schaffen. Darüber hinausgehende Überlegungen fehlen weitgehend.

Die Kulturmeile als zentraler Bereich und Bindeglied in Ost-West-Richtung ist mit den Bausteinen Schiffbauhalle, Turbinenplatz und Toni Molkerei bereits Wirklichkeit. Sie muss aber weiter ausgebaut werden, um die Ost-West-Achse zu verstärken und den Stadtteil zu beleben.

5.2.3 Der Städtebau, der Freiraum und die Umwelt – aus Arealsicht



Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume

Die Anordnung der öffentlichen Räume im Maag-Areal Plus, die angestrebte ökologische Vernetzung um das Toni-Areal und die geplanten Fusswegeverbindungen stellen wichtige, wenn auch noch nicht qualitativ ausgeschöpfte Ansatzpunkte für die zukünftige Entwicklung der **Verbindungs- und Vernetzungsqualitäten** dar. Defizite sind beim Stadion das fehlende innere Wegnetz auf dem Grundstück, beim Gleisbogen die nicht nachgewiesene ökologische Vernetzung über die Pflingstweidstrasse und beim Löwenbräu-Areal die nicht thematisierten Verknüpfungen zum umgebenden Viertel.

Aneignungsmöglichkeiten (und Nutzbarkeit) für unterschiedliche Nutzergruppen sind grundsätzlich gegeben. Sie hängen jedoch auch von der zukünftigen umgebenden Nutzung und Gestaltung sowie von der sozialen Zusammensetzung der Bewohner und Nutzer ab (insbesondere auf dem Maag-Areal Plus und dem Toni-Areal). Demgegenüber kann der Gleisbogen mit seinem modularen Baukastenprinzip sehr unterschiedlichen Nutzeransprüchen gerecht werden – sofern neben dem «Basic Kit», einem gestalterischen und funktionalen Grundgerüst für den Gleisbogen, auch noch die weiteren landschaftsarchitektonischen Elemente umgesetzt werden. Beim Stadion ist zu vermuten, dass die öffentlichen Räume vor allem Servicefunktionen übernehmen werden. Sie weisen daher nur bedingt Aneignungspotenziale auf. Von den grossen zusammenhängenden Flächen fühlen sich am ehesten noch Skater und andere Trendsportler angesprochen.

Sichtbezüge und Merkmale vermitteln innerhalb des Stadtteils Orientierung und Identität. Die städtebauliche Strukturierung des Maag-Areals Plus mit den offenen Durchgängen und dem geplanten Hochhaus ermöglicht eine Reihe von Sichtbezügen. Das Stadion, Toni- und Löwenbräu-Areal bilden Merkmale und eröffnen aufgrund ihrer Höhe Ausblicke über das gesamte Viertel. Auch der Gleisbogen bildet keine geschlossene Einheit, sondern basiert auf der Idee der Vernetzung. Dank seiner offenen Gestaltung entstehen vielfältige Sichtbezüge zu den angrenzenden Arealen.

Die Belange von **Flora und Fauna** werden punktuell durch Dachbegrünungen, wie beispielsweise auf dem Maag-Plus-, dem Toni- und dem Löwenbräu-Areal, berücksichtigt. Weitergehende verbindliche Massnahmen und Innovationen sind bisher kaum erkennbar.

Haushälterischer Umgang mit Ressourcen



Die **Intensität der Flächennutzung** entspricht bei den betrachteten Arealen im Wesentlichen den gegebenen Standortqualitäten (zentrale Lage, hochwertige Infrastrukturen usw.) Bei einigen Arealen geht die Dichte sogar hinter jene der umgebenden Bebauung zurück. Negativ beeinträchtigt werden Nachbarareale durch Schattenwurf, wie beispielsweise beim Stadion.



FITNESS

Am weitesten gehen die Regelungen zur **Berücksichtigung von Umweltaspekten** beim Gleisbogen (umweltverträgliche Baustoffe, naturnahe Pflege usw.). Bei den übrigen Arealen sind nur die Grundstandards berücksichtigt. Darüber hinausgehende innovative Ansätze oder Zielvereinbarungen fehlen. Der Wille, umweltrelevante Aspekte in der Umsetzung stärker zu berücksichtigen, fehlt bei den Eigentümern.

Die **Nutzung vorhandener Ressourcen** bezieht sich auf die bestehenden baulichen Strukturen und natürliche Ressourcen wie Wasser, Energie usw. Die vorhandene Bau-substanz wird sowohl für Zwischennutzungen als auch für langfristig neue Nutzungen sinnvoll eingesetzt. Die Festlegungen für die natürlichen Ressourcen greifen auf die üblichen Standards zurück (Versickerung von Meteorwasser, Anschluss Fernwärme). Die Nutzung von Fernwärme zum Beispiel wird im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit nicht kritisch beleuchtet. Es fragt sich, wieweit es sinnvoll ist, auf Fernwärme zu setzen, wenn zugleich erwogen wird, die Kehrichtverbrennung Josefstrasse zu schliessen. Erneuerbare Energiequellen und dezentrale Lösungen, z.B. mit Wärmekraftkopplungen, sollten vermehrt in Betracht gezogen werden.

Architektonische und städtebauliche Qualität

Die vorhandene grobkörnige Struktur des Industriegebiets gibt einen **Masstab** vor, der mit der entstehenden Bebauung bewusst erhalten wird. Durchsetzt mit kleinmasstäblicheren Gebäuden, bleiben grosse Monolithe wie das Toni-Areal bestehen. Die neuen städtebaulichen Typologien nehmen ebenfalls Bezug auf die vorhandene Masstäblichkeit, wirken jedoch trotz ihrer gegenüber anderen Gebieten groben Körnung nicht überdimensioniert. Nur der Sonderfall Stadion erscheint uns selbst als Merkzeichen an seinem Standort nicht masstabgetreu.

Die **Bezüge Innen-/Aussenraum** sind vor allem beim Maag-Areal Plus durch transparente Erdgeschosszonen vorgezeichnet. Inwieweit auch ein funktionaler Bezug durch entsprechende Nutzungsanordnungen hergestellt werden kann, ist offen. Besonders bedeutsam werden die Bezüge zwischen innen und aussen beim Toni-Areal, dass durch seine Massigkeit Zürich West in zwei Teile trennt. Öffentliche Nutzungen im Erdgeschossbereich werden angestrebt. Eine stärkere Öffnung durch Restaurants und eine neue Vorzone sind auch beim Löwenbräu-Areal in der Diskussion.

Städtebauliche und architektonische Akzente sind durch gezielt platzierte Hochhäuser vorgesehen (Maag-Areal Plus, das Stadion- und Löwenbräu-Areal, Tramdepot). Die Turmbauten betonen die Eingangssituationen und dienen als Merkzeichen. Insgesamt sind die getroffenen Festsetzungen in der Entwicklungsplanung eher pragmatisch gewählt. Die architektonisch-städtebaulichen Qualitäten müssen sich mit den konkreten Bauwerken erst noch herauskristallisieren.

Entsprechend den Leitlinien für die städtebauliche Gestaltung wird bei der **Identifikation** gezielt auf die Stärkung vorhandener Qualitäten gesetzt. In den verschiedenen Projekten wird daher immer wieder mit den gewählten Bautypologien, mit erhaltenen Industriegleisen und Fabrikationsgebäuden sowie durch die Materialwahl architektonisch an die industrielle Vergangenheit angeknüpft. Impulse, die darüber hinaus neue Qualitäten schaffen, sind schwer auszumachen. Wichtig ist auch die Integration öf-



fentlicher Räume und deren spezifische Ausgestaltung. Der Turbinenplatz als eines der ersten verwirklichten Projekte wird von der Bevölkerung angenommen. Der Platz ist zu unterschiedlichen Tages- und Abendzeiten durch verschiedene soziale Gruppen belebt. In den Abendzeiten spielt sich zudem ein guter Teil des öffentlichen Lebens am Rande der Hardstrasse ab. Dies weist darauf hin, dass im Gebiet eine Nachfrage nach weiteren öffentlichen Flächen besteht.



Inwertsetzung des kulturellen Erbes

Das **Referenzieren** auf die industrielle Vergangenheit erfolgt in unterschiedlicher Art und Weise. Teilweise geht durch die architektonische und materielle Überformung der bestehenden Typologien (Maag-Areal Plus) deren ursprünglicher Charakter verloren. Die Referenzen geben nur bedingt neue Impulse für die Entwicklung des Gebiets. Als positives Beispiel werten wir den Gleisbogen. Er zeichnet durch die Aufnahme der alten Gleiswege die industrielle Geschichte subtil nach und interpretiert diese durch die gewählten Materialien.



Umbaumöglichkeiten und Modularität

Für einen langfristigen Transformationsprozess sind **Zwischennutzungen** ein wesentlicher Garant für Kontinuität und Adressbildung. Selbst die grossflächigen, eher schwierig in Teilen zu vermietenden Komplexe, wie das Toni-Areal, bieten heute Raum für spannende Zwischennutzungen und sichern damit einen Teil des Gebäudeunterhalts. Beim weiteren Umbauprozess wird darüber hinaus auf das Prinzip der Modularität gesetzt, das einen stufenweisen Umbau in kleinen Tranchen ermöglicht und damit auch Wirtschaftlichkeitsaspekte berücksichtigt.

Die **Flexibilität für den Umbauprozess** wird beim Maag-Areal Plus durch die freie Wahl der Anordnung einzelner Nutzungsformen auf dem Areal und die klar voneinander abgrenzbaren Teilbereiche unterstützt. Selbst beim Toni- und Löwenbräu-Areal zeichnen die geplanten Projekte beispielhaft auf, dass ein modularer Umbau möglich ist. Der Gleisbogen erhebt aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Verfügbarkeit angrenzender Parzellen die Modularität gezwungenermassen bereits zum Kernthema des Entwurfs.



5.2.4 Der Prozess und die Beteiligung – aus Arealsicht

Organisation

Aufbau der Organisation, Regelung von Zuständigkeiten: Die Kooperation bei den verschiedenen Arealentwicklungen beschränkt sich im Wesentlichen auf die Zusammenarbeit von Grundeigentümern mit der Stadt Zürich. Das gilt sowohl für die Wettbewerbe als auch für die rechtlichen Grundlagen. Diese entstehen zumeist als private Gestaltungspläne unter der Federführung der Grundeigentümer. Die Form der Zusammenarbeit kann als locker und nicht durch formelle Regeln bestimmt beschrieben werden.

Bei der Entwicklung der privaten Areale wird **der Öffentlichkeitsarbeit** nur wenig Gewicht zugemessen. Die Ausnahme ist wiederum der Gleisbogen, bei dem die Stadt die Federführung hat. Die Stadtverwaltung setzt die Öffentlichkeit kontinuierlich und über das vorgeschriebene Mass hinaus ins Bild. Die Informationsveranstaltungen der privaten Eigentümer hingegen dokumentieren vor allem die Ergebnisse der Wettbewerbsverfahren. Gerade beim Stadion hat diese Politik zu Rekursen geführt, deren zentrale Anliegen bereits im Vorfeld hätten thematisiert werden müssen. Hier hat allein die starke Medienpräsenz für Öffentlichkeit gesorgt. Eine aktive Mitwirkung der Betroffenen war nicht gegeben.

Ein weiteres, für die Diskussion der übergreifenden Belange beim Verkehr eingesetztes Gremium war der «Runde Tisch Verkehr». Dieser ist jedoch mit keinen Entscheidungskompetenzen ausgestattet. Das Gremium fokussierte vor allem auf die lokalen Bedürfnisse und öffnete die Spielräume für die Lösung der übergreifenden Problematik.

Inhalt

Vollständigkeit: Bei der Kommunikation der Entwicklungen auf den einzelnen Arealen werden vor allem die Ergebnisse der Architekturwettbewerbe präsentiert. Diese punktuellen Informationen zu Einzelthemen stellen hohe Anforderungen an die Abstraktionsfähigkeit der Bewohner und erschweren ein gebietsübergreifendes Verständnis der Entwicklungen. Hierdurch treten Einzelkonflikte wie Immissionsbelastungen durch ein dichtes Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen in den Vordergrund. Die spezifischen Qualitäten von Zürich West – einst geschätzt von einer Minderheit, die sich als Pioniere im ehemaligen Industriegebiet zum Arbeiten und Wohnen niedergelassen hat – werden heute immer stärker überlagert von Nutzungskonflikten. Die spezifischen Qualitäten von Zürich West werden damit in den Hintergrund gedrängt. Ein neues Bewusstsein für diese Qualitäten bildet jedoch die Grundlage für die weiteren Entwicklungen. Es muss stärker mit den Betroffenen thematisiert werden.

Methode und Form

Die **Art und Weise der Beteiligung von Betroffenen** wird wie folgt charakterisiert: Projekte werden frontal präsentiert. Zu den Informationen über den aktuellen Stand der Planungen gibt es Raum für Verständnisfragen. Daneben bleibt es den Medien überlassen, die breite Öffentlichkeit über die einzelnen Arealentwicklungen zu informieren. Der Newsletter der Stadt Zürich wird nur gezielt versandt; Sondernummern von Fachzeitschriften zu Zürich West sind vor allem auf ein begrenztes Fachpublikum ausgerichtet. Nur beim Löwenbräu-Areal, bei dem einzelne Mieter bereits selbst in die Gebäude investiert haben, findet eine aktive Beteiligung im Planungsprozess statt.

Dementsprechend gering ist auch **der Einbezug von Ergebnissen aus partizipativen Prozessen**. Dieser beschränkt sich derzeit im Wesentlichen auf Einsprachen und Rekurse im Rahmen des geltenden übergeordneten Rechts. Als prominentes Beispiel ist hier das Stadion zu nennen. Bei diesem Projekt wurde übersehen, wie wichtig es ist, Interessengruppen und Bewohner frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen.





5.2.5 Die übergreifenden Aspekte

Bereits die Bewertung der Einzelareale zeigt Tendenzen auf, die Schlüsse auf relevante Schwächen und Stärken für die Nachhaltigkeit auf dem Gesamtgebiet zulassen. Im Folgenden sprechen wir übergreifende Themen an, die wir als von zentraler Bedeutung für die Gesamtentwicklung von Zürich West erachten und die in den Arealbewertungen noch nicht zum Ausdruck gebracht wurden. Sie werden ebenfalls den vier Handlungsfeldern zugeordnet. Die Auswahl der Themenschwerpunkte fokussiert auf zentrale Aspekte bei der Entwicklung von Zürich West.

Die Nutzungsstruktur

Die Überlagerung der unterschiedlichen Massstabsebenen kreiert einen spannenden und gleichzeitig konfliktträchtigen Nutzungsmix, der sich im Lauf der Zeit verändert. Dieser Mix dominiert in Zürich West mittlerweile von der Hardstrasse bis zum Toni-Areal. Es ist ein besonderes Nutzungsprofil zwischen Kultur, Wohnen und Arbeiten, das nahezu Tag und Nacht zu einer Belebung des Areals führt. Damit sind Nutzungskonflikte vorprogrammiert. Zunächst zog ein Teil der neuen Bewohner wegen des urbanen Lebensgefühls nach Zürich West. Mittelfristig jedoch wird die Lärmbeeinträchtigung als störend empfunden. So kommt es zu Einschränkungen für den Nachtbetrieb (Beispiel Wohnsiedlung Limmat West).

Wohnen entwickelt sich langsam zum imageprägenden Thema in Zürich West. Bereits ist eine Reihe von solitären Wohnprojekten für sehr spezifische Nutzerprofile entstanden, denen jedoch die entsprechenden wohnbegleitenden Infrastrukturen fehlen. Auch soziale Einrichtungen werden nur in geringem Umfang erstellt. Die Nachfrage danach ist nicht zuletzt aufgrund der einseitigen sozialen Ausrichtung des Quartiers vorderhand zu gering. Dennoch trägt der konsequent umgesetzte Wohnanteil zu einer Stabilisierung der Renditen bei – insbesondere in Zeiten geringer Nachfrage nach Büroflächen.

Die Verinselung des Wohnens ist durch die räumliche Verteilung der Wohnblöcke gegeben. Die Grössen der verschiedenen Einheiten ermöglichen die Herausbildung von «Wohnclustern» mit sehr unterschiedlichen Ausprägungen sowohl der Architektur als auch der sie umgebenden Freiräume. Die verschiedenen «Wohninseln» sind derzeit nur schwach miteinander vernetzt. Eine Verbesserung wird erwartet, sobald der Gleisbogen fertiggestellt und das Gebiet stärker mit Versorgungseinrichtungen durchsetzt ist, die den Bedarf der Vernetzung weiter erhöhen. Gleichzeitig häufen sich die Konflikte wegen der Lärmimmissionen. Zürich West ist durch publikumsintensive Veranstaltungen und Treffpunkte für den Abend und die Nacht geprägt. Gerade diese Eigenart macht den Stadtteil für neue Wohnformen attraktiv.

Die angestrebte soziale Durchmischung wird mit den noch durchweg exklusiven realisierten Wohnbauten derzeit nicht erreicht bzw. wurde auch zu Beginn der Entwicklungsplanungen für Zürich West gar nicht angestrebt. Für die sich dennoch heterogener als erwartet entwickelnde Bewohnerschaft fehlen heute entsprechende Infrastrukturangebote.



Anzumerken bleibt, dass das im Synthesebericht angestrebte gemeinschaftliche Standortmarketing bisher nicht gezielt aufgebaut wurde (HBD, AfS Stadt Zürich 1999: 14). Es sollte ursprünglich die langfristig angestrebte arealübergreifende hochwertige Entwicklung unterstützen.



Der Verkehr

Beim Verkehr überlagern sich die lokalen mit den kommunalen, regionalen und nationalen Anforderungen. Zur Lösung der hieraus resultierenden Engpässe bedarf es eines überregionalen Verkehrskonzepts sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr. Es steht derzeit noch aus. Entscheidungen zu den in Diskussion befindlichen verschiedenen konzeptionellen Ansätzen beim motorisierten Individualverkehr werden Ende 2004 erwartet. Übergeordnete Verkehrslösungen des Kantons und der Stadt Zürich fehlen. Lediglich die Klassierung der Pfingstweidstrasse als Nationalstrasse (SN 1.4.1) wird unterstützt, wie dies in der Verkehrspolitik des Bundes festgeschrieben ist.

Auch beim öffentlichen Verkehr werden vorrangig Einzellösungen, wie der Ausbau einzelner Tramverbindungen, diskutiert. Die notwendigen Kopplungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, wie beispielsweise zwischen Tram und der S-Bahn am Bahnhof Hardbrücke, sind nicht optimal gelöst. Die bereits angestrebten Lösungen, wie das Fahrtenmodell für eine flexiblere Nutzung des Parkplatzraums, beschränken sich in der Anwendung auf einzelne Areale. Und auch dort werden sie teilweise nur optional angeboten. Die Umsetzung des Fahrtenmodells erfordert einen hohen Aufwand (Controlling). Als Alternative könnten mit Mobilitätsberatungen für Unternehmen Erfolge erzielt werden.

Als kritisch erweist sich heute noch das komplexe Zusammenspiel zwischen den neuen Nutzungen und den vorhandenen Verkehrskapazitäten, das nur durch ein gezieltes Verkehrsmanagement verbessert werden kann. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs ist hier noch nicht optimal; Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sind noch ungelöst; die Barrieren zwischen den verschiedenen Arealen durch die übergeordneten Verkehrsträger noch nicht überbrückt.

Dem Langsamverkehr, der keine nennenswerte Bedeutung im ehemaligen Industriequartier hatte, steht die grobe Körnung des Gebiets entgegen. Die hierdurch erschwerte Durchlässigkeit, die breiten Erschliessungsachsen und die noch in grossen Abständen voneinander realisierten Bauprojekte tragen dazu bei, dass heute nur ein sehr lückenhaftes Wegnetz besteht. Es wurde ebenfalls versäumt, den Gleisbogen-Park über den Bahnhof Hardbrücke und das Gerold-Areal mit den Viaduktbögen zu verbinden.

In diesen Zusammenhang ist auch die Diskussion über die Gestaltung der Strassenräume einzuordnen. Angestrebt wird ein Ausgleich zwischen den übergeordneten Verkehrserfordernissen und den Bedürfnissen nach stadtvträglichen Räumen. Bislang bestehen sowohl in der Planung als auch in der Realisierung Defizite, die sich mit zunehmender Einwohnerzahl und mit neuen hochwertigen Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich akzentuieren. Werden die Defizite nicht behoben, kann sich Zürich West kaum langfristig als hochwertiger urbaner Standort etablieren.

Die heute bereits erkennbare zunehmende Verkehrsbelastung und die damit verbundenen Immissionen können langfristig verhindern, dass der angestrebte Wohnanteil voll umgesetzt wird.

Der Städtebau, der Freiraum und die Umwelt

Die Ende der 90er-Jahre entwickelten Gestaltprinzipien haben sich in der Umsetzung als hilfreiche Leitlinien erwiesen. Diese stärken vorhandene Potenziale und erhalten die spezifisch industriell geprägten Identitäten. Der darauf aufbauende Städtebau lässt grossmassstäbliche Gebäude entstehen, die das urbane Ambiente des Gebiets unterstreichen (vgl. Problematik der Durchlässigkeit).



Dennoch fehlt es bislang an Gebäuden mit internationaler Ausstrahlung. Derzeit wird ein Hochhaus auf dem Maag-Areal Plus geplant, das einen Beitrag zur hochwertigen Architektur leisten könnte. Eine herausragende Architektur ist langfristig als Anziehungsfaktor für die Gebietsentwicklung und die Pflege der Adresse von Bedeutung. Heute lebt das Gebiet noch von seinem improvisierten Charakter, von den sich ständig verändernden Nutzungskonfigurationen und räumlichen Situationen. Diese Eigenheiten locken ein buntes Publikum nach Zürich West. Verwischt sich dieser Übergangszustand, besteht die Gefahr, dass Zürich West die hohen Erwartungen an Renditen und Wachstum nicht mehr erfüllen kann. Dies wäre jedoch nötig, um das Gebiet zu stabilisieren. Hochwertige und innovative Architektur kann dazu einen Beitrag leisten.

Mit hochwertiger Architektur einher geht ein tragfähiges und auf unterschiedlichen Massstabsebenen funktionsfähiges Freiraumkonzept. Die Stadt ist dabei aufgrund ihres geringen Besitzes von Grund und Boden sehr stark auf die Mitwirkung der Eigentümer angewiesen. Ihr Handlungsspielraum ist daher gering. Die Grundeigentümer hingegen weisen darauf hin, dass ihnen öffentlicher Freiraum erst nach der Projektrealisierung auf ihren Arealen einen Nutzen bringt. Vorinvestitionen werden deshalb gering gehalten. Das hat zur Folge, dass der öffentliche Freiraum bislang nur sehr schwach entwickelt ist.

Der Prozess und die Beteiligung

Der kooperative Entwicklungsprozess stabilisiert den Planungsfortschritt auf den einzelnen Arealen. Wir bewerten ihn somit als sehr positiv. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den einzelnen Grundeigentümern bedingt Verhandlungsprozesse, bei denen jedoch aufgrund der geringen Handlungsspielräume (rechtlich und finanziell) der Stadt die Grundeigentümer einen gewissen Handlungsvorteil besitzen.



Dies zeigt sich insbesondere, wenn es um die Realisierung übergeordnet bedeutsamer Themen geht (vgl. Freiraum).

Nach den lange Zeit blockierten Planungsprozessen in Zürich West hat man bewusst die Zahl der beteiligten Akteure bei den einzelnen Planungen auf ein Minimum reduziert. Zudem waren in der ersten Phase nur an wenigen Schnittstellen Anspruchsgruppen vor Ort vorhanden. Beides hatte zur Folge, dass eine Beteiligung der Betroffenen nur in unregelmässigen Abständen stattfand. Neben Informationsveranstaltungen waren eine Ausstellung von Wettbewerbsergebnissen sowie zu Beginn eine übergreifende

Information über das kooperative Planungsverfahren wichtige Eckpunkte dieser Beteiligung. Diese in unregelmässigen Abständen durchgeführten Informationsangebote stossen inzwischen auf ein wachsendes Interesse bei der zunehmenden Anzahl von Bewohnern und Beschäftigten in Zürich West. Heute gibt es eine Reihe von öffentlich zugänglichen Informationsmaterialien, wie der Newsletter der Stadt Zürich, die Homepage des Amtes für Städtebau und die jährlich aktualisierten Leitlinien Zürich West. Daneben fand im September 2004 eine Veranstaltung zum Stand der Planungen in Zürich West statt. Dabei stellten die verantwortlichen Politiker die aktuellen Projekte und Ideen vor und gingen auf Fragen ein. Solche Veranstaltungen sollen nun in regelmässigen Abständen stattfinden und einen engeren Informationsaustausch gewährleisten. Man hat erkannt, dass der durch eine unstrukturierte Beteiligung entstehende Unmut Bauvorhaben blockieren kann. Eine aktive Beteiligung der Bewohner in Workshops und Diskussionen ist darüber hinaus derzeit nicht vorgesehen.

5.3 Die Erkenntnisse im Überblick

5.3.1 Die nachhaltige Entwicklung in einem Umstrukturierungsgebiet

Umstrukturierungsgebiete sind von Brüchen geprägt. Die Herausforderung ist, diese laufenden Veränderungen im Bestand als produktive Kraft zu erkennen und für die zukünftige Entwicklung positiv zu nutzen.

Zürich West ist ein solches Umstrukturierungsgebiet. Das Gebiet wird insbesondere gekennzeichnet durch:

- Brüche und Rhythmuswechsel der politischen und privaten Handlungsträger;
- eine gewichtige industriell-historische Bedeutung, deren Lesbarkeit und Identifikationskraft in den Veränderungsprozess eingebaut werden kann;
- einen stark eingeschränkten Handlungsspielraum seitens der Stadt (BZO, kaum Grundeigentum);
- Überlagerung der Wirkungsräume von Quartier, Stadt, Agglomeration und nationaler/internationaler Funktionen.

Bei der Beurteilung der nachhaltigen Entwicklung in Zürich West ergeben sich daraus drei Kernthemen für die zukünftige Optimierung des Planungsprozesses:

- die Überlagerung unterschiedlicher Massstabsebenen,
- der Übergang von Zwischennutzungen in ein etabliertes Stadtviertel,
- die Gleichzeitigkeit von verschiedenen Planungen.

5.3.2 Überlagerung unterschiedlicher Massstabsebenen

Zürich West ist zugleich ein kantonales Zentrumsgebiet und ein Funktionsteil der weiteren Metropolregion Zürich. Hier überlagern sich lokale, kommunale, regionale und überregionale Funktionen. Weiter kennzeichnet einerseits die Grossmassstäblichkeit seiner Baustrukturen das ehemalige Industriegebiet. Andererseits ist die je gesonderte Entwicklung von Einzelarealen, die für die Öffentlichkeit früher nahezu unzugänglich waren, charakteristisch. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Entwicklung und der Anlehnung an vorhandene Identitäten sind diese Massstabssprünge in der Planung zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln.

Die Überlagerung der unterschiedlichen Massstabsebenen stellt eine Herausforderung für die Nutzungsstruktur und -mischung dar. Es muss sich noch zeigen, ob ein lebendiges Wohnviertel mit bedarfsorientierten Infrastrukturen und ein überregionales Zentrumsgebiet nebeneinander bestehen können.

Die unterschiedlichen Massstabsebenen stellen darüber hinaus eine Herausforderung für das Verkehrssystem dar. Die Überlagerung von Erschliessungs- und Durchgangsverkehr trägt zu Kapazitätsengpässen bei. Dazu kommen auch hier wohn- und stadtunverträgliche Immissionen. In der bisherigen Entwicklung hat man versucht, das Verkehrsproblem mit Verhandlungen über Art und Mass der baulichen Nutzung sowie über Beschränkungen der Anzahl Parkplätze und Fahrten in Griff zu bekommen. Es gab dazu eine enge Kooperation zwischen den einzelnen Grundeigentümern und der Stadt. Diese Art der Zusammenarbeit hat Erfolge erzielt. Sie muss weitergeführt werden, um die baulichen Entwicklungen auf den Arealen in Zürich West nicht zu blockieren. Für eine deutliche Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird es aber künftig arealübergreifende Lösungen brauchen.

Eine Entschärfung des Verkehrsproblems verspricht man sich mit der Konzeptentscheidung für die Führung des regionalen Verkehrs, die auf Ende 2004 zu erwarten ist. Auf diesem Konzept wird eine Reihe von Strassenklassierungen und Neutrassierungen beruhen. Eine Vorentscheidung wurde bereits getroffen. Ein Teil der Pfingstweidstrasse wird von einer Kantons- umklassiert zu einer Nationalstrasse in Form einer Gemischtverkehrsstrasse. Sie muss damit sowohl Aufgaben des individuellen als auch des öffentlichen Verkehrs übernehmen. Favorisiert wird bislang eine Kanalisierung des Verkehrs auf der Pfingstweidstrasse. Die starke Bündelung des Verkehrs soll die Hardturmstrasse entlasten und sie auf die Funktion als lokale Erschliessungsstrasse zurückstufen. In Anbetracht der Grösse des Gebiets und im Vergleich mit der Struktur des übrigen Stadtgebietes wird diese Lösung der Funktion von Zürich West als Zentrumsgebiet nur bedingt gerecht. Die Konzentration auf eine einzige Verkehrsachse birgt darüber hinaus die Gefahr von Kapazitätsengpässen für den motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr.

Die Überlagerung der unterschiedlichen Massstabsebenen stellt auch an die Architektur und an den Städtebau hohe Anforderungen. In den städtebaulichen Konzepten für Zürich West sind Ansätze auszumachen, die den für ein Industriegebiet typischen groben Bebauungsraster mit kleinmassstäblicheren Gebäuden durchsetzen. Obwohl sich die Planung grundsätzlich auf die grobkörnige Struktur bezieht, achtet sie doch auch auf eine verfeinerte Dimensionierung, die dem neuen Nutzungsmix mit einem

höheren Wohnanteil gerecht wird. Grosser Wert wird allgemein auf den Umgang mit Referenzen gelegt. Der insgesamt kontextuelle Ansatz birgt jedoch die Gefahr, dass zu wenig neue Impulse gesetzt werden. Soll die Bedeutung von Zürich West als Teil der Metropolregion Zürichs auch regional und national wahrgenommen werden, sind solche städtebaulichen Impulse gefordert, beispielsweise durch hochwertige und innovative Architektur.

5.3.3 Die Problematik des Überganges von Zwischenlösungen in einen etablierten urbanen Stadtteil

Zwischennutzungen sind für die Belebung, Adressbildung und den Unterhalt der Gebäude in einem Umstrukturierungsgebiet von grosser Bedeutung. In Zürich West haben die Zwischennutzungen wichtige Impulse für die Entwicklung von einem Industriegebiet in ein urbanes, lebendiges Stadtquartier gesetzt. Diese Impulse gilt es aufzugreifen, auszunützen und weiterzuentwickeln. Da Zwischennutzungen nur von vorübergehender Dauer sind, müssen für eine langfristig erfolgreiche Entwicklung von Zürich West neue Qualitäten geschaffen werden. Aufgrund der besonderen Ausgangslage in einem Umstrukturierungsgebiet sind unkonventionelle, offene und flexible Lösungen gesucht. Es würde jedoch einem Entwicklungsgebiet nicht gerecht, Zwischenzustände zu zementieren (z.B. durch verbilligte Mieten).

In den Planungen für die einzelnen Arealen werden hohe Anforderungen an die Architektur gestellt und eine hohe Qualität des Städtebaus gefordert. Es handelt sich dabei aber überwiegend um dokumentierte Absichten. Um die Umsetzung der verlangten Qualitäten zu überprüfen, ist daher ein umfassendes Qualitätsmanagement unerlässlich.

Der schon beschriebene experimentelle Charakter von Zürich West macht derzeit die Attraktivität des Stadtteils aus. Es gilt, zukunftsweisende Lösungen bezüglich Ökologie und Freiraumplanung zu entwickeln, um die Anziehungskraft des Gebiets zu erhalten. Bei den Freiflächen konnten bisher die im Synthesebericht angestrebten quantitativen Eckwerte pro Einwohner planerisch umgesetzt werden. Die Zielsetzungen bezüglich Freiflächen pro Arbeitsplatz werden nach Einschätzung der Stadt Zürich jedoch verfehlt.

Bei den Freiraumqualitäten geht es insbesondere darum, Aufenthaltsorte zu schaffen und Funktionen lokal zu vernetzen. Mit dem Turbinenplatz ist ein wichtiges Zeichen gesetzt. Ein weiteres Schlüsselprojekt stellt der Gleisbogen dar.

Die Qualitätsansprüche der Arealplanungen im Bereich Umwelt beschränken sich überwiegend auf rechtlich festgelegte Standards, wie Meteorwasser und Dachbegrünung. Innovative Lösungsansätze sollten diese Standards mittel- bis langfristig ergänzen.

Eine grosse Chance für die Entwicklung in Zürich West stellt die Öffnung des Gebiets für ungewöhnliche Nutzungszusammensetzungen dar. Es entsteht ein Nebeneinander von Nacht- und Klubleben, hochwertigem Wohnen, wissensbasierten Dienstleistungen und Sport. Dabei ist den unterschiedlichen Funktionen von Zürich West Rechnung zu tragen. Dies bedeutet ein stetiges Abwägen zwischen lokalen Bedürfnissen und den Anforderungen an ein regional und überregional ausstrahlendes Gebiet.

Mit der Ansiedlung von wissensbasierten Dienstleistungen ist ein Schritt in die richtige Richtung gelungen. Damit sich hochwertige Dienstleistungen auch langfristig etablieren, sind Investitionen in einen attraktiven Standort zwingend (Standortmarketing).

Positiv bewerten wir die stärkere Öffnung des Gebiets für Wohnnutzungen. Diese sind nicht nur für ein lebendiges, städtisches Umfeld in Zürich West, sondern auch für eine langfristig stabile Rendite von zentraler Bedeutung. Der Stadtteil schafft Raum für neue Wohnformen, sowohl bezüglich der Architektur als auch der sozialen Organisationsform. Offen ist, ob sich die bis jetzt gebauten Wohninseln zu einem lebendigen Wohnviertel mit der entsprechenden Infrastruktur verbinden werden.

5.3.4 Die Gleichzeitigkeit von Planungen auf unterschiedlichen Ebenen

Parallel zur Überlagerung unterschiedlicher Massstabsebenen erfolgt in Zürich West eine Gleichzeitigkeit von Planungen. Zum einen sieht sich das Gebiet mit einer Reihe von unterschiedlichen Arealentwicklungen konfrontiert. Lange sah der Zürcher Zonenplan in Zürich West ausschliesslich eine industrielle Nutzung vor. Eine allmähliche Öffnung für andere Nutzungen setzte dennoch bereits vor dem Beginn der kooperativen Planung ein. Somit befinden sich die Arealentwicklungen in sehr unterschiedlichen Stadien. Zum anderen werden neben den Arealentwicklungen Pläne erstellt, die das Gesamtgebiet betreffen, wie beispielsweise in den Bereichen Verkehr (Konzeptentscheid) und Freiraumplanung (Gleisbogen).

Auf der Ebene der Arealentwicklungen ist Zürich West von einer Vielzahl von parallel ablaufenden Planungen geprägt. Diese arealweisen Planungen gilt es, aufeinander abzustimmen. Zu diesem Zweck wurden seitens der Stadt ein Leitbild und, daraus abgeleitet, Leitlinien für die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung in Zürich West formuliert. Diese Leitlinien bilden eine wichtige Grundlage bei der Entwicklung der einzelnen Areale (vgl. Kapitel 4.3).

Die einzelnen Areale werden in enger Kooperation zwischen Grundeigentümern und Stadt entwickelt. Dieses kooperative Vorgehen hat insbesondere bei der Festlegung der Anzahl Fahrten und Parkplätze sowie bei der Dichte und Nutzung wichtige Erfolge gezeigt. Weniger gegriffen haben die vor allem bilateral orientierten Kooperationen bei den gebietsübergreifenden Planungen, wie beispielsweise der Freiraumplanung. So sind bei der Verwirklichung des Gleisbogen-Parks noch keine nennenswerten Fortschritte erzielt worden.

Auch die sektoralen Gesamtplanungen sind in Zürich West von zentraler Bedeutung. Für die Entwicklung und Umsetzung der sektoralen Planungen ist zumeist ein (städtisches) Departement verantwortlich. Es fehlt eine Stelle, die für das gesamte Gebiet verantwortlich zeichnet. Das Gebietsmanagement verfügt weder über die nötigen Entscheidungskompetenzen noch über ausgewiesene Führungsfunktionen bei der Organisation und Leitung einer ämterübergreifenden Zusammenarbeit.

Gebietsübergreifende Planungen wurden in Zürich West bislang nicht in einem integrativen Prozess entwickelt. Ausnahme bildet der «Runde Tisch Verkehr». Er wurde unter



Beteiligung breiter Kreise ins Leben gerufen, um das übergeordnete Verkehrsproblem zu diskutieren. Die beschränkten Kompetenzen und Aufgaben des «runden Tisches» wurden jedoch zu Beginn des Prozesses zu wenig deutlich dargestellt. Dementsprechend gross war die Unzufriedenheit bei den Beteiligten am Ende des Verfahrens. In Zürich West wurden die prozessualen Anforderungen insgesamt zu wenig berücksichtigt.

In der Anfangsphase war es schwierig, die von den Planungen betroffenen Bürger und Beschäftigte mit ihren Ansprüchen überhaupt zu lokalisieren. Dadurch kamen partizipative Prozesse kaum zum Tragen. Diese Situation hat sich seit 1999 geändert. Die Anzahl der Betroffenen ist gestiegen, und diese äussern sich öffentlich vernehmbar. Der partizipative Prozess hat diesem Umstand bislang zu wenig Rechnung getragen. Der frühzeitige und transparente Einbezug breiter Kreise, insbesondere der engagierten Bevölkerung, ist eine grosse Chance für das Gebiet. Er fördert die Identifikation mit dem Stadtteil und hilft, unnötige Verzögerungen durch Rekursverfahren, wie beispielsweise beim Hardturmstadion, zu vermeiden.





6 Die Handlungsempfehlungen

6.1 Die Handlungsempfehlungen nach Adressaten

Die Bewertung der bisherigen Entwicklungen zeigt für die verschiedenen Handlungsfelder Defizite und Potenziale auf. Diese sind im Sinne eines Controllings im Qualitätsmanagement für die nachhaltige Entwicklung in Zürich West zu verstehen. In einem weiteren Schritt formulieren wir für den Planungsprozess und die konkreten baulichen Umsetzungen adressatengerechte Handlungsempfehlungen zum weiteren Vorgehen.

Die Handlungsempfehlungen setzen auf unterschiedlichen Massstabsebenen an. Positive und negative Massnahmen (bzw. Unterlassungen) wirken auf allen Ebenen. Es kommt zu vielfältigen Überlappungen. Daraus ergibt sich die Anforderung, dass die Akteure ihre Aufgaben auch zukünftig gemeinsam in Form von kooperativen Verfahren bearbeiten. Dabei stellt sich die Schwierigkeit der begrenzten Handlungsspielräume einzelner Akteure. Zudem gelten für die Umsetzung einzelner Themen teilweise sehr unterschiedliche Zeithorizonte. Im Folgenden sind die Handlungsempfehlungen jenen Akteuren zugeordnet, die eine zentrale Verantwortung für den jeweiligen Aktionsbereich haben. Die grossen Abhängigkeiten und das Ineinandergreifen der verschiedenen Einzelentscheidungen bedeuten dennoch, dass in der Regel nicht nur ein Akteur für die Erreichung eines Ziels verantwortlich ist. Die verantwortliche Managerin des Gesamtprozesses ist die städtische Verwaltung. Sie nimmt daher weit häufiger als die anderen Akteure bei den Handlungsempfehlungen eine zentrale Rolle ein. Die anschliessende Tabelle verdeutlicht das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure bei den einzelnen Handlungsempfehlungen. Dieses bildet die Voraussetzung für die angestrebte hohe Qualität der zukünftigen Entwicklung von Zürich West.

6.1.1 Die Handlungsempfehlungen für die Politik und die Verwaltung der Stadt Zürich

Vielfalt weiterverfolgen: Die Qualität von Zürich West wird im Wesentlichen durch die Vielfalt der Nutzungen, die Heterogenität der Areale und deren bisherige Nutzungs- und Baugeschichte geprägt. Die Stadt Zürich und die Grundeigentümer haben im Rahmen der weiteren Entwicklung die Chance, die bisher erreichte Vielfalt weiter auszubauen. Es gilt, ungewöhnliche Nutzungszusammensetzungen weiterzuentwickeln, auch wenn dadurch Konflikte entstehen. Nur so kann sich Zürich West als ein neuer Stadttypus etablieren. Das Prozesshafte als Arbeitsinstrument und nicht fertige Konzepte stehen bei dieser Art der Auseinandersetzung im Vordergrund. Für die Lebendigkeit und die urbane Atmosphäre des Stadtteils ist der Wohnanteil weiter zu steigern. Dabei sind Nutzungskonflikte mit den Erlebnisbereichen der Kultur-, Klub- und Gastronomieszene zu minimieren und die gegenseitige Akzeptanz zu verbessern. Im weiteren Prozess sollten auch auf den bisher nicht in die Entwicklung einbezogenen Logistik- und Bahnarealen Wohnnutzungen geprüft werden. Nur eine bessere soziale Durchmischung und mehr Bewohner sorgen für tragfähige soziale Infrastrukturen.

Knappheit an Flächen für Infrastrukturen beachten: Die weitere Entwicklung und Nutzungsmischung ist klarer auf die Tragfähigkeit und Auslastung der Infrastrukturen auszurichten. Sowohl die Verkehrs- als auch die sozialen Infrastrukturen sind nur mit erheblichen finanziellen Mitteln zu erstellen. Gegenüber der bisherigen Entwicklung



Tab. 6:

Zusammenwirken der Akteure bei den verschiedenen Handlungsempfehlungen

	Handlungsempfehlung	Kanton/ Bund	Politik/ Verwaltung Stadt Zürich	Grundeigen- tümer/Inves- toren	Bewohner/ Bewohner- gruppen
Nutzungsstruktur und -mischung	Vielfalt weiterverfolgen		■	■	
	Knappheit an Flächen beachten	■	■	■	
	Als Standort hoher Wertschöpfung fördern	■	■	■	
	Dichten und Nutzungen auf Entwicklungsressourcen abstimmen		■	■	
	Übergreifendes gemeinschaftliches Standortmarketing etablieren		■	■	
Verkehr	Ansprüche an Verkehrsraum Pfingstweidstrasse überprüfen	■	■		
	Verkehrsmanagement stärken		■	■	
	Aktive Rolle im Verkehrsmanagement einnehmen	■	■		
	Integrative Sichtweise des Verkehrs stärker fördern	■	■		
	Erschliessung und Verkehr untereinander abstimmen		■	■	
	Übergeordnete Verkehrsproblematik für die Stadtentwicklung erkennen und Lösungen anstreben	■	■		
Städtebau, Freiraum, Umwelt	Freiräume vernetzen		■	■	
	Städtebauliche Qualitäten in der Umsetzung realisieren		■	■	
	Ökologische Bausteine der Entwicklung stärken		■	■	■
	Qualitätsmanagement für weitere Entwicklung aufbauen		■	■	■
	Am Image und an städtebaulicher Qualität weiterarbeiten		■	■	■
Prozess und Beteiligung	Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen	■	■		
	Akzeptanz für Entwicklungen in der Öffentlichkeit fördern		■	■	■
	Aktiveres Nutzen von formellen und informellen Beteiligungsmöglichkeiten		■	■	■
	Offenheit vergrössern zum Perspektivenwechsel		■	■	■
	Selbstorganisation als Voraussetzung gemeinsamer Interessen umzusetzen				■

■ hauptverantwortlich für die Umsetzung ■ wesentliche Mitwirkung bei der Umsetzung bedeutend
 ■ am Rande bei der Umsetzung beteiligt, leeres Feld: keine Umsetzungsaktivitäten

ist hier eine bewusster und ressortübergreifende Weiterentwicklung unverzichtbar, da Flächen, Standorte und Verkehrskorridore in Abstimmung mit den Arealentwicklungen festgelegt werden müssen.

Freiräume vernetzen: Die Areale orientieren sich aufgrund ihrer eigenständigen Entwicklungen vorrangig gegen innen. Freiräume und Wege müssen die Vernetzung der verschiedenen Nutzungen auf Quartier- und Stadtebene herstellen. Ansätze wie der Gleisbogen sind im gesamten Stadtteil weiterzuentwickeln. Auch funktionale und gestalterische Verflechtungen, zum Beispiel von Folgeeinrichtungen für das Wohnen, sind über die Grenzen der privaten Gestaltungspläne hinweg zu verwirklichen. Darauf soll sowohl in den noch ausstehenden rechtlichen Festlegungen als auch bei der baulichen Umsetzung stärker geachtet werden.

Ansprüche an den Verkehrsraum Pfingstweidstrasse überprüfen: Stadt und Kanton sind gefordert, die Einbindung von Zürich West sowohl in das grossräumige Netz als auch in die lokalen Erschliessungen standortgerecht aufeinander abzustimmen. Es ist kritisch zu hinterfragen, ob die Funktionen Durchleiten, Erschliessen, Aufenthalt und Tramachse alle in der Pfingstweidstrasse konzentriert werden sollen. Neben dem Kanalisieren des Verkehrs sind auch weitere Ziele in eine Gesamtbetrachtung der Verkehrs- und Erschliessungssituation einzubeziehen. Dazu gehören Aufenthalts- und Umfeldqualitäten im Strassenraum und in den angrenzenden Arealen. Darüber hinaus sind Fussgänger- und Fahrradwege besser mit den umliegenden Stadtquartieren und den S-Bahnhöfen, insbesondere dem Bahnhof Hardbrücke, zu verbinden. Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr können sowohl auf der Pfingstweidstrasse als auch auf der Hardturmstrasse geführt werden.

Verkehrsmanagement stärken: Zürich West kann ein Beispiel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung werden. Die knappen verbleibenden Reserven für den Individualverkehr sind im Rahmen eines standortgerechten Modalsplits optimal zu bewirtschaften. Mobilitätsmanagement und -beratungen leisten dazu einen Beitrag. Neben den Grundeigentümern sollen auch die Arbeitenden und die Bewohner aktiv einbezogen werden. Das Engagement des «Runden Tisches Verkehr» zeigt die grosse Mitwirkungsbereitschaft. Weiter gilt es, das Zusammenwirken zwischen Stadt, Kanton und Grundeigentümern zur Klärung regionaler und kommunaler Fragen der Verkehrsentwicklung und Erschliessung der Areale zu verbessern. Eine höhere Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit ist bei der Suche nach Lösungen wünschenswert.

Städtebauliche Qualitäten in der Umsetzung auch realisieren: Identität und städtebauliche Qualitäten in Zürich West sind eng verknüpft mit dem Ziel, vorhandene Potenziale zu stärken und auszubauen. Bisher ist eine Vielzahl von Absichten in den verschiedenen Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften deklariert. Deren Realisierung bedingt bei den nun folgenden Projektwettbewerben eine fachliche Begleitung. Der Mut, auch anspruchsvolle neue, experimentelle Projekte umzusetzen, ist gefordert. Nur so entstehen Gegengewichte zu den bereits heute qualitätsmindernd wirkenden Faktoren, wie beispielsweise zur hohen Verkehrsbelastung und zu den Lärmimmissionen. Diese Probleme können langfristig das Gebiet entwerten.

Ökologische Bausteine der Entwicklung stärken: Die hohe bauliche Dichte erfordert für die Freiräume, das Mikroklima und die Energieversorgung abgestimmte und überzeugende Lösungen. Die bisherigen standardisierten Formulierungen in den Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen zeigen zwar den richtigen Weg auf. Sie reichen aber für die angestrebte nachhaltige Entwicklung in Zürich West nicht aus. Es sollte über die üblichen Standards möglich sein, sowohl bezüglich Quantitäten und Qualitäten weiterhin zukunftsweisende Lösungen umzusetzen. Auf längere Frist ist die Versorgung des Gebiets mit der ökologisch sinnvollen Fernwärme aus der Kehrrechtverbrennung Josefstrasse gefährdet. Um für die weitere Entwicklung in Zürich West einen minimalen Anteil an erneuerbaren Energieträgern zu sichern, sind zukunftsfähige dezentrale Alternativen zu prüfen.

Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen: Der grösste Handlungsbedarf besteht in der Zusammenarbeit der Partner im Planungsprozess und in der Vermittlung der Entscheidungen. Insbesondere die Kooperation zwischen den städtischen Ämtern und den involvierten Stellen des Kantons ist zu verbessern. Die positiven Erfahrungen aus dem Stadtforum bieten hierfür bereits eine gute Grundlage. Diese sollte auch für das weitere Vorgehen genutzt werden. Die involvierten und interessierten Kreise sollen unbedingt frühzeitig in die Planungsverfahren einbezogen werden. Eine umfassende, proaktive Informationspolitik ist notwendig. Auf diese Weise wird die Identifikation der Bewohnerschaft mit dem Viertel erhöht. Unter Umständen erspart man sich so die für alle Seiten mühsamen Rechtsmittelverfahren. Wir empfehlen, ein übergreifendes Kommunikationskonzept zu entwickeln und kontinuierlich umzusetzen. Es soll spezifische Ansätze für die partizipative Mitwirkung bei unterschiedlichen Themen und auf verschiedenen Massstabsebenen enthalten. Dabei sollte man entsprechend dem experimentellen Charakter des Gebiets auch auf flexible und offene Lösungen setzen.

Zürich West als Standort hoher Wertschöpfung fördern: In Zürich West müssen überregionale Standortqualitäten im Auge behalten werden. Diese sollen über den Bau eines Stadions hinaus vor allem im Bereich Kultur und wissensintensive Dienstleistungen durch ein gezieltes Standortmarketing gestärkt werden. Die Rolle von Zürich West für die Wirtschaftskraft der Metropolitanregion Zürich ist in der Öffentlichkeit vermehrt zu thematisieren. Wenn es um den Ausbau der Infrastruktur (Ausbau Tramnetz, SN 1.4.4 Tangente usw.) des kantonalen Zentrumsgebiets geht, können Kanton und Stadt die Bedeutung des Motors für die Wirtschaftskraft und die Erneuerung des Standorts Zürich nicht genug betonen.

Qualitätsmanagement für die weitere Entwicklung aufbauen: Für die nachhaltige Entwicklung von Zürich West umfasst das Qualitätsmanagement Folgendes: Formulierung der Ziele, Prüfung der Umsetzung, Controlling, Evaluation und nötigenfalls Anpassung der Ziele. Die bisherigen Ziele zur nachhaltigen Entwicklung, die zu Beginn des kooperativen Planungsprozesses formuliert wurden, sind als kleiner gemeinsamer Nenner zu verstehen. Sie eignen sich nur bedingt für die Nachhaltigkeitsbewertung und sollten entsprechend dem heutigen Kenntnisstand weiterentwickelt und ergänzt werden.

6.1.2 Die Handlungsempfehlungen für den Kanton Zürich und den Bund

Aktive Rolle im Verkehrsmanagement Zürich West einnehmen: Für die Regelung der übergeordneten Verkehrsbelange bildet eine engere Abstimmung mit den lokalen und kommunalen Anforderungen der Stadtteil- und Stadtentwicklung die Grundlage. Betroffen sind in Zürich West die Pfingstweidstrasse, die Hardturmstrasse, die Hardstrasse und die Hardbrücke. Dieses geforderte Zusammenspiel wurde bereits am «Runden Tisch Verkehr» erprobt. Eine Weiterentwicklung der Kooperation ist notwendig, um die begrenzten Kapazitätsressourcen für den Verkehr optimal zu nutzen.

Integrative Sichtweise des Verkehrs stärker fördern: Die zentrale Stellung des Verkehrs für die weitere Entwicklung auf den einzelnen Arealen bedingt einen integrativen Ansatz. Dieser soll die Verkehrsfragen als wesentlichen Teil der städtebaulichen Entwicklungen in Zürich West begreifen. Die engen Verflechtungen zwischen den Ansprüchen auf den verschiedenen Massstabsebenen erfordern von den Beteiligten, ihre sektoral orientierte Sichtweise zu überwinden. Sodann gilt es, das neu erarbeitete Verständnis durch Kooperationen zwischen Stadt und Kanton zu fördern und in zukunftsweisenden Projekten umzusetzen.

Übergeordnete Verkehrspolitik als Problematik für die Stadtentwicklung erkennen und Lösungen anstreben: Die konsequente Umsetzung des Nationalstrassengesetzes bewirkt in der Stadt Zürich erhebliche qualitative Einbussen für die Stadtentwicklung. Davon sind insbesondere das Entwicklungspotenzial sowie die Lebensqualität von Zürich West betroffen. Nur wenn Stadt und Kanton gemeinsam neue Lösungen für das zunehmende Verkehrsaufkommen entwickeln, verschafft man sich die notwendigen Spielräume, um den Verkehr stadtverträglich zu führen. Aufgrund der bisher fehlenden Lösungsstrategien führt der überregionale Verkehr weiterhin über den überlasteten Knoten Pfingstweidstrasse, Hardbrücke, Escher-Wyss-Platz.

6.1.3 Die Handlungsempfehlungen für die Grundeigentümer und Investoren

Dichte und Nutzungen auf die Entwicklungsressourcen insbesondere im Bereich Verkehr abstimmen: Zentrale Aufgabe der bisherigen und der weiteren Entwicklung ist die standortgerechte und partnerschaftliche Abstimmung des Nutzungsmix und der städtebaulichen Dichte. Die zulässigen Nutzungen führen zu einer hohen baulichen Dichte auf den einzelnen Arealen und zu viel Verkehr. Aufgrund von begrenzten Kapazitäten, insbesondere im Bereich Verkehr, lassen sich vermutlich nicht alle Nutzungspotenziale realisieren. Es ist daher sehr geraten, in Aushandlungsprozessen zwischen Stadt, Grundeigentümern und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (Kanton, Zürcher Verkehrsverbund, Verkehrsbetriebe Zürich, Bewohner) an der Balance zwischen Nutzungsmix und Dichte zu arbeiten.

Am Image und an der städtebaulichen Qualität weiterarbeiten: Das Image von Zürich West ist unter anderem geprägt durch neue Architektur und Zwischennutzungen in den Bereichen Kultur und Subkultur, Nightlife und Entertainment, Arbeiten und Wohnen. Dieser Nutzungsmix wird sich im dynamischen Lebenszyklus des Stadtteils ebenfalls umstrukturieren. Dennoch sollten Nischen und Freiräume für das Zufällige und



Ungewöhnliche beibehalten werden. So bleibt Zürich West beweglich; der Stadtteil kann sich rascher an neue Anforderungen anpassen. Dies bildet die Voraussetzung, um auch weiterhin neue Nutzersegmente anzusprechen, die einen hohen Standard und ein urbanes Lebensgefühl schätzen. Damit wird nicht zuletzt die Rendite im Wohnbereich stabilisiert.

Erschliessung und Verkehr untereinander abstimmen: Die Erschliessung der Areale ist nur gewährleistet, wenn sie unter den Grundeigentümern abgestimmt wird und auf die Leistungsfähigkeit der Netze Rücksicht nimmt. Die bisherigen Ansätze in dieser Richtung sollten weiterverfolgt werden. Es sollte das vorrangige Ziel auch der privaten Akteure sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu steigern. Die Realisierung des Gleisbogens im Interesse des Langsamverkehrs voranzutreiben. Dem Hardstrassenraum als Drehscheibe zwischen dem inneren und äusseren Kreis 5 ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken in Hinblick auf Funktionalität und Lebensqualität.



Akzeptanz für die Entwicklungen in der Öffentlichkeit fördern: Es sollte stärker in der Öffentlichkeit um eine breite Akzeptanz für die unterschiedlichen Qualitäten der einzelnen Stadtteile gerungen werden. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist die Voraussetzung für eine lebendige Stadt, die unterschiedlichste Ansprüche von Bewohnern befriedigen muss. Ein solches Stadtverständnis bei der Bevölkerung hilft, Einsparungen und daraus resultierende Verfahrensverlängerungen zu verringern.

Übergreifendes gemeinschaftliches Standortmarketing etablieren: Mit einem umfassenden Standortmarketing für ganz Zürich West können Grundeigentümer und Stadt die Entwicklungen zielgerichteter steuern und langfristig die angestrebten hohen Qualitäten sicherstellen. Kombiniert mit einem darauf abgestimmten Qualitätsmanagement, wird die arealübergreifende Sichtweise in den Vordergrund gerückt. Das fördert eine stärkere Positionierung auf dem internationalen Standort- und Immobilienmarkt.

6.1.4 Die Handlungsempfehlungen für die Bewohner und die Bewohnergruppen

Aktives Nutzen von formellen und informellen Beteiligungsmöglichkeiten: Es besteht bereits eine Reihe von Interessensgruppen, die sich im Planungsprozess aktiv beteiligen. Diese Aktivitäten könnten verstärkt werden. Dadurch erhöht sich die Chance, am Informationsfluss beteiligt zu werden und die zukünftigen Entwicklungen von Zürich West positiv zu beeinflussen.

Offenheit vergrössern zum Perspektivenwechsel: Sowohl die bereits gebildeten Interessensgruppen als auch einzelne Bürger agieren allzu oft aus der Perspektive ihrer Partikularinteressen. Dabei werden die entstehenden Konsequenzen für die Gesamtentwicklung und die übergeordnete Rolle des Stadtteils übersehen. Es wäre wünschenswert, wenn eine stärkere Auseinandersetzung mit den spezifischen Qualitäten von Zürich West stattfände. Neue Lösungsansätze sind zu prüfen. Wichtige Themen sind die Entwicklung des Wohnens und eines übergreifenden Freiraumsystems mit hochwertigen öffentlichen Räumen.

Selbstorganisation als Voraussetzung gemeinsamer Interessen umsetzen:

Mittlerweile haben sich diverse Gruppierungen mit teilweise überlappenden Interessensbereichen gebildet. Diese arbeiten nur sehr begrenzt zusammen. Eine Art «Dachorganisation» der Bewohner bietet Möglichkeiten, übergreifende Themen mit mehr Nachdruck und systematischer als bislang in die Diskussion um die Entwicklung von Zürich West einzubringen.

A1 Literaturverzeichnis

Amt für Raumordnung und Vermessung (Hrsg.) (1998): «Siedlungsentwicklung». Raumbeobachtung Kanton Zürich, Heft 20

Amt für Raumordnung und Vermessung (Hrsg.) (2003): «Verkehrsentwicklung». Raumbeobachtung Kanton Zürich, Heft 23

Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Monitoring der Nachhaltigen Entwicklung MONET. Schlussbericht Methoden und Resultate, Neuchâtel 2003

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (Hrsg.), NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte. Methodenbericht 25. August 2003, Bern 2003, verfügbar unter: www.nistra.ch

Bundesrat (Hrsg.), Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002. Bericht des Schweizerischen Bundesrates vom 27. März 2002. Interdepartementaler Ausschuss Rio c/o ARE, Bern 2002

Castells, Manuel, «Space flow – der Raum der Ströme», in: Bollmann, Stefan (Hrsg.), Kursbuch Stadt. Stadtleben und Stadtkultur an der Jahrtausendwende, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1999, S. 39–81

Dümmler, P.; Abegg, C.; Kruse, C.; Thierstein, A., Standorte der innovativen Schweiz. Räumliche Veränderungsprozesse von High-Tech und Finanzdienstleistungen. Statistik des Schweizerischen Bundesamtes für Statistik, Neuchâtel 2004

Eidgenössische Sportschule Magglingen, Eidgenössisches Departement des Innern, Bundesamt für Raumplanung, Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement (Hrsg.), Nationales Sportanlagenkonzept NASAK. Katalog der Sportanlagen von nationaler Bedeutung (Anhänge zum Bericht), Bern 1997

Hemphill, L.; Berry, J.; McGreal, An indicator-based Approach to Measuring Sustainable Urban Regeneration Performance: Part 1, Conceptual Foundations and Methodological Framework. In: Urban Studies. 41.4., 2004, pp. 725–755

Hochbaudepartement (HBD) der Stadt Zürich, Amt für Städtebau (AfS) (Hrsg.), Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht der Stadt Zürich und der mitwirkenden Grundeigentümer, März 1999, vergriffen

Kanton Bern (Hrsg.), Nachhaltige Entwicklung im Kanton Bern. Nachhaltigkeitsbeurteilung. Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Koordinationsstelle für Umweltschutz, Bern 2004

Kanton Zürich, Kantonaler Richtplan, Zürich 1995

Kernindikatoren für die Nachhaltigkeit von Städten und Kantonen. Schlussbericht 10. April 2003. Erarbeitet von Ernst Basler + Partner AG, Zürich, und Novatlantis Nachhaltigkeit im ETH-Bereich, Zürich 2003

Stadt Zürich (Hrsg.), Zürich – Stadt mit Weitsicht. Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Zürich. 21 Indikatoren zur Entwicklung 1985–2003, Zürich 2004

Thierstein, A.; Walser, M. (2000): Die nachhaltige Region. Ein Handlungsmodell. Schriftenreihe des Instituts für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus. Beiträge zur Regionalwirtschaft. Haupt, Bern, Stuttgart, Wien.

Thierstein, A.; Walser, M., An Evaluation Framework for the Quality Management of Projects on Sustainable Development, pp. 138–147. EASY-ECO Evaluation of Sustainability EuroConference. Proceedings. Wirtschaftsuniversität Wien. URL: <http://www.sustainability.at/easy/>. 15. September 2004

A2 Interviewverzeichnis

Name	Institution	Ort und Zeit
Albers, Vincent	Hardturm AG, Zürich	Zürich, 25. Mai 2004
Bachmann, Arthur	Tiefbauamt Kanton Zürich, National- und Hauptstrassen	Zürich, 2. Juni 2004
Boesch, Daniel	SBB Infrastruktur	Zürich, 2. Juni 2004
Eberhard, Franz	Amt für Städtebau Zürich, Direktor	Zürich, 21. Juni 2004
Hofer, Andreas	Interessenvertreter Bewohner Kraftwerk 1	Zürich, 19. Mai 2004
Hofer, Martin	Wüest & Partner AG, Zürich	Zürich 19. Mai 2004
Pola, Nica	Amt für Städtebau Zürich, Gebietsmanagerin Zürich West	Zürich, 24. Mai 2004

A3 Teilnehmerliste Workshops

Teilnehmer	Stellvertreter	Institution	WS 1	WS 2	WS 3
Vincent Albers	Georges Obermayer	Hardturm AG	●	●	●
Paul Bauer	Daniel Keller	Grün Stadt Zürich	●	●	●
Dagobert Bisig	Kathrin Lüssi (Vorstand Kraftwerk 1)	AGQ Kraftwerk 1	●	●	●
Rolf Emmenegger		Intershop Holding AG	●	●	
Andy Fellmann	Anette Spoerri	Stadt Zürich, Tiefbauamt, Verkehrsplanung	●		
Samuel Gartmann		Maag Holdings Ltd.	●		
Christoph Gysi		Vereinigung Kulturmeile Hardbrücke	●	●	
Stephan Häslar		Stadt Zürich, Sozialdepartement, Sozialzentrum Ausstellungsstrasse	●	●	●
Marc Hechler		ZKB Nachhaltigkeitsmanagement	●	●	●
Walter Meyer	René Beeler	ZKB Logistik Dienste	●	●	●
Nica Pola		Amt für Städtebau	●	●	●
Alex Rüegg		Migros Zürich Genossenschaft	●		●
Martin Seiz		Hartweg Verwaltungen	●	●	●
Heinz Specker		TECHNOPARK® Immobilien AG	●	●	●
Lilly Reisch-Lieni	Silvia Biedermann, Monika Spring	IG Hardturmquartier	●	●	●
Karl Tschanz	Stephan Daniel Gerber	Stadt Zürich, Umwelt- und Gesundheitsschutz Umweltschutzfachstelle, stv. Mitglied des städtischen Kernteams Zürich West	●	●	●
Franz Ulmann	Marc Derron	Allreal Projektentwicklung		●	●
Carmen Walker-Späh	Prof. Willy Furter	IG NEZ	●		●
Brigit Wehrli-Schindler		Fachstelle für Stadtentwicklung		●	●
Helmuth Werner		Quartierverein Kreis 5	●	●	
Peter Wigant		Bauberatungen GmbH	●	●	●

Impressum:

Herausgeberin: Zürcher Kantonalbank
Postfach
8010 Zürich

Bestellungen: Telefon 08444 850 800
order@zkb.ch

Autoren: Prof. Dr. Alain Thierstein
Wilhelm Natrup
Dr. Sabine Friedrich
Dunja Binggeli
Carolina Grimaldi

Redaktion: Othmar Koechle
(Zürcher Kantonalbank)

Gestaltung, Satz: Manfred Willuweit

Fotos: Jürg Waldmeier, Zürich

Druck: Fotorotar, Egg/ZH