

TOUCH.03

ZÜRICH-WEST – DIE LEBENSWERTE STADT

LABORATORY FOR THE EVERYDAY CITY
TU MÜNCHEN

ALAIN THIERSTEIN
BENEDIKT BOUCSEIN
(HG.)

SPYRIDON NEKTARIOS KOULOURIS
JORIS ALLEMANN
TIM KEIM

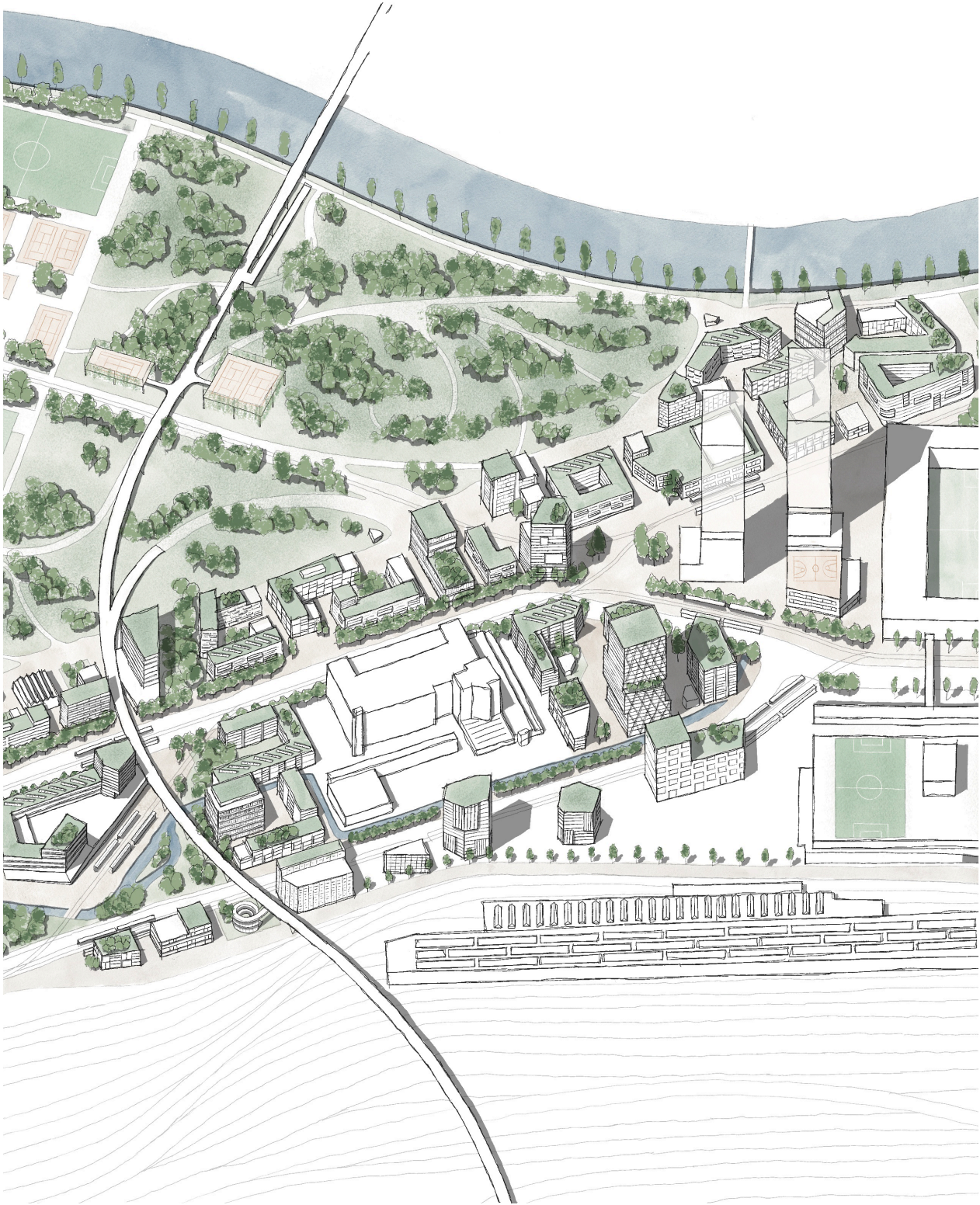
M BOOKS 2025

TOUGH.03

TRAGICS

TACTICS OF URBAN CHANGE

07	INTRO
09	DISKUSSION PLANUNGSKULTUR AM BEISPIEL ZÜRICH-WEST
17	STÄDTEBAULICHE VISION
18	ZIELVORSTELLUNG: DIE LEBENSWERTE STADT
22	STATUS QUO UND MANIFEST FÜR ZÜRICH-WEST
28	INTERSKALARER ENTWURFSPROZESS: DIE TEILE UND DAS GANZE IN ZÜRICH-WEST
38	VERKEHR: LEBENSRAUM ZURÜCKGEWINNEN
42	FREIRAUMSTRUKTUREN ALS RÜCKGRAT DES STADTGEFÜGES
48	ZÜRICH-WEST ALS LEBENSWERTE STADT
61	PRINZIPIEN DER LEBENSWERTEN STADT
68	AUSBLICK
69	LITERATUR
70	AUTOREN
72	IMPRESSUM



WFD

INTRO

INTRO

ALAIN THIERSTEIN/ BENEDIKT BOUCSEIN

EINE INTERDISZIPLINÄRE MASTERARBEIT

«Zürich-West – die lebenswerte Stadt» ist die Abschlussarbeit von drei Studierenden im Master Urbanistik der TU München. Sie befasst sich mit brennenden Fragen des Städtebaus, also der Auseinandersetzung, wie Stadt in Zukunft lebenswert gestaltet und umgebaut werden kann. Wichtige Themen finden eine überzeugende Antwort im Entwurf, wie zum Beispiel preisgünstiger Wohnraum, Minderung von Hitzeinseln, Verschattung und Begrünung des öffentlichen und privaten Raumes, durchgehende Wegführung für den langsamen Verkehr sowie Rückbau und Umgestaltung von Strassenraum, der bisher prioritär dem automobilen Verkehr zugute kam. Diese Fragestellungen werden am Beispiel von Zürich-West untersucht und entsprechende Lösungen spezifisch auf diesen Ort angewendet.

Entsprechend der Philosophie des Studiengangs wirken die Disziplinen Architektur, Landschaftsarchitektur und Mobilität in der vorliegenden Arbeit so unauffällig produktiv zusammen, dass die öffentlichen Verwaltungen von Städten daraus auch strukturell ein Vorbild für eine innovative Aufbau- und Ablauforganisation ihrer Stadtentwicklungsplanung machen sollten. Integrierter Städtebau kennt keine disziplinäre Lufthoheit mehr. Das Zusammenbringen unterschiedlicher Kompetenzen, Erfahrungen und Temperamente ist stets eine Kommunikationsaufgabe und beginnt ganz früh mit der Frage: was ist das Problem? Welche Kernbegriffe der Planung besitzen welchen Bedeutungs- und Erfahrungsschatz?

All dies kommt im neuen Begriff der Co-Creation zum Ausdruck. Für die langfristig nachhaltigere Entwicklung von Stadträumen heisst das auch, dass die strikte Nutzungszonierung überwunden werden muss. Unterschiedliche Bedürfnisse und Nutzungen und Lösungsoptionen sind über die physisch existierenden, raumtrennenden Barrieren hinweg – Strassen, Brücken, Gewässer – zu entwickeln und zu verhandeln. Integrierter Städtebau bedarf im Kern des interdisziplinären Zusammenwirkens von Analyse, Visualisierung und Kommunikation. Die drei Masterthesis-Studenten leben diesen Ansatz mit ihrer Arbeit und zeigen den Weg über das konkrete Beispiel Zürich-West hinaus.

Die zentrale städtebauliche Massnahme ist dabei eine extrem einfache, die eigentlich auf der Hand liegt: die autobahnähnliche S.N. 1.4.1 zu einem städtischen Boulevard zu machen. In der Geschichte des Städtebaus gibt es viele solcher einfachen infrastrukturellen Massnahmen, die ganze Stadtteile umgekrempt haben. Die Verantwortlichen sind gut darin beraten, sich den Vorschlag näher anzuschauen. Für alle anderen kann er als Beispiel dafür dienen, welche Kraft ein gemeinschaftlich entwickelter Entwurf haben kann.

DISKUSSION PLANUNGSKULTUR AM BEISPIEL ZÜRICH-WEST



2

Löwenbräu-Areal, Zürich-West

ZÜRICH-WEST – STADTLABOR UND ZEITZEUGE

In Zürich-West lassen sich viele städtebauliche Entwicklungen, die die europäische Stadt seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geprägt haben, ablesen und nachverfolgen. Die Gründerzeitbauten im «Industriequartier» zeugen noch heute von der Entstehung der Arbeiterschicht in Zürich. Die wenigen stehen gebliebenen Industriehallen zeugen von der für Zürich sehr prägenden Industrialisierung. Die Hardbrücke sowie der Autobahnausläufer SN 1.4.1 zeigen exemplarisch, wie das Automobil in der Nachkriegszeit und bis in die 1980er Jahre hinein eines der prägendsten Kräfte in der Stadtentwicklung war.

Seit den 1990er Jahren wurde das ehemalige Industriequartier zu einem Gewerbe-, Trend- und Ausgeviertel transformiert. Auch Wohnen soll zu 20 bis 30% möglich sein. Entstanden sind Wohnungen im oberen Preissegment mit entsprechend hohem Flächenverbrauch. Die Hardbrücke und der Autobahnausläufer SN 1.4.1 sind geblieben.

Durch eine Vielzahl von Zwischennutzungen war das neu entstehende Trendquartier insbesondere in den 2000er Jahren sehr belebt. Einzelne Bauwerke und Areale haben eine hohe Strahlkraft entwickelt und verleihen Zürich-West bis heute Identität und Charakter. Mit der fortschreitenden Transformation gingen allerdings bedeutende Aspekte der Urbanität sukzessive verloren. Entstanden sind zwar häufig imposante Bauten, aber vor allem auch insulare und oftmals monofunktionale Einzelareale, die wenig Bezug zu ihrem Kontext vorweisen. Nach Betriebschluss ist es, als wäre Zürich-West, die in Bürolandschaften gegossene alte Industrie, dunkel und still. Die gebauten Wohnungen können dem aufgrund ihrer Anzahl und Einwohnerstruktur kaum etwas entgegensetzen. Die Kulturstätten werden mit der Transformation immer weniger. Jüngstes Beispiel ist der Entscheid zum Abbruch der Maag-Event-Halle, der trotz starker Intervention der Fachwelt und der Bevölkerung möglicherweise nicht verhindert werden kann. Zwar wird mit dem geplanten Hardturmstadion und dessen Mantelnutzungen auch ausserhalb der Fussballspiele Leben nach Zürich-West kommen. Nur scheint das, in dieser weitläufigen Landschaft der Grosstrukturen, nur ein Tropfen auf dem heissen Stein zu sein. Die umgebaute Pflingstweidstrasse, die das Transformationsgebiet als neue Lebensader verbinden sollte, wirkt mit ihrer Breite und Kargheit genauso verloren, wie die geplanten Wohnhochhäuser neben dem Stadion bzw. am Rande der Stadt.

ÖFFENTLICHER RAUM, NUTZUNGSDURCHMISCHUNG UND DIE AUTOGERECHTE STADT

Im Rahmen dieser Transformation wurde in Zürich-West architektonisch viel experimentiert und vieles zugelassen, was anderswo nicht möglich gewesen wäre. Ein regelrechtes Stadtlabor ist entstanden, und die Einzelbauten sind oft von höchster Qualität und prägend für den Zeitgeist. Städtebaulich betrachtet

lässt sich deutlich mehr Kritik üben. Nutzungsdurchmischung und Verlagerung des Individualverkehrs sind zwei unbestrittene Ziele in der Stadtplanung seit den 1990er-Jahren. In Zürich-West hat jedes Areal im Grossen und Ganzen seine eigene, monofunktionale Nutzung und das Automobil ist nach wie vor das prägendste Verkehrsmittel. Jedes Areal steht für sich und folgt den Entwicklungsabsichten der jeweiligen Grundeigentümer*innen, ohne Rücksicht auf den Kontext. Es fehlt eine einheitliche städtebauliche Konzeption. Die städtebaulichen Prinzipien (vgl. Stadt Zürich, 2005), die die Stadt Zürich in den 2000er Jahren entwickelt hat und die den kooperativen Planungsprozess zwischen Grundeigentümer*innen und Stadt begleitet haben, sind zu zurückhaltend, um einen ganzen Stadtteil zusammenzuführen. Es fehlt an konkreten Vorstellungen und Vorgaben, etwa zu diagonalen Verbindungen durch die alten Industrieareale, die genauso öffentlich wären wie die Strassenzüge, die sie umgeben. Oder zum Erdgeschoss, das diese Strassen beleben könnte und durch eine gewisse Porosität eine Verbindung zwischen Strasse und dem Innern der Areale schaffen würde. Kurzum: Es fehlt an einer klaren Vorstellung zum öffentlichen Raum, der heute eher zerfliesst, als dass er die Stadt gliedert und verbindet.

Der kooperative Planungsprozess als solches war ein erfolgreiches Instrument zur Aktivierung der Arealentwicklungen und zur Koordination der übergeordneten städtebaulichen Interessen. Im Sinne des Grundeigentums war man zurückhaltend mit den Vorgaben. So bestehen die städtebaulichen Prinzipien aus Schemen und nicht aus einem konkreten Plan. Auch das Projekt für die Neugestaltung der Pflingstweidstrasse zeugt von Zurückhaltung – einige wenige Bäume zu pflanzen war aus unterschiedlichen technischen Gründen günstiger. Natürlich kann die Pflingstweidstrasse allen motorisierten Verkehr aufnehmen, den sich Kanton und Bund wünschen. Die Planer mussten um jeden Baum und um jede leichte Begradigung der Abbiegespuren kämpfen. So repariert man keine Stadt. Es scheint, dass vom öffentlichen Raum alle etwas wollen, sich um seine Entstehung aber niemand kümmert.

PLANUNGSKULTUR IM WIDERSPRUCH ZU DEN HEUTIGEN STÄDTEBAULICHEN ZIELEN

Viele der gängigen städtebaulichen Ziele und insbesondere das Fördern der Nutzungsdurchmischung, der sozialen Durchmischung und das Bilden eines zusammenhängenden öffentlichen Raums, bestehen in der Fachwelt schon seit mehreren Jahrzehnten. Diese Ziele basieren auf der Erfahrungen aus der modernistischen Planungskultur der Nachkriegszeit. Man hat erkannt, dass die in der Moderne neu gewonnene Wohnhygiene in Kombination mit einer diversifizierten und kontextualisierten Stadt zu jener urbanen Lebensqualität führt, die man sich heute wünscht.

Die gebaute Umwelt widerspiegelt den Paradigmenwechsel seit damals jedoch vielerorts nur bedingt. Nach wie vor teilt sich die Stadt in Areale,

Abstandsgrün und Strassenraum auf. Der öffentliche Raum ist oftmals ein Abstandsraum. In Zürich-West wurde das alte Abstandsgrün einfach durch ein begehbares Abstandsgrau ersetzt. Die Stadtentwicklung folgt im Grundsatz nach wie vor dem wichtigsten Planungsinstrument aus der Moderne: dem Zonenplan, der das Grundeigentum in monofunktionale Einheiten einteilt und sie zu insularen Arealen zusammenfügt. Auch den Planungsinstrumenten aus der Sondernutzungsplanung, wie dem Gestaltungsplan, fehlt aufgrund des Arealbezugs der Kontext zum Stadtteil, wodurch die Insularität weiter gefördert wird. Die kommunale Richtplanung wiederum, ist zu abstrakt und zu grossmasstäblich, um die Planung des öffentlichen Raums zu koordinieren. Zonenplan und Richtplan haben nicht die morphologische Aussagekraft, die es bräuchte, um den öffentlichen Raum zu definieren.

Dies zeigt auch das Beispiel von Zürich-West, wo die zu abstrakt und schematisch definierten städtebaulichen Prinzipien der kooperativen Entwicklungsplanung dazu geführt haben, dass die gemeinsamen Vorstellungen für den Stadtteil den Sprung in die Arealplanung und somit auch in die Realisierung oftmals nicht geschafft haben. Die bereits erwähnten monofunktionalen und insularen Situationen, die mangelnde Konnektivität des öffentlichen Raums und die schwachen urbanen Nutzungsstrukturen sind die Ergebnisse dieser Problematik, die von der geringen Präsenz von partizipativen Verfahren noch weiter zugespitzt wurden. Auch hat sich gezeigt, dass die Gestaltungspläne und Sonderbauvorschriften für die jeweiligen Areale zu starren, nicht an verändernde Einflüsse anpassbaren, Regelwerken führt. Dies beschränkt nicht nur die Einflussmöglichkeiten in die Planungsprozesse, sondern führt, wie das Beispiel der Maag-Halle zeigt, für die öffentliche Hand sowie auch für die Grundeigentümerschaft zu hohen Planungskosten.

KONTEXTUALISIERTE, DIVERSIFIZIERTE UND FLEXIBLE STADTENTWICKLUNG

Wie oben beschrieben, bezieht sich diese Problematik nicht nur auf für Zürich-West. Immer mehr wird in der Fachwelt diskutiert, dass, während die Vorstellungen im Maßstab des Areals durch die bestehenden Planungsinstrumente ausreichend formuliert werden können, der Einfluss der Planung im Maßstab des Quartiers oder des Stadtteils sich auf einzelne Faktoren, wie Nutzungen oder die Gebäudehöhen begrenzt. Angesichts der verändernden Bedingungen, vor allem in den Bereichen des Klimaschutzes, der Innenverdichtung und der wirtschaftlichen Transformation, wo die nötigen Interventionsmaßstäbe über jegliche Eigentumsgrenzen hinausragen und eine gesamtstädtische Stadtbetrachtung erfordern, ist eine neue Sicht auf die Stadtplanung gefordert.

Diese soll sich unserer Auffassung nach durch neue Planungsinstrumente manifestieren, die im Unterschied zu einem Gestaltungsplan ein ganzes

Quartier oder einen Stadtteil umfassen. Inhaltlich soll dadurch eine städtebaulich morphologische Aussagekraft im grösseren Kontext möglich sein, allerdings ohne die diversifizierte Entwicklung im Kleinen zu hindern. Solche Instrumente sollen flexibel genug sein, um sich an die ständig verändernden Bedingungen anpassen zu können. Auch sollen und können durch rollende bzw. fortlaufende partizipative Verfahren die Interessen aller wichtigen Zielgruppen kontinuierlich berücksichtigt werden.

Im Rahmen solcher Planungsinstrumente kann eine Vielzahl städtebaulicher Aussagen thematisiert werden, wie zum Beispiel die Gliederung des öffentlichen Raums in unterschiedliche Funktionen, die städtebauliche Morphologie sowie die wichtigsten Aspekte der Nachhaltigkeit. Im Detail könnten Faktoren wie Fassadenfluchten, Baubereichshöhen, Fassaden- und Dachbegrünung, ÖV-Haltestellen, Charakter des öffentlichen Raums oder der Anteil an preisgünstigem Wohnen festgesetzt werden.

Im Rahmen dieser Arbeit wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, solche städtebaulichen Qualitäten in die bestehenden Planungsprozessen zu integrieren. Ein konkreter Vorschlag, um einen integrierten Städtebau im Quartiersmaßstab zu institutionalisieren, wurde in Form eines neuen Plans als Bestandteil der Bau- und Zonenordnung (BZO) ausgedrückt:

STÄDTEBAULICHER ERGÄNZUNGSPLAN (SEP)

Der «Städtebauliche Ergänzungsplan» (SEP) unterscheidet sich von den bestehenden Planungsinstrumenten durch seinen Maßstab und Perimeter. Im Unterschied zu einem Gestaltungsplan umfasst er ein ganzes Quartier oder einen Stadtteil und basiert auf einem städtebaulichen Entwurf, der durch ein Partizipationsverfahren begleitet wird. Dadurch wird die Mitwirkung aller relevanten Akteure im Stadtentwicklungsprozess garantiert. Der SEP würde als Bindeglied aller anderen Planungsinstrumente im Quartier funktionieren. Somit könnten sowohl aus den Gestaltungsplanprozessen Änderungen im SEP vorgenommen werden als auch umgekehrt. Ein solcher Plan könnte einen behördenverbindlich-konzeptionellen sowie einen grundeigentümergebundenen Teil mit Festsetzungen enthalten. Ähnlich wie ein Gestaltungsplan könnte dieser Festsetzungen der Grundordnung durch neue Festsetzungen, wie zum Beispiel Gebäudehöhen, entgegensteuern. Er würde keine Festsetzungen zur baulichen Ausnutzung enthalten, sondern unter anderem Baubereiche und Baubereichshöhen definieren. Der behördenverbindlich-konzeptionelle Teil des SEP enthält städtebauliche Themen, wie die Gliederung des öffentlichen Raums (welcher Raum erfüllt welche Funktion?), ein städtebaulich-morphologisches Konzept (welche Morphologie wird im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum angestrebt?) sowie ein Nachhaltigkeitskonzept (welche Maßnahmen sind für das städtische Klima wichtig?).

Im grundeigentümergebundenen Teil könnten städtebauliche Themen enthalten sein, wie zum



3

Pfingstweidstrasse, Zürich-West

Beispiel Baubereiche, Strassen- und Fassadenfluchten, maximale Baubereichshöhen, Fassadenbegrünung, Dachlandschaften, der Anteil preisgünstigen Wohnens, Haltestellen des ÖV, Fuss- und Fahrradwegnetz, Fahrradabstellanlagen und Feinerschliessung.

Um das Potenzial eines solchen innovativen Planungsinstrumentes vollständig auszunutzen wäre es notwendig, seine Flexibilität und Anpassungsfähigkeit gegenüber den sich heutzutage ständig verändernden Bedingungen im städtischen Kontext zu garantieren. Dabei sollten geringfügige Änderungen im SEP durch vereinfachte Prozesse und Gremien möglich sein, die zuvor demokratisch legitimiert wurden.

DIE MASTERARBEIT

Der Vorschlag einer institutionellen Innovation durch den städtebaulichen Entwicklungsplan ist ein Thema, das unserer Ansicht nach weiterverfolgt und weiterentwickelt werden sollte, denn integrierte Stadtentwicklung kann nur durch die Anpassung der

bestehenden Planungsprozesse zur Realität werden. Die vorliegende Arbeit hat jedoch nicht zum Ziel, sich tiefgründig mit einem neuen Planungsinstrument auseinanderzusetzen. Auf der generischen Ebene erzielt sie, einen Diskurs über Planungskultur zu provozieren und auf der spezifischen Ebene das Potenzial einer erneuten Transformation von Zürich-West darzustellen. Auf Basis von Bildern und Zeichnungen soll eine emotionale und breit diskutierte Debatte über die Gestalt eines sich verändernden Stadtteils entstehen. Somit besteht die nachfolgende Arbeit aus einem städtebaulichen Entwurf, der eines von vielen möglichen Szenarien der Weiterentwicklung von Zürich-West darstellt und dadurch mögliche Inhalte einer kontextualisierten Stadtentwicklung vorschlägt. Spezifisch geht es um die Initiierung einer Stadttransformation durch den Rückbau des Autobahnausläufers S.N.1.4.1. und durch die Erstellung von preisgünstigem Wohnraum in den durch diesen Rückbau freiwerdenden Gebieten.





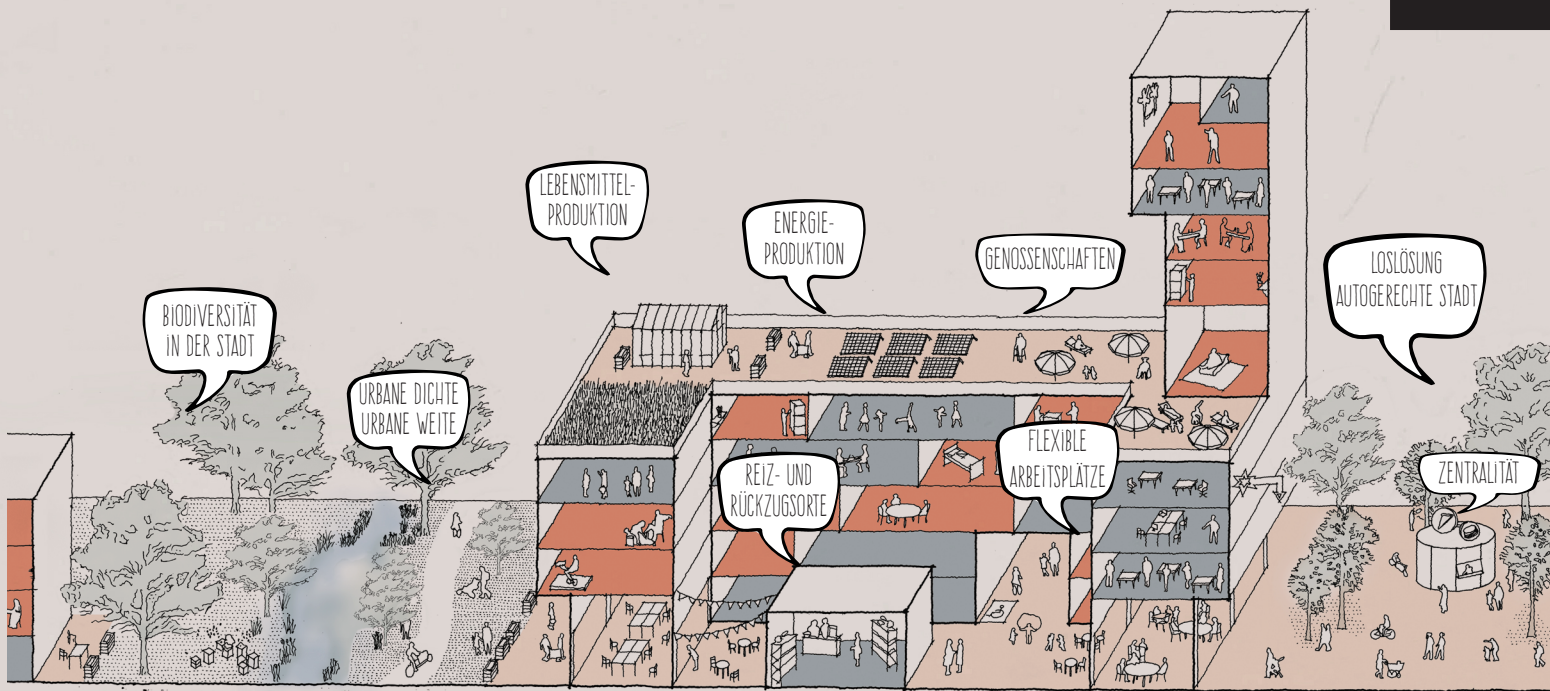
5

Autobahnausläufer S.N.1.4.1.

STÄDTEBAULICHE VISION

ZIELVOR- STELLUNG: DIE LEBENSWERTE STADT

LEBENSWERTE



GENERISCHES LEITBILD DER LEBENSWEERTEN STADT

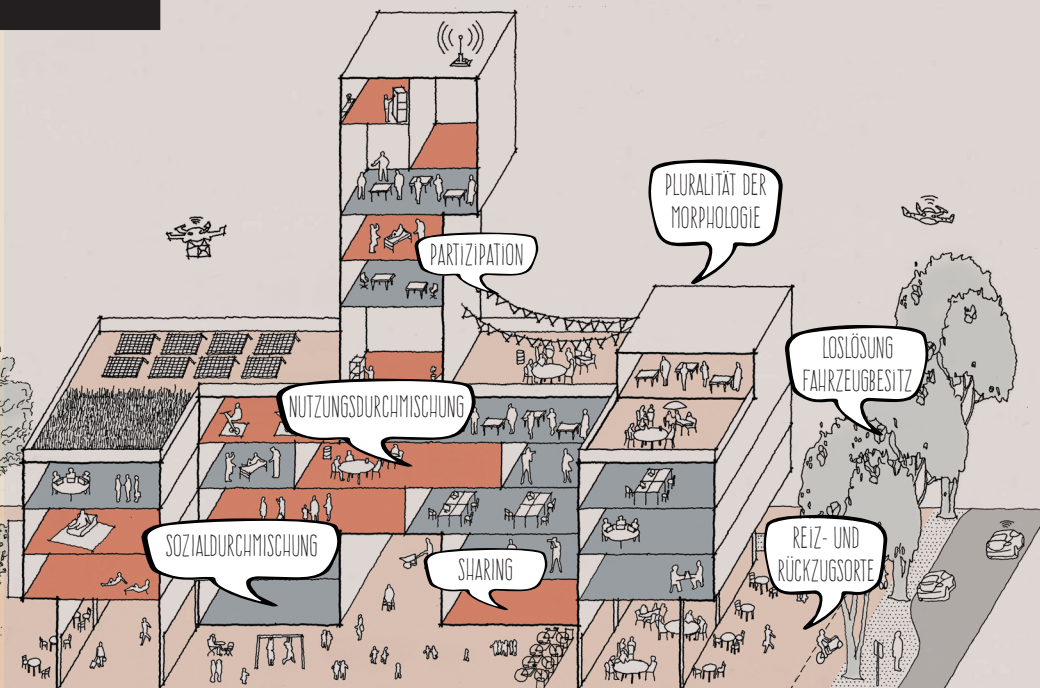
Das Leitbild der lebenswerten Stadt dient als methodisches Instrument, um den Sprung von generischen Vorstellungen zu spezifischen, raumbegrenzten Konzepten zu vollziehen und dadurch eine konkrete Vision für Zürich-West zu entwickeln. Im Rahmen eines Backcasting-Prozesses findet nach der Entwicklung des generischen Leitbilds eine spezifische Analyse für Zürich-West statt, die wiederum zu einem konkreten Konzept führt.

Die einzelnen Vorstellungen, die im Leitbild der lebenswerten Stadt enthalten sind, sind keinesfalls neu. Sie stammen vielmehr von erfolgreichen und zielführenden Ansätzen aus dem gegenwärtigen Städtebau oder aus vergangenen Epochen. Inhalte aus der geschlossenen Stadt des Klassizismus und der Gründerzeit (z. B. die Durchmischung in der Vertikalen, die städtebauliche Dichte durch Blockrandbebauung und die morphologische Grammatik, basierend auf klaren Achsen und definierten Platzabfolgen) werden mit Qualitäten aus der Moderne (bessere Wohnhygiene u. a. mit Belichtung und Durchlüftung, Balkone/Loggien, fließender Freiraum) und Ansätzen des heutigen Städtebaus kombiniert (z. B. genossenschaftlicher Wohnungsbau mit Gemeinschaftsflächen und innovativen Wohnformen, klimagerechtes Bauen/Freiraumgestaltung, Auflösung autogerechter Stadtstrukturen, partizipative Prozesse).

Weiter ist das Leitbild ein Ergebnis aus der Auseinandersetzung mit aktuellen Trends in der europäischen Stadtentwicklung. Dabei wurde mit dem AGZ Trend Report (EBP-Arbeitsgruppe Zukunftsforschung 2016) gearbeitet, der Aussagen über gesellschaftliche und technische Trends enthält, die in naher Zukunft raumwirksam sein werden. Dieser Report bietet die Basis, künftige Entwicklungen und ihre Auswirkungen im Städtebau fundiert zu analysieren.

Das generische Leitbild fasst zusammen, was unserer Ansicht nach für eine lebenswerte Stadt essenziell ist. Die Stadt der Zukunft soll unserer Ansicht nach in erster Linie lebenswert gestaltet werden: In dieser Aussage liegt im Umkehrschluss eine klare Kritik an der zeitgenössischen Stadtplanung sowie den städtebaulichen Entwürfen und gebauten Realitäten. Hier stehen Effizienzziele, in erster Linie in Form von Dichte oder auch durch eine Steigerung der Erreichbarkeit, im Vordergrund. Dicht gebaute Strukturen sollen die immer knapper werdende Ressource «Boden» entlasten und so die Landwirtschaftsflächen und die übrig gebliebenen Flächen für Flora und Fauna nachhaltig schonen.

Wir glauben hingegen, dass nicht Effizienz an oberster Stelle stehen sollte, sondern der Mensch mit seinen Bedürfnissen an seinen Lebensraum. Erst wenn wir in Städten leben können, die unseren Bedürfnissen entsprechen, sind wir auch bereit, die Lebensräume für Flora und Fauna zu schützen und alles zu unternehmen, um dem Klimawandel



Leitbild der lebenswerten Stadt

entgegenzuwirken. Zu diesem Schutz ist selbstverständlich aufgrund der stetig wachsenden Weltbevölkerung eine gewisse Effizienz und Dichte im Städtebau wesentlich. Doch im Mittelpunkt sollte immer der Mensch stehen.

Die Inhalte des Leitbilds gliedern sich in drei Bereiche:

DIE GESELLSCHAFTLICH ENGAGIERTE STADT

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

DIE ÖKOLOGISCHE STADT

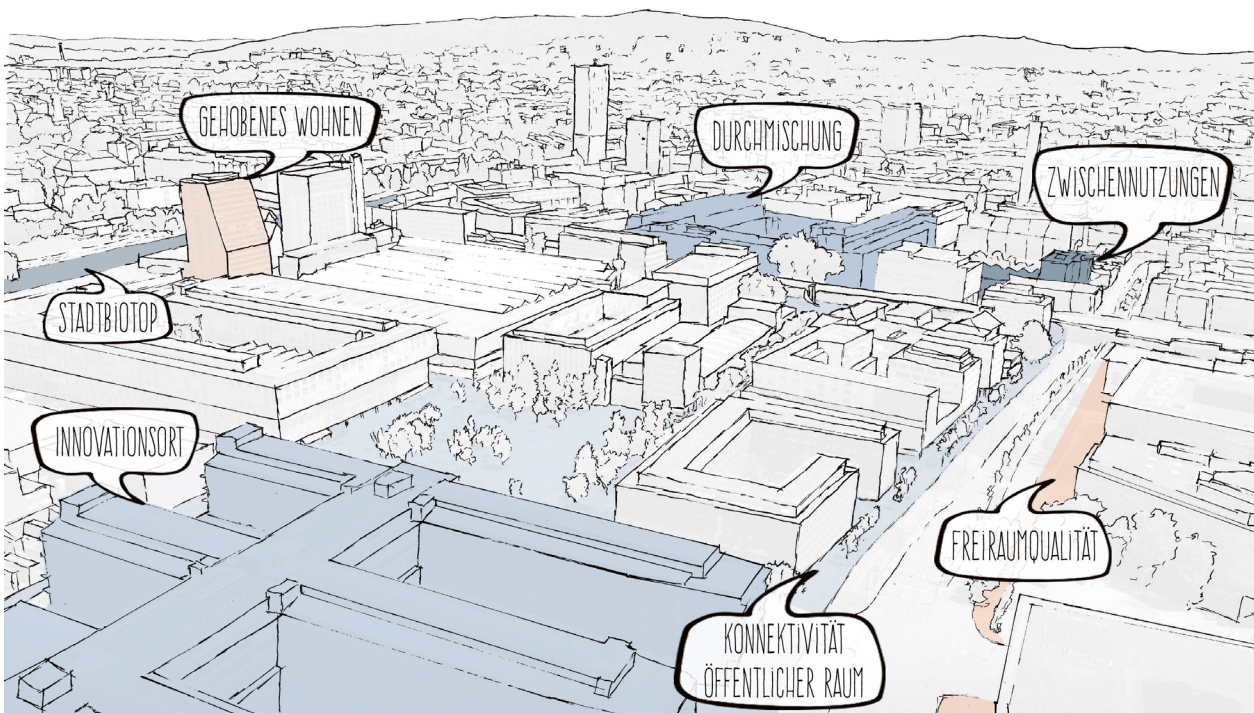
Die ökologische Stadt ist bezüglich ihrer Energieversorgung weitestgehend autark. Lebensmittelproduktion in der Stadt gewinnt ebenfalls an Bedeutung. Durch eine urbane Begrünung sowie durch Durchlüftungsstrategien besteht in der ökologischen Stadt ein angenehmes Klima. Dieses neue urbane Grün führt auch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

DIE AUSGEGLICHENE STADT

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







STATUS QUO UND MANIFEST FÜR ZÜRICH-WEST

ANALYSE, GESPIEGELT AM LEITBILD DER LEBENSWERTE STADT

Die nachfolgend zusammengefassten Analyseergebnisse basieren auf einem umfangreichen Report aus der Masterarbeit (vgl. Allemann, Keim und Koulouris 2021a), der durch Untersuchung der Industriegeschichte, der räumlichen Charakteristika und der bestehenden Planungen in Zürich-West eine solide analytische Basis für die Entwicklung der städtebaulichen Vision bietet. Neben einer klassischen Faktensammlung wurden qualitative Analysemethoden, basierend auf eigenen Darstellungen und Skizzen (u. a. durch Ansätze der Promenadologie, vgl. Burckhardt 2016) und auf bestehenden Quellen und Studien über Zürich-West (z. B. Aufbruch West, Thierstein et al. 2005, Leitlinien Zürich West, Stadt Zürich 2005) angewendet.

Durch die Spiegelung der Analyseergebnisse am generischen Leitbild der lebenswerten Stadt werden in der vorliegenden Zusammenfassung der Analyse raumspezifische Aussagen getroffen. Die Aussagen sind entweder positiv oder negativ und werden anhand der Struktur des Leitbilds der lebenswerten Stadt (gesellschaftlich engagierte, ökologische und ausgewogene Stadt) aufgeführt.

Die textlichen Aussagen werden durch zwei Stadtbilder, Blicke auf Zürich-West und Altstetten Nord, skizzenhaft unterstützt. Die eingefärbten Skizzen haben nicht den Anspruch, alle folgenden positiven und negativen Aspekte abzudecken, sie dienen lediglich der grafischen Unterstützung.

POSITIVE ASPEKTE, GESPIEGELT AM LEITBILD

Gesellschaftlich engagierte Stadt:

_Mit Kraftwerk 1, Frohes Wohnen und ABZ sind Wohn- und Baugenossenschaftsstrukturen vorhanden, die sich für das Zusammenleben und für eine nachbarschaftliche Vitalität und Quartiersentwicklung einsetzen.

_Partizipationsprozesse zwischen Stadt und der lokalen Bevölkerung und Vereinen finden bereits heute in verschiedenen Formaten statt.

_Zwischennutzungen, wie auf dem Josef-Areal und der Stadionbrache, fördern den gesellschaftlichen Zusammenhalt sowie Kreativität und Innovation. Hier verfügt die Stadt als Grundeigentümerin über den notwendigen Handlungsspielraum, um partizipative Quartiersentwicklung entstehen zu lassen.

_Mit dem Kulturpark befindet sich in Zürich-West eine wichtige Dialogbühne, die Raum für Interessens- austausch zulässt. Ebenfalls sind die Quartierzentren Grünau und Schütze wichtige Orte, um gesellschaftliches Engagement zu fördern und zu beleben.

Ökologische Stadt:

_Um eine ökologische Stadt weiterzuentwickeln, ist das Feuchtbiotop des Limmatraums und das Trockenbiotop des Gleisfeldes bedeutend für die Förderung der Artenvielfalt.

_Das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit Zugverbindungen, Trams und Bussen ist für die heutige Stadtstruktur weitgehend ausreichend.

Ausgewogene Stadt:

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

_Morphologisch pluralisierte Stadtstrukturen sind beispielsweise mit dem Gerold-Areal, FOGO-Areal und dem Basislager vorhanden. Sie erzeugen eine nicht zu unterschätzende Ausgewogenheit in Bezug auf urbane Dichte und urbane Weite innerhalb der dominierenden großmaßstäblichen Strukturen in Zürich-West.

_Gebiete mit einer hohen Nutzungs- und oder Sozialdurchmischung sind teils vorhanden. Als gelungenes Beispiel ist das Gemeinschaftsprojekt FOGO hervorzuheben. Es ist unter anderem durch die Zusammenarbeit mit der Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen und des Jugendwohnnetzes entstanden. Es kombiniert Wohnraum für junge Erwachsene in Ausbildung und Flüchtlingsfamilien mit Kleingewerbe, Kultur- und Bildungsangeboten.

NEGATIVE ASPEKTE DER RÄUMLICHEN ANALYSE IN BEZUG AUF DIE LEBENSWERTE STADT

Gesellschaftlich engagierte Stadt:

_Um eine gesellschaftlich engagierte Gesellschaft in Zürich-West zu fördern, ist ein höherer Anteil an genossenschaftlichen Wohnstrukturen wünschenswert. Die Basis ist eine engagierte lokale Bevölkerung, die durch Partizipation stark in städtebauliche Entwicklungen einbezogen werden kann. Heute finden solche Gegebenheiten und Prozesse zu selten statt.

_In Zürich-West sind kaum flexible Arbeitsplatzstrukturen vorhanden.

Ökologische Stadt:

_Die autogerechte Stadt als Relikt der Moderne ist vielerorts stark spürbar, der private Fahrzeugbesitz sowie der Anteil des MIV am Modal-Split sind mutmaßlich sehr hoch und somit auch die daraus resultierenden Emissionen.

_Hinzu kommt, dass der Autobahnausläufer inklusive der weiterführenden Strassen durch seine Trennwirkung das Stadtgewebe zerschneidet und die Artenwanderung stark unterbindet.

_Die stadtklimatischen Bedingungen in Zürich-West sind besorgniserregend (Grün Stadt Zürich 2020, Marti 2020). Darüber hinaus folgen die öffentlichen Freiräume mehr der Ästhetik und sonstigen funktionalen Anforderungen als ökologischen Ansprüchen.

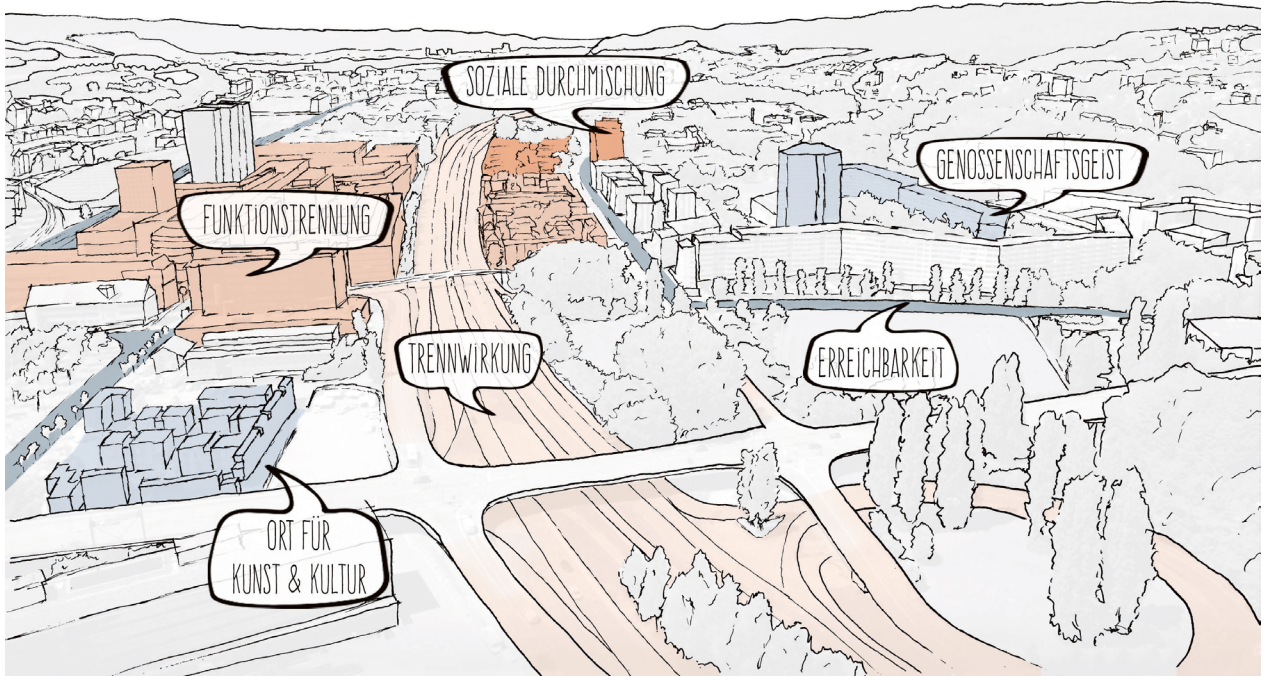
Ausgewogene Stadt:

_Ab Technopark bis Altstetten Nord ist die Struktur des öffentlichen Raums mehrheitlich durch breite Strassenräume und großmaßstäbliche Areale unattraktiv zониert. Der Bezug zwischen Betrachter*in und der Stadt bricht ab und die Orientierung geht verloren. Mitunter ein Grund, warum Zürich-West dem Anspruch einer hohen und ausgewogenen Freiraumqualität nicht gerecht wird.

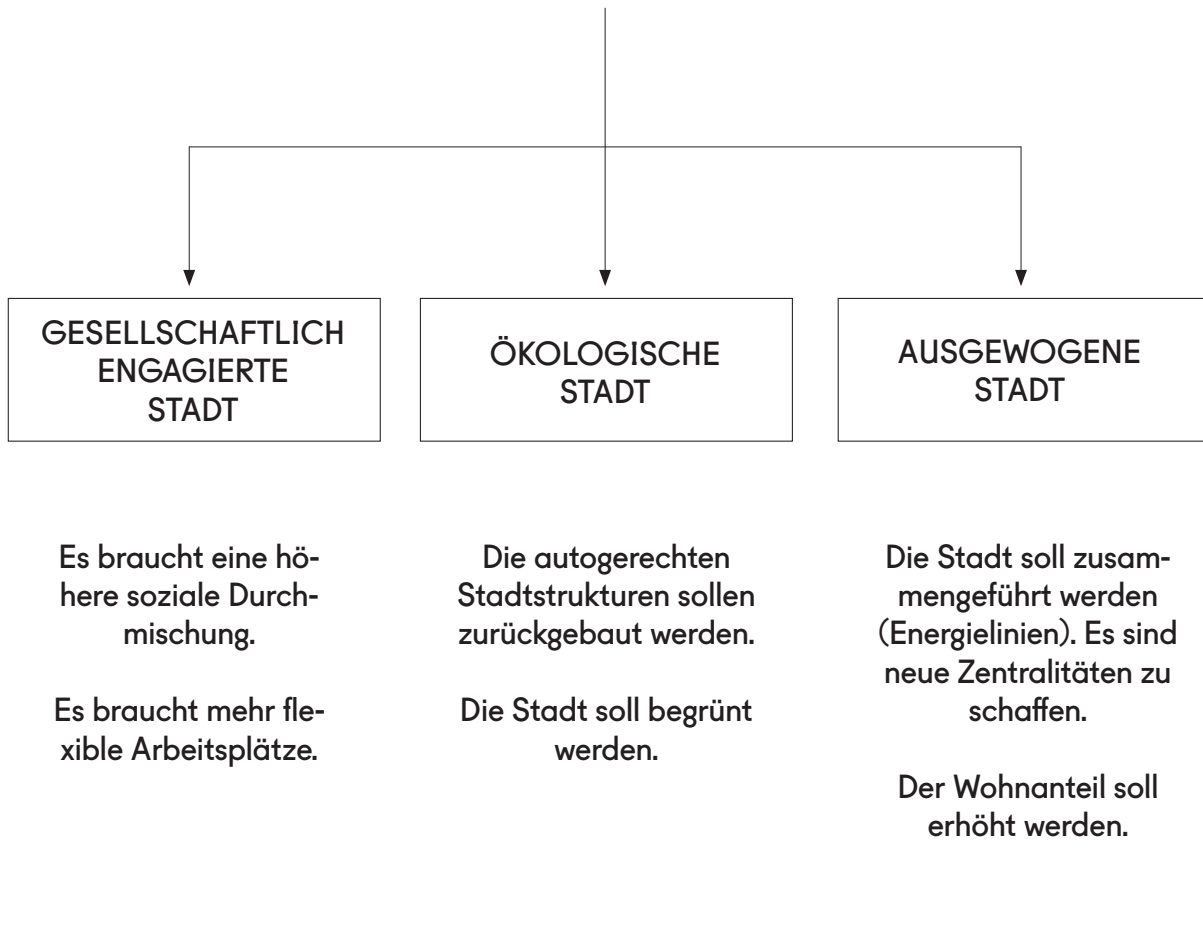
_Der Großteil der Stadtquartiere ist noch weit davon entfernt, sich von der funktionsgetrennten Moderne zu lösen. So hemmt die klare räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstrukturen in Altstetten Nord eine wünschenswerte Nutzungsdurchmischung.

_In vielen Quartieren, sei es in gehobenen Nachbarschaften oder an den Stadtrand gedrückte Wohnstrukturen, fehlt eine ausgewogene soziale Durchmischung.

F
S
M
A
A
A



ÜBERGEORDNETE ZIELE



SECHS ZIELE FÜR ZÜRICH WEST

Die Basis für das nachfolgende städtebauliche Grobkonzept bilden sechs übergeordnete Ziele, die aus der Spiegelung der Analyse am Leitbild abgeleitet werden.

Die autogerechten Stadtstrukturen sollen zurückgebaut werden

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

Die Stadt soll begrünt werden

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

Die Stadt soll zusammengeführt werden

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

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

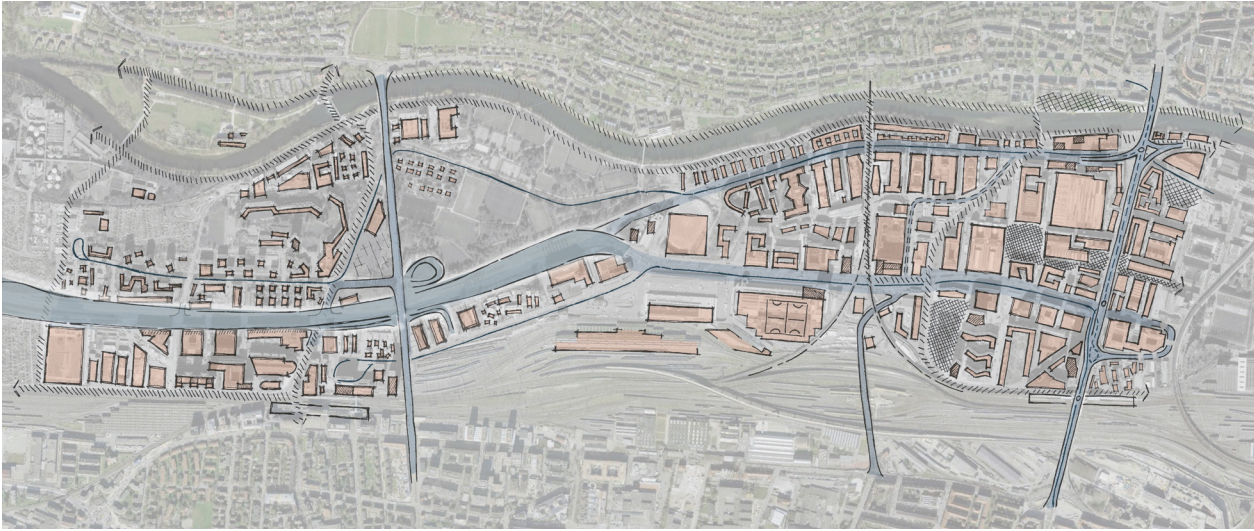
In Zürich-West und in Altstetten Nord ist die moderne Funktionstrennung vielerorts stark spürbar. In neu gebauten Stadtstrukturen sollen die Nutzungen Wohnen und Arbeiten deutlich mehr durchmischt werden. Generell ist der Wohnanteil zu erhöhen.

Es braucht eine höhere soziale Durchmischung

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

Es braucht mehr flexible Arbeitsplätze

Flexible und auf Sharing ausgerichtete Arbeitsplätze fehlen in Zürich-West fast gänzlich. Arbeitsgenossenschaften, die sich auch mit den oben beschriebenen Wohngenossenschaften kombinieren lassen, sollen dies realisieren. So entstehen flexible wie auch feste, aber in jedem Fall günstige Arbeitsplätze mitten in der Stadt.



11

Grobkonzept: Bestand



12

Grobkonzept: Vision

INTERSKALARER ENTWURFS- PROZESS: DIE TEILE UND DAS GANZE IN ZÜRICH-WEST

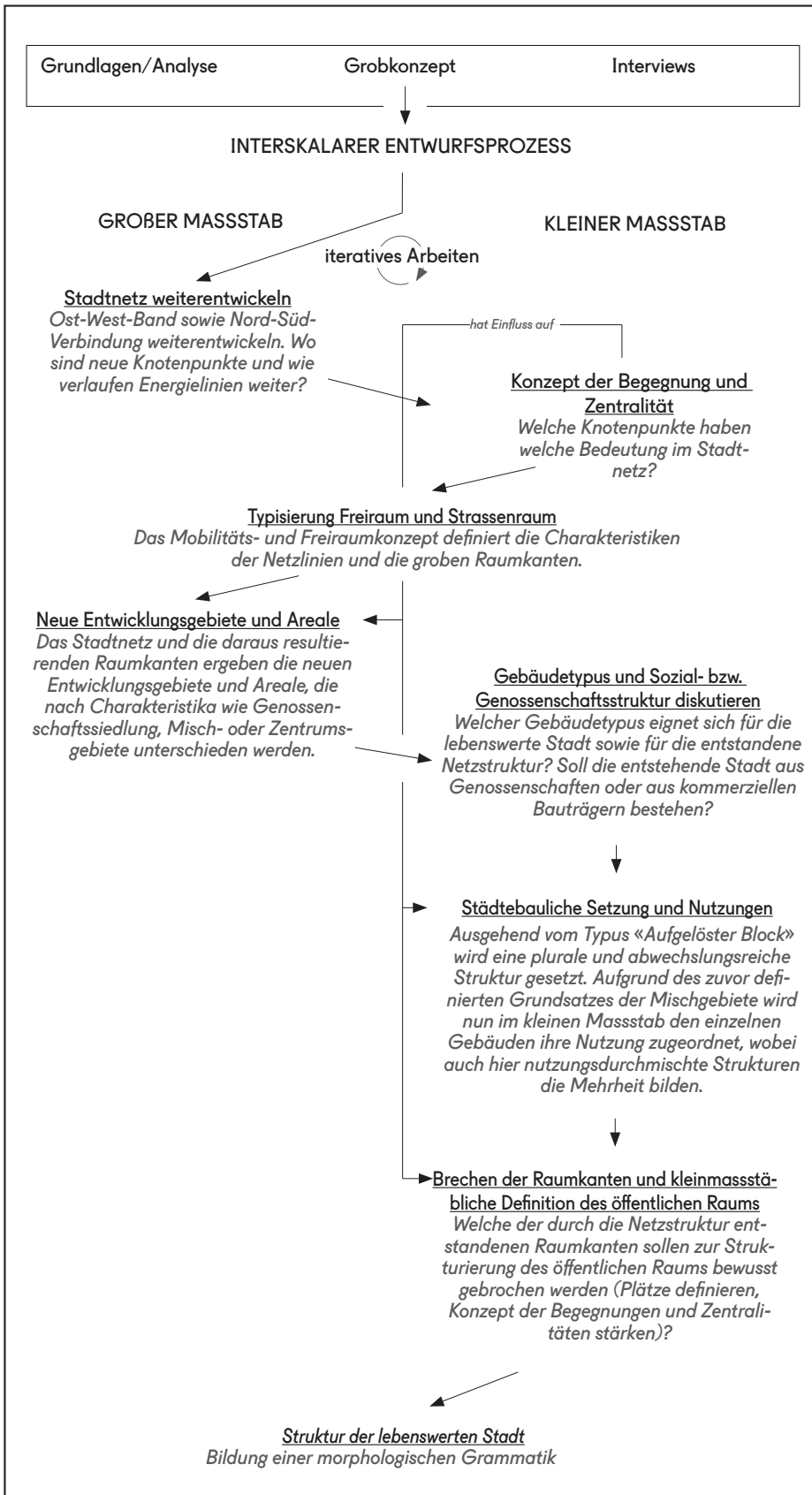
STÄDTEBAULICHES GROBKONZEPT

Zürich-West und Altstetten Nord werden zu einem Stadtteil verbunden. Dies wird einerseits über die Weiterführung der bestehenden Energielinien, die vom östlich gelegenen Stadtzentrum in das Planungsgebiet führen, und andererseits mittels des Rückbaus der Autobahn erreicht. Neu geschaffene Zentralitäten im Raum Hardturmstadion bilden künftig den städtebaulichen Trittstein dieses Zusammenschlusses. Um diese Vorstellungen zu erreichen, muss der Autobahnausläufer (SN 1.4.1) zurückgebaut werden. Durch die Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes soll das untergeordnete Strassennetz sukzessive zurückgebaut und zu attraktiven Stadträumen umfunktioniert werden.

Um die genannten Ziele zu erreichen, sehen wir Wohn- und Arbeitsgenossenschaften als wichtige Treiber für eine lebenswerte Entwicklung des Stadtteils. Analog zu heute bleibt dieser Stadtteil ein Ort, wo neue sowie innovative Architektur- und Städtebaukonzepte getestet werden können. Die Typologien bleiben vielseitig und die morphologische Struktur entsprechend divers. Die Arealgrößen werden gegenüber den bestehenden Strukturen in Zürich-West jedoch kleiner. So wird die Konnektivität des öffentlichen Raums verbessert und die Stadt feinmaschiger vernetzt.

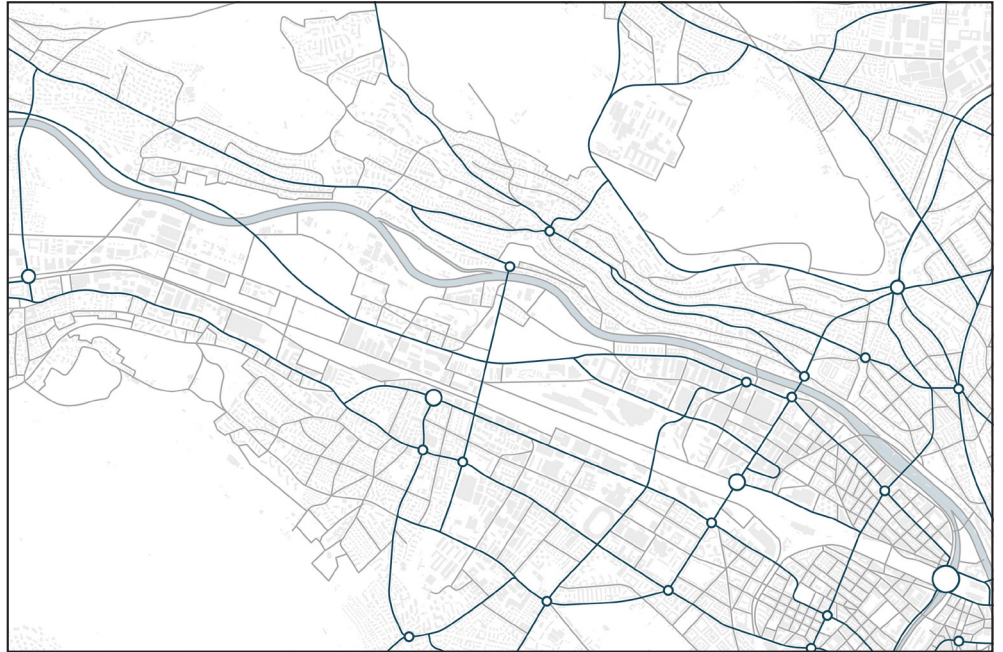
Daraus ergeben sich zwei Strategien, mit denen Zürich-West und Altstetten Nord transformiert werden sollen. Zum einen erfolgt die Stadttransformation durch den Rückbau der SN 1.4.1 sowie durch eine neue Bebauung der freierwerdenden Gebiete. Zum anderen werden bereits gebaute Gebiete gemäß unseren Vorstellungen einer lebenswerten Stadt umstrukturiert, bzw. planungsrechtliche Voraussetzungen dafür geschaffen.

Das Grobkonzept für die Transformation von Zürich-West und Altstetten Nord wurde mit verschiedenen Akteuren vor Ort diskutiert (vgl. Allemann, Keim, Koulouris 2021b) mit dem Ziel, Wissen, Erfahrungen und Vorstellungen relevanter Stakeholder (Personen/ Institutionen) abzuholen und in die detaillierte städtebauliche Vision einzuarbeiten.



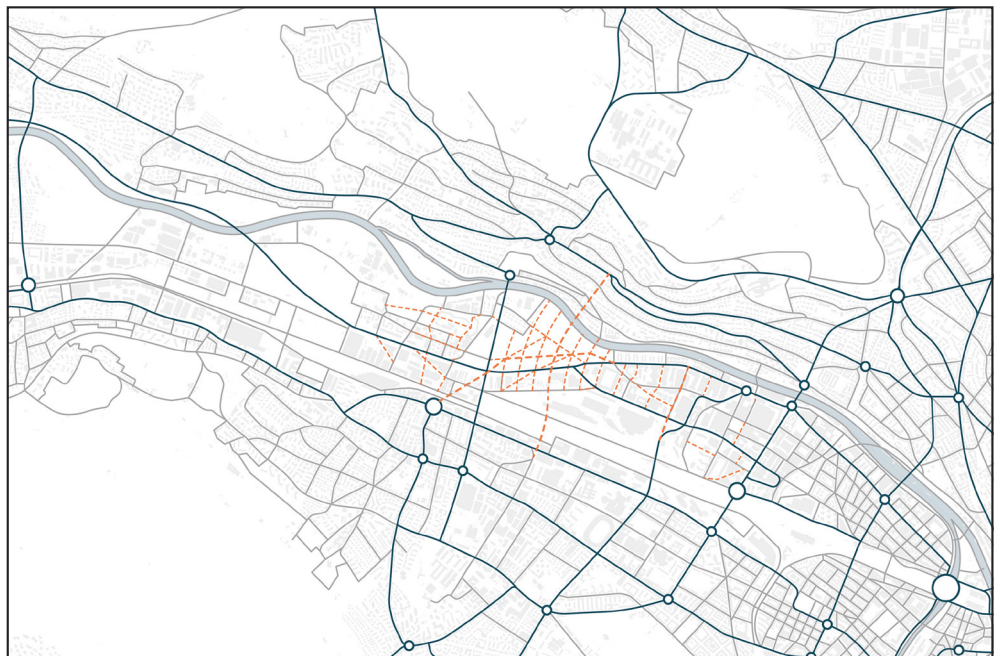
MORPHOLOGISCHES NETZ WEITERSTRICKEN

Das Grobkonzept sieht vor, dass Zürich-West und Altstetten Nord zu einem Stadtteil zusammengeführt werden. Diese starke Nord-West-Ausprägung wird im ersten Schritt des Entwurfs durch die Definition von Nord-Süd orientierten Stadtkanten ergänzt. So entsteht ein Stadtnetz, die neuen Strukturen auch mit den umliegenden Quartieren Höngg, Altstetten und Albisrieden verbinden soll (vgl. Grafiken zum Stadtnetz).



14

Bestehendes Stadtnetz



15

Weiterentwickeltes Stadtnetz

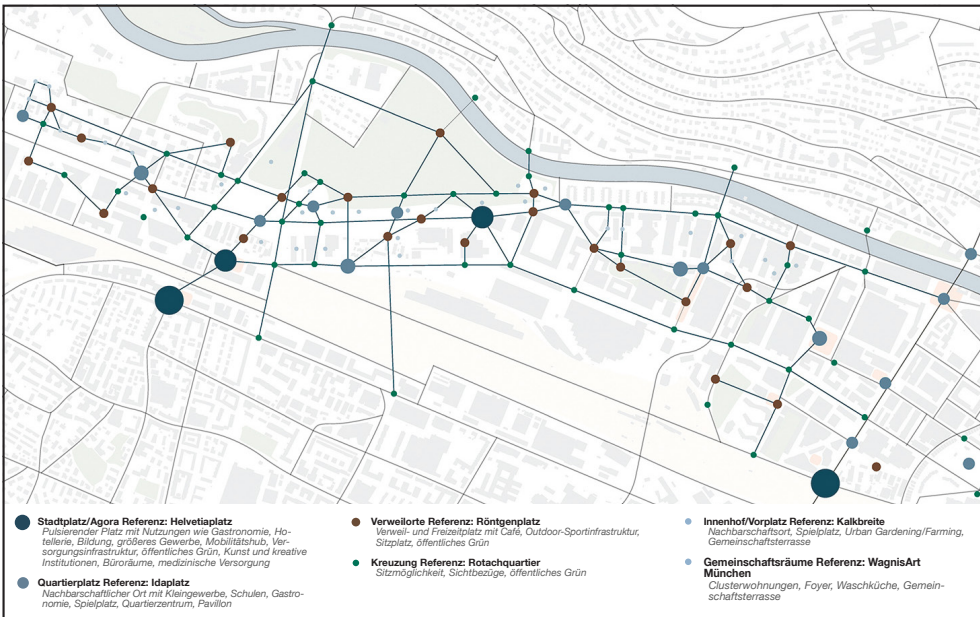


16

Weiterentwickeltes Stadtnetz mit neuen Knotenpunkten

KONZEPT DER BEGEGNUNG UND ZENTRALITÄT

Eine Stadt lebt von unterschiedlichen Stadträumen, die verschiedene Intensitäten der sozialen Interaktion aufweisen. Die eigene Wohnung oder ruhige Quartierparks schaffen Rückzugsmöglichkeiten. Mit dem Konzept der Begegnung und Zentralität wollen wir eine Struktur jener Stadträume schaffen, die der sozialen Interaktion dienen. Ausgehend vom grossen und lebendigen Platz bzw. der Agora bis zu Gemeinschaftsflächen in den Gebäuden soll so eine Stadt entstehen, in der die Intensität der Interaktion möglichst frei wählbar ist. Dabei werden die ersten vier Stufen der Gemeinschaftsorte den Kreuzungspunkten des Stadtnetzes zugeordnet und die Stadt- und Quartiersplätze so angeordnet, dass die im Netz angestrebten Verbindungen mit den umliegenden Quartieren gestärkt werden (vgl. Grafik «Stadtnetz mit Konzept der Begegnung und Zentralität»).



17

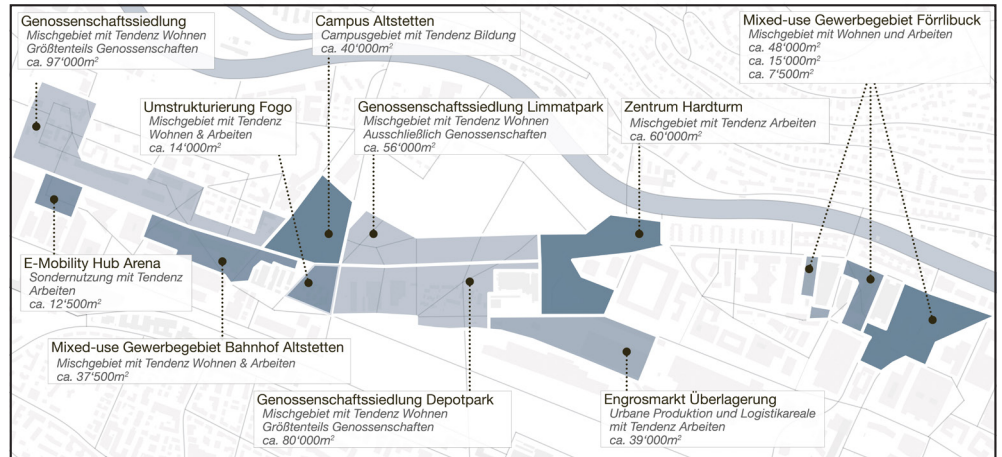
Stadtnetz mit Konzept der Begegnung und Zentralität

ENTWICKLUNGSGEBIETE MIT ÜBERGEORDNETER NUTZUNGSSTRUKTUR

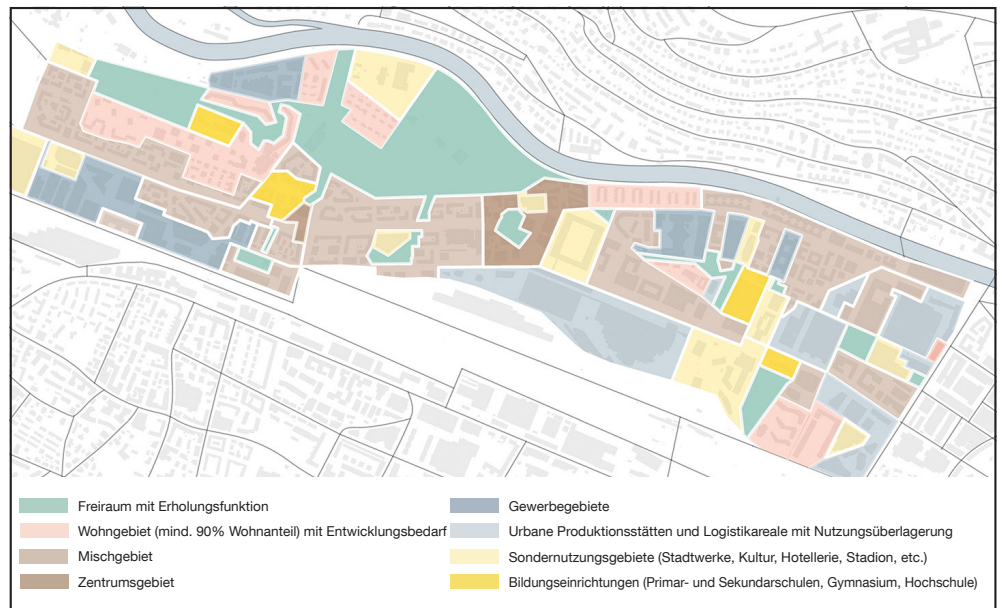
Anhand der Struktur des Stadtnetzes sowie der unterschiedlichen Gemeinschaftsorte aus dem Konzept der Begegnung und Zentralität lassen sich verschiedene Entwicklungsgebiete abgrenzen. Hier fliessen auch konzeptionelle Überlegungen zur Gebietscharakteristik, wie der Nutzung, der Zentralität sowie des Anteils an Genossenschaften, ein (vgl. Grafik «Neue Entwicklungsgebiete»). In Altstetten Nord wurden die neuen Gebiete auch unter der Annahme eines aufgrund des Rückbaus der SN 1.4.1 entstehenden Nachverdichtungsdrucks ausgeschieden. Diese Gebietseinteilungen sind somit exemplarisch zu verstehen und können sich bis zum theoretischen Umsetzungshorizont von ca. 30 Jahren auch unterschiedlich entwickeln.

Entsprechend dem städtebaulichen Prinzip der Nutzungsdurchmischung definiert der Entwurf die meisten Gebiete als Mischgebiete. Hier soll dem in Zürich-West bestehenden niedrigen Wohnanteil mit neuen Gebieten, die einen hohen Wohnanteil aufweisen, gegengesteuert werden.

Ein grosses Potenzial sehen wir insbesondere für eine neue Genossenschaftssiedlung am Limmatpark, wo aufgrund des Rückbaus der SN 1.4.1 preisgünstiger Wohnraum entstehen kann (Land im Besitz der öffentlichen Hand). Der neue Stadtteil ist in Bezug auf die Nutzungen ausgeglichen und weist einen hohen Anteil an genossenschaftlichen Strukturen auf.



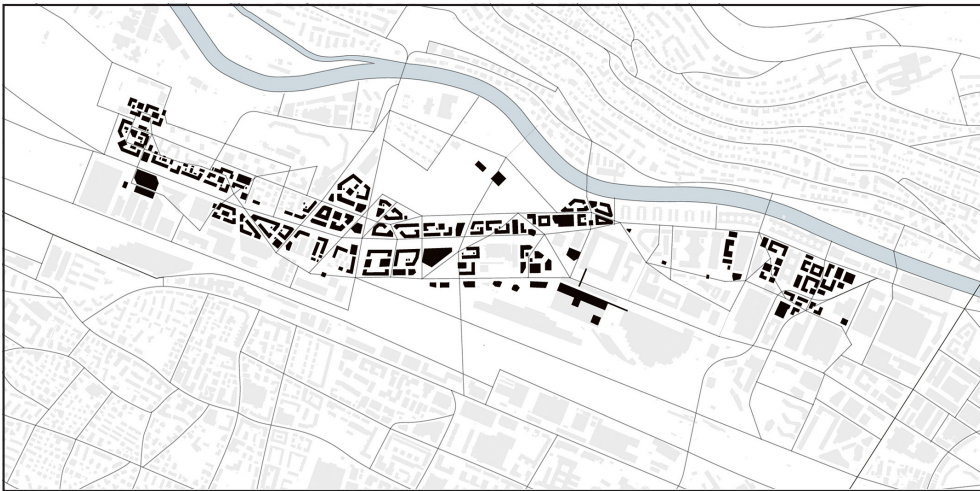
18 Neue Entwicklungsgebiete



19 Nutzungsstruktur des Entwurfs mit Bestand

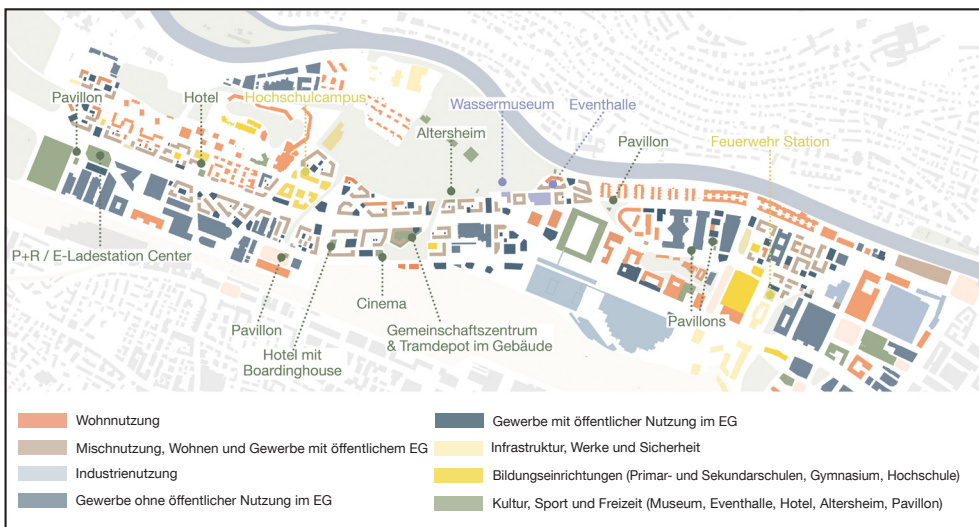
STÄDTEBAULICHE SETZUNG MIT GEBÄUDESPEZIFISCHER NUTZUNG

Die in der lebenswerten Stadt angestrebte Gebäudetypologie «aufgelöster Block» bildet die Basis für die Gebäudesetzung innerhalb der neuen Entwicklungsgebiete. Unter Berücksichtigung des Stadtnetzes, des Konzepts der Begegnung und Zentralität sowie des Freiraum- und Mobilitätskonzepts werden Strukturen geschaffen, die unseren Vorstellungen der lebenswerten Stadt folgen. Entsprechend den städtebaulichen Prinzipien wird zum Beispiel auf das Wechselspiel von urbaner Dichte und Weite sowie auf die Bildung von Reiz- und Rückzugsorten geachtet. Fluchten werden bewusst gebrochen, um zum Beispiel vorgelagerte Platzsituationen zu erzeugen. Die Pluralität in der Stadtstruktur entsteht durch die Modifikation des aufgelösten Blocks. Demzufolge wechseln sich Hoch- und Tiefpunkte sowie breite- und schmale Gebäudetiefen ab und die Nutzungen, die im Grundsatz gemischt sind, weichen von diesem Prinzip punktuell bewusst ab. So soll innerhalb der neuen Gebiete eine Mischung von Wohnen, Arbeiten und weiteren Nutzungen ermöglicht werden. (vgl. Grafiken «Städtebauliche Setzung» und «Gebäudenutzungen»).



20

Städtebauliche Setzung



21

Gebäudespezifische Nutzung

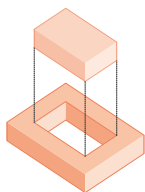
TYOLOGIE DES AUFGELÖSTEN BLOCKS: MORPHOLOGISCHE GRAMMATIK DES ENTWURFS

Der aufgelöste Block bildet die morphologische Grammatik des Entwurfs. Einerseits basiert er auf der Referenz der geschlossenen sowie nutzungs- und sozialdurchmischten Blockrandbebauung im benachbarten Kreis 5, die, wie nachfolgend beschrieben, den Vorstellungen der lebenswerten Stadt entsprechend modifiziert wird. Andererseits stellt er eine ortsbezogene Neuinterpretation der von Christian de Portzamparc entwickelten Typologie des «open block» dar. Die Eigenschaften des «open block» entsprechen zum Grossteil den im Leitbild dargestellten Qualitäten der lebenswerten Stadt und lassen sich an den bestehenden Stadtstrukturen in Zürich-West und Altstetten Nord kontextorientiert anpassen.

Nach Portzamparc schafft der «open block» dichte Stadtstrukturen rund um lichtdurchflutete Innenhöfe, die der Wohnbevölkerung Ausblick und Frischluft gewähren. Weiterhin ermöglicht er die Koexistenz unterschiedlicher Architekturen und dadurch die Kombination differenzierter Nutzungen und ästhetischer Vorstellungen. Die Strasse übernimmt durch den «open block» eine übergeordnete Rolle im Stadtgefüge: Sie sei viel mehr als ein «Korridor», da sie zusätzlich für Kohärenz sorgt und die morphologisch unterschiedlichen Gebäude und Blöcke in einer übergeordneten Stadtstruktur zusammenfügt. (Portzamparc 2010: 159, 163)

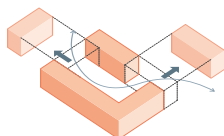
Aufbauend auf diesen Eigenschaften erfolgt die Adressierung des aufgelösten Blocks grundsätzlich über den Innenhof. Daher sollen die Eingänge für Wohn- und Büronutzungen tendenziell innerhalb der Blöcke angeordnet werden. So kann das Innenleben der Blöcke, gemäss dem Konzept der Begegnung und Zentralität, aktiviert werden. Öffentliche Nutzungen hingegen sollen auf der Strassen- bzw. Stadtraumseite adressiert werden und beleben so den öffentlichen Raum.

Die Freiräume sollen nach aussen öffentlich und im Inneren halböffentlich gestaltet werden. Auf Zonierungen für private Sitzplätze soll weitestgehend verzichtet werden, was aufgrund des angestrebten öffentlichen Erdgeschosses in den meisten Fällen gut



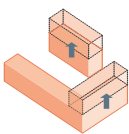
Referenz Blockrandbebauung

- _Blocklänge ca. 100 x 100 m (variabel), fünf bis sieben Geschosse*
- _ca. 12-15 m Gebäudetiefe, großer Innenhof*
- _gute Belichtung, angemessene Dichte, schafft klare Zonierung des öffentlichen Raums in der Stadtstruktur*



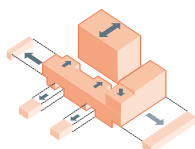
Aufbrechen

- _offenes Raumgefühl*
- _mehr Querungsmöglichkeiten*
- _Durchlässigkeit der Kaltluftströme*



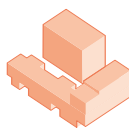
Höhenversprünge

- _Erhöhung der baulichen Dichte*
- _Setzen von Akzenten*



Individuell modifizierbar

- _Anpassung der Gebäudetiefen je nach Nutzung*
- _Porosität der Fassaden und Dachlandschaft*
- _Porosität der Erdgeschosszone*
- _mehrere Erschliessungs- und Adressierungsmöglichkeiten*
- _Verzahnung Innen- und Aussenraum veränderbar*
- _meistens ein öffentliches Erdgeschoss*



Die morphologische Grammatik der lebenswerten Stadt: Der aufgelöste Block

möglich ist. Der öffentliche Stadtraum verzahnt sich mit den Gebäudevorsprüngen, Vorplätzen und mit den Öffnungen der Blöcke.

Basierend auf dem bestehenden baulichen Kontext in Zürich-West, auf den identitätsstiftenden Charakteristika des umliegenden Stadtgewebes sowie auf den typologischen Eigenschaften der aufgelösten Blockstrukturen ist eine lebenswerte Stadtentwicklung nach unserer Auffassung in der Regel sechsgeschossig. Die Blocköffnungen sowie die Hoch- und Tiefpunkte beeinflussen das Dichteempfinden positiv. Der im Atmosphärenbild (Abb. 24) dargestellte Block hat eine Dichte von 1.6 (Geschossflächen- bzw. Ausnützungsziffer); der Entwurf insgesamt bewegt sich zwischen einer Dichte von 2.0 und 3.0.

ARBEITS- UND WOHNGENOSSENSCHAFTEN ALS SOZIOKULTURELLES RÜCKGRAT DER LEBENSWERTEN STADT

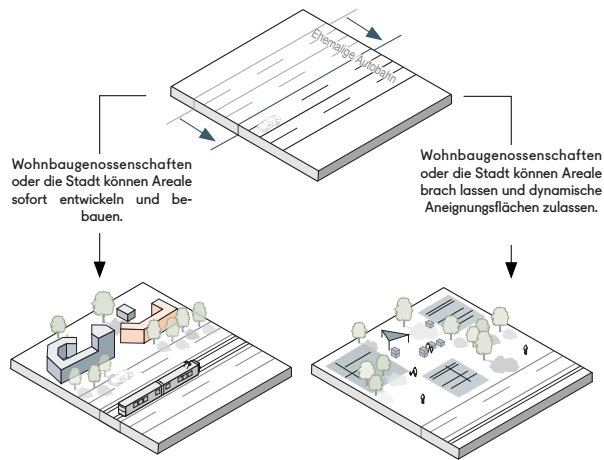
Die gesellschaftliche und soziale Basis der lebenswerten Stadt bilden die Wohn- und Arbeitsgenossenschaften. Das Realisieren von Genossenschaften drängt sich in unserem Entwurf auch deshalb auf, weil durch den Rückbau der SN 1.4.1 Land frei wird, das der öffentlichen Hand gehört und somit für preisgünstigen Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung steht. Entgegen den herkömmlichen Konzepten von Wohngenossenschaften sollen vermehrt auch Büro-, Produktions- und öffentliche Nutzungen in diesen Genossenschaften gefördert werden. Insbesondere sollen die genossenschaftlichen Strukturen, neben dem Betrieb oder der Vermietung von Gewerberäumen, auch flexible und auf Sharing-Konzepten basierende Arbeitsplätze sowohl den eigenen Bewohner*innen als auch externen Personen zur Verfügung stellen. Dies entspricht dem aktuellen Trend in der Arbeitswelt und fördert die Idee der Stadt der kurzen Wege. Insgesamt sollen vielfältige Wohnungsstrukturen entstehen, in denen Konzepte wie flexibles Wohnen, zum Beispiel Clusterwohnungen, Mehrgenerationenwohnen oder Singlewohnungen, genauso vorhanden sind wie gut konzipierte Familienwohnungen.

GENOSSENSCHAFTLICHES WOHNEN ETABLIEREN

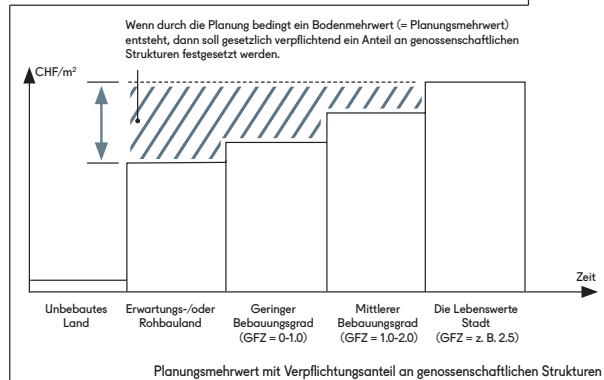
Durch den Rückbau der SN 1.4.1 wird Bauland frei, das sich im Besitz der öffentlichen Hand befindet und unserer Ansicht nach in das Eigentum der Stadt Zürich übergehen sollte. Hier sehen wir ein großes Potenzial, genossenschaftliche Strukturen zu schaffen. Bei Parzellen im privaten Besitz sehen wir das Potenzial, dass durch die Planung (z. B. Umzonung, Erhöhung baulicher Dichte) einen Bodenmehrwert (= Planungsmehrwert) generiert und schlussendlich eine Entwicklung ausgelöst werden kann. Vonseiten der Stadt würde je nach Planungsmehrwert ein kleinerer oder grösserer Anteil an preisgünstigem oder genossenschaftlichem Wohnen eingefordert werden. Je mehr die bauliche Dichte durch die Planung erhöht wird, desto grösser das Potenzial.

STRATEGIE VON DER SN1.4.1 IN DEN BESITZ VON GENOSSENSCHAFTEN

Im Moment ist die Fläche der SN 1.4.1 im Besitz des ASTRA (Bund). Sie soll an die Stadt übergeben werden. Die Stadt gibt das Land ganz bzw. im Baurecht an Genossenschaften ab.



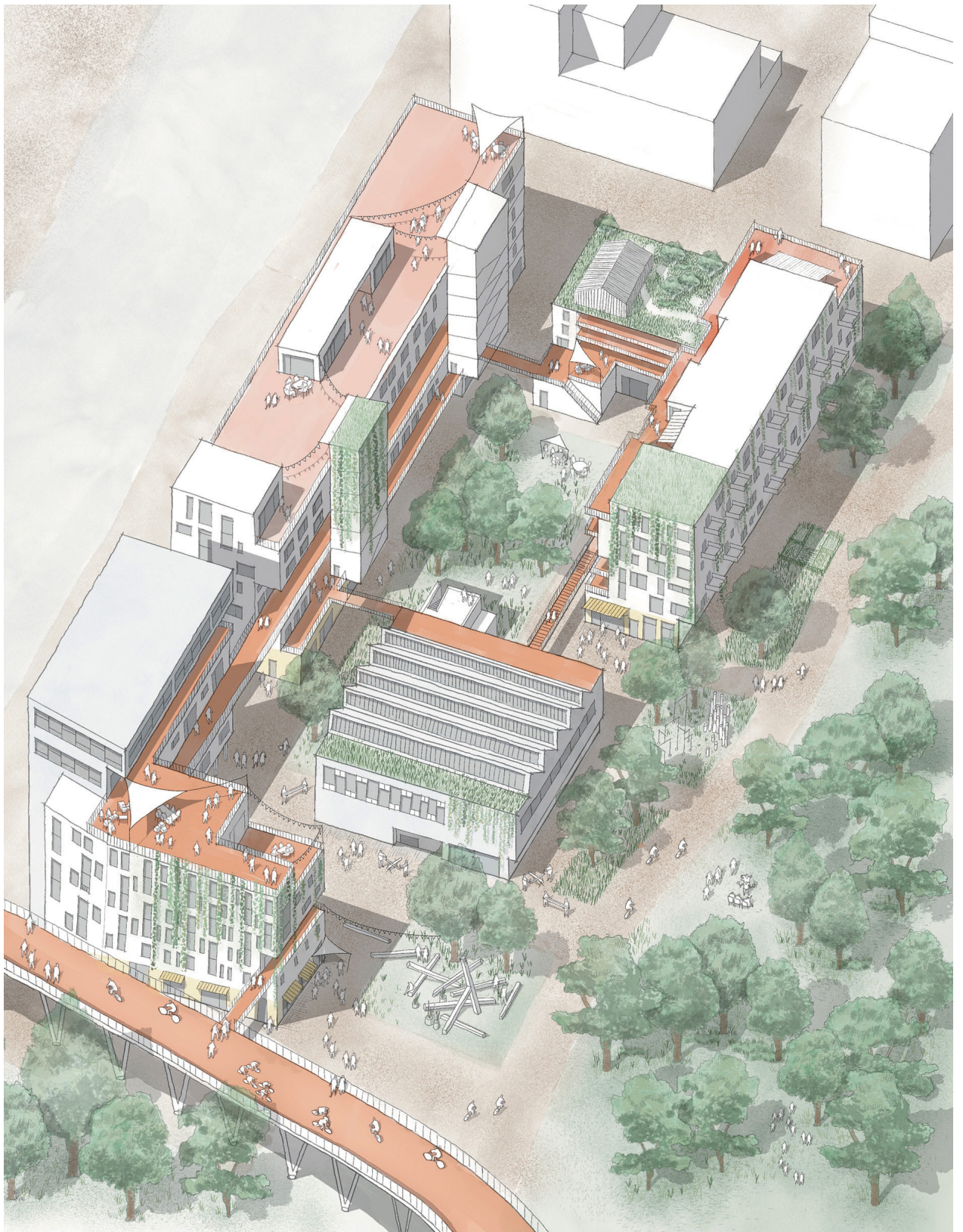
PLANUNGSMEHRWERT FÜR DIE REALISIERUNG VON GENOSSENSCHAFTEN

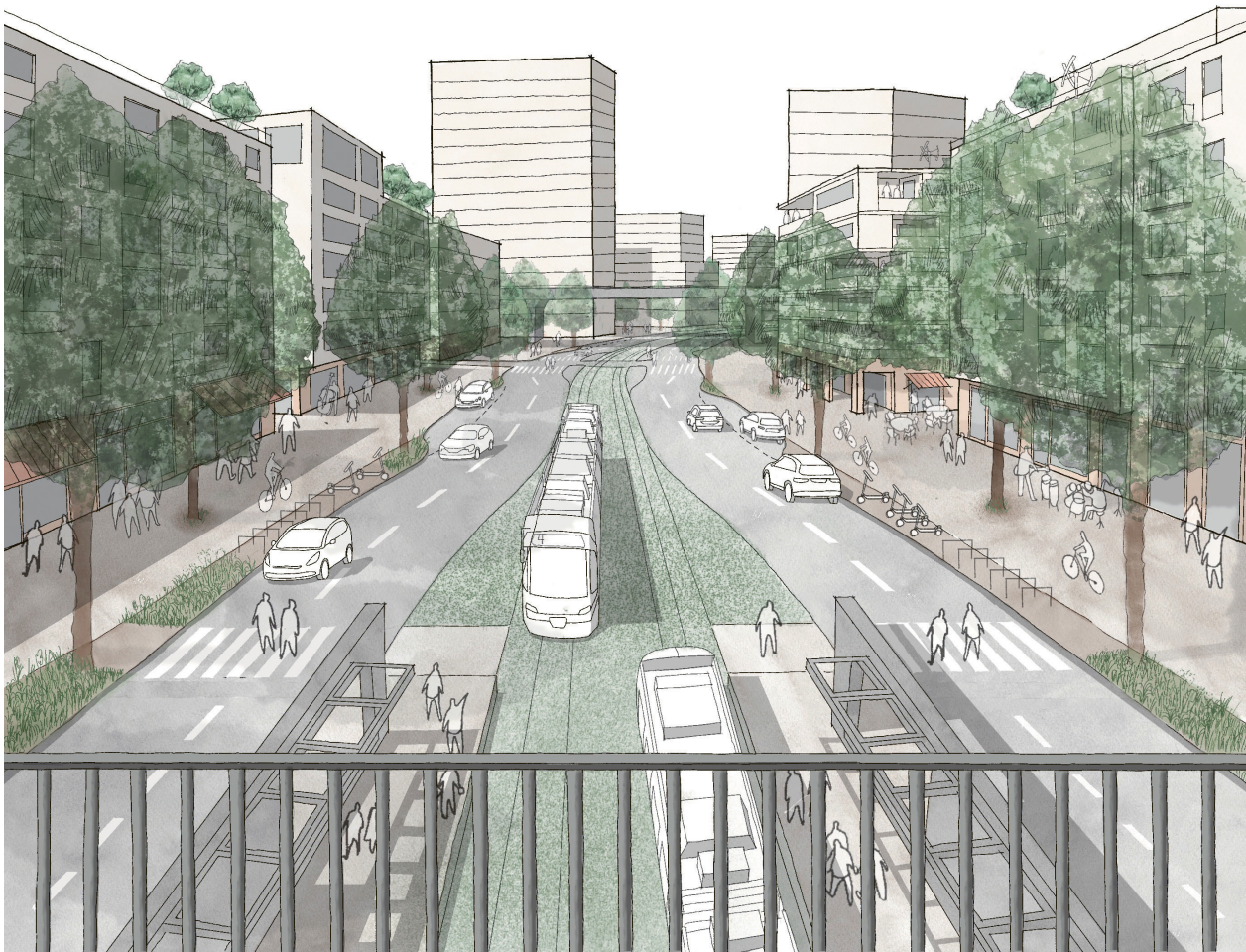


STRATEGIEN ZUR ETABLIERUNG DER GENOSSENSCHAFTLICHEN STRUKTUREN JE NACH BESITZVERHÄLTNISSEN

- **Von der öffentlichen Hand in den Besitz von Genossenschaften**
 - Grundstücke durch Baurechtvergabe an genossenschaftliche Strukturen für 99 Jahre abgeben.
 - Direkter Grundstückskauf durch genossenschaftliche Strukturen.
- **Land bleibt im städtischen Besitz**
 - Grundstück bleibt in Besitz der Stadt.
 - Grundstück wird durch Baurechtvergabe an gemeinnützige Träger-schaften abgegeben.
- **Land bleibt im privaten Besitz, Teile gehen an Genossenschaften**
 - Auf privaten Grundstücken sollen durch Anreize der Stadt (z. B. Umzonung, höhere bauliche Dichte) Entwicklungen ausgelöst werden.
 - Der zu erwartende planungsbedingte Bodenmehrwert soll einen Ver-pflichtungsanteil an genossenschaftlichen Strukturen beinhalten.







25

Strassenbild neue Berner Allee, ehemalige SN 1.4.1

VERBODEN

VERKEHR: LEBENSRAUM ZURÜCK- GEWINNEN

LEBENSRAUM ZURÜCKGEWINNEN

Der Entwurf basiert zu einem großen Teil auf der Idee, die Autobahn SN 1.4.1 zu einer Stadtstrasse, der neuen Berner Allee zurückzubauen. Im Abschnitt zwischen der Europabrücke und dem Hardturmstadi- on ist dies ohne Änderungen im Verkehrssystem möglich. Im westlichen Abschnitt, ab dem auch der Verkehr auf die Europabrücke verzweigt, muss ein Teil des Strassenverkehrs verlagert werden. Dies geschieht zum einen bereits durch den neuen Autobahnanschluss, der aktuell durch das Tiefbau- amt realisiert wird und einen Teil des Verkehrs, der bereits von der SN 1.4.1 auf die Europabrücke verkehrt, auf die Hermetschloobrücke umlagert (vgl. Plan Strassen- und Tramnetz, nächste Seite). Zum anderen sieht unser Entwurf eine neue Tramlinie auf der Berner Allee vor, weshalb die bestehende Tramlinie entlang der Bändlistrasse zurückgebaut und der Strassenverkehr ab Autobahnanschluss über die Bändlistrasse auf die Europabrücke geführt werden kann. So kann knapp die Hälfte des Verkehrs der SN 1.4.1 zielgerichtet verteilt und eine Stadt- strasse mit zwei Fahrspuren je Richtung realisiert werden (vgl. Grafiken nächste Seite). Eine weitere Reduktion des Strassenverkehrs ist durch einen Stadteingangspfortner (Lichtsignalanlage auf Höhe Swiss Life Arena, die den Verkehr dosiert) möglich, wobei die Lkws, die zum Beispiel den Engrosmarkt oder das Migros-Verteilzentrum beliefern, über eine Lkw-Schleuse den Pfortnerrückstau umfahren können.

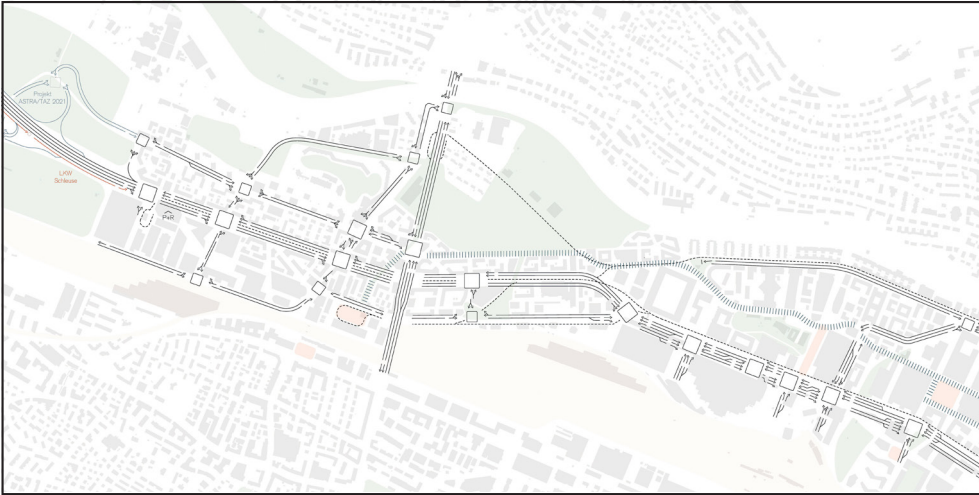


AUTOMATISIERUNG UND SHARING – CHANCEN FÜR DEN STÄDTEBAU

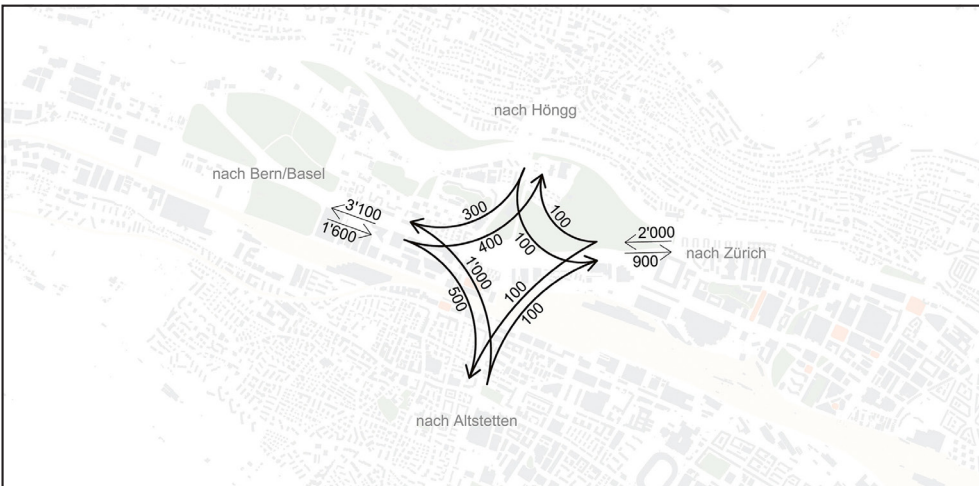
Weiter basiert der Entwurf auf dem Ansatz der autoarmen- oder autofreien Siedlungen, wobei die Bewohner*innen auf ein eigenes Fahrzeug verzichten sollten. So werden Erschliessungsstrassen für neue Areale obsolet, da gleichzeitig entlang der Berner Allee und der Hardturmstrasse Haltebuchten realisiert werden, die in Zukunft den Zugang zu (autonomen) Sharingfahrzeugen ermöglichen. Auch die Förrlibuckstrasse verliert so im Zuge der Stadt- entwicklung an Bedeutung für den Strassenverkehr und wird zur verkehrsfreien Energielinie umgestaltet, wobei der Zubringerdienst für die bestehenden Gebäude erhalten bleibt.

26

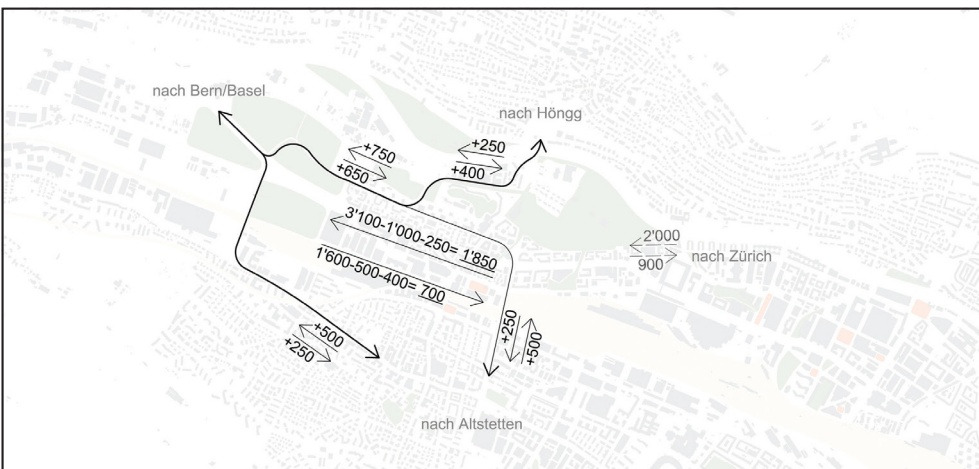
Strassenbild SN.1.4.1, Bestand



27 Strassen-und Tramnetz



28 Heutige Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde



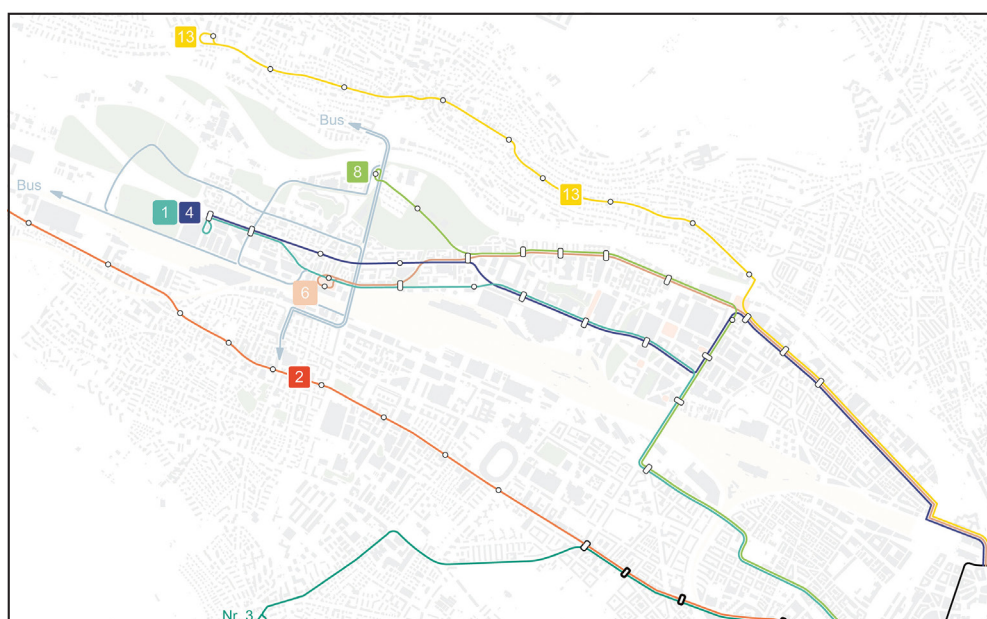
29 Umlagerung des Verkehrs aufgrund des Projektes TAZ/ASTRA sowie unseres Konzeptes

DIE TRAM – IDENTITÄT UND MOBILITÄT FÜR ZÜRICH

Hauptsächlich werden die neuen Stadtstrukturen über die neue Tramlinie auf der Berner Allee, die auf Höhe des ZSC-Stadions mit einem Park-and-Ride-Parkhaus verknüpft ist, sowie über das grosszügige Fahrradrouthenetz erschlossen. Das Tramnetz wird durch die Verlängerungen der Linien 4 und 6 sowie durch eine neue Linie (hier Linie 1 genannt) ergänzt und rund um das Hardturmstadion zusammengeführt (Zentrumsbildung).

NEUE LEBENSADERN

Entlang der Berner Allee bietet der Strassenraum genügend Platz für eine versetzte Doppelallee, einen Fahrradweg pro Seite, eine öffentliche Vorzone für die EG-Nutzungen und einen Kiesstreifen mit City-Mobiliar, wie Abstellanlagen für Mikromobilität. So entsteht eine lebendige Stadtstrasse, die die nördlich und südlich gelegenen Siedlungen nicht mehr voneinander trennt, sondern neu zusammenführt (vgl. Abb 25). Die neue Flurbrücke bildet in dynamisch-eleganter Form von Nord nach Süd verlaufende Lebensader der neuen Stadt und verbindet auch die Quartiere Höngg und Altstetten bzw. Albisrieden mit dem Fuss- und Fahrradverkehr. Die Förrlibuckstrasse bildet durch ihre neue städtebauliche Gliederung die Verlängerung der urbanen Energielinie Josef-, Schiffbaustrasse und Turbinenplatz. Der neue Förrlibuckplatz sowie auch die kleineren Plätze dazwischen bilden städtebauliche Trittsteine.





31

Blick von der Europabrücke auf den Limmatpark mit Stadtkante und Wasserpavillon

FREIRAUM- STRUKTUREN ALS RÜCKGRAT DES STADTGEFÜGES

PARKS ALS IDEALISIERTE LANDSCHAFTEN

Die bestehende Sport- und Grünanlage Hardhof, neu Limmatpark genannt, wird im Zuge der Transformation umstrukturiert und durch «Parkausläufer», die in die neu gebaute Stadt hineinfließen, ergänzt. Die Aussenräume an den Siedlungsrändern verweben Park und Stadt und fließen in die Innenhöfe der aufgelösten Blockränder hinein (vgl. auch Darstellungen nächste Seiten).

Das bestehende Konzept der skulpturalen Parkanlage aus der Nachkriegsmoderne (Landschaftsarchitekt Willi Neukom) wird durch einen Landschaftspark mit Weitsichtachsen, offenen Liegeflächen und einheimischen Baum- und Strauchbosquets (Kiefern, Birken, Barbante Silberlinden, Zerreichen, Felsenbirnen, Hasel) weiterentwickelt und durch einzelne Attraktionen wie dem Wasserpavillon punktuell akzentuiert. Innerhalb des barrierefreien und kinderfreundlichen Limmatparks wird das Thema (Grund-)Wasser durch einen Lehrpfad verstärkt.

Im neuen Depotpark soll der eingedolte Dölschibach an die Oberfläche gebracht und für Bewohner*innen sowie Parkbesucher*innen zugänglich gemacht werden. Der Bach soll durch unterschiedliche urbane Räume fließen und von einheimischen Hochstauden und Sträuchern begleitet werden.

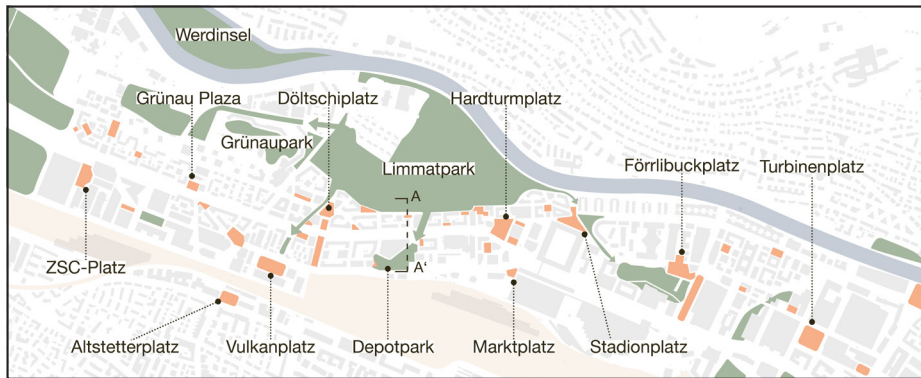


PLÄTZE ALS BRENNPUNKTE DES ÖFFENTLICHEN LEBENS

Plätze bilden einen zentralen Bestandteil des kollektiven Lebens in der lebenswerten Stadt. Es sind lebendige Orte, wo sich Menschen begegnen und austauschen können. Die neue Situation sieht eine vielfältige Raumabfolge vom Turbinenplatz bis zum Bahnhof Altstetten und auch weiter bis zum ZSC-Stadion vor, wobei die Plätze ganz unterschiedlich charakterisiert sind (z. B. Förrlibuckplatz oder Stadionplatz). Die Plätze sollen immer mit sickerfähigen und hellen Belägen, grosszügig dimensionierten Baumscheiben sowie hitzeresistenten Zukunftsbaumarten (z. B. Hopfenbuche oder Schnellball-Ahorn) gestaltet werden. Die Randabschlüsse sollen nach dem Prinzip der Schwammstadt realisiert und das Regenwasser direkt in die Baumgruben und weiteren Retentionsflächen eingeführt werden.

FREIRAUMABFOLGEN VON PARKS UND PLÄTZEN

Hier werden die übergeordneten Parkstrukturen und Plätze dargestellt. Zwischen dem Turbinen- und dem ZSC-Platz befinden sich grössere und kleinere Plätze und werden durch Nischen ergänzt, bei denen die Strassenfluchten gebrochen werden. Der neu strukturierte 'Limmatpark' übernimmt eine zentrale Rolle für die Naherholung im neuen Stadtteil.



33

Freiraumabfolgen von Parks und Plätzen

FREIRAUMKONNEKTIVITÄT

An die bestehenden physischen Verbindungen zwischen den Freiräumen in Zürich-West wird angeknüpft; punktuell wird das Netz durch neue Verbindungen ergänzt. Vor allem durch die Flurbrücke wird die Nord-Süd-Verbindungen und durch die Berner Allee die Ost-West-Verbindungen gestärkt.

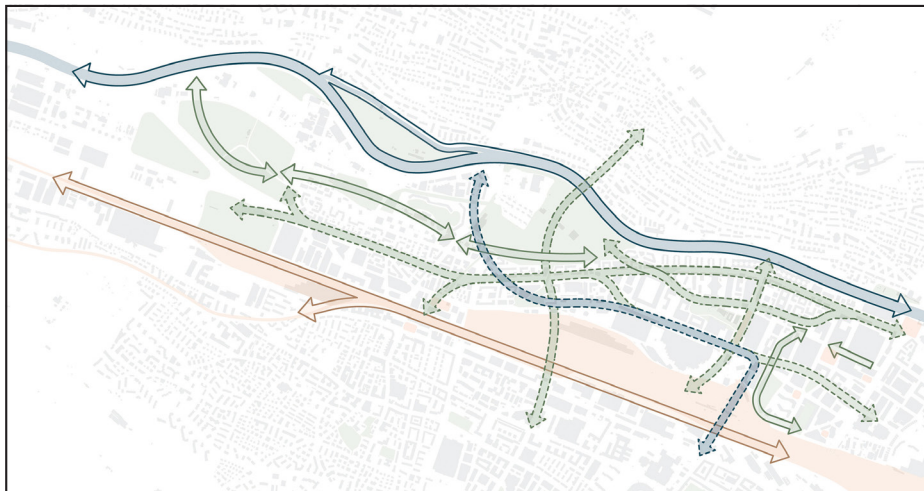


34

Freiraumkonnektivität

ÖKOLOGISCHE VERNETZUNG

Die bestehende aquatische Vernetzung (blaue Pfeile) des Limmatraums soll durch die Renaturierung des Döltschibachs vergrößert werden. Der Bach wird neu durch die Siedlungen südlich des Limmatparks geführt und ist beim Depotpark für Menschen zugänglich. Die terrestrische Vernetzung (grüne Pfeile) wird vor allem durch neue Wildblumenwiesen, endemische Strauch- und Baumpflanzungen gestärkt.



35 Ökologische Vernetzung

KONZEPT UMSTRUKTURIERUNG LIMMATPARK

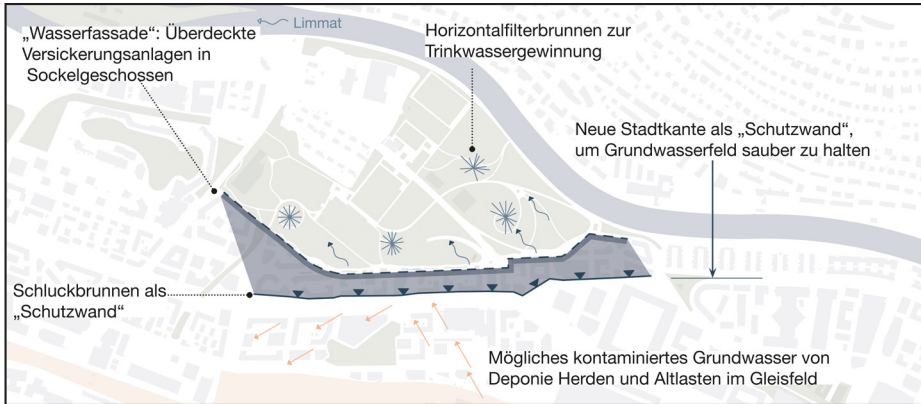
Das bestehende Konzept der skulpturalen Parkanlage aus der Nachkriegsmoderne wird durch einen Landschaftspark mit Weitsichtachsen, offenen Liegeflächen und einheimischen Baum- und Strauchbosquets erweitert. Vier der bestehenden acht Fussballplätze werden auf die Logistikhallen an der Pflingstweidstrasse verlegt. Die Tennisplätze werden zum Teil in einem filigranen Metallgerüst vertikal angeordnet.



36 Konzept Umstrukturierung Limmatpark

KONZEPT ZUM SCHUTZ DES GRUNDWASSERFELDES HARDHOF

Um das Grundwasserfeld Hardhof zu schützen, soll die bestehende Linie der Schluckbrunnen verschoben und die Versickerungsanlagen geschützt im Sockelgeschoss entlang der Stadtkante platziert werden. Die Gebäudekanten werden im Erdgeschoss abwechselnd als Lebens-(Wohnen)-und-Wasseroberfläche mit punktuellen Glasscheiben inszeniert.



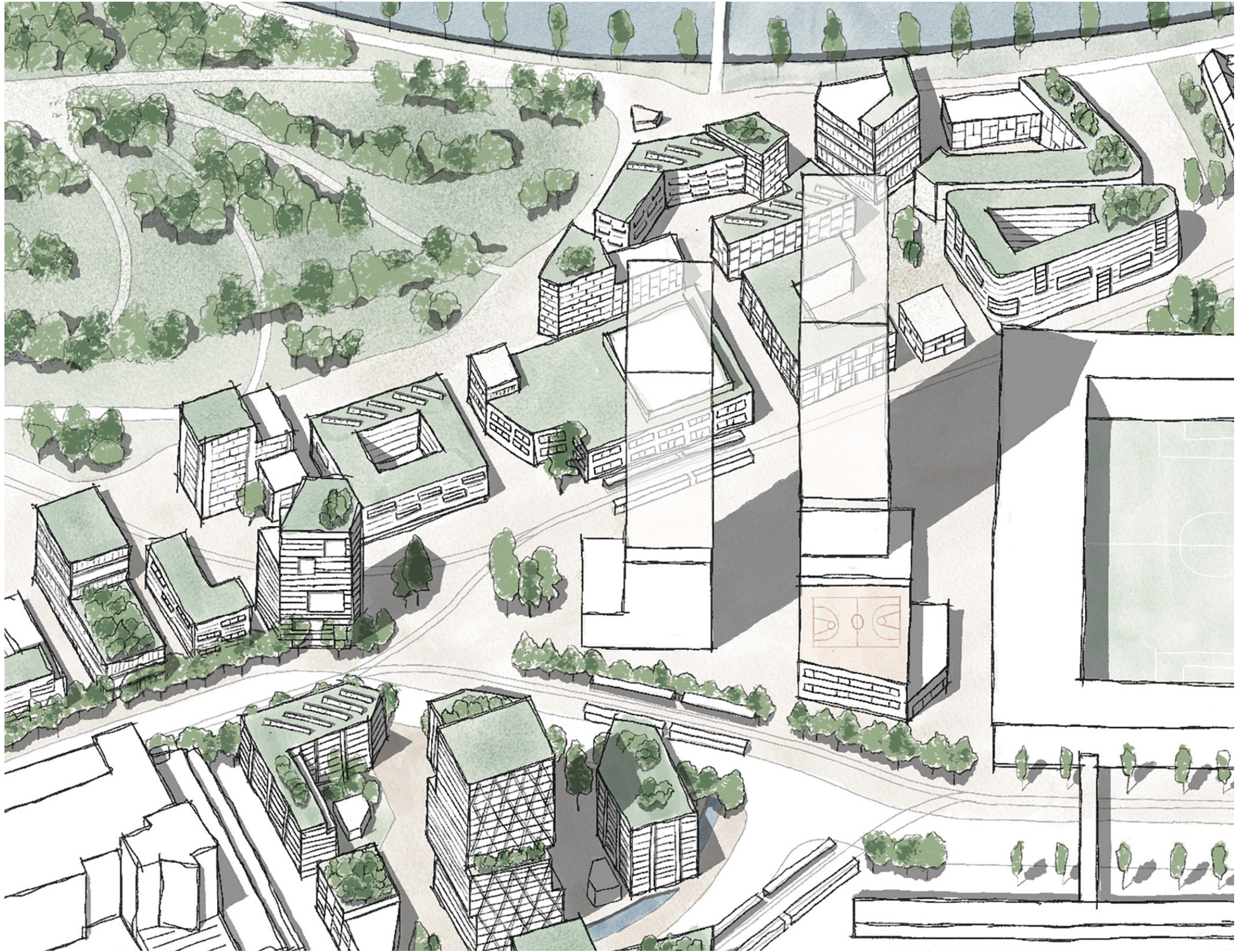
37

Konzept zum Schutz des Grundwasserfeldes Hardhof



38

Stadionbrache



39 Neues Zentrum Hardturm mit «Ensemble» Projekt



ZÜRICH-WEST ALS LEBENSWERTE STADT

MORPHOLOGIE

Die neu geschaffene städtebauliche Situation fügt sich, speziell im grossmassstäblichen Kontext, harmonisch in die bestehende Stadtstruktur ein. Durch die diversen Hochpunkte und die einzelnen Hochhäuser knüpft der Entwurf an die bestehende plurale Morphologie der beiden Stadtquartiere an und führt die Stadtsilhouette in einheitlicher, doch poröser Form weiter. Der aufgelöste Block schafft den Sprung von der grossmassstäblichen Setzung des Bestands hin zu feinkörnigeren Strukturen, ohne dabei dem Prinzip der Pluralität der Morphologie zu widersprechen. Im Vergleich zum Bestand bilden sich jedoch auch bewusst gesetzte Kontraste, beispielsweise im Gebiet Förrlibuckstrasse, wo im Gegensatz zu den vorhandenen grossmassstäblichen Gewerbebauten, feinkörnige und nutzungsdurchmischte Strukturen geschaffen werden (vgl. nächste Seite) oder auch südlich der Berner Allee in Altstetten Nord, wo die neuen aufgelösten Blöcke signalisieren, dass hier in Zukunft auch gewohnt werden soll.

ZENTRALITÄTEN

Das Projekt «Ensemble», das sich nach der heutigen Planungsabsicht am Stadtrand befindet, findet sich durch unsere Entwurfsidee inmitten der Stadt wieder. Durch die Ergänzung eines Schulhausbaus zwischen Stadion und Hochhäusern, einer Eventhalle nördlich der Hochhäuser, grösserer Gewerbebauten und durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsträger, wird hier eine neue Zentralität geschaffen. Urbane Sichtbeziehungen, z.B. auf die Ensemble-Hochhäuser oder andere Hochpunkte, sowie das Zusammenführen und bewusste Brechen von Achsen rund um den Hardturmplatz, schaffen eine spannende städtebauliche Gliederung des neuen Zentrums Hardturm.

Das bestehende Zentrum Altstetten wird nördlich der Geleise und ausgehend vom Vulkanplatz erweitert. Zu dieser Zentrumsbildung gehören Nutzungen wie der Hochschulcampus Altstetten und das FOGO-Areal, das durch eine offene Blockstruktur eingefasst wird. Der Vulkanplatz wird durch einen Pavillon mit einem Café ergänzt, der die Verbindung zum Hochschulcampus über die Berner Allee und dem fließenden Raum unter der Europabrücke als attraktiven Trittstein stärkt.



41 Höhenentwicklung in der «Berner Allee»

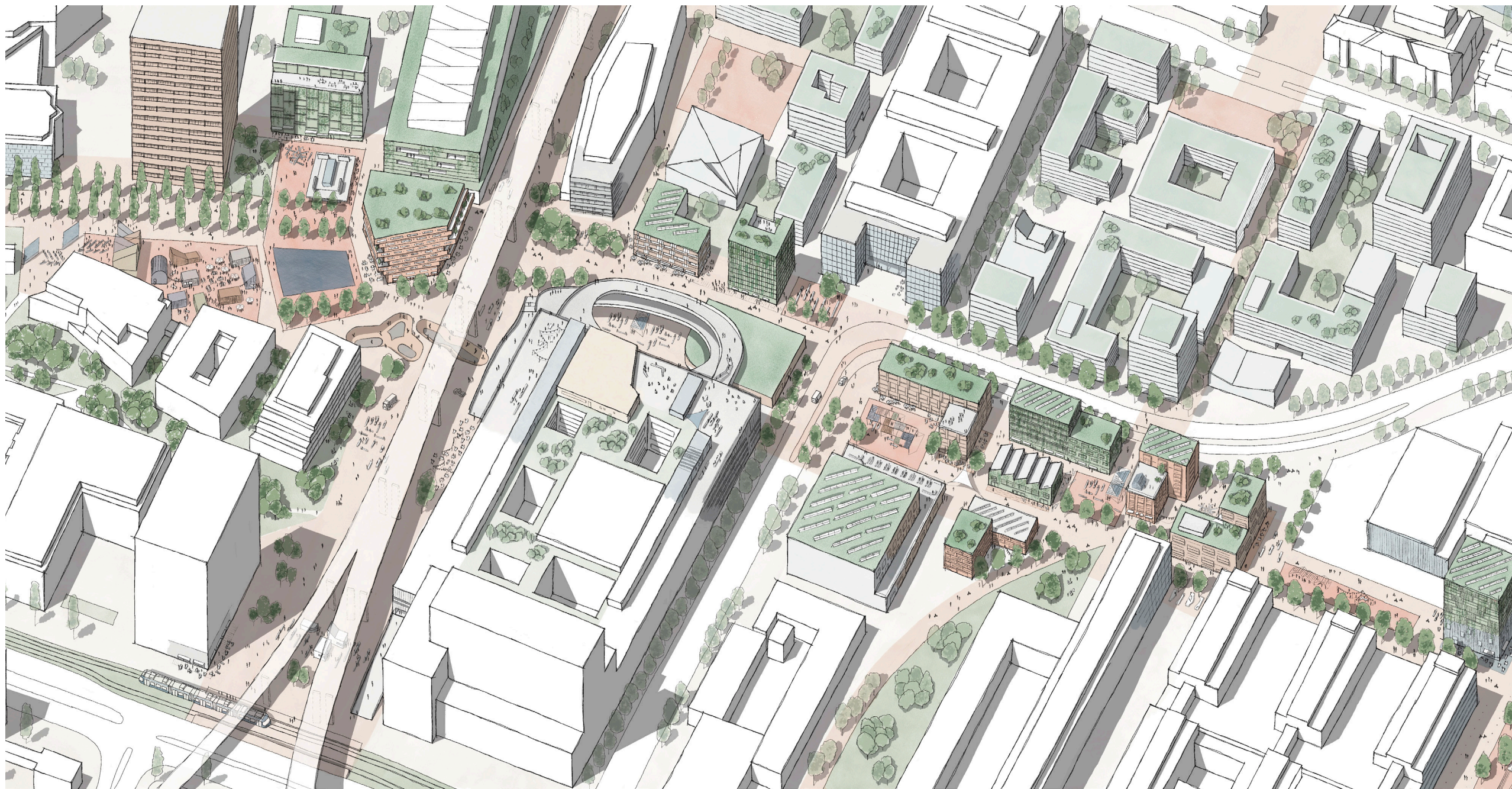
ÖFFENTLICHER RAUM, FREIRAUM UND BEGRÜNUNG

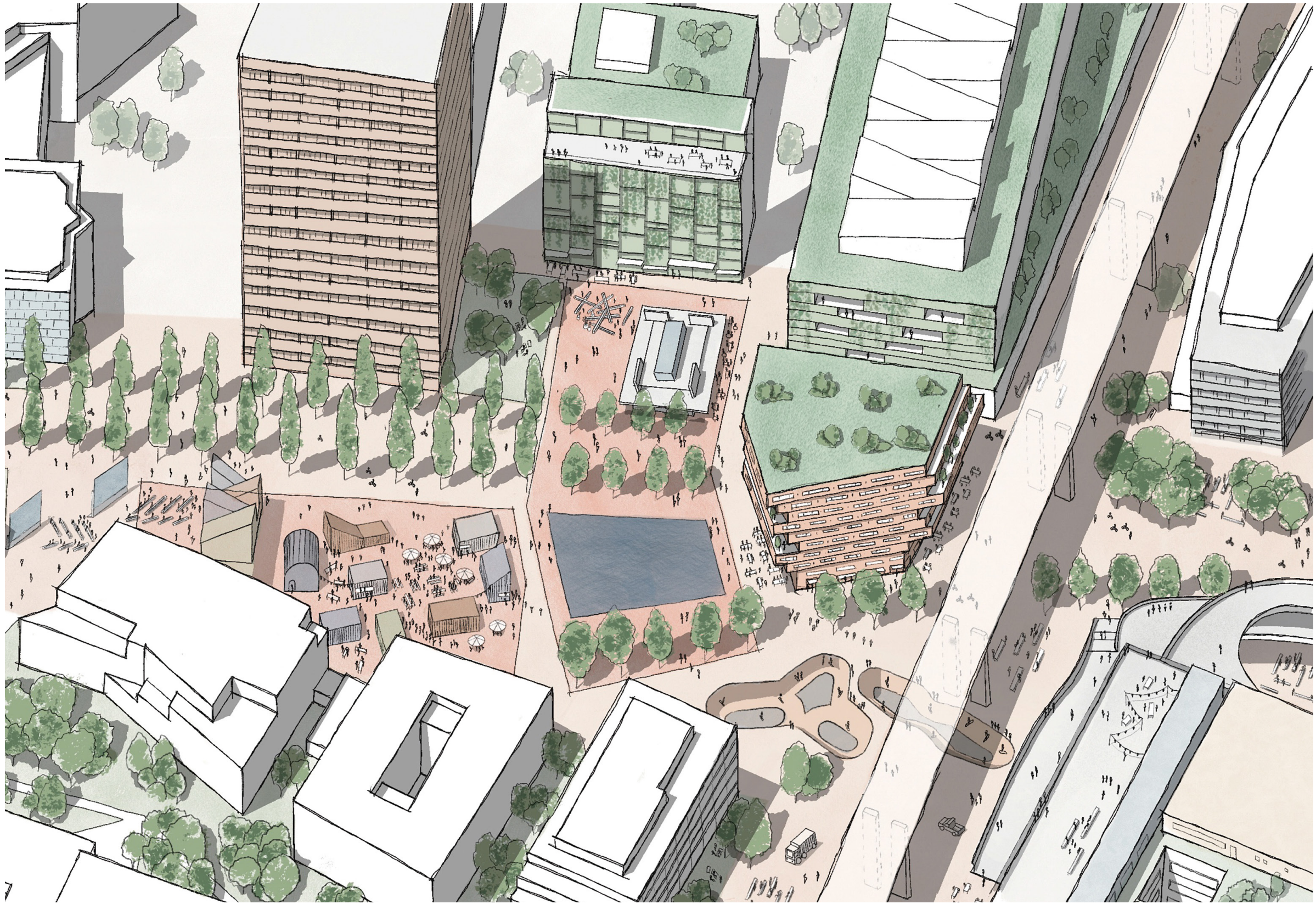
Durch die aufgelöste Blockrandstruktur wird eine klare Zonierung des öffentlichen Raums geschaffen; die öffentlichen Erdgeschosse aktivieren ihn. Plätze mit unterschiedlichen Grössen und Nutzungen bilden die Trittsteine im öffentlichen Raum. Durch die Auflösung der Blöcke soll die in Zürich-West vorherrschende Insularität der Areale aufgebrochen werden. Der Limmatpark schöpft sein Potenzial als Naherholungsgebiet neu aus und trägt die Landschaft über den Depotpark bis in das Gleisfeld hinein. Die neu geschaffene Stadtkante südlich des Limmatparks symbolisiert das Zusammenspiel von urbanem Leben und dem Element Wasser. Im Unterschied zu heute wird der öffentliche Stadtraum stark begrünt und, wenn immer möglich, mit hellen sickerfähigen Belägen wie Kiesflächen gestaltet. Fassaden und Dächer werden ebenfalls begrünt und zur urbanen Lebensmittelproduktion, zur Energiegewinnung oder als Gemeinschaftsflächen genutzt.

UMSTRUKTURIERUNG UND URBANE ENERGIELINIE FÖRRLIBUCKSTRASSE

Ab dem Turbinenplatz und entlang der Förrlibuckstrasse entsteht eine Abfolge an Plätzen, in deren Zentrum der Förrlibuckplatz liegt. Hier wird zur Raumbildung die Stadtachse gebrochen und die freiwerdende Fläche des ehemaligen Parkhauses als multifunktionaler Raum für kleine gastronomische Einrichtungen oder kleinere Verkaufsläden genutzt. Weiter soll der Förrlibuckplatz den urbanen Charakter unter dem Hardturmviadukt durch städtische Freizeitnutzungen, wie einen Skatepark oder einer Kletterwand, ergänzen. Der Förrlibuckplatz wird bis zu einem gewissen Punkt durch die Stadt entwickelt und gesteuert, wo aber auch private Institutionen und Vereine die Voraussetzung finden, selbstständig urbanes Leben entstehen zu lassen. Ausgehend vom neuen Förrlibuckplatz entsteht eine Situation, die nicht nur mit dem Eingangsbereich der Toni-Molkerei und der Pfingstweidstrasse in Kontakt tritt, sondern auch die öffentliche Dachfläche auf dem Gebäude in Beziehung zum Stadtraum setzt. Dieses Zusammenspiel an öffentlichen Außenräumen und Gebäuden bildet den Trittstein zwischen dem bestehenden Zentrum Hardbrücke und dem neuen Zentrum Hardturm und sorgt damit für die gewünschte Verbindung der einzelnen Stadtquartiere.

STÄDTERBAU







44

Abfolge kleinteiliger Freiräume zwischen Turbinenplatz und Förrlibuckplatz

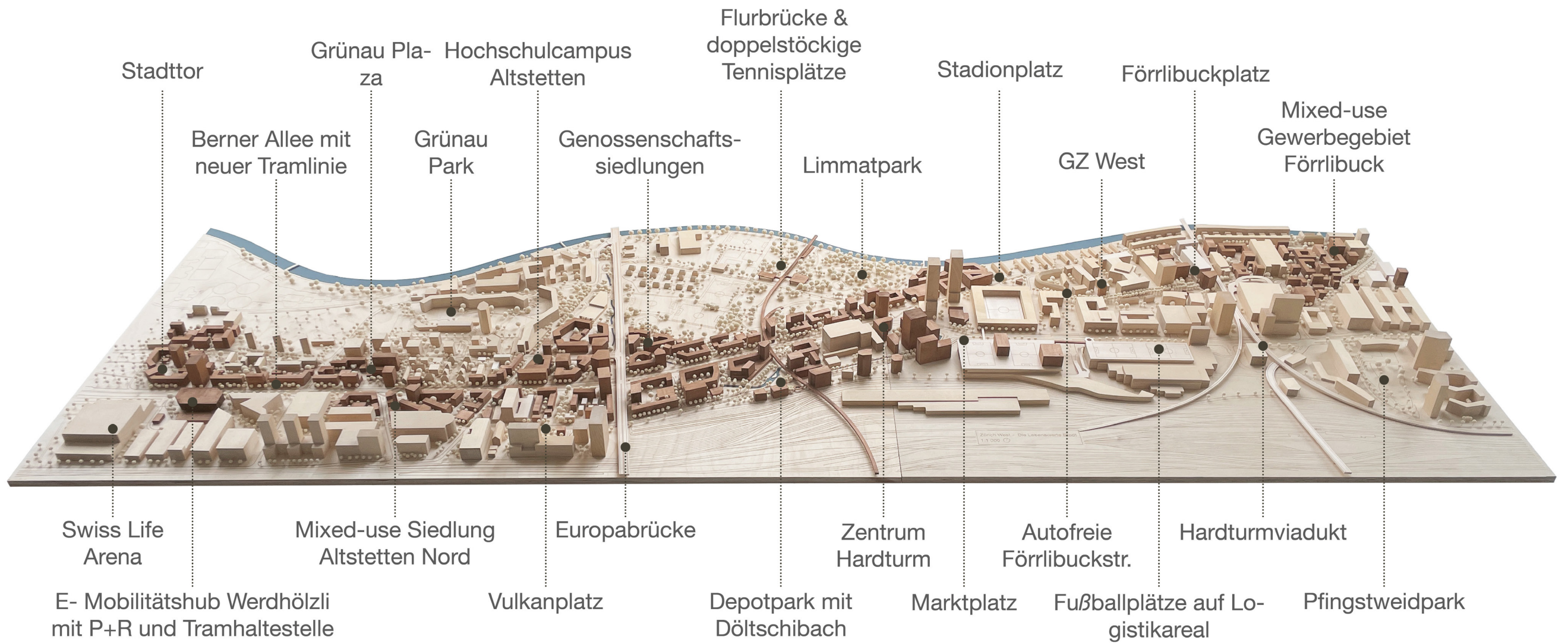


45

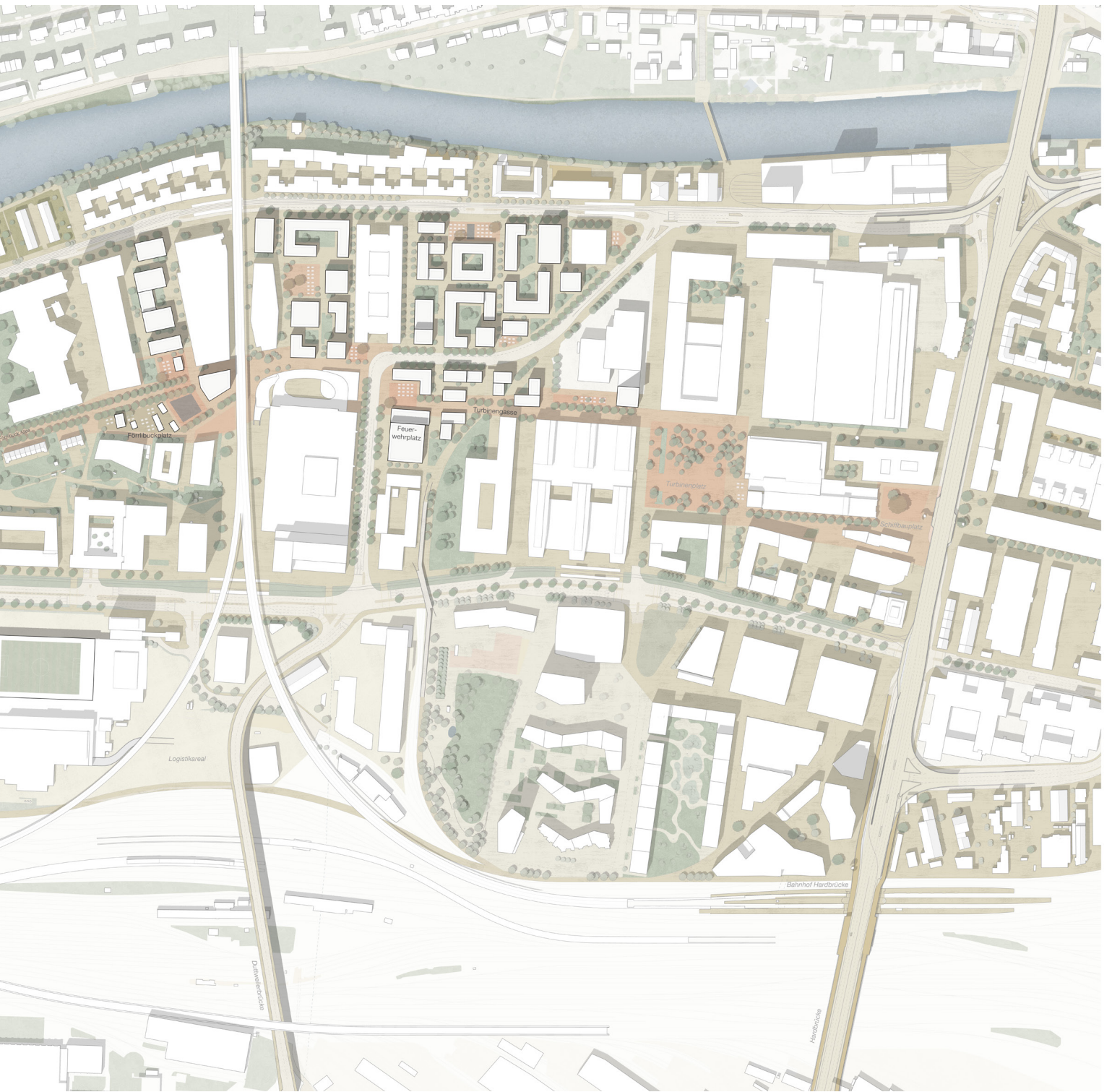
Höhenentwicklung (mit Projekt «Ensemble») an der neuen Berner Allee

54

STÄDTERBAU

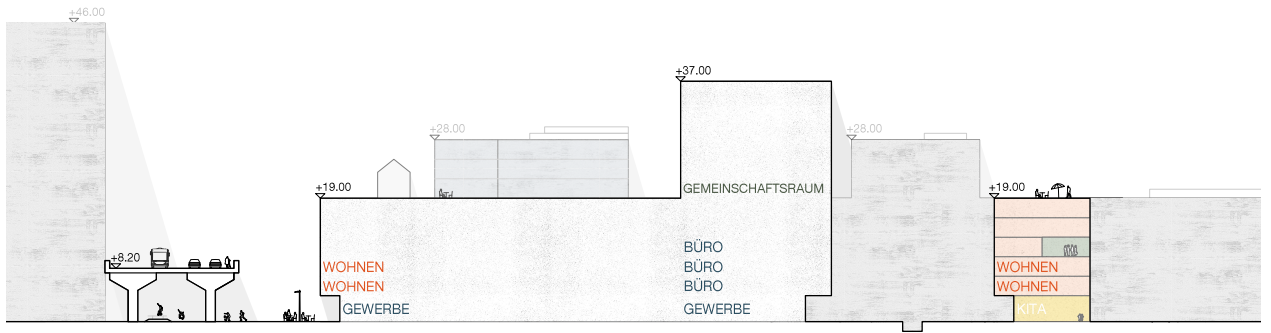








STADLEBARD



49

Schnitt durch die Genossenschaftssiedlung (Maßstab 1:1500)

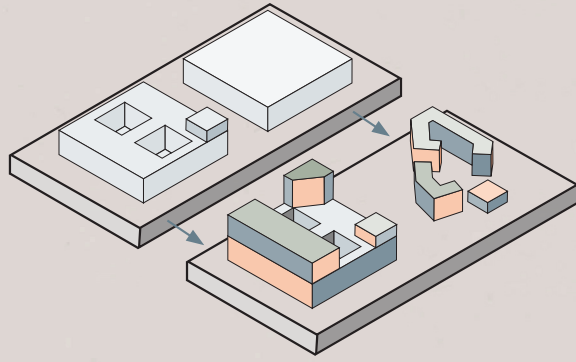
PRINZIPIEN DER LEBENSWERTEN STADT

PRINZIPIEN DES KONTEXTUALISIERTEN STÄDTEBAUS

Das in dieser Publikation dargestellte städtebauliche Szenario für Zürich-West und Altstetten Nord stellt ein konkretes Beispiel konzeptualisierter Stadtentwicklung dar und greift wichtige Thematiken der lebenswerten Stadtgestaltung auf, die über den konkreten Ort hinaus von Bedeutung sind. Diese Thematiken werden zwar spezifisch am Beispiel von Zürich-West untersucht, jedoch produzieren sie zusätzlich neues Wissen, was in seiner Natur generisch ist und auch in anderen Städten angewandt werden kann. Durch das generierte Wissen leistet die vorliegende Arbeit einen Beitrag zur Wissenschaft des Städtebaus.

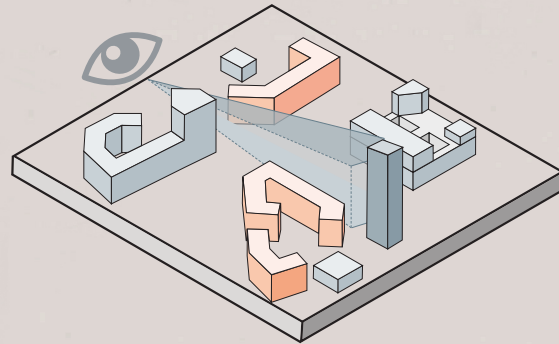
Die im Folgenden dargestellten Prinzipien stellen einerseits neues Wissen dar und sind zugleich ein Fazit für das in diesem Heft aufgeführte Projekt. Sie befassen sich mit der Art und Weise, wie Städte in Zukunft lebenswert geplant und gestaltet werden können. Entsprechend der Philosophie des Projektes sind die Prinzipien interdisziplinär und integrieren Aspekte der Architektur, Landschaftsarchitektur, Mobilität sowie der Stadtplanung und fassen somit in allgemeingültigen Ansätzen die wichtigsten Ideen und Aspekte dieser Arbeit zusammen.

Die Prinzipien ergeben sich aus zwei Fragestellungen: Wie zeigt sich die lebenswerte Stadt in ihrer Gestalt bzw. morphologischen Ausprägung und welche Anpassungen an den Planungsprozessen braucht es für die Umsetzung. Dementsprechend wurden städtebauliche als auch planungsrechtliche Prinzipien definiert, die auch auf die Entwicklung anderer Städte adaptierbar sind.



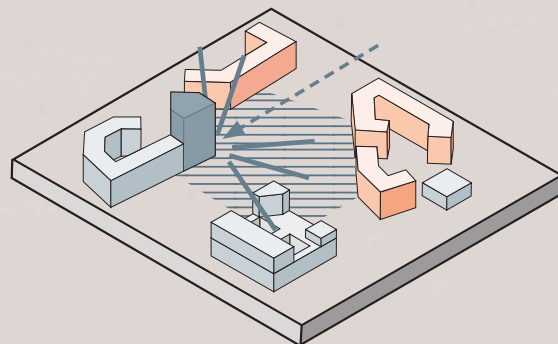
Nutzungs- und Sozial- durchmischung

Die lebenswerte Stadt schafft innerhalb der Areale bzw. Blöcke nutzungs- sowie sozial-durchmischte Strukturen



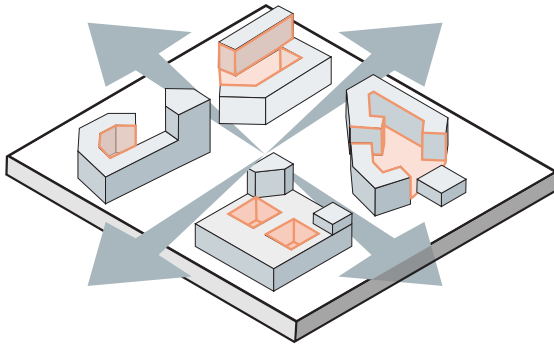
Akzente zur Orientierung

Vereinzelte Akzente wie Höhenversprünge oder Hochhäuser schaffen Orientierungspunkte in der Stadt.



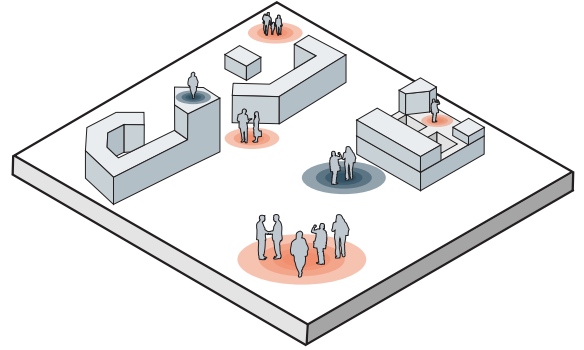
Brüche in der Morphologie schaffen

Störung der Orthogonalität, der Fluchten sowie Brüche in der Maßstäblichkeit von Gebäuden definieren Vorzonen sowie Plätze.



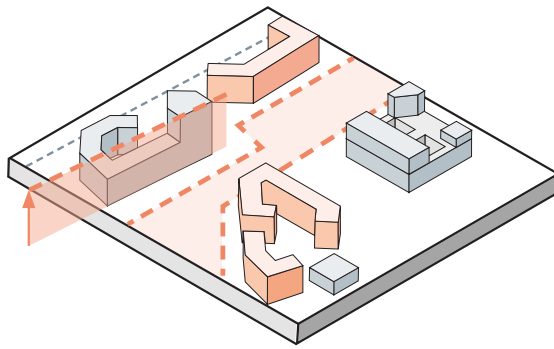
Urbane Dichte und Weite, Reiz- und Rückzugsorte

Urbane Dichte und Weite sowie Reiz- und Rückzugsorte wechseln sich ab und schaffen ein diverses Stadtgefüge. Visuelle Ausblicke sollen erhalten und neu inszeniert werden. Dichte schafft eine urbane Raumwahrnehmung.



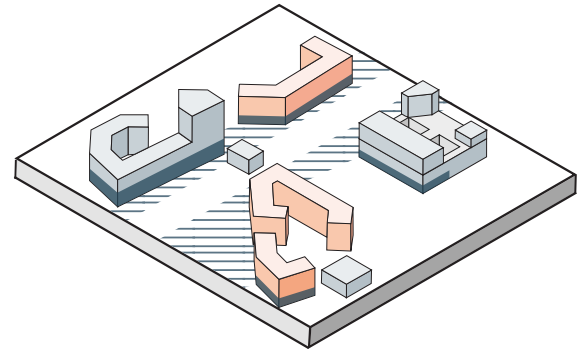
Begegnungsorte fördern

Gemeinschaftsorte mit unterschiedlichen Stufen der Öffentlichkeit (vom Stadtplatz bis zur gemeinsamen Dachterrasse) sollen die Zusammengehörigkeit und Interaktion der Menschen fördern.



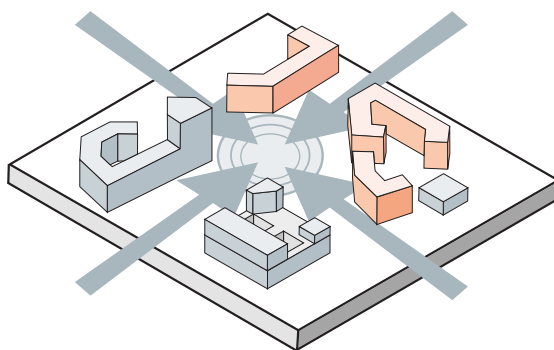
Fluchten definieren und bewusst brechen

Übergeordnete Fluchten garantieren offene Stadträume, eine gute Orientierung und urbane Weitsicht. Fluchten sollen durch Vor- und Rücksprünge gebrochen werden.



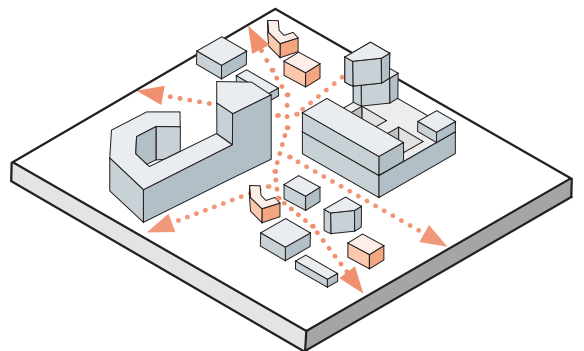
Öffentliche Erdgeschosse und Vorzone schaffen

Den Erdgeschossen sind grundsätzlich öffentliche Nutzungen zuzuweisen. Dementsprechend sind auch die Vorzonen öffentlich zugänglich zu gestalten.



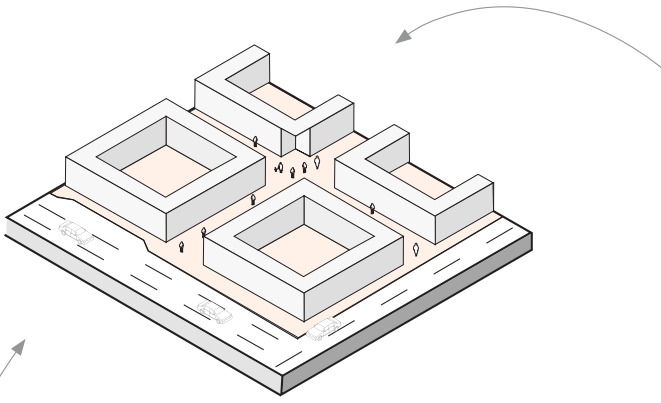
Zentralitäten schaffen

Standorte von hoher wirtschaftlicher und soziokultureller Bedeutung mit einer guten Erreichbarkeit schaffen.



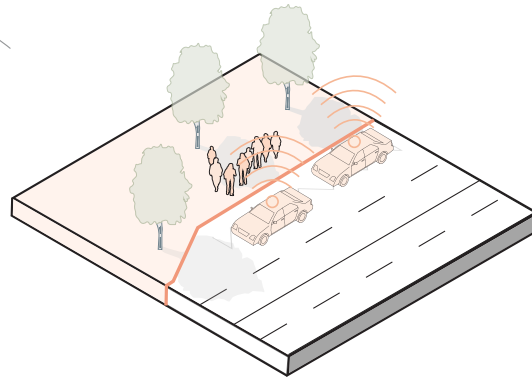
Durchlässigkeit des öffentlichen Raums und Durchwegung der Areale sicherstellen

Der öffentliche Raum folgt einem feinmaschigen Stadtnetz. Die innerhalb der Netzlinien liegenden Areale sind durch halböffentliche Wege querbar.



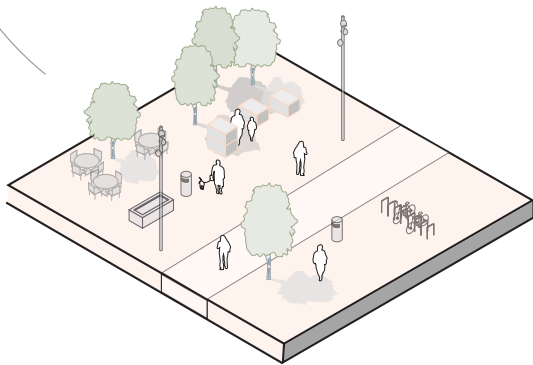
Autofreie Siedlungen und reduziertes Strassennetz

Loslösung vom privaten Fahrzeugbesitz, somit keine neuen Erschliessungsstrassen, sondern nur noch das übergeordnete Strassennetz notwendig (Referenz: Superblock Barcelona).



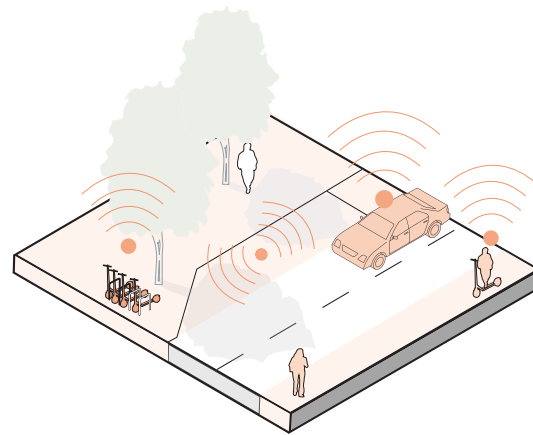
Sharing-Konzepte und autonome Fahrzeuge fördern

Haltebuchten entlang dem übergeordneten Strassennetz für (autonome) Sharingfahrzeuge, sharingbasierte Mikromobilität in Stadtraum integrieren.



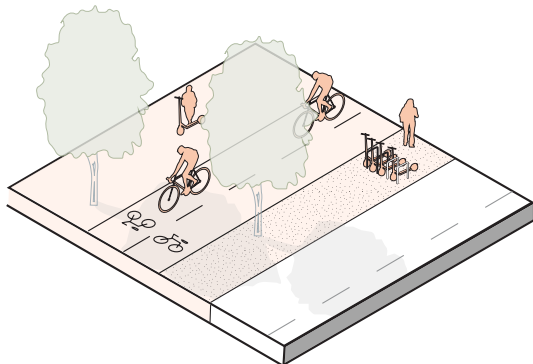
Rückgewinnung Strassenraum

Wegfallende Erschliessungsstrassen werden zum urbanen Stadtraum umfunktioniert, darauf verkehren auch Fahrräder, die Anlieferung und Notdienste.



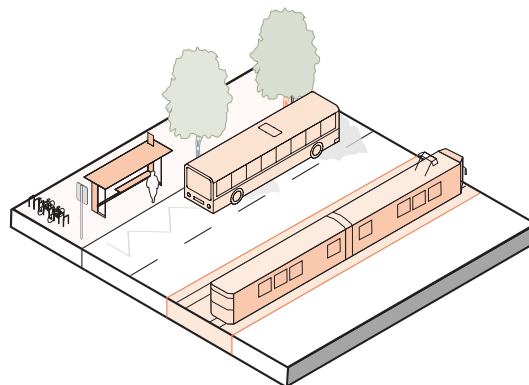
Smart technologies

Mikromobilität, Parkplatzsensoren, Elektro- und Wasserstoff Fahrzeuge, Mobilitäts-App's.



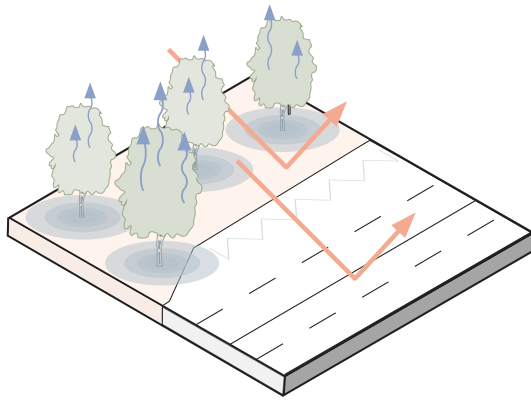
Ausbau Fusswege und Fahrradrouten

Für kurze und mittlere Distanzen soll der Fuss- und Fahrradverkehr die größte Rolle spielen.



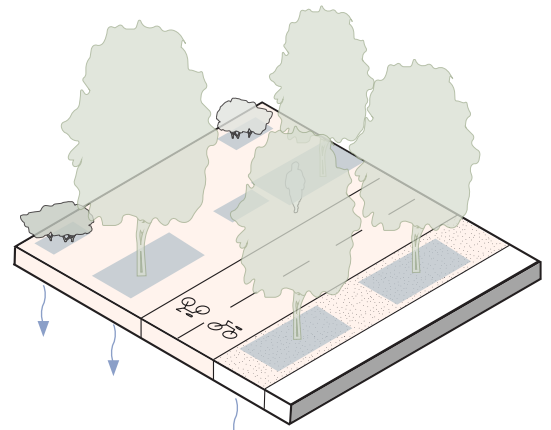
Öffentliche Verkehrssysteme fördern

Trotz autonomen Sharingfahrzeugen bleibt der öffentliche Verkehr das flächeneffizienteste Verkehrsmittel für die Stadt.



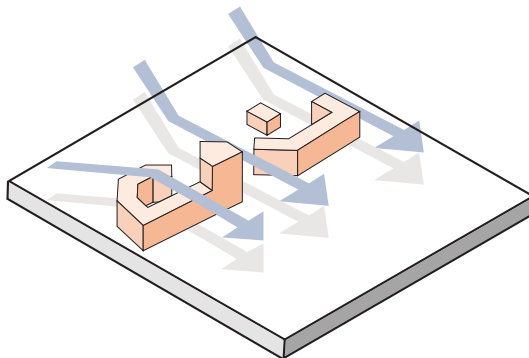
Hitzereduzierende Strassengestaltung

Helle Beläge mit hohem Albedo und kühlende grossblättrige Baumarten einplanen.



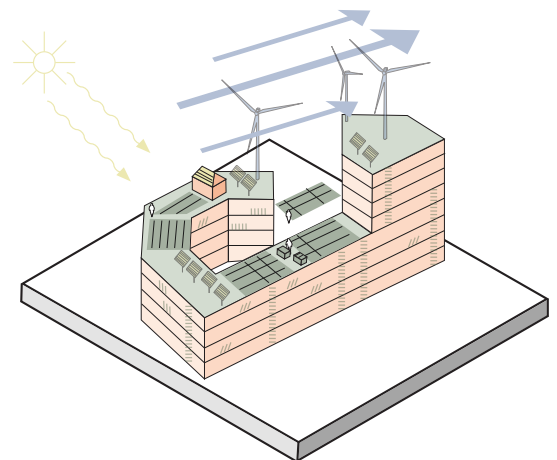
Entsiegelung

Sickerfähige Hartbeläge und Grünflächen fördern die natürliche Bewässerung von Bäumen und entlasten die Kanalisation.



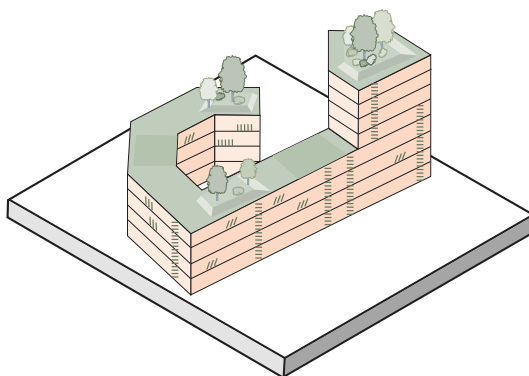
Durchlüftung von Quartieren

Bestehende Kaltluftsysteme berücksichtigen und Stellung der Gebäudekörper an vorhandene Thermik anpassen.



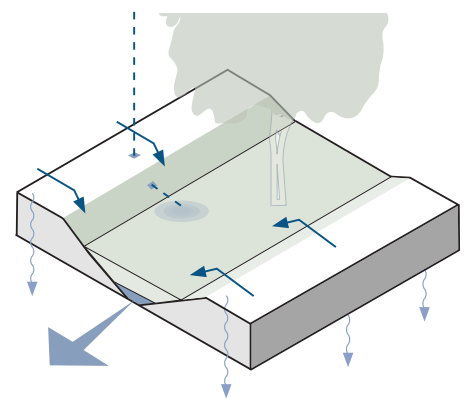
Urbane Lebensmittel- und Energieversorgung

Windenergie wird auf den Dächern und Solarenergie zusätzlich durch innovative Fassadentechnik genutzt.



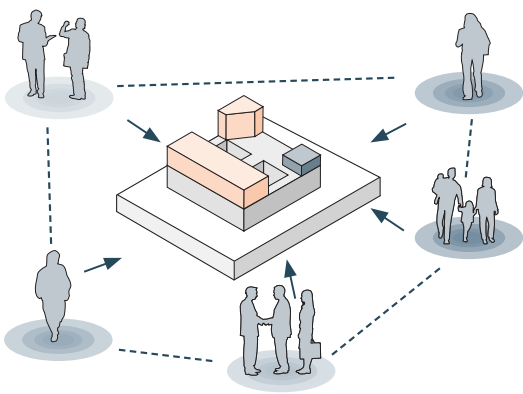
Fassaden- und Dachbegrünung

Intensive und extensive Baum- und Strauchpflanzung auf Dächern mit Rank- und Schlingpflanzen oder Topfpflanzen entlang der Fassade einplanen.



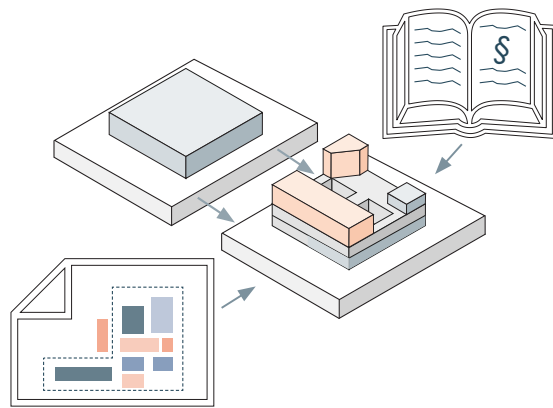
Prinzip der Schwammstadt

Flächendeckende sickerfähige Oberflächen. Regenwasser auf Dächern und Strassen sammeln und in Baumgruben versickern.



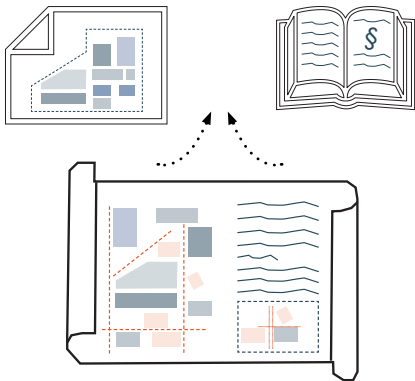
Mitwirkungsprozesse beim städtebaulichen Entwurf und bei gestaltungsplanpflichtigen Arealen

Partizipation als Standard und nicht als Ausnahme sehen und etablieren.



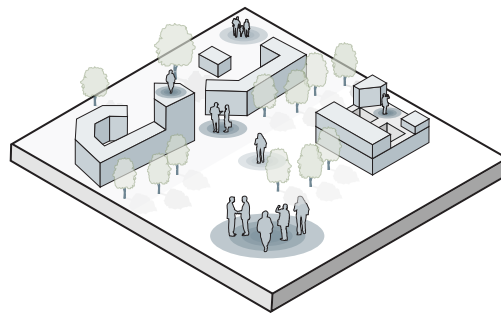
Nutzungs- und Sozialdurchmischung planungsrechtlich durchsetzen

Die durchmischte Stadt soll konsequent eingefordert werden. Der klassische Zonenplan wird durch die städtebaulichen Ergänzungspläne erweitert. Die Stadtplanung soll sich gänzlich von der Nutzungstrennung lösen.



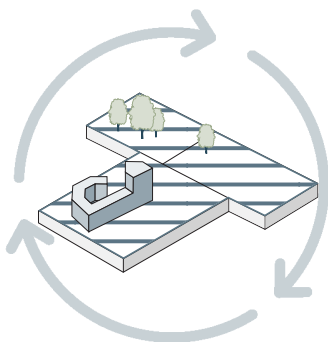
Städtebaulicher Ergänzungsplan

Als Teil der BZO soll ein neuer Ergänzungsplan zu klareren städtebaulichen Vorstellungen führen. Soziokulturelle, ökologische und morphologische Themen spielen hierbei gleichermaßen eine Rolle. Der Plan wird durch einen Partizipationsprozess begleitet (Bottom-up).



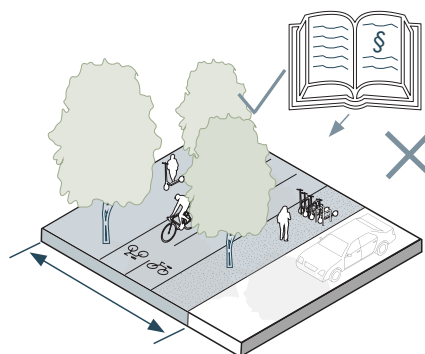
Öffentlichen Raum nach soziokulturellen Aspekten gliedern

Konzepte, wie das Konzept der Begegnung und Zentralität, sollen vermehrt in die Stadtentwicklungsprozesse miteinfließen.



Quartiersverträglichkeitsprüfung bei Gestaltungsplänen

Die Prüfung soll übergeordnete Interessen des Quartiers bei einer Planung eines Areals berücksichtigen.



Zonen für autofreie Quartiere und Förderung von Sharingsystemen

Neue, überlagerte Zone, in der ausschliesslich autofreie Quartiere zugelassen sind und dafür die Infrastruktur für Sharingsysteme im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt wird.

FRONTIER

NACH DER MASTERARBEIT

Die in dieser Publikation dargestellte Arbeit ist das Ergebnis eines längeren Prozesses mit dem Ziel, das Potenzial der Stadtteile Zürich-West und Altstetten Nord aufzuzeigen und eine neue Transformation durch den Rückbau des Autobahnausläufers zu initiieren. Nach Abschluss des Projektes im akademischen Umfeld der TU München wurde die Arbeit am 3. Dezember 2021 mit Unterstützung der Hamasil Stiftung im Kulturpark Zürich einem grossen Publikum mit Fachpersonen und Personen aus der Bevölkerung vorgestellt und anschließend in einer Podiumsdiskussion reflektiert (vgl. Kolberg 2021). Die Arbeit wird seitdem rege diskutiert. Die Zeitschriften TEC21 (Cieslik 2022) sowie Hochparterre (Marti 2021, Marti 2022) haben über sie berichtet. Im April 2022 wurde die Arbeit zusätzlich mit dem Grundeigentümergebiet von Zürich-West, mit dem Amt für Städtebau und mit Grün Stadt Zürich diskutiert. Weiterhin wurde das Projekt im September 2022 an der INUAS Konferenz an der ZHAW präsentiert (Koulouris, Allemann und Keim 2022).

Als Autoren dieser Arbeit und als Fachpersonen beobachten wir alle neuen Entwicklungen mit Interesse und hoffen, durch unser Projekt einen Beitrag zur Transformation eines Zürcher Stadtteils geleistet zu haben, der uns sehr am Herzen liegt.



50 Impressionen, öffentliche Veranstaltung und Podiumsdiskussion

LITERATUR

Allemann, Joris; Keim, Tim; Koulouris, Spyridon N. (2021a): Zürich-West – Die Lebenswerte Stadt. Mit Fokus auf städtebauliche und gesellschaftliche Veränderungen im 21. Jahrhundert. Freie Projektarbeit am Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München, München.

Allemann, Joris; Keim, Tim; Koulouris, Spyridon N. (2021b): Zürich-West – Die lebenswerte Stadt im Dialog. Ein Themenheft mit Nachrichten zu den aktuellen Entwicklungen in Zürich-West. Eigene Produktion, finanziert durch die Hamasil Stiftung, Zürich.

Allemann, Joris; Keim, Tim; Koulouris, Spyridon N. (2021c): Zürich-West – Die lebenswerte Stadt. Eine Masterthesis mit Fokus auf städtebauliche, gesellschaftliche und planungskulturelle Veränderungen im 21. Jahrhundert. <<https://www.stiftung-baukultur-schweiz.ch/blog/zuerich-west-die-lebenswerte-stadt>>, Zugriff: 25.03.2023.

Burckhardt, Lucius (2006): Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft. Berlin: Martin Schmitz Verlag.

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

Koulouris, Spyridon N.; Allemann, Joris; Keim, Tim (2021): Zürich-West – Die lebenswerte Stadt. Eine Masterthesis mit Fokus auf städtebauliche, gesellschaftliche und planungskulturelle Veränderungen im 21. Jahrhundert. <<https://dielebenswertestadt.ch>>, Zugriff: 25.03.2023.

Koulouris, Spyridon N.; Allemann, Joris; Keim, Tim (2022): Zürich-West – Die lebenswerte Stadt. Eine Entwurfsarbeit mit Fokus auf städtebauliche, gesellschaftliche und planungskulturelle Veränderungen im 21. Jahrhundert. Book of Abstracts INUAS Conference 2022. Public Spaces, S. 130–131.

Marti, Rahel (2020): Test mit Zürich-West. Vom Sorgenkind zum Klimapionier: In Zürich-West realisiert die Stadt Expressmassnahmen und prüft mit umfassenden Berechnungen das Potenzial von grossflächigen Eingriffen. In: Hochparterre: Zürich kühlen. Die Fachplanung Hitzeminderung und ihre Folgen für den öffentlichen Raum, den Städtebau und die Architektur in der Stadt Zürich, S. 14–15.

Portzamparc, Christian de (2010): The open Block in Masséna. Interview with Christian de Portzamparc. In: Accorsi, Florence (Hrsg.) L'ilot ouvert, Christian de Portzamparc [The open block, Christian de Portzamparc]. Bruxelles: AAM Éd.u.a, S. 157–169.

Stadt Zürich (Hrsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich-West. Synthesebericht der Stadt Zürich und der mitwirkenden Eigentümer. Zürich: Amt für Städtebau der Stadt Zürich.

Stadt Zürich (Hrsg.) (2005): Leitlinien Zürich-West. Entwicklungsplanung für die planerische Umsetzung. Zürich: Amt für Städtebau der Stadt Zürich.

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

Thierstein, Alain; Natrup, Wilhelm; Friedrich, Sabine; Binggeli, Dunja; Grimaldi, Carolina (2005): Aufbruch West, Nachhaltige Entwicklung und Städtische Erneuerung am Beispiel von Zürich-West, Zürich: ZKB.

WEITERE PUBLIKATIONEN UND MEDIENPRÄSENZ DES PROJEKTES

Cieslik, Tina (2022): Es fehlt das strategische Denken. Abbruch oder Erhalt der historischen Fabrikhallen, lautete die Frage bei der geplanten Überbauung des Maag-Areals. In: TEC21, 3–4/22, S. 24–28.

Kolberg, Steffen (2021): Zürich-West: Neue Ideen für die Erweiterung des Stadtraums <<https://tsri.ch/zh/zurich-west-neue-ideen-fur-die-erweiterung-des-stadtraums.LeOFLEE-9hA75Z9Y2>>, Zugriff: 25.03.2023.

Marti, Rahel (2021): Die dritte Transformation von Zürich-West. Eine Masterthesis zeigt, wie der Rückbau des Autobahnausläufers neuen und günstigen Lebensraum im brüchigen Zürcher Stadtteil schaffen könnte. Am Freitag wird die Arbeit in Zürich diskutiert. <<https://www.hochparterre.ch/nachrichten/planung-staedtebau/die-dritte-transformation-von-zuerich-west/>>, Zugriff: 25.03.2023.

Marti, Rahel (2022): Funde: Drei Musketiere für Zürich-West. In: Hochparterre, 1–2/22, S. 9.



ALAIN THIERSTEIN

Zum 1. April 2024 ist Prof. Alain Thierstein, Lehrstuhl für Raumentwicklung der TUM, im Ruhestand.

Thierstein promovierte nach seinem Studium der Volkswirtschaft mit den Schwerpunkten Umweltökonomik und Wirtschaftssysteme 1987 an der Universität St. Gallen. Er arbeitete zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter und ab 1993 als Dozent für Regionalökonomie und Leiter der Abteilung Regionalforschung an der HSG. Ab 1998 war Thierstein Mitglied der Direktion und Leiter des Kompetenzbereiches Regionalwirtschaft am Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus.

Von 2000 bis 2005 lehrte er als Associate Professor für Raumordnung am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich und ab 2002 auch am Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung. Von 2004 bis 2022 war Prof. Thierstein Partner und Mitglied der Geschäftsbereichsleitung „Raum- und Standortentwicklung“ bei der EBP Schweiz AG, Zürich, sowie von 2008 bis 2022 Dozent am CUREM – Center for Urban & Real Estate Management der Universität Zürich. Den Lehrstuhl für Raumentwicklung der TUM hat Prof. Thierstein seit 2005 inne.

Seine Arbeitsschwerpunkte sind unter anderem polyzentrische städtische Strukturen, digitale Transformation sowie städtische Raumorganisation und Stadtentwicklung.



BENEDIKT BOUCSEIN

Benedikt Boucsein studierte von 1999 bis 2005 an der RWTH Aachen und der ETH Zürich Architektur und promovierte von 2005 bis 2008 am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur der ETH bei Andreas Tönnemann zur „Grauen Architektur“ der Nachkriegszeit. Von 2007 bis 2017 forschte und lehrte er an der ETH Zürich bei Felix Claus und Kees Christiaanse. 2007 gründete er mit Axel Humpert und Tim Seidel das Büro BHSF Architekten in Zürich (seit 2020 mit Zweigstelle in München). Gemeinsam mit ihnen und Jeanette Beck war er zudem von 2005 – 2018 Gründer und Mitherausgeber der Zeitschrift Camenzind. 2018 wurde er auf die Professur für Urban Design an die TUM berufen.



ALTOBRE

SPYRIDON (SPYROS) NEKTARIOS KOULOURIS

Spyros Koulouris studierte Architektur an der TU München, IUAV Venedig und AAC Hamburg, und absolvierte 2021 den Master Urbanistik, Landschaft und Stadt an der TU München. 2022 legte er ebenso den Master in Architektur an der TUM ab. Während seines Masterstudiums war er Hilfwissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Theorie und Geschichte von Architektur, Kunst und Design an der TU München. Nach seinem Studium war er am Münchner Referat für Stadtplanung und Bauordnung als Planungsmanager für die Innenstadt tätig, und hat an der TU München (Masterstudio Urban Design) und an der IU Internationale Hochschule gelehrt.

Seit 2023 lehrt und forscht er an der TU München mit den Schwerpunkten Transit-Oriented Development (TOD) und grüne Urbane Transformation.



JORIS ALLEMANN

Joris Allemann studierte Raumplanung an der Hochschule für Technik in Rapperswil (2010) und Urbanistik an der Technischen Universität in München (2022). Zwischen 2010 und 2019 arbeitete er als Stadt- und Verkehrsplaner in drei verschiedenen Unternehmungen. Seit 2020 ist er als selbstständiger Verkehrsplaner und seit 2022 als Urban Designer bei pool Architekten tätig.



TIM KEIM

Tim Keim absolvierte seinen Bachelor in Landschaftsarchitektur an der OST in Rapperswil 2016, seinen Master in Urbanistik an der TU München 2021. Er sammelte mehrjährige Berufserfahrung bei ASP Landschaftsarchitekten, ORT AG für Landschaftsarchitektur und KCAP Architects & Planners Zürich/Rotterdam.

Da Tim sowohl als Urbanist als auch als Landschaftsarchitekt ausgebildet ist, liegt seine Vorliebe bei Projekten an der Schnittstelle beider Disziplinen. Er ist besonders erfahren in der Entwicklung von Konzepten für grün-blauen Urbanismus und die Klimasicherung unserer Umwelt. Einen Grossteil seiner akademischen und beruflichen Laufbahn hat er damit verbracht, komplexe Landschaftssysteme und die Auswirkungen der Gestaltung öffentlicher Räume auf die Lebensqualität und das Mikroklima in der Stadt zu verstehen und umzusetzen.



IMPRESSUM

Diese Publikation erscheint anlässlich der Masterthesis Zürich-West – Die lebenswerte Stadt.

Die Arbeit wurde über zwei Semester (WiSe 2020/21 und SoSe 2021) betreut von:

Prof. Dr. Alain Thierstein, Lehrstuhl für Raumentwicklung, Technische Universität München (TUM), Department of Architecture, TUM School of Engineering and Design

und

Prof. Dr. Benedikt Boucsein, Professur für Urban Design, Technische Universität München (TUM), Department of Architecture, TUM School of Engineering and Design

HERAUSGEBER
Alain Thierstein
Benedikt Boucsein

AUTOREN
Spyridon Nektarios
Koulouris
Joris Allemann
Tim Keim

LEKTORAT
Heidi Stecker, Leipzig

GRAFISCHES KONZEPT
Christian Lange Studio

GESTALTUNG
Spyridon Nektarios
Koulouris
Joris Allemann
Tim Keim

FONTS
Railroad Gothic
Fugue Regular

DRUCK
Buch- und
Kunstdruckerei
Keßler, Weimar

Erschienen als
TOUCH.03
ZÜRICH-WEST – DIE
LEBENSWERTE STADT

A Publication of
Laboratory for the
Everyday City

Professur
für Urban Design
Technische Universität
München (TUM)
Arcisstraße 21
80333 München

Bibliografische
Information der Deutschen
Nationalbibliothek
Die Deutsche National-
bibliothek verzeichnet
diese Publikation in
der Deutschen
Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische
Daten sind über
<http://dnb.d-nb.de>
abrufbar.

Erhältlich als Open
Access Titel unter
www.m-books.eu

und unter
[https://doi.org/
10.14459/2024md
1739608](https://doi.org/10.14459/2024md1739608)

Diese Publikation ist im Rahmen von Lehrzwecken erschienen. Die Herausgeber*innen haben sich bemüht, alle zur Veröffentlichung notwendigen Einverständniserklärungen zu erhalten. Sollten einzelne Bildrechte nicht respektiert worden sein, bitten wir dafür um Nachsicht. Personen und Institutionen, die möglicherweise nicht erreicht wurden und Rechte an verwendeten Abbildungen beanspruchen, werden gebeten sich mit den Herausgeber*innen in Verbindung zu setzen.

ISBN ISBN (print)
978-3-944425-41-2

ISBN (open access)
978-3-944425-48-1

doi: 10.14459/2024md
1739608

© 2025 Professur
für Urban Design,
Technische Universität
München
© 2025 M BOOKS

Touch – Tactics of Urban
Change, A Publication of
Laboratory for the
Everyday City, Professur
für Urban Design

www.arc.ed.tum.de/ud

Diese Publikation wurde
gefördert von:

Hamasil Stiftung
TUM Professur für Urban
Design
Prof. Dr. Alain Thierstein

TACTICS OF URBAN CHANGE