



Themenheft von Hochparterre, Juni 2024

Ein Pfingsthain für Zürich West

Wie aus einem ehemaligen Stück Autobahn mitten in der Stadt Zürich ein grüner und lebendiger Boulevard werden kann.

**HOCH
PART
ERRE**



Inhalt

4 «Man muss das grosse Ganze im Blick haben»

Was die IG Zentrum Hardbrücke bisher getan und was sie für die Zukunft geplant hat.

8 Chance und Pflicht

Warum der Vorschlag für einen Pfingsthain nicht nur schön, sondern notwendig ist.

12 Hain statt Autobahn

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe Pfingsthain in Wort, Bild und Plan.

16 Frühlingserwachen in Grün und Blau

Wie und was am Pfingsthain gepflanzt wird.

18 Der Weg zur Fussgängerweide

Wie Fussgängerinnen, Velos, Trams und Autos verkehren werden.

20 Bauen mit dem Untergrund

So sieht klimavernünftige Architektur entlang des Pfingsthains aus.

22 Der Pfingsthain macht Wohnen möglich

In Zürich West könnte Wohnraum für 7000 Menschen entstehen.

24 Die Rückeroberung der Stadt

Paris, Barcelona und Kopenhagen machen es vor.

26 «Wir sind in der Phase des Aussteigens»

Das Auto hat unsere Städte geprägt – jetzt ändert sich das.

Editorial

800 Meter Grün

Dieses Heft präsentiert den Vorschlag der Arbeitsgruppe Pfingsthain für die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse in Zürich West. Anfang Jahr aus dem Nationalstrassennetz entlassen, kann diese als Autobahn konzipierte und deshalb überdimensionierte Strasse neu gedacht werden. «Hain statt Autobahn», sagt die Arbeitsgruppe und zeigt, wie zwischen Viaduktbögen und Toni-Areal ein 800 Meter langer arkadischer Stadtpark entstehen kann.

Der Pfingsthain wäre eine Stadtverschönerung, die gleichzeitig drängende Probleme des Stadtteils anpacken würde: die Unwirtlichkeit des öffentlichen Raums rund um das Zentrum Hardbrücke, die Barrierenwirkung einer Verkehrsschneise, die weder für den Fuss- noch den Veloverkehr gedacht ist, die Lärmemissionen, die den dringend benötigten Wohnraum bislang verunmöglichen. Und nicht zuletzt: die Folgen des Klimawandels, die ein asphaltiertes und betoniertes Zürich West ohne Gegenmassnahmen je länger, je unwohnlicher machen würden.

Das Projekt Pfingsthain ist nicht fertig ausgearbeitet, aber doch so plausibel, wie ein ernst gemeinter Vorschlag zu sein hat. Die Zusammenarbeit von Fachpersonen aus Landschaftsarchitektur, Städtebau, Verkehrsplanung, Immobilien und Architektur tritt auf vielen Ebenen den Beweis an, dass eine Umgestaltung der Pfingstweidstrasse nicht nur wünschbar und sinnvoll, sondern schon morgen realisierbar ist. Der Pfingsthain ist ein leuchtendes Zukunftsbild, aber keine Utopie.

Hinter der Initiative für den Pfingsthain stehen die IG Zentrum Hardbrücke und die Hamasil Stiftung, die sich seit ihrer Gründung 1989 für eine nachhaltige Entwicklung von Zürich West einsetzt. Wie schon die Projekte «Blühende Pfingstweide» und «Josef will wohnen», die 2023 in zwei Hochparterre-Themenheften publiziert wurden, ist auch das Projekt Pfingsthain als Weckruf und Aufforderung an die Verwaltung, die Legislative und die Bevölkerung zu verstehen. Es zeigt, was in Zürich West möglich wäre – oder andersherum: was dringend notwendig ist. **Marcel Bächtiger**

Themenfokus

Die Inhalte dieses Hefts erscheinen auch als Themenfokus auf der Website von Hochparterre: pfingsthain.hochparterre.ch

Impressum

Verlag Hochparterre AG Adressen Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon +41 44 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch
Geschäftsleitung Rahel Marti Redaktionsleitung Axel Simon Leitung Themenhefte Roderick Hönig Konzept und Redaktion Marcel Bächtiger
Illustration Nicole Vögeli, www.nicolevoegeli.com Art Direction Antje Reineck Layout Jenny Jey Heinicke Produktion Nathalie Bursać Korrektorat Lorena Nipkow
Lithografie Team media, Gurtellen Druck Stämpfli AG, Bern
Herausgeber Hochparterre in Zusammenarbeit mit Hamasil Stiftung, Zürich
hochparterre.ch/pfingsthain Themenheft bestellen (Fr.15.–, €12.–) und als E-Paper lesen



Alain Thierstein ist Professor für Raumentwicklung am Departement Architektur der Technischen Universität München. Davor lehrte er an der ETH Zürich und an der Universität St. Gallen. Er ist strategischer Berater der IG Zentrum Hardbrücke (IGZH) und der Hamasil Stiftung.

- Das Gebiet Zentrum Hardbrücke und die Entwicklungsschwerpunkte der IGZH
- 1 Pfingstweidstrasse
 - 2 Josefstrasse, Schiffbaustrasse und Turbinenplatz
 - 3 Areal Autowaschanlage
 - 4 Welte-Furrer-Areal
 - 5 Maag-Areal
 - 6 Bahnhof Hardbrücke und Hardstrasse
 - 7 ZKB-Gebäude Neue Hard
 - 8 Josef-Areal

Die grösste Grundeigentümerin 25,2 Prozent oder 130 500 m² aller Baulandparzellen im Untersuchungsperimeter Zentrum Hardbrücke befinden sich in städtischem Eigentum.
Quelle: Städtebauliche Datenanalyse von DXMA

«Man muss das grosse Ganze im Blick haben»

Der Pfingsthain ist die dritte Idee für den Stadtteil Zürich West aus der Küche der IG Zentrum Hardbrücke. Ein Gespräch mit Alain Thierstein, dem strategischen Berater der IGZH.

Interview: Marcel Bächtiger

Alain Thierstein, mit welchem Ziel wurde die Interessengemeinschaft Zentrum Hardbrücke (IGZH) 2023 gegründet?

Alain Thierstein: Der Unternehmer Martin Seiz, der in Zürich West auf seinem Grundstück den Kulturpark betreibt und sich mit seiner Hamasil Stiftung seit Jahren für eine nachhaltige Entwicklung des ehemaligen Industriequartiers (Abb. 1) einsetzt, hatte Stefan Kurath und Caspar Schärer 2020 beauftragt, die Planungsgeschichte von Zürich West aufzuarbeiten und Szenarien für die Zukunft zu skizzieren. Ihre Studie kam im Kern zur Erkenntnis, dass in den letzten 20 Jahren zwar vieles angedacht, aber fast nichts umgesetzt wurde. Den städtebaulichen Prinzipien, die die Stadt 2000 im «Entwicklungskonzept Zürich West» formulierte, fehlte in all den Jahren ein Kümmerer.

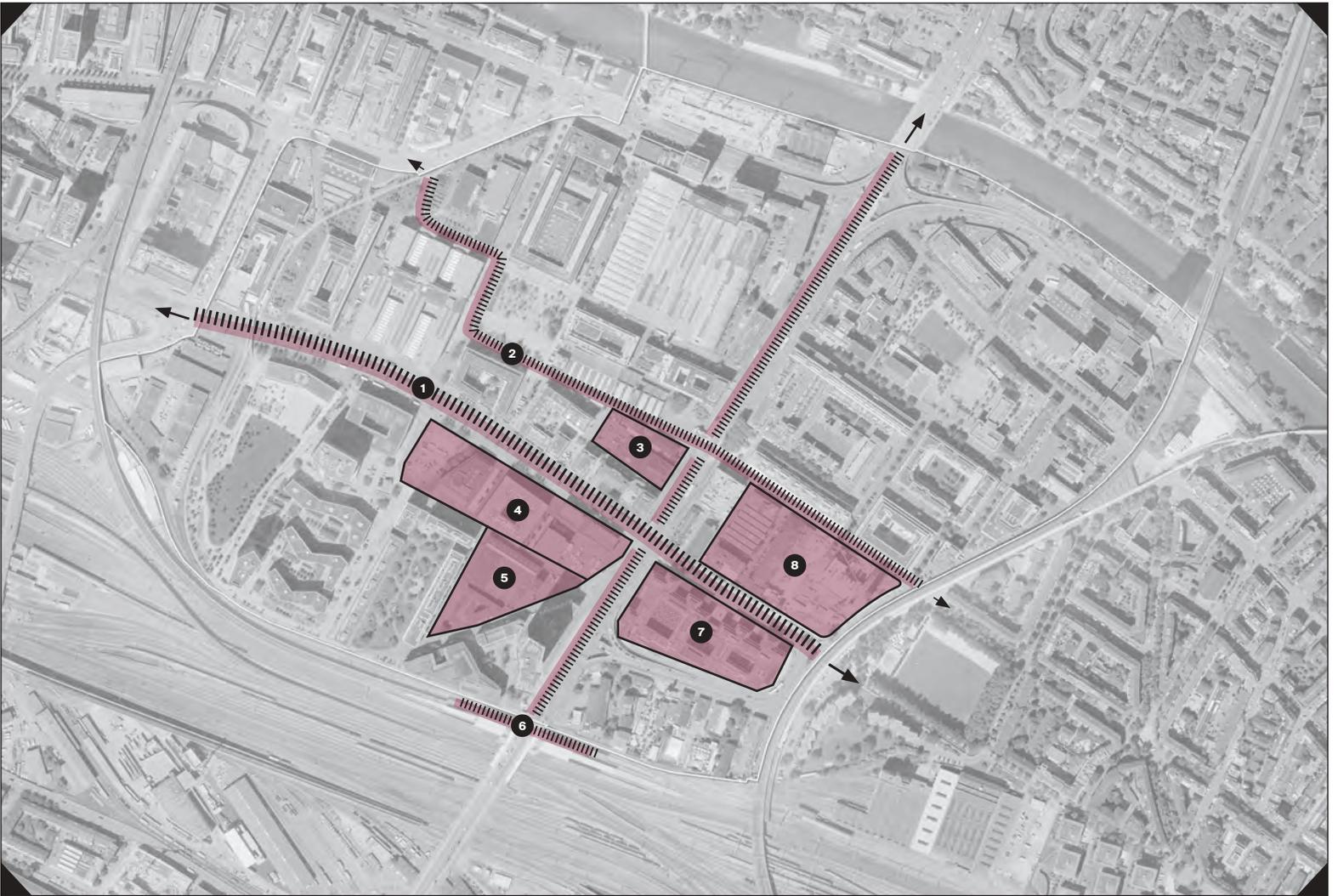
Was sah dieses Entwicklungskonzept ursprünglich vor?

Die Ziele waren klar formuliert: In Zürich West sollte ein gut durchmischtes Stadtquartier entstehen. Eines mit 20 bis 30 Prozent Wohnanteil und einem Freiflächenanteil von 8 Quadratmetern pro Bewohnerin. Ausserdem gab es

ein Verkehrs- und Grünraumkonzept. Allerdings hatten diese Prinzipien bloss orientierenden Charakter. Entwickelt wurden dann letztendlich einzelne Baufelder, häufig entgegen den Vorgaben. Für den grossen Zusammenhang interessierte sich niemand. Unterdessen ist Zürich West zu grossen Teilen gebaut, es braucht also Strategien für die Weiterentwicklung im Bestand, für die Umnutzung und Verbesserung. Wir hofften in dieser Situation auf eine kooperative Diskussion und Zusammenarbeit mit der Stadt.

Und diese fand nicht statt?

Es geschahen zwei Dinge, die uns zeigten, dass die Stadt keinen Biss und keine strategische Kraft hat. Zuerst kamen die Baubewilligungen für das Maag- und das Welte-Furrer-Areal: Mit dem Einverständnis der Stadt sollen dort identitätsstiftende Bauten wie die Maag-Hallen zerstört werden. Als Nachbar haben wir Einsprache erhoben, und wir werden wenn nötig bis zur letzten Instanz gehen. Dann kam die zahnlose Planung für das stadteigene Josef-Areal, die uns ein weiteres Mal zeigte, dass die Stadt das Quartier Zürich West nicht gestaltet, sondern bloss verwaltet. →



1



2

→ **In diesem Moment haben Sie das Heft selbst in die Hand genommen?**

Richtig, das war der Kipppunkt. Mit der Unterstützung der Hamasil Stiftung haben wir Teams aus Fachleuten zusammengestellt, Alternativvorschläge für das Welte-Furrer-Areal und das Josef-Areal erarbeitet und an die Öffentlichkeit gebracht. Die neu gegründete IGZH ist das Gefäss für all diese Aktivitäten. Wir möchten zeigen, wie es integrierter und identitätsstiftender gehen könnte.

Wen oder was möchte die IGZH mit ihren Vorschlägen provozieren?

Provokation ist nicht unser Hauptziel. Es geht einfach um gut durchdachte, plausible und kreative Gedankenanstösse. Wir legen keine fertigen Projekte vor, sondern machen Vorschläge, in welche Richtung es gehen könnte. Wie diese dann konkret umgesetzt werden, soll im politischen Prozess entschieden werden. Wir haben drei Zielgruppen definiert. Zum einen richten wir uns an die Legislative, also an den Gemeinderat: Ihm wollen wir Bilder und Mittel an die Hand geben, die zeigen, dass es auch Alternativen zu den Vorschlägen der Exekutive gibt. Zweitens möchten wir der Bevölkerung vermitteln, dass sich mit der IGZH und der Hamasil Stiftung im Hintergrund zwei wichtige Player der Herausforderungen von Zürich West annehmen. Und drittens geht es darum, die Fachöffentlichkeit zu sensibilisieren und zu motivieren. Unsere Aktivitäten haben auch bereits Früchte getragen: Gegen den Abriss der Maag-Hallen sind unter Federführung der Vereinigung Kulturmeile 10 000 Unterschriften zusammengekommen. Und bezüglich Josef-Areal hat der Zürcher Gemeinderat im Anschluss an unseren Vorschlag «Josef will wohnen» durchgesetzt, dass die Stadt die Planung neu aufgleist – das mit mindestens 300 gemeinnützigen Wohnungen. Es ist aber wichtig festzuhalten, dass es der IGZH nicht um die Projekte und Areale allein geht, sondern um ein integriertes Denken von Stadt. Es geht um arealübergreifende Funktionen, Durchwegungen, um Begrünung und Erhalt der letzten baukulturellen Zeugen des Industriezeitalters.

Kann man denn wirklich behaupten, die Stadt unternehme nichts in dieser Richtung?

Selbstverständlich gibt es städtische Planungen und politische Absichten. Fakt ist aber, dass am Ende fast nichts passiert. Meiner Meinung nach fehlt die «urban governance» – oder auf gut Deutsch eben ein Kümmerer. Stadtplanerische Fragen werden fragmentarisch in den einzelnen Fachbereichen verhandelt, doch niemand führt die verschiedenen Handlungsstränge zur richtigen Zeit und im passenden Mass zusammen. Das wäre eine Aufgabe der Exekutive. Jemand muss das grosse Ganze im Blick haben. Jemand muss die wichtigen Zusammenhänge und die prioritären Schritte kennen.

Die IGZH legt ihren Fokus auf das Zentrum Hardbrücke. Welches Gebiet ist damit gemeint?

Zürich West ist ein grosses Gebiet mit unklaren Grenzen. Da kommt automatisch die Frage auf, wo denn überhaupt das Zentrum liegt. Sowohl aus historischer Sicht als auch in Anbetracht der heutigen Dynamik und Frequenz muss der Bahnhof Hardbrücke mit seiner näheren Umgebung als Angelpunkt und vorrangiges Zentrum angesehen werden. Das Zentrum Hardbrücke erstreckt sich unserer Vorstellung nach vom Bahnhof aus Richtung Norden bis zur Limmat, im Osten bis zum Viadukt und im Westen bis zur Förrlibuckstrasse. Das Gebiet hat nach wie vor ein grosses Potenzial, vor allem dank den verschiedenen kulturellen Angeboten, die teilweise noch aus der Zeit der kreativen Zwischennutzungen der 1990er-Jahre stammen. Doch das Gebiet erfüllt seine mögliche Zentrumsfunktion in keiner Weise. Typisch dafür ist der Bahnhof Hardbrücke selbst,

der offiziell gar keinen Bahnhof darstellt, sondern eher wie eine Station anmutet. Er ist hoch frequentiert, bietet aber kein öffentliches Leben. Und rund um den Bahnhof ist alles versiegelt, es gibt fast nur Arbeitsplätze, aber keine Wohnungen. Die SBB propagieren im Moment das Thema «Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben», die Hardbrücke wäre ein ideales Reallabor. Die Stadt Zürich und die SBB müssten zusammenspannen, doch niemand wagt den ersten Schritt. Die Frage ist, wie man dieses Gebiet, das so viel Dynamik mitbringen würde, in ein lebendiges Zentrum eines lebenswerten Stadtquartiers verwandeln kann.

Welchen Handlungsspielraum hat die Stadt?

Ein Grundproblem von Zürich West liegt doch darin, dass die grossen Areale in privater Hand sind.

Die Stadt hat Hausaufgaben, und die Stadt hat auch Möglichkeiten. Auf der Karte, die die Grundeigentümerschaft im Zentrum Hardbrücke zeigt (Abb.2), sieht man, dass die Stadt Zürich 25 Prozent Flächenanteil auf dem Perimeter Zentrum Hardbrücke besitzt. Natürlich kann die Stadtpräsidentin Corine Mauch nicht eigenständig darüber entscheiden, die verschiedenen Areale gehören verschiedenen Abteilungen oder städtischen Werken. Aber die Stadt kann sich nicht davonstellen, sie muss einfach sämtliche Ämter ins Boot holen. Es stimmt nicht, dass die Stadt keinen Handlungsspielraum besitzt, dies ist eine fahrlässige Behauptung. Die Karte spricht eine deutliche Sprache.

In diesem Heft präsentiert die IGZH einen Vorschlag für die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse. Wie hängt dieses Projekt mit dem Zentrum Hardbrücke zusammen?

Der Vorschlag Pfingsthain ist ein Teil des Puzzles. Vordergrundig geht es um Mobilität. Die Pfingstweidstrasse hat eine historische Nutzung als Autobahnzubringer, deshalb ist sie heute völlig überdimensioniert. Wir fordern eine Umgestaltung und Durchgrünung, eine Temporeduktion und eine Durchmischung der verschiedenen Verkehrsträger. All das sind wichtige Voraussetzungen für ein lebendiges Quartier. Damit einher geht die Aufhebung der extremen Trennwirkung in Nord und Süd, die die Pfingstweidstrasse heute hat. Die Querung ist heute nahezu unmöglich. Ein durchmischtes Quartier braucht aber in alle Richtungen Sichtbezüge und Querungsmöglichkeiten. Und schliesslich geht es uns um die Entsiegelung: Die Pfingstweidstrasse ist heute eine Hitzeinsel, es braucht mehr schattenspendendes Grün und mehr Sickerfläche. Dies stärkt das Mikroklima und steigert die Aufenthaltsqualität. Was auf der Pfingstweidstrasse passiert, wirkt sich auf das ganze Quartier aus.

Soll die Pfingstweidstrasse zum zentralen Boulevard in Zürich West werden?

Sie wird zu einem zentralen Boulevard, aber ergänzt mit einer zweiten Achse in Ost-West-Richtung, die entlang der Josefstrasse bis zum Turbinenplatz laufen könnte und noch stärker auf den Langsamverkehr ausgerichtet wäre. Diese zweite Achse wäre übrigens mit wenig Aufwertungen rasch und einfach realisierbar. Bei allen Verkehrsachsen gilt: Weniger Geschwindigkeit heisst weniger Lärm und weniger Schadstoffe. Und mit weniger Lärm kann man auf die Strassenseite hinaus wohnen. Damit landen wir über die Mobilität wieder bei einem Grundbedürfnis von Zürich West: der Erhöhung des Wohnanteils.

Wie geht es weiter? Was hat die IGZH als Nächstes vor?

Der Pfingsthain ist eines von mehreren Projekten. Er reiht sich bei unseren Vorschlägen für das Welte-Furrer-Areal und das Josef-Areal ein. Als Nächstes werden wir uns mit der Stadtlandschaft rund um den Bahnhof Hardbrücke beschäftigen. Damit das Zentrum Hardbrücke ein zeitgemässes städtisches Zentrum wird. ●

Die blühende Pflingstweide

Die blühende Pflingstweide war der erste Vorschlag der IGZH für Zürich West und betraf die Entwicklung des Welti-Furrer-Areals. Die Idee wurde im April 2023 im gleichnamigen Themenheft von Hochparterre publiziert.

Die Ausgangslage

Entlang der Pflingstweidstrasse plant das Unternehmen Welti-Furrer, das bereits gebaute Bürohaus namens Prime 2 um zwei identische Häuser zu erweitern und bestehende Bauten abzubauen. Sowohl architektonisch als auch funktional läuft die geplante Bebauung der Idee eines lebenswerten Zürich West zuwider: Prime 1 und Prime 2 sind Bürobauten, Prime 3 ist ein Parkhaus mit darüberliegenden Kleinwohnungen. Die hermetische Architektursprache macht nur wenige Gesten, die auf eine Verbindung von Innen- und Aussenraum hindeuten würden. Wie auf dem benachbarten Maag-Areal, wo die Grundeigentümerin Swiss Prime Site die Maag-Hallen abreißen und ein Neubauprojekt realisieren möchte, steht auf dem Welti-Furrer-Areal charakteristische Bausubstanz und Identität auf dem Spiel.

Das Projekt

Die Idee der blühenden Pflingstweide ist ein Alternativvorschlag: Statt zwei weiteren Büroquadern Platz zu bieten, sollen die bestehenden Strukturen auf dem Welti-Furrer-Areal erhalten bleiben und einem neuen Leben zugeführt werden: Parkhaus, Lagerhaus und Gewerbehäuser werden umgenutzt, durch ein Wohnhochhaus ergänzt und in eine durchgrünte Stadtlandschaft eingebettet. Der Vorschlag ist nicht in Stein gemeisselt, aber er zeigt, was an diesem Ort möglich wäre. Der Vorschlag steht in Zusammenhang mit der Entwicklung auf dem benachbarten Maag-Areal, wo mit dem zweitrangierten Projekt von Lacaton Vassal aus dem Studienauftrag ebenfalls ein Alternativprojekt vorliegen würde, das die Bausubstanz erhält. Weil beide geplanten Überbauungen auf den 20 Jahre alten Sonderbauvorschriften «Maag-Areal Plus» beruhen, ist die «Blühende Pflingstweide» auch ein Aufruf an die Stadtregierung, die veralteten Sonderbauvorschriften zu überarbeiten, damit klimaverträgliche und urbanistisch gute Projekte möglich werden.

Die Situation heute

Gegen den Abriss der Maag-Hallen wurde Ende 2022 eine Petition mit über 10000 Unterschriften bei der Stadt Zürich eingereicht. Heimatschutz und Hamasil Stiftung haben sowohl gegen die Baubewilligungen auf dem Maag-Areal als auch auf dem Welti-Furrer-Areal Rekurs eingereicht. Im Mai 2024 hat das Zürcher Baurekursgericht die Maag-Hallen als denkmalschutzwürdig bewertet und den Rekurs gutgeheissen. Damit bleiben die Maag-Hallen bis auf Weiteres erhalten. Die Grundeigentümerschaft des Welti-Furrer-Areals hält vorläufig an ihren Plänen fest. Aufgrund des laufenden Rekurses ist allerdings nicht mit einem baldigen Abriss zu rechnen.



«Die blühende Pflingstweide»
Themenheft von
Hochparterre, April 2023



«Josef will wohnen»
Themenheft von
Hochparterre, August 2023

Josef will wohnen

500 gemeinnützige Wohnungen mitten in Zürich West? Mit «Josef will wohnen» legte die gleichnamige Arbeitsgruppe aus Urbanistinnen, Architekten und einem Landschaftsarchitekten drei Zukunftsszenarien für das Wohnen auf dem Josef-Areal vor.

Die Ausgangslage

Das stadteigene Josef-Areal liegt an zentraler Lage in Zürich West. Es wird nach dem Rückbau des Kehrrecht-Kraftwerks und dem geplanten Abbruch der Zentralwäscherei über eine Fläche von 20000 Quadratmetern verfügen. Die Stadt plant den Ausbau des Werkhofs, ein Pflegezentrum in Kombination mit Alterswohnungen, ein Hallenbad, einen Quartierpark sowie publikumsorientierte Nutzungen, aber – trotz Wohnungsnot, Drittelsziel und zu geringem Wohnanteil in Zürich West – keine einzige gewöhnliche Wohnung. Der Grund dafür ist verblüffend banal: Die Grundstücke des Josef-Areals liegen in der Zone für öffentliche Bauten, die keine Wohnnutzung erlaubt.

Das Projekt

Ein lebendiges Stadtquartier braucht einen Wohnanteil von 30 Prozent. In Zürich West beträgt er lediglich 12 Prozent. Die Arbeitsgruppe «Josef will wohnen» findet: «Das stadteigene Josef-Areal kann Wohnort für 1000 Menschen werden.» Sie schlägt deshalb drei Szenarien mit einer Ausnutzung von 300 bis 400 Prozent vor. Dies entspricht 400 bis 600 gemeinnützigen Wohnungen. Die Planungen der Stadt mit all den Nutzungen für das Quartier, für die Sportsfreunde und die alten Menschen sind in allen Varianten integriert. Die Arbeitsgruppe sieht ihre Idee durchaus realistisch: Über einen Masterplan und eine Teilzonenplanänderung könnte die Vision von Wohnraum für 1000 Menschen in absehbarer Zeit Realität werden – die Zustimmung der Bevölkerung und das Engagement von Politik und Verwaltung vorausgesetzt.

Die Situation heute

Angeregt von den Vorschlägen der Arbeitsgruppe reichte am 6. Dezember 2023 eine breit abgestützte parlamentarische Allianz aus den Fraktionen von AL, Grüne, GLP, SP und Die Mitte/EVP eine Motion ein, die den Stadtrat beauftragte, eine Teilrevision der Bau- und Zonenordnung für das Josef-Areal vorzulegen, damit «zusätzlich zu Alterswohnungen auch gemeinnützige Wohnungen und Gewerberäume mit ausreichendem Grün- und Freiraum» realisiert werden können. Der Stadtrat erklärte sich bereit, die Anliegen aus dem Gemeinderat sorgfältig zu prüfen, wollte die Motion aber in ein Postulat umwandeln. Damit wäre der Auftrag zur Teilrevision in einen Auftrag zur Prüfung dieser Teilrevision abgeschwächt worden. Mit einer deutlichen Mehrheit von 70 Prozent verpflichtete das Parlament den Stadtrat am 5. März 2024 aber dazu, der Motion zu folgen und das Josef-Areal anders zu planen als vorgesehen. «Wir erwarten ein entschlossenes Vorgehen», sagte Gemeinderätin Karen Hug von der AL. «Das Josef-Areal kann mehr, als der Stadtrat ihm zutraut.» Die Motion verlangt rund 300 gemeinnützige Wohnungen. Sie sind seit März 2024 in greifbare Nähe gerückt.

Chance und Pflicht

Die Pfingstweidstrasse ist eine Asphaltwüste. Der Vorschlag zur Umgestaltung ist eine Chance für Zürich West – und mit Blick aufs Stadtklima eine Pflicht.

Text: Marcel Bächtiger, Grafiken: Markus Koschenz, Livio Keiser, Reto Marek und Andrii Zakovorotnyi

Eine Arbeitsgruppe aus Urbanisten, Landschaftsarchitektinnen, Verkehrsplanern und Architekten präsentiert ein Projekt zur Umgestaltung der Pfingstweidstrasse: Aus einem ehemaligen Autobahnabschnitt soll der Pfingsthain entstehen. In unterschiedlicher Besetzung hat die Arbeitsgruppe letztes Jahr bereits Vorschläge für die Entwicklung des Welti-Furrer-Areals und des Josef-Areals erarbeitet. Handelte es sich bei den ersten beiden Vorschlägen um die Frage, wie auf wichtigen Arealen in Zürich gebaut oder umgebaut werden soll, steht beim Projekt Pfingsthain ein Strassenraum im Zentrum. Dass das eine mit dem anderen zusammenhängt, liegt auf der Hand: Sowohl das Welti-Furrer- als auch das Josef-Areal grenzen an die Pfingstweidstrasse. Was an und auf ihr geschieht, hat Auswirkungen auf die beiden Areale und umgekehrt. Vor allem aber zeigen die drei Projekte, dass das dahinterstehende Anliegen umfassend und integral ist: Der Interessengemeinschaft Zentrum Hardbrücke (IGZH), bei der alle Fäden zusammenlaufen, geht es weder um ein einzelnes Grundstück noch um eine einzelne Fragestellung, sondern um die Zukunft des Quartiers Zürich West.

Das Sorgenkind

Über Zürich West und seine Geschichte ist schon viel geschrieben worden, nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem ersten Vorschlag der IGZH zur Entwicklung des Welti-Furrer-Areals. Vor dem Hintergrund der neusten Idee für die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse lohnt es sich dennoch, die wichtigsten Punkte in Erinnerung zu rufen.

Erstens: Zürich West war einst das Industriequartier von Zürich. Mit dem Wegzug der Industriebetriebe in den 1980er- und 1990er-Jahren waren viele Hoffnungen verbunden. Ein verbotener Stadtteil voller Atmosphäre, mit riesigen Flächen und charakteristischen Bauwerken öffnete sich für neue Nutzungen – was könnte hier nicht alles entstehen! Eine Zeit lang nisteten sich in Zürich West Restaurants, Clubs, Kultur- und Kleinbetriebe ein, eine Zeit lang war das ehemalige Industriequartier das pulsierende Herz von «Little Big City», eine Zeit lang stellte sich rund um den Bahnhof Hardbrücke so etwas wie ein Grossstadtfeeling ein. Mit der «Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West» und dem im Jahr 2000 daraus resultier-

ten «Entwicklungskonzept Zürich West» einigten sich die privaten Grundeigentümer und die Stadt Zürich auf Leitplanken für die Weiterentwicklung des Quartiers. Weil keine dieser Leitplanken bindend war, stellte sich allerdings bald Ernüchterung ein: Nicht nur wurden je länger, je mehr identitätsstiftende Industriebauten abgerissen und mit mehrheitlich eigenschaftslosen Neubauten ersetzt, auch fanden in diesen Neubauten mehrheitlich Büros, aber keine Wohnungen Platz, und der im Entwicklungskonzept angemahnte Freiraum für zukünftige Quartierbewohner musste sich mit einer stiefmütterlichen Behandlung zufriedengeben. Darum ist das Industriequartier auf dem besten Weg, zu einem austauschbaren Geschäftsviertel zu werden. Es ist höchste Zeit, den Hebel umzulegen, zu erhalten, was an Industriesubstanz und kollektiver Erinnerung noch da ist, und umzubauen und anzupassen, was bereits gebaut ist, aber einem lebendigen und lebenswerten Zürich West entgegensteht.

Zweitens: Zürich West hat ein Wohnproblem. Der Wohnanteil ist mit zwölf Prozent viel zu gering, als dass sich ein städtisches Alltagsleben einstellen könnte. Die dem Quartier verbundene Hamasil Stiftung fordert schon seit drei Jahrzehnten: Damit das Quartier leben kann, sind 30 Prozent Wohnungen nötig – grosse und kleine, gemeinnützige und freitragende. Das liesse sich laut Expertinnen ohne Krämpfe realisieren siehe «Der Pfingsthain macht Wohnen möglich», Seite 22. Da die privaten Grundeigentümerschaften von Zürich West, rein finanziellen Interessen folgend, auf ihren Arealen vor allem Büros und Geschäftsräume gebaut haben, ist Zürich West momentan weit entfernt von einer ausgewogenen Nutzungsmischung. Wo es Wohnraum gibt, ist dieser zudem einem bestimmten Preissegment vorbehalten. Das schlägt sich unmittelbar in der städtischen Atmosphäre nieder: Zürich West ist «busy» während der Arbeitszeiten, aber leer in den Abendstunden und an den Wochenenden. Auf die Dauer stellt sich ein Doppelungseffekt ein: Wo nicht gelebt wird, möchte man auch nicht wohnen – es fehlt an Austausch, Nachbarschaften, an Verantwortungsgefühl und Verbundenheit zu einem Quartier, und damit fehlt es nicht zuletzt an sozialer Sicherheit. Auch hier ist dringend Umkehr und Umdenken geboten, bevor ein Kippmoment eintritt. →

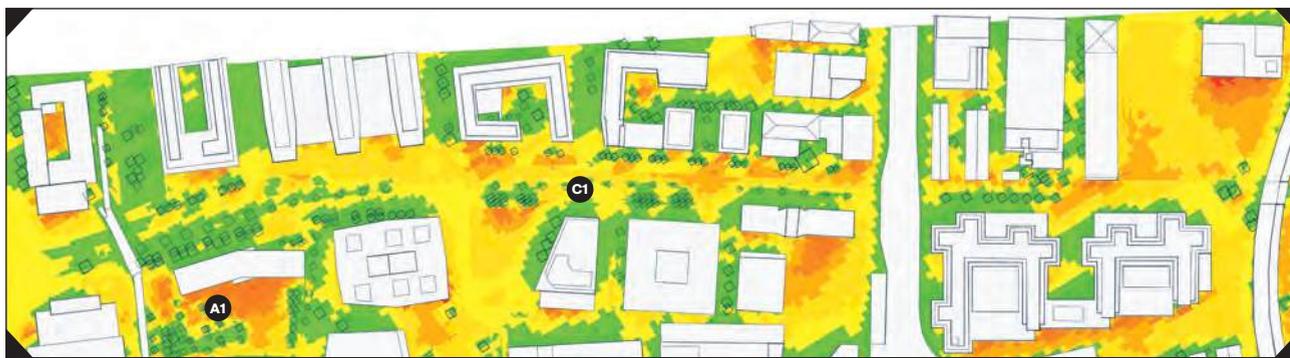


Abbildung 1:
Stunden pro Tag mit
einer PET > 35°C mit be-
stehender Begrünung,
Klimabedingungen 2020.

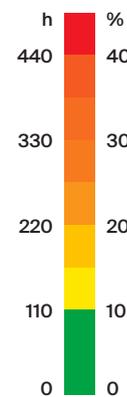


Abbildung 2:
Stunden pro Tag mit
einer PET > 35°C mit be-
stehender Begrünung,
Klimabedingungen 2060.

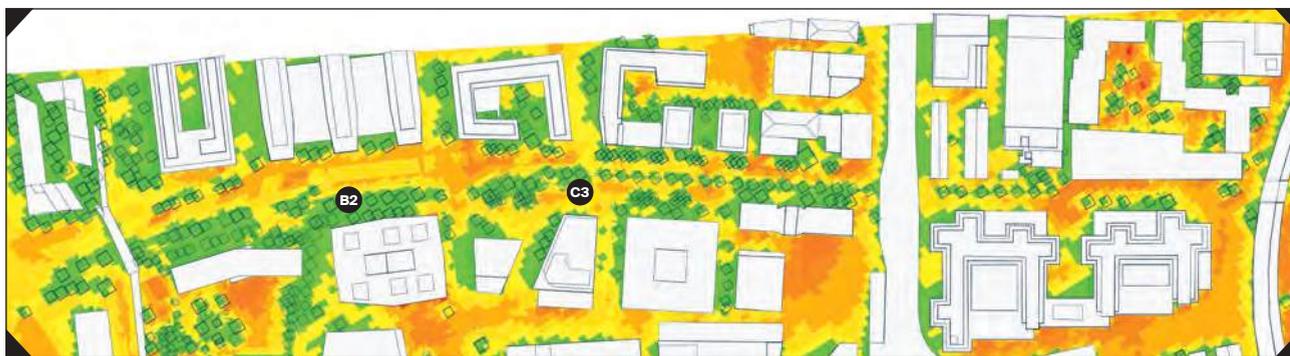


Abbildung 3:
Stunden pro Tag mit
einer PET > 35°C mit be-
stehender und geplan-
ter Begrünung, Klimabe-
dingungen 2060.

Der Pfingsthain und das thermische Empfinden des Menschen

Markus Koschenz, Andrii Zakovorotnyi, Reto Marek und Livio Keiser von der Hochschule Luzern haben mit der Quartierklimamodellierung (QKM) ein interaktives Planungsinstrument entwickelt, das präzise Aussagen zum Zusammenwirken von Bauvolumen, Bäumen, Pflanzen und Bodenoberflächen auf das thermische Empfinden des Menschen erlaubt. Die drei Abbildungen zeigen, wie oft die physiologisch äquivalente Temperatur auf über 35 Grad steigt und vom Menschen als heiss bis sehr heiss wahrgenommen wird. Berechnet wurde sowohl die Situation im Jahr 2020 mit bestehender Bebauung und Bepflanzung (1), die Situation im Jahr 2060 mit angenommener Temperaturerwärmung gemäss globalem Klimaszenario und unter Berücksichtigung der zwei neuen Gebäude und des Wachstums der bestehenden Bepflanzung (2) sowie die Situation 2060, wie sie sich mit gewachsenem Pfingsthain präsentiert. Genaues Hinschauen lohnt sich: Erkennbar wird, dass die bereits vorhandenen und in den nächsten 40 Jahren weiter-

wachsenden Bäume die Temperaturerhöhung teilweise ausgleichen können. Allerdings nehmen die als sehr heiss empfundenen Flächen überall dort zu, wo es keine Bepflanzung und Entsiegelung gibt. Mit dem Pfingsthain kann die durch den Klimawandel hervorgerufene Erhitzung der Pfingstweidstrasse auf wenige exponierte Stellen beschränkt werden. Über weite Strecken gelingt sogar eine Umkehr: Trotz allgemeiner Temperaturerhöhung wird es 2060 an der Pfingstweidstrasse kühler sein als heute. Das QKM zeigt also: Der Pfingsthain ist ein notwendiger Beitrag an die Kühlung einer sich erwärmenden Stadt.

Wissenschaftliche Erläuterungen:

Für jeden Punkt im betrachteten Perimeter sind in den drei Abbildungen die Stunden pro Tag summiert, in denen die physiologisch äquivalente Temperatur (PET) über einen Wert von 35 Grad steigt und somit ein Wärmeempfinden von heiss bis sehr heiss beim Menschen auslöst. Die physiologisch äquivalente Temperatur PET ist definiert als die Lufttemperatur, die erforderlich ist, um in einer standardisierten Innenraumumgebung (ohne Wind

und Solarstrahlung) bei einer standardisierten Person die gleiche Kern- und Hauttemperatur zu reproduzieren, wie sie unter den zu bewertenden komplexen Bedingungen im Aussenraum herrscht. «Stunden am Tag» meint die ausgewertete Zeitperiode jeweils vom 1. Juni bis 31. August zwischen 8 und 20 Uhr mit einem Total von 1104 Stunden. Die PET-Werte werden auf zwei Meter über Boden berechnet. Für das Medianjahr 2060 wird vom Klimaszenario RCP 8.5 (Repräsentativer Konzentrationspfad bei einem zusätzlichen Strahlungsantrieb von 8,5 W / m²) ausgegangen. Gut ersichtlich ist die Reduktion der summierten Stunden mit einer PET > 35°C durch das Wachstum der bestehenden Bäume im Zeitraum 2020–2060, z. B. A1 zu A2, und durch die geplanten Begrünungen, z. B. B1 zu B2. Es wird aber auch ersichtlich, dass sich die summierten Stunden mit einer PET > 35°C trotz der Bepflanzungen klimabedingt an einigen Stellen – hervorgerufen durch die klimatischen Veränderungen im Zeitraum 2020–2060 – erhöhen, z. B. C1 zu C3.

Quartierklimamodellierung (QKM) in der frühen Planungsphase

Die Städte- und Quartierplanung erhält in Zeiten des Klimawandels eine neue Dimension. Die Auswirkungen der städtebaulichen Setzung oder die Wirkung von Begrünungs- und Entsiegelungsmassnahmen auf das Mikroklima müssen frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Das verlangt nach einem interaktiven Planungsinstrument, das die mikroklimatischen Auswirkungen von verschiedenen Entwürfen rasch sichtbar macht. Die Hochschule Luzern, Technik & Architektur, hat für diese Aufgabe ein schnell rechnendes Softwareinstrument mit dem Namen QKM entwickelt, das Architektinnen, Landschaftsplanern und Fachplanerinnen in der Entscheidungsfindung unterstützt. Detaillierte Informationen zu QKM finden Sie auf der Website www.hslu.ch unter dem Suchbegriff «Quartierklimamodellierung». Die Entwicklung von QKM wurde durch die Stiftung Infinite Elements und durch die HSLU finanziert.

→ Drittens: Zürich West leidet unter dem motorisierten Verkehr und unter der Vernachlässigung des öffentlichen Raums. Mit der Förrlibuckstrasse, der Pflingstweidstrasse und der Hardbrücke durchschneiden drei grosse Verkehrsachsen das Quartier. Die Auswirkungen auf den Langsamverkehr sind buchstäblich einschneidend, da die mehrspurigen Schneisen einen natürlichen Bewegungsfluss von Fussgängern und Velofahrerinnen kappen. Über lange Strecken bilden Pflingstweid- und Förrlibuckstrasse unüberwindbare Barrieren und verunmöglichen ein feinmaschiges Fusswegnetz. Die Strassen isolieren die Areale, verunmöglichen von vornherein, Zürich West als zusammenhängendes Ganzes wahrzunehmen und zu gebrauchen. Die Hardbrücke wiederum ist oben für Autos und Busse reserviert, während der Raum unter der Brücke sein Potenzial als einmaliger urbaner Ort nur sehr beschränkt entfaltet – Parkplätze und eine unübersichtliche Tram- und Verkehrsführung hintertreiben eine denkbare öffentliche Nutzung des gedeckten Raums.

Gegen die Untätigkeit

Die skizzierten drei Sorgen hängen zusammen. Im Negativen verstärken sie sich: Wo nur Bürohäuser stehen, gibt es keine Wohnungen. Wo der Verkehr dröhnt und Fussgängerinnen an den Rand gedrängt werden, will man auch gar nicht wohnen. Wo kaum jemand wohnt, gibt es auch kein Stadt- und Quartierleben. Und ohne Stadtleben keine gemeinsame Sorge und Pflege des Quartiers.

Im Positiven lässt sich derselbe Sachverhalt auch so beschreiben: Jeder Schritt hin zu einer lebendigeren, vielfältigeren Stadt hilft Zürich West auf allen Ebenen. Jeder Puzzlestein trägt zum grossen Ganzen bei.

Wenn die IGZH mit der Idee Pflingstthain ihren Fokus von einzelnen Arealen auf den öffentlichen Raum lenkt, dann zeigt dies vor allem ihr Interesse an einer integralen Stadtplanung. Darin steckt nicht zuletzt eine Kritik an der Stadt Zürich. Es fehle an «urban governance», sagt Alain Thierstein, Professor für Raumentwicklung und strategischer Berater der IGZH, im Gespräch siehe «Man muss das grosse Ganze im Blick haben», Seite 4. Die Kompetenzen seien auf verschiedene Fachbereiche verteilt, und Planungen betreffen nur einzelne Areale, niemand aber entwickle arealübergreifende Ideen und Strategien. Es ist diese Lücke, die die IGZH mit ihren Vorschlägen zu füllen versucht. Vorschläge, die nicht als einzelne Projekte gedacht sind, sondern als Teile eines grossen Ganzen.

«Blühende Pflingstweide» und «Josef will wohnen» waren Alternativvorschläge: Gegenüber den laufenden Planungen zeigten sie Wege auf, wie die Areale besser, reichhaltiger, wohnlicher und damit eben auch integraler, im Sinne eines lebendigen Zürich West gestaltet werden können. Ist der Ausgang auf dem Welti-Furrer-Areal noch offen, so ist der Zürcher Gemeinderat den Ideen von «Josef will wohnen» gefolgt und hat den Stadtrat verpflichtet, die Planung neu aufzugleisen.

Im Unterschied dazu gibt es an der Pflingstweidstrasse kein Projekt und keine Planung, die es zu verhindern gilt. Der Vorschlag für einen 800 Meter langen Pflingstthain, der sich vom Bahnviadukt bei der Josefwiese im Osten bis zum Toni-Areal im Westen zieht, ist kein Gegenvorschlag, sondern ein optimistischer Entwurf für die Zukunft: Schaut, so könnte es ausschauen, so könnten wir leben! In der Pflicht steht dabei in erster Linie die Eidgenossenschaft als Eigentümerin. Vertreten durch das Bundesamt für Strassen (Astra) gehört ihr die Pflingstweidstrasse. Und da das Astra schweizweit sehr viel zu tun hat, schlägt die Arbeitsgruppe Pflingstthain ganz im Sinne des Föderalismus vor, das Strassenstück der Stadt Zürich zu

übereignen. Und diese wird die Chance nutzen – sie weiss selbst am besten, was für das Quartier Zürich West gut und nützlich ist. Ohne Frage ist aber auch dieser Entwurf eine Kritik, ein Aufruf gegen das Nichtstun. Zürich West leidet auch unter dem, was nicht geschieht: an der Akzeptanz eines eigentlich inakzeptablen Status quo der öffentlichen Räume. Die Strassen sind nicht für die Menschen gemacht, Fussverkehrsverbindungen fehlen genauso wie Velonetze, und nicht zuletzt ist der zentrale Strassenraum rund um den Bahnhof Hardbrücke ein Unort, der die nachlässige Behandlung von Zürich West durch die städtische Verwaltung auf unschöne Weise deutlich werden lässt.

Die Unwirtlichkeit einer Strasse

Die Pflingstweidstrasse ist nicht irgendeine Strasse. Neben der Förrlibuckstrasse im Norden und der Josef- beziehungsweise Schiffbaustrasse, die beim Turbinenplatz abbricht, ist sie die zentrale Ost-West-Achse in Zürich West. Sie führt von der Hardturmstadionbrache im äusseren Zürich West bis zum Viadukt an der Josefwiese. Die dortige Situation ist symptomatisch: Historisch und stadtmorphologisch würde die Pflingstweidstrasse geradeaus in die Neugasse münden und so Zürich West mit dem Stadtzentrum verbinden. Die heutige räumliche Wahrnehmung ist aber eine andere: Von autobahnartigen Leitplanken gesäumt und im verkehrstechnisch optimierten Radius angelegt, macht die vierspurige Pflingstweidstrasse vor dem Viadukt eine 180-Grad-Kurve, um an der Geroldstrasse in eine grosse Rampe zu münden, die die Autos auf die Hardbrücke hinaufbefördert. Ähnlich autogerecht, also unwirtlich, gestaltet sich auch der Rest der Pflingstweidstrasse. Über die ganze Länge wird sie mit vier bis sechs Autospuren geführt. Dazu gesellen sich ein Tramtrasse mit zwei Spuren im Norden sowie bis zu zehn Meter breite Asphaltflächen, die als Trottoir zwischen Strasse und Gebäuden dienen. Es sind Restflächen, die mangels einer übergreifenden Idee von Freiraum einfach da sind, versiegelt und entsprechend heiss im Sommer. Vereinzelt gibt es Ansätze einer Gestaltung des öffentlichen Raums, namentlich vor dem 2019 erstellten Pflingstweid-Schulhaus oder vor der Hochschule der Künste (ZHdK). Doch diese unterstreichen mit ihrem fragmentarischen Charakter wiederum das Fehlen einer übergeordneten Idee für die Pflingstweidstrasse als öffentlichen Ort.

Öffentliche Erdgeschossnutzungen sind rar und zeigen meistens gegen die Seitenstrassen, die in die jeweiligen Areale hineinführen. Bauten aus der Frühzeit der Umgestaltung des Industriequartiers wie der Technopark oder das Hotel Novotel wenden sich bezeichnenderweise

ganz von der Pfingstweidstrasse ab und richten sich stattdessen auf den Turbinenplatz auf der anderen Seite aus. Nimmt man nun noch die Grossmassstäblichkeit und Uniformität der in den letzten zwei Jahrzehnten entstandenen Bauten hinzu, stellt sich der Eindruck einer ebenso unwirtlichen wie langweiligen Strasse ein. Die Pfingstweidstrasse ist eine Strasse, die man schlecht überqueren kann, an der man nicht gerne entlangschreitet und auf der man sich noch weniger gern aufhält. Es ist eine Strasse, die nicht für den Menschen gedacht ist. Das hat freilich historische Gründe, ist aber angesichts der zentralen Lage und ihrer Bedeutung für Zürich West doch unhaltbar.

Das Ende des Ypsilons ist der Anfang des Hains

Die historischen Gründe bündeln sich in der Idee des Zürcher Expressstrassen-Ypsilons, das die Zürcher Stadtentwicklungs- und Verkehrsdiskussionen während Jahren prägte. Das Ypsilon ist ein Kind der autoaffinen Nachkriegsjahre. 1955 von Verkehrsexperten konzipiert, sollte das Expressstrassen-Ypsilon die Autobahnen A1 und A3 im Verkehrsdreieck Letten, also mitten auf Stadtgebiet, zusammenführen. Das Projekt wurde in die Nationalstrassenplanung aufgenommen und 1962 vom Bund genehmigt. Der Widerstand in Zürich – angeführt von der legendären Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS) um die Architektinnen und Architekten Beate Schnitter, Jakob Schilling, Rolf Keller, Benedikt Huber und andere – war vehement. 1971 wurde im Kanton Zürich eine Volksinitiative eingereicht, die verlangte, das Ypsilon aus dem geplanten Nationalstrassennetz zu streichen. Als die Initiative nach verschiedenen Querelen vors Volk kam, stimmte die Bevölkerung des Kantons dagegen, diejenige der Stadt dafür. Es folgten eine weitere Initiative und Vorstösse einer ausserparlamentarischen Kommission. Das Ypsilon war blockiert, wollte aber nicht sterben. Gebaut wurden Teilstücke: Der Milchbuckeltunnel bis zum Letten als Teil der A1 im Osten, die Sihlhochstrasse nach Wiedikon als Teil der A3 im Süden sowie die Pfingstweidstrasse bis zur Hardbrücke als Teil der A1 im Westen.

Dass die Pfingstweidstrasse 1986 zur «Expressstrasse dritter Klasse» abgestuft wurde, änderte die Situation vor Ort nicht massgeblich. Als Teilstück einer potenziellen Autobahn blieb die Pfingstweidstrasse eine mehrspurige Asphaltchneise. Und obwohl sie offensichtlich überdimensioniert war, verhinderte die Aussicht auf einen späteren Ausbau zur Autobahn ihre Neukonzeption als innerstädtische Strasse. Dass das Ypsilon eine Idee der Vergangenheit war, wurde spätestens mit der Realisierung einer durchgängigen Autobahnumfahrung um Zürich klar. Gleichwohl blieb das Ypsilon hypothetischer Teil des Nationalstrassennetzes, bis es anfangs 2024 vom Bundesrat offiziell beerdigt wurde.

Der Vorschlag für einen Pfingsthain in Zürich West hat also einen aktuellen Anlass: Das lang ersehnte Ende des Ypsilons macht die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse per sofort möglich.

Klimapflicht

Die positiven städtebaulichen Folgen eines Pfingsthains liegen auf der Hand. Erstens gewinnt Zürich West an bester Lage, im «Zentrum Hardbrücke», einen attraktiven öffentlichen Ort mit einmaligem Charakter, einen Ort zum Verweilen statt Hindurchfahren. Zweitens etabliert der Pfingsthain qualitätsvolle neue räumliche Verbindungen: Nicht nur wird die Ost-West-Verbindung zwischen Viadukt und Toni-Areal für Fussverkehr und Velofahrende attraktiv, auch schaffen zahlreiche Querungen über die

auf ein normales Mass zurechtgestutzte Strasse eine bislang kaum vorhandene Verknüpfung der Areale südlich und nördlich der Pfingstweidstrasse. Mit der Reduktion auf Tempo 30 werden drittens die Lärmemissionen massiv gesenkt, was Wohnen an der Pfingstweidstrasse nicht nur möglich, sondern – dem arkadischen Hain sei Dank – sogar ausgesprochen attraktiv macht.

Zu all diesen Möglichkeiten und Chancen gesellt sich gleichzeitig eine Pflicht. Die aktuelle Gestaltung der Pfingstweidstrasse widerspricht allen Erkenntnissen in Bezug auf einen klimasensiblen Städte- und Strassenbau. Über weiteste Strecken versiegelt und asphaltiert, bietet die Strasse nur minimalen Raum für Grün, und was gepflanzt wird, folgt dem Primat der einfachen Pflege und der Nichtbehinderung des Verkehrs.

Die Klimamodelle (Abb.1 bis 3) des Teams von Markus Koschensch, Professor an der HSLU, machen deutlich, dass der Pfingsthain nicht nur ein Projekt der Stadtverschönerung und ein Beitrag zu einem lebenswerten und lebendigen Zürich West ist, sondern eine dringend gebotene Massnahme, um die Folgen der Klimakrise abzumildern.

Bleibt die Pfingstweidstrasse die Asphaltwüste, die sie heute ist, wird sie sich in den kommenden Jahrzehnten zu einer Hitzeinsel entwickeln: Die von Koschensch entwickelte Quartierklimamodellierung zeigt, dass die Temperatur im repräsentativen Klimaszenario RCP8.5 an der Pfingstweidstrasse bis zum Jahr 2060 steigen würde und sich die Gebiete, die als heiss bis sehr heiss empfunden werden, über den Strassenraum auszubreiten beginnen würden. Eine Modellrechnung mit der vorgeschlagenen Bepflanzung des Pfingsthains beweist hingegen, dass die Temperaturen an den meisten Orten trotz Klimawandel gleich bleiben oder sogar sinken würden. Der Klimaeffekt des Pfingsthains tritt allerdings nur ein, wenn die Bäume und Pflanzen bis 2060 auf eine respektable Grösse gewachsen sind – oder vielmehr: wenn sie heute oder spätestens morgen gepflanzt werden. Und damit wird aus der Chance eine dringende Pflicht. ●

Hain statt Autobahn

In der Stadt Zürich liegt ein Stück nicht mehr gebrauchte Autobahn. Sieben Gründe, weshalb aus der Pfingstweidstrasse der Pfingsthain werden soll.

Text: Köbi Gantenbein

1 Die nicht mehr gebrauchte Autobahn

Die Pfingstweide war einst eine Wiese vor der Stadt, auf die die Bauern und Bäuerinnen nach dem langen Winter, am Tag nach Pfingsten, ihre Kühe, Schafe und Schweine trieben. Irgendwann wurde aus der Weide Industrieland und aus dem Pfad eine Strasse. Ab den 1950er-Jahren arbeiteten die Verkehrsplaner daran, die wichtigsten Autobahnen des Landes nach Zürich zu führen. Es entstand die Idee, die Autobahn als «Expressstrassen-Ypsilon» beim Zürcher Letten in einem riesigen Bauwerk zusammenzuführen. Auch die Pfingstweidstrasse wurde Teil davon. Heute ist sie als «Nationalstrasse dritter Klasse» ein Relikt dieses gescheiterten Traums. Denn Stadt-, Kantons- und Landesregierung haben das Ypsilon nach jahrzehntelangem Widerstand begraben. Die vierspurige Pfingstweidstrasse ist eine zu gross geratene Einfallsachse in die Stadt. Jetzt braucht sie als zweispurige Strasse eine neue Aufgabe.

2 Jedem, was er gut kann

Die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das Amt für Strassen (Astra), ist die Besitzerin der Pfingstweidstrasse. Sie soll die Weisheit des arbeitsteiligen Staates leben. So wie der Bundesrat und seine Beamten nicht dafür zuständig sind, Spitäler, Kindergärten, Polizei oder die Abfallentsorgung einer Stadt zu organisieren - und zu bezahlen, so sind sie nicht dafür begabt, ein Stück Stadtstrasse zu gestalten und zu unterhalten. Der schnelle, breite Kanal ist für ein Verkehrsaufkommen gerüstet, das nicht existiert. Darum ist es an der Zeit, jeder Staatsebene in gut eidgenössischer, subsidiärer Art die Aufgabe zu geben, die sie am besten erfüllen kann. Und damit der Stadt Zürich das Regime über die Pfingstweidstrasse, damit sie da einen Strassen- zum Stadtraum gestalte.

3 Barriere brechen

In Zürich West wächst die Zahl der Personen, die hier arbeiten, ihre Freizeit verbringen und wohnen kontinuierlich. Sie spazieren ins Büro, besuchen Bekannte, schreiten zur Tanzhalle und ins Theater. Die Pfingstweidstrasse ist als «Nationalstrasse dritter Klasse» ein Kanal mit strenger Hierarchie: Auto, Tram, Velo, Fussverkehr. Zwischen Toni-Hochhaus und Hardbrücke ist sie eine schwer zu überquerende Barriere, ausserdem ist sie abweisend, unwirtlich und bedrohlich. Es ist ökonomisch, kulturell und sozial nötig, diese Barriere so umzubauen, dass die Strasse den werdenden Stadtteil Zürich West stützt, fördert und mitgestaltet - und ihn nicht bremst und würgt.

4 Neue Verteilungen

Vor ein paar Jahren erhielt die Pfingstweidstrasse ein Trasse, auf dem das Tram rasant fährt. Auf der neu zu ordnenden Pfingstweidstrasse als Stadtstrasse werden Aufgaben, Funktionen und Bewegungsformen neu verteilt. Die Strasse wird um zwei Spuren reduziert. Der Fussverkehr und der Freiraum erhalten mehr Beachtung. Auch die Hierarchie des Tempos wird neu bestimmt - aus der Dominanz von Auto und Tram entsteht ein Miteinander. Ihre Geschwindigkeit wird nicht wie die des Fussverkehrs, aber gleicht sich an. Die Regimes dafür heissen Tempo 30 und Begegnungszone - für das Auto und das Tram. Sie sind erprobt, bewährt und stadtverträglich. Sie tragen wesentlich dazu bei, dass der Lärm reduziert wird. Die Neuverteilung von Raum und Tempo hilft der nicht mehr gebrauchten Autobahn dabei, zu einem Boulevard zu werden wie in Paris, Barcelona oder Kopenhagen - schön, gemütlich, urban.

Was ist die Arbeitsgruppe Pfingsthain?

Die Arbeitsgruppe Pfingsthain wurde von der IG Zentrum Hardbrücke (IGZH) ins Leben gerufen, einem Zusammenschluss von Fachleuten aus Stadtplanung, Architektur, Soziologie, Verkehrsplanung, Kultur, Gastronomie, Politik und Verwaltung.

Hinter der IGZH steht die Zürcher Hamasil Stiftung, die sich seit ihrer Gründung 1988 für eine nachhaltige Entwicklung von Zürich West einsetzt. Sie ist auch Betreiberin der Wohn- und Gewerbeüberbauung Kulturpark an der Pfingstweidstrasse. www.zentrum-hardbruecke.ch

Die Arbeitsgruppe Pfingsthain besteht aus folgenden Mitgliedern:

- Martin Hofer, Architekt und Immobilienexperte, Gockhausen (Leitung)
- Köbi Gantenbein, Soziologe, Fläsch (Leitung)
- Katharina Thalmann, Landschaftsarchitektin, BÖE Studio, Zürich
- Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt, Gockhausen
- Wolfgang Rossbauer, Architekt, Zürich
- Lukas Fischer, Verkehrsplaner, Metron, Brugg
- Thomas Schweizer, Verkehrsplaner, Hedingen
- Alain Thierstein, Professor für Raumentwicklung, München / Zürich
- Markus Koschenz, Bauphysiker, HSLU Luzern

5 Der Pfingsthain

Damit aus der Pfingstweidstrasse Stadtraum entstehen kann, wird ein Drittel des Strassenraums Freiraum. Erste Bäume entlang der Strasse zeigen, dass das gelingen wird. Viele neue Bäume kommen dazu. Der Pfingsthain wächst heran. Der hart versiegelte Boden wird aufgebrochen und als Untergrund für die grün-blaue Stadt eingerichtet. In ihn kann das Wasser versickern, auf ihm entsteht Lebensraum für den Pfingsthain, der sich als breites grünes Band von der Hardbrücke zum Toni-Hochhaus zieht. Der Pfingsthain ist eine Landschaft mit Bäumen, Sträuchern und Büschen, die unter der Oberfläche Platz finden, im mit Leitungen dicht besetzten Raum. Und je nach Ort werden Pergolas eingerichtet, umrankt von Pflanzen, deren Wurzeln im von Infrastrukturen gut besetzten Erdreich ankeren können. Die Pergolas werden auch Orte für Kleingewerbe, Läden und Werkstätten. Der Pfingsthain ist aber auch schön und schön robust: Ein vielseitig nutzbarer Stadtraum für die Anwohnerinnen und Gäste. Auch die Autos und die Trams fahren daran entlang. Sie werden Teil der neuen Landschaft, aber sie dominieren sie nicht mehr wie seinerzeit die «Nationalstrasse dritter Klasse».

6 Das Vorbild

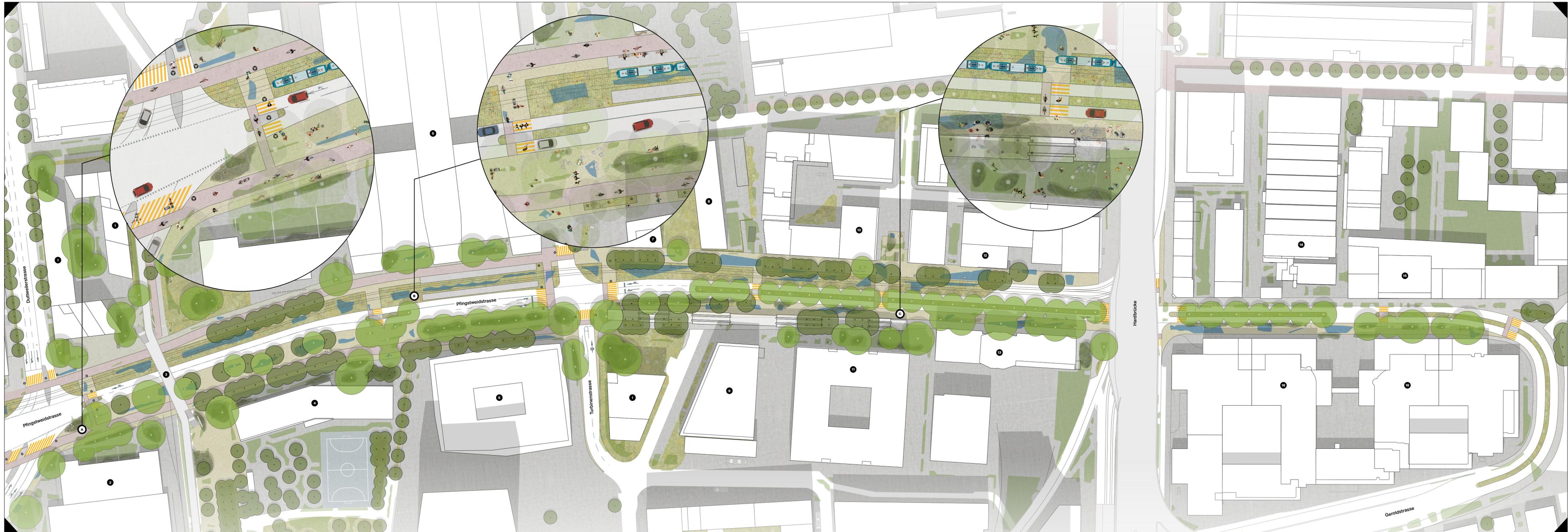
«Ich wollte ganz nach draussen gehen und einen symbolischen Beginn machen für ein Unternehmen, das Leben der Menschheit zu regenerieren innerhalb des Körpers der menschlichen Gesellschaft und um eine positive Zukunft in diesem Zusammenhang vorzubereiten.» So erklärte der Künstler Joseph Beuys sein Kunststück. 1982 hat er in der Stadt Kassel 7000 Eichen setzen lassen. Das Vorhaben hat er mit Stadtbewohnerinnen und Gästen entwickelt, es gegen Widerstände der «Gehtnichte» durchgesetzt und dank Beteiligung vieler finanziert. Der prägende Teil der neuen Stadtstrasse steht in der Tradition von Beuys' wegweisendem Landschaftskunstwerk. Der Pfingsthain wird Symbol für die lebensfrohe und mutige Stadt. Er wird vielfältig brauchbarer Raum und trägt mit seiner dichten Baumkronenlandschaft substanziell zum erklärten Ziel der Stadt Zürich bei, sich mit Bäumen gegen die Folgen der Klimaerwärmung zu wappnen.

7 Stadt heisst wohnen

Die Arbeitsgruppe «Josef will wohnen» siehe «Josef will wohnen», Themenheft von Hochparterre, Oktober 2023 zeigte auf, wie auf dem Josef-Areal, entlang der Pfingstweidstrasse, vielfältige Wohnungen für 700 Menschen entstehen können. Vorhaben für mehr und besseres Wohnen harzen an der Garsichtigkeit der Strassenräume. Je langsamer gefahren wird, desto sicherer ist der Strassenraum und desto geringer der Lärm. Je mehr Strassen auch zu Frei-, Bewegungs- und Aufenthaltsräumen werden, umso eher gedeihen Wohnungen. Liegt der Wohnanteil eines Tages statt bei den aktuell 12 Prozent bei 30 Prozent, wird Zürich West als Wohnstadt aufleben. Der Pfingsthain – das grüne Band zwischen Hardbrücke und Toni-Areal – kann das Seine dazu beitragen. ●







- Der Pfingstthain**
- 1 Neue Wohnbauten
 - 2 Werkhof
 - 3 Gleisbogen
 - 4 Schule Pfingstweid
 - 5 Technopark
 - 6 Swisscom
 - 7 Novotel
 - 8 Ibis Hotel
 - 9 Gewerbehaus
 - 10 Kulturpark
 - 11 Prime 2
 - 12 Wetti-Furrer-Areal
 - 13 Les Halles
 - 14 Zentralwäscherei
 - 15 Josef will wohnen
 - 16 Zürcher Kantonalbank

A In den Pfingstthain hineinkommen
 Der Pfingstthain beginnt im Westen an der Kreuzung von Duttweiler- und Pfingstweidstrasse. Der bereits dosierte motorisierte Individualverkehr Richtung Harbrücke wird an dieser Stelle auf zwei Spuren reduziert. Verschiedene Fussverkehrsübergänge verbinden den Pfingstthain mit dem Toni-Areal.

B Flanieren und fahren
 Im Pfingstthain teilen sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden den Raum: Im Norden gibt es einen breiten Velostreifen, einen Fussweg und das bestehende Tramstrasse. Südlich der zwei- oder bei Abzwegsituationen dreispurigen Strasse erstreckt sich eine bis zu 20 Meter breite Fläche mit Bäumen, Pflanzen und Wasserflächen. Sie bietet Platz für Fussgängerinnen und eine zweite Velospur. Mit Ausnahme der Strasse sind sämtliche Flächen entsiegelt.

C Entspannen und durchqueren
 Der Pfingstthain ermöglicht an zahlreichen Stellen die Querung in Nord-Süd-Richtung, beispielsweise zwischen Wetti-Furrer-Areal und Kulturpark. Gleichzeitig gibt es zahlreiche Möglichkeiten zum Aufenthalt: an den Wasserbecken, unter der hölzernen Kolonnade, auf Stühlen und Bänken im Schatten der Bäume.

Plan: BOE Studio



Frühlingserwachen in Grün und Blau

Ein Hain besteht aus Bäumen. Doch aus welchen? Und wie werden sie angepflanzt? Eine swingende Zukunftsskizze aus Sicht der Landschaftsarchitektur.

Text: Stefan Rotzler, Katharina Thalmann, Johannes Heine

Die kürzlich erfolgte Entlassung des Zürcher Ypsilons aus dem Nationalstrassennetz durch den Bundesrat setzt den überfälligen Schlusspunkt unter einen städtebaulichen und landschaftsräumlichen Fehlentscheid, der Zürich seit den 1960er-Jahren kannibalisiert hat. Nun ist sie endlich weg, diese fatale Vision der autogerechten Stadt. Auch an der Pfingstweidstrasse eröffnen sich bald Spielräume für neue freiräumliche Qualitäten! Diese Chance nehmen wir wahr und legen ein Konzept vor, wie der heute vorwiegend verkehrsorientierte Raum in einen lebenswerten, grünen Flaniererraum transformiert werden kann: verweilen, wohnen und arbeiten am Pfingsthain!

Die verkehrliche Neukonzeption und die damit verbundene Reduktion auf Tempo 30 verringert zwangsläufig den Verkehrslärm – Yves Montand würde wohl ins Schwärmen geraten und die Schönheit des Flanierens unter Zürcher Bäumen besingen: «J'aime flâner sur les grands boulevards», sang er 1956 über das von ihm geliebte Flair der Pariser Strassen (Bild 2). Ob die Boulevards in Paris, ob Unter den Linden in Berlin oder Las Ramblas in Barcelona: Sie alle sind vertraute Beispiele für historische Stadträume, deren Atmosphäre vom lockeren Kronendach der Bäume geprägt ist. Eine solche Stimmung wird durch die Reduktion der Verkehrsspuren bald auch auf der Pfingstweidstrasse möglich: Sie schafft den nötigen Raum, den es für die neuen Bäume braucht.

Hain der versammelten Klimabäume

Wir schlagen für das gesamte Strassenprofil einen hainartigen Baumbestand aus Zukunftsbäumen vor. Das sind Baumarten, die mit den härter werdenden Klimabedingungen in den Städten zurechtkommen: mit der Oberflächenversiegelung, den beengten Platzverhältnissen im Boden, den prekären Lichtverhältnissen, dem Raddruck, den Tausalzen und nicht zuletzt mit den steigenden Sommertemperaturen und der zunehmenden Winternässe.

Nach dem Vorbild flussbegleitender Gehölzsäume unterscheiden wir – je nach Abstand zur Strasse – zwischen Weich- und Hartholzauen und wählen Baumarten, die den lokalen Biodiversitätsindex steigern, Lebensraum für vielerlei Insekten und Tiere schaffen und gleichzeitig mit einer höheren Biodiversität punkten.

Die Anpflanzung der Bäume erfolgt als lineare Baumpartitur. Diese bringt den Hain zum Klingen: Wie Musik rhythmisieren die Bäume als Raumkunst die zukünftige Pfingstweidstrasse. Mal dicht und minimalistisch wie Steve Reichs «The Desert Music», mal pointillistisch wie John Cages «Etudes Australes», mal frei improvisiert wie das Spiel von John Coltrane, mal farbig instrumentiert wie Gustav Mahlers «Wunderhorn»-Lieder.

Und das sind ein paar Zukunftsbäume mit klingvollen Namen. Sie swingen mit in der klingenden Partitur (bitte laut vorlesen!):

Zerreiche – Zierkirsche – Blumenesche
Massholder – Mehlbeere – Spitzahorn
Purpurerle – Hopfenbuche – Traubenkirsche
Säulenpappel – Amberbaum und Scharlachapfel
Stieleiche – Schneeball – Blasenbaum
Wildbirne – Knackweide – Schwarzholunder

Die Dichte der Baumpartitur orientiert sich nicht zuletzt an einem pragmatischen Opportunitätsprinzip: Die vorgefundene Stadtlandschaft und die Infrastrukturleitungen im Boden diktieren die Standorte für Baumgruppen und Biomasse. Die Prämisse lautet: Bäume pflanzen, wo es nur geht! In einem ähnlichen Sinne legte der Schweizer Landschaftsarchitekt Dieter Kienast für die Weltausstellung Expo 2000 in Hannover seine «Allee der versammelten Bäume» (Bild 4) an. Heute prägt sie als stimmungsträchtiger Flaniererraum mit langer Baumpartitur das Messege-lände von Hannover. Auch der deutsche Künstler Joseph



1



2



3



4

Beuys kommt einem in den Sinn, der 1982 mit 7000 Eichen die Stadt Kassel in einen Baumhain verwandelte (Bild 3). «Stadtverwaltung statt Stadtverwaltung» nannte er seine «soziale Plastik», von der Kassel noch heute zehrt.

Zum Beispiel Wien: klimasensibler Strassenbau

Im Städtebau werden die Karten neu gemischt, unsere Städte müssen das trockener und heisser werdende Klima ausgleichen. Gefordert sind Winddurchlässigkeit, Beschattung, Massnahmen zur Begrünung, die verbesserte Durchlässigkeit des Bodens für Niederschläge: Die Natur hält Einzug in die Stadt als grün-blaue Infrastruktur. Wien setzt bereits mit Erfolg seine ambitionierten Pläne für einen klimasensiblen Städtebau um. Ein Beispiel: In der eindrücklichen Broschüre «Wiener Schatten» legt die öffentliche Hand einen bunten Strauss von Massnahmen vor, um in der überhitzten Stadt mehr Schatten zu schaffen. Auch hat Wien einen Fonds für Entsiegelungen lanciert. Wer dem Motto «Asphalt raus – Grün rein!» nachkommt,

erhält finanzielle Unterstützung von der Stadt. Oder: Im Vorzeigeprojekt «Seestadt Aspern» in Wien werden neue Strassenzüge nach dem Prinzip der dualen Entwässerung erstellt. Fussverkehrsbereiche werden gar nicht erst versiegelt, Meteorwasser wird zurückgehalten und vor Ort versickert. So können Abwasserleitungen drastisch reduziert werden, weil nur der erste salz-, staub- und ölverschmutzte Wasserschwall in die Kläranlagen fliesst. Das erspart enorme Baukosten im Tiefbau.

Zum Beispiel Barcelona: autofreie Superinseln

Nur nicht zimperlich! Barcelona baut derzeit mit Vehemenz ganze Quartiere innerhalb des historischen Strassenrasters zu sogenannten Superinseln (Bild 1) um. Diese sind grundsätzlich verkehrsfrei (Anrainer mit Tempo 10 sind erlaubt) und werden zu aneignbaren Lebensräumen: Baumpflanzungen, Sitz- und Spielelemente ermöglichen allen Generationen einen sicheren Aufenthalt und nachbarschaftliche Begegnungen. ●

Der Weg zur Fussgängerweide

Eine durchdachte Verkehrsplanung bildet die Basis der Umgestaltung der Pfingstweidstrasse. Ein Vorschlag, wie Fussgängerinnen, Velos, Trams und Autos verkehren können.

Text und Grafiken: Lukas Fischer und Thomas Schweizer, Bearbeitung Grafiken: Hochparterre

Zwischen Altstetten und Josefwiese verändert sich die Quartierstruktur laufend: Das Autoaufkommen reduziert sich – einst waren es 30 000, heute 13 000 Fahrzeuge pro Tag –, und der Fussverkehr wächst. Nur: Am Strassenbild lassen sich die Bedürfnisse und der Siedlungscharakter nicht ablesen. Ursprünglich sollten alle Fahrzeuge über die Pfingstweidstrasse zur Hardbrücke geführt werden, heute findet die Verteilung ab dem Knoten Duttweilerbrücke über die Pfingstweidstrasse (Bund), die Förrlibuckstrasse (Kanton) und die Duttweilerbrücke (Kanton) statt. Daher liegt die Verkehrsbelastung auf der Pfingstweidstrasse ab diesem Knoten weit unter der durch die Dimensionierung der Fahrspuren angebotenen Kapazität. Zudem bestehen aufgrund der heterogenen und dichten Umgebung viele Bedürfnisse weiterer Verkehrsteilnehmerinnen, die heute unzureichend abgedeckt sind. Höchste Eisenbahn, das Strassenbild weg von der Autobahn hin zu den Erfordernissen und Bedürfnissen aller anzupassen! Verschiedene zukunftsgerechte Beispiele kantonaler Strassen zeigen, dass dies mit einer anderen Flächenverteilung und tieferen Geschwindigkeiten möglich ist.

Die Autobahn zur Stadtstrasse skalieren

Der Strassenraum soll im jeweiligen Abschnitt nach den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer und der Quartierbevölkerung gestaltet werden und entsprechend divers sein – Stichwort «selbsterklärende Strasse». Dazu wird er von der breiten Autobahn auf Höhe des Quartiers Grünau in Altstetten zur Stadtstrasse hin skaliert. Die endende Autobahn dient dabei als Empfangsraum, wobei der dortige Autoverkehr vor der Hardturmbrache auf ein stadtverträgliches Mass dosiert wird. Der Abschnitt beim Toni-Areal dient als Verteiler, die vier Fahrspuren werden auf zwei reduziert. Als weitere Dosierungs- und Verteilstelle wirkt der Knoten Duttweilerbrücke. Dort teilen sich die Fahrbeziehungen von und zur Hardbrücke, was auch das deutlich geringere Verkehrsaufkommen in der Pfingstweidstrasse erklärt. Spätestens auf der Höhe Duttweilerbrücke kann die Pfingstweidstrasse zur Stadtstrasse umgebaut und mit Tempo 30 signalisiert werden.

Mehrere Velorouten führen durch Zürich West. Bedingt durch die Siedlungsstruktur sind sie im Westen auf wenige Strassen konzentriert und in Richtung Innenstadt auf mehrere Quartierstrassen verteilt. Die Pfingstweidstrasse spielt dabei als kommunale Vorzugsroute eine wichtige Rolle. Von der Hardturmbrache her führt neu ein grosszügiger Zweirichtungsradweg die Velofahrenden sicher in Richtung Innenstadt.

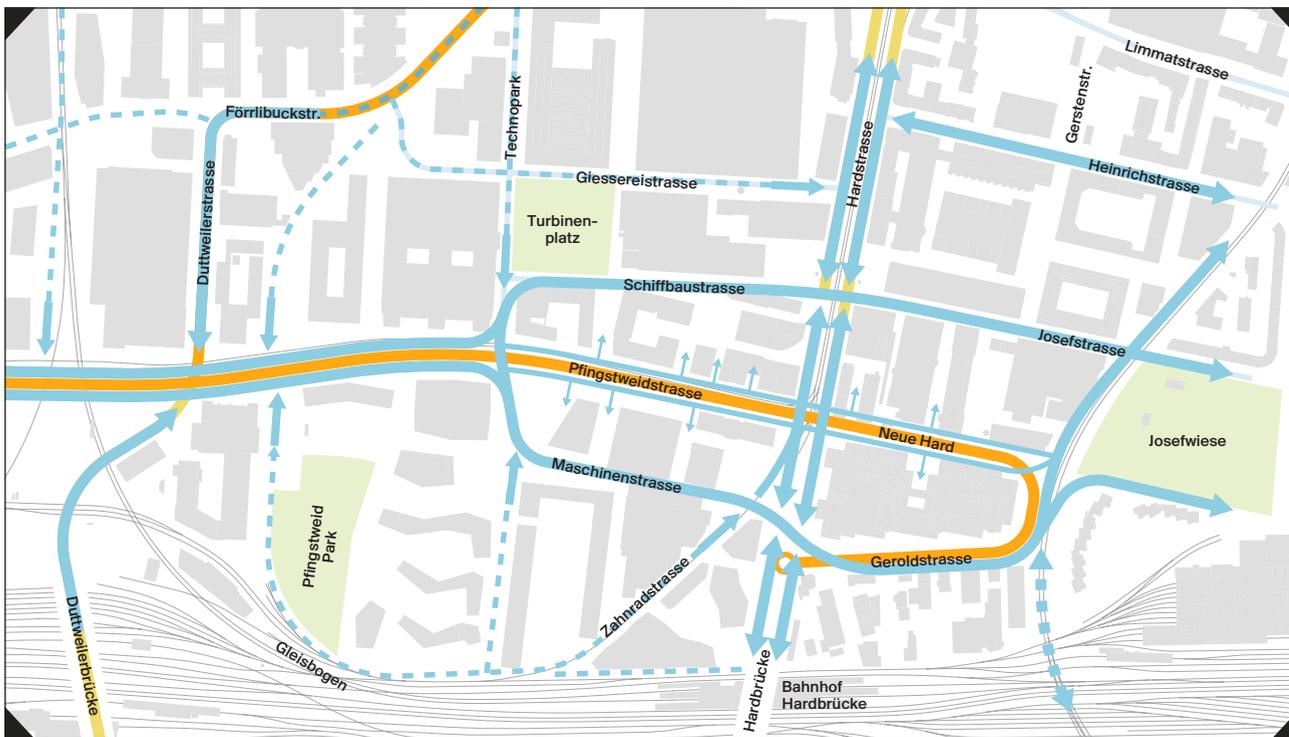
Ab Höhe Technopark wird die Siedlungsstruktur feingliedriger. Es gibt unterschiedliche Wegbeziehungen und Fahrbedürfnisse. Die Kreuzung Technopark wirkt als Veloverteiler und lässt eine Nutzung der diversen Routen zu. Eine Verteilung der Nutzenden führt zu geringeren Fahrzahlen auf den jeweiligen Abschnitten. Durch das tiefere Verkehrsaufkommen ist für schnellere Velofahrende auch eine Nutzung der Fahrbahn möglich. Der Seiten- und Gehbereich wird mit dem Signal «Fussweg, Velo gestattet» versehen. Zusätzliche Querungen der Pfingstweidstrasse und kurze Querungsdistanzen machen das Wechseln der Strassenseiten einfacher und angenehmer.

Ein dichtes Fusswegnetz anlegen

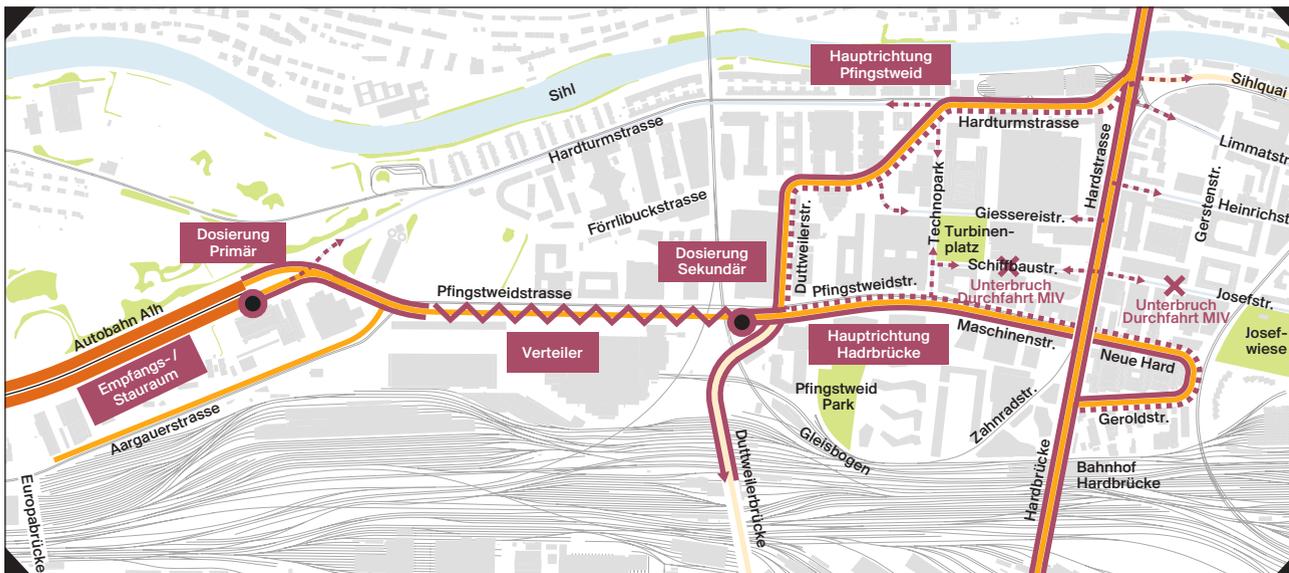
Der Fussverkehr sucht sich den direkten Weg. Sind viele mögliche Ziele und eine feingliedrige Struktur vorhanden, entstehen verschiedene Wege. Wegbedürfnisse und Begehungsmöglichkeiten sind zwischen Technopark und Josefwiese stärker ausgeprägt als an der Pfingstweidstrasse westlich vom Toni-Areal. Der Bahnhof Hardbrücke ist ein wichtiges Tor nach Zürich West, das viele Menschen ins Quartier bringt. Je näher der Bahnhof ist, desto mehr Menschen sind zu Fuss unterwegs. Diesem Bedürfnis trägt die Pfingstweidstrasse heute nicht Rechnung. Sie lässt ein Queren nur an einzelnen Stellen und – bedingt durch die breite Fahrbahn – nur mit langen Querungsdistanzen zu. Menschen werden so gezwungen, die Fahrbahn wild zu queren. Doch Strassen sollten sich den Bedürfnissen der Menschen anpassen. Durch die vorgeschlagenen attraktiven Seitenraumgestaltungen und das reduzierte Fahrtempo werden auch die Längsbeziehungen attraktiver, und der Strassenraum lädt zum Verweilen ein. ●



Fusswegnetz
 Der Pfingstthain etabliert eine breite Ost-West-Verbindung zwischen Josefswiese und Toni-Areal. Zudem schafft er zahlreiche neue Querverbindungen, sodass ein dichtes Fusswegnetz entsteht.



Velonetz
 Fahrradfahrende finden am Pfingstthain zwei sichere Velospuren vor, die sich mit den umliegenden Velorouten vernetzen.



MIV-Netz
 Der Autoverkehr wird bereits vor der Hardturmbrücke auf ein stadtverträgliches Mass dosiert. Damit kann die Pflingstweidstrasse von vier auf zwei Fahrstreifen reduziert werden.

Bauen mit dem Untergrund

Wie könnte ein Gebäude aussehen, das im Sinn des Pfingsthains die Naturkräfte mikroklimatisch wirksam werden lässt? Ein möglicher Ansatz ist der «Upside-Down-Typ».

Text: Wolfgang Rossbauer, Illustration: Stefan Bucher

Unsere Städte werden von oben nach unten geplant. Dabei wird der Untergrund oft vernachlässigt oder mit grossem Aufwand passend gemacht. Mit einem untergrundsensiblen Bauen liessen sich jedoch Ressourcen schonen, ein tieferes Bewusstsein für unsere Lebensgrundlagen schaffen und eine Architektur entwickeln, die widerstandsfähiger gegenüber den zukünftigen Herausforderungen des Klimawandels ist. Eine typologische Auslegung.

«Disconnection»

Zürich betreibe «umgekehrte Archäologie», schreiben Rem Koolhaas und Bruce Mau Ende der 1990er-Jahre in der stilbildenden Publikation «S, M, L, XL». In der Tat vergraben die Schweizer alles – aus den Augen, aus dem Sinn. Kellergeschosse, Verkehrsinfrastrukturen und Versorgungsleitungen werden mit grossem Energieaufwand unter die Erde gelegt, während das Aushubmaterial über weite Strecken abtransportiert wird. Doch von diesem unterirdischen Feuerwerk spürt man nach Abschluss der Arbeiten kaum etwas. Der bekannte «Züri-Finish» versiegelt die Arbeiten im Strassenraum, während die Gebäude, frei nach Koolhaas, eine Form der «Lobotomie» zelebrieren: oben nette Holztektonik, unten monströse Tiefgaragen, Technikräume und Turnhallen. Das ist tatsächlich ein Problem: Die Kombination von unterirdischem Gedränge und Versiegelung der Oberflächen verhindert das Versickern von Wasser, die ausreichende Verwurzelung von Bäumen und die Entwicklung einer Fauna im Erdreich.

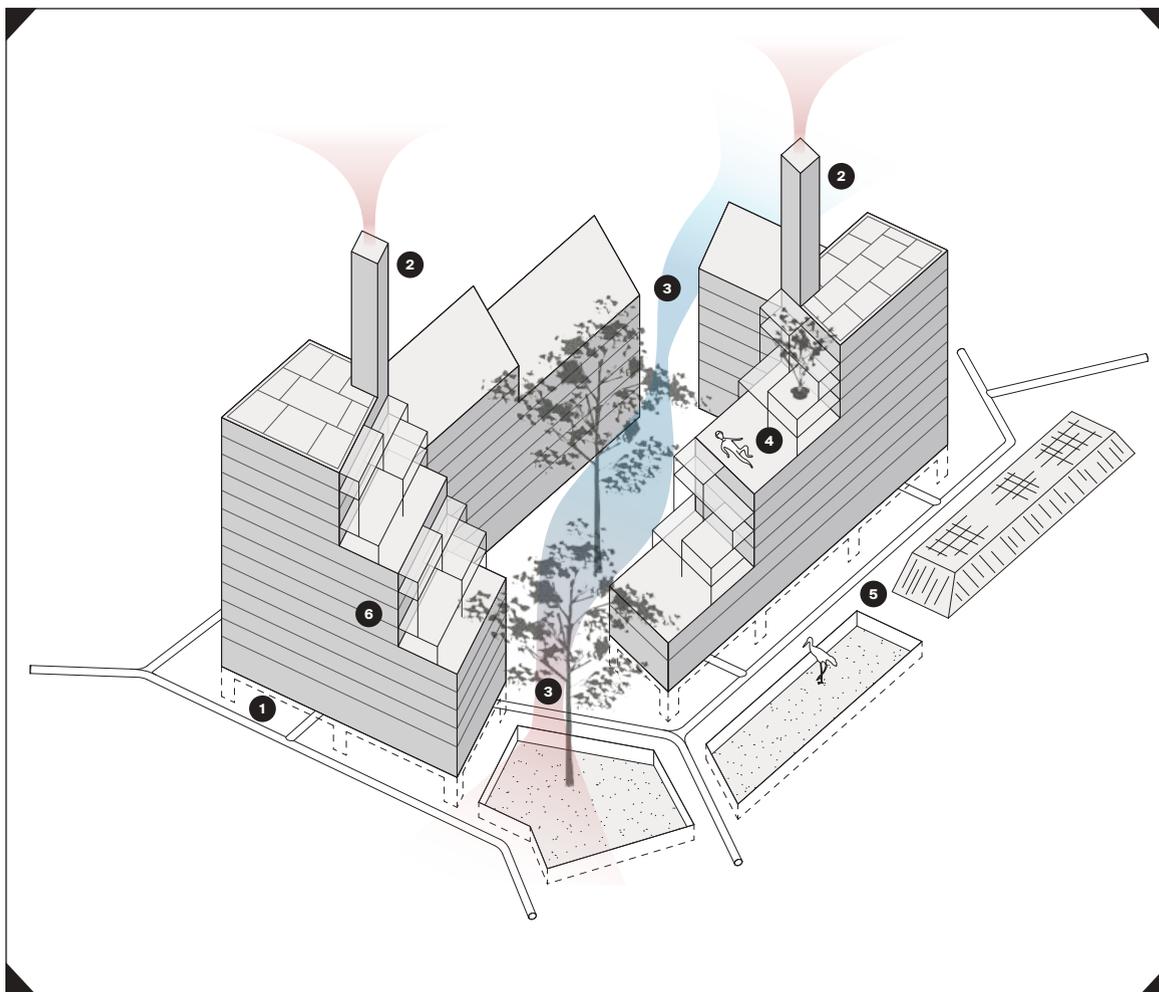
Die Trennung des Hochbaus von den essenziellen Mechanismen des Bodens führt dazu, dass der Verlust an mikroklimatischer Qualität mit Technik und Energieeinsatz kompensiert werden muss und trotzdem noch Lebensqualität verloren geht. Diese Trennung existiert auch in den Köpfen. Obwohl ein zügiger Richtungswechsel im Umgang mit bodenbezogenen Ressourcen angezeigt wäre, wird er nicht ohne Weiteres eintreten: Was nicht wahrgenommen wird, rutscht in der Prioritätenliste nach unten.

Für die Parzelle des Bundesasylprovisoriums, die gegenüber dem Toni-Areal liegt, haben wir einen spekulativen Bautypus entwickelt, der seine Form aus den Bedingungen des Bodens und der lokalen Naturkräfte bezieht. Durch die Interaktion von «Upside» und «Downside» werden die natürlichen Beziehungsnetze für das Bauwerk und seine Umgebung produktiv gemacht. Die wiederhergestellte Beziehung zwischen Erdreich und Luftraum kann mikroklimatische Wirkung entfalten und räumliche Atmosphäre herstellen (siehe Abbildung).

«Re-connection»

Der «Upside-Down-Typ» führt Sphären zusammen, die lange Zeit getrennt waren. Das Einflussfeld reicht dabei über die unmittelbare städtebauliche Umgebung hinaus. Es referenziert vielmehr auf teils kilometerweit entfernte Aspekte: Die auf dem Käferberg entstehende Kaltluft bestimmt Ausrichtung und Öffnung der Anlage an der Pfingstweidstrasse. Die Grundwasserlagen vor Ort setzen Regeln für die Öffnung, Bebauung und Bepflanzung des Bodens. Das momentan ungenügende Versickerungssystem des umliegenden Quartiers animiert zur grossflächigen Einleitung von Regenwasser auf der eigenen Parzelle. Der Dialog der Dach- und Terrassenflächen mit der Atmosphäre prägt die Volumetrie des Gebäudes. Aus diesen und weiteren aus den natürlichen Gegebenheiten hergeleiteten Entwurfparadigmen entsteht ein Bautyp, der eine neue Verbundenheit zwischen unten (Erdreich, Grundwasser, Bodenbeschaffenheit) und oben (Luftströme, Lokaltemperatur, Atmosphäre) erlaubt.

Das mit dem «Upside-Down-Typ» einhergehende planerische Denken entspricht dabei nicht mehr jenem des bauwerkfokussierten Architekten, sondern ähnelt jenem der Gärtnerin, die prioritär die Lebensgrundlagen sortiert und diese erst in einem zweiten Schritt mit einem Bauwerk ergänzt. Das ökologische System soll als Ganzes weiter funktionieren – nicht nur trotz, sondern mit dem



So funktioniert der «Upside-Down-Typ»

- 1 Der Aushub erfolgt maximal bis zum tragfähigen Grund, die Nutzflächen des Untergeschosses werden entsprechend minimiert.
- 2 Zwei Solarkamine ziehen in Hitzephasen tagsüber bodennahe Luft ab und sorgen für einen konstanten Wind im Hof. Freigelegter Boden, natürlich entstehende Wasserflächen und üppige Bodenbepflanzung kühlen mittels Verdunstung die nähere Umgebung.
- 3 Die Öffnungen des Blocks entlang der vom Käferberg kommenden Kaltluftlinien erzeugen ein nächtliches Durchströmen. Das dient dem Mikroklima im Hof und kühlt auch die dahinterliegenden Quartiere.
- 4 Die Rückstufung des Baukörpers richtet Dachflächen und angrenzende Balkone zum Himmel aus. In Tropennächten kühlen diese Flächen durch ihre Ausrichtung zur atmosphärischen kalten Abstrahlung ab. Die Balkone erweitern das Wohnen und dienen als Tropenschlafzimmer.
- 5 Linien im Abstand von 1,2 Meter zu Werkleitungen, Bauwerken und Infrastrukturen definieren entsiegelte Pflanzeninseln. Becken dienen als Retentionsräume, erzeugen Hubs für Menschen und Tiere und übernehmen die soziale Aufgabe historischer Brunnen. Mit dem Aushub können innerstädtische Topografien, Hügel und Hänge geformt werden.
- 6 Der Grundriss ist als Muster aus nutzungsneutralen und durchlässigen Raumschichten konzipiert. So ist im Winter ein Schlafen im besonnten Teil möglich, während man im Sommer zum quergelüfteten Hof hin schläft, von wo ein sanfter nächtlicher Kaltlufteintrag wirkt.

neu erstellten Bauwerk. Daraus ergeben sich diverse Vorteile: Indem der «Upside-Down-Typus» konzeptionell auf bestehenden Ressourcen der Natur des Klimas und der Infrastruktur aufbaut, entstehen Gebäude mit weniger Ressourcenbedarf während Erstellung und Betrieb. Auch zeigt der Entwurf, dass die Adaption auf den Klimawandel nicht nur Bauten generiert, die besser mit Wetterextremen fertig werden, sondern diese Bedingungen auch in überraschende und spannende Räume übersetzen.

Nicht zuletzt bewirkt die Verbindung der Architektur mit der Erde und den Naturkräften bei den Bewohnenden ein Bewusstsein für die eigene Eingebundenheit in das ökologische System. Doch Wissen allein reicht nicht, um das Handeln zu verändern, ein dazwischengeschaltetes räumliches und atmosphärisches Spüren hingegen schon.

Wohnen in der Zukunft

Etliche Aspekte des vorgeschlagenen Typus sind Baukulturen aus anderen Städten entliehen, wo phasenweise jetzt schon ein Klima vorherrscht, wie es für Zürich zum Ende dieses Jahrhunderts prognostiziert wird. Der Vergleich mit anderen Städten in anderen ökologischen Kontexten zeigt deutlich, wie sich Bau- und Lebenskulturen aus örtlichen Bedingungen heraus entwickeln. Dass

sich unter veränderten klimatischen Bedingungen die in unseren Breitengraden etablierten Bau- und Wohnungstypen verändern werden, steht ausser Frage. Die Stichworte dazu sind: tiefere Grundrisse mit mehr Mut zu dunklen Zonen, ein lockereres Verhältnis zum Schall in den quergelüfteten Bereichen zwischen innen und aussen, ein Loslösen von fixen Nutzungszuweisungen je Zimmer und damit mehr Offenheit gegenüber einer saisonalen Programmierung, die Verlagerung von innenräumlichen Aktivitäten in den Aussenraum. Dies ist eine Chance für eine neue Kultur des Wohnens, die durchlässiger, nomadischer, offener und in ständigem Dialog mit der Natur ist.

Die Architektur der klassischen Moderne hatte die Sehnsucht, Gebäude über dem Boden schweben zu lassen, sich vom Untergrund loszulösen. Rund ein Jahrhundert später muss das progressive Bauen und Wohnen ganzheitlicher gedacht werden: Das Offene und Freie bedingt gleichzeitig eine Verbundenheit mit dem Ort, der Erde und dem Boden. Im Jahr 2022 verfasste die Eidgenössische Geologische Fachkommission in der «Strategie Untergrund Schweiz» einen denkwürdigen Satz. Er lautet: «Die Zukunft der Schweiz liegt wesentlich im Untergrund.» Noch wesentlicher wäre es, diese Zukunft mit dem Untergrund zu gestalten. ●

Der Pfingsthain macht Wohnen möglich

Ist die Pfingstweidstrasse begrünt und verkehrsberuhigt, entsteht so viel Wohnpotenzial, dass rund um das Zentrum Hardbrücke endlich ein lebendiges Quartier heranwachsen kann.

Text: Martin Hofer, Diagramme: Wolfgang Rossbauer und Stefan Bucher

Ende der 1990er-Jahre rief die Stadt Zürich «Zürich West» aus, das deckungsgleich war mit dem offiziellen Stadtquartier Escher Wyss, eines von zwei Quartieren des Stadtkreises 5. Versprochen wurde die Transformation des ehemaligen Industrieorts in ein lebendiges, durchmischtes Stück Stadt. Es war sogar die Rede vom «neuen Trendquartier». Die Entwicklungsfirmen machten sich sogleich ans Werk, und binnen wenigen Jahren waren fast alle Areale in Zürich West mit Neubauten besetzt.

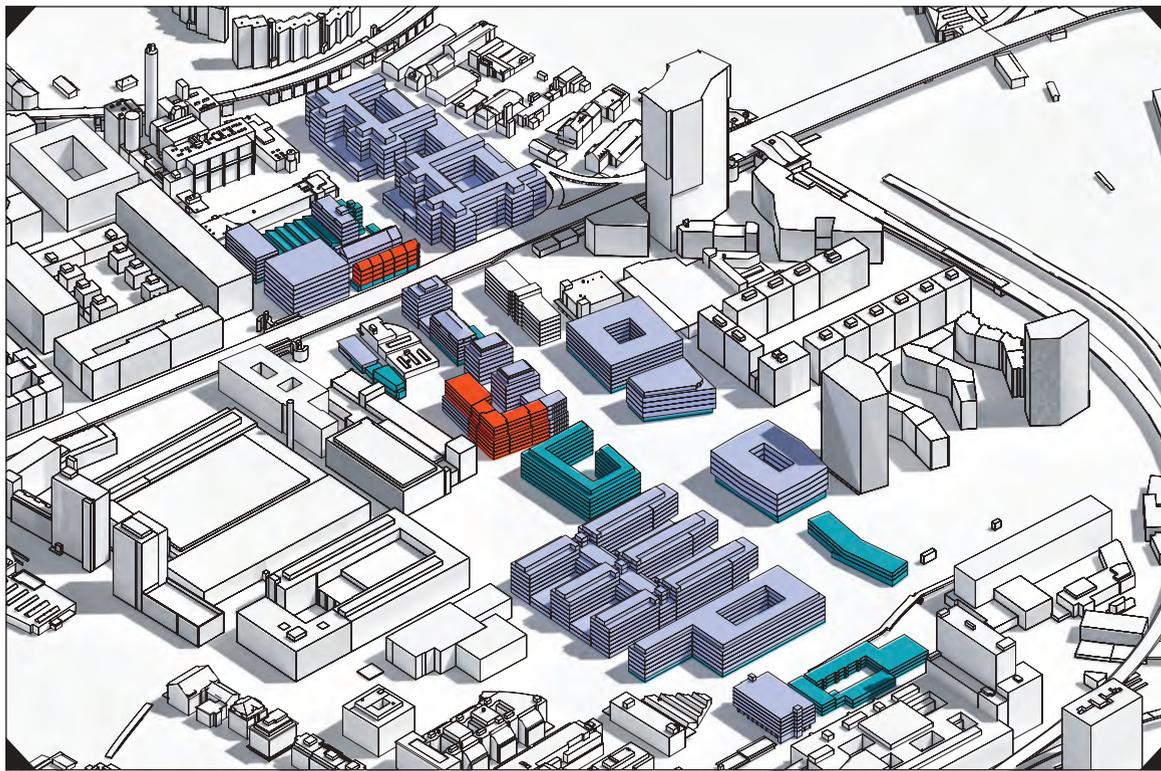
Doch vom lebendigen, trendigen Stadtquartier war wenig zu spüren, es wurde vornehmlich in Geschäftsbauten investiert, der Anteil an Wohnbauten blieb unterdurchschnittlich. Bis heute liegt der Wohnanteil weit unter den für einen lebendigen Stadtteil notwendigen 30 Prozent. Und nach wie vor dominiert und zerschneidet der Verkehr das Quartier aus allen Richtungen. Grosszügige Grün- und Freiräume fehlen, der Velo- und Fussverkehr wird lieblos behandelt. Besonders prekär sind die Verhältnisse im Kernbereich von Zürich West: im Zentrum Hardbrücke und in der Pfingstweidstrasse. Der Wohnanteil liegt dort bei 14 Prozent. Auf 5000 Bewohnerinnen kommen 21000 Arbeitsplätze.

An der Pfingstweidstrasse ab Höhe Toni-Areal bis zur Hardbrücke und ihrer Fortsetzung bis zu den Viaduktbögen Neue Hard fehlen Wohnnutzungen gegenwärtig fast vollständig. Dies obwohl die Areale links und rechts der Strasse baurechtlich fast durchgehend als kommunale

Zonen Z5, Z6, Z7 definiert sind und Wohnnutzungen also zuliessen. Schuld am Fehlen der Wohnungen ist allein der Strassenlärm der völlig überdimensionierten vierspurigen Ein- und Ausfallsachse.

Plötzlich diese Möglichkeiten!

Dies soll sich nun markant ändern: Mit der Transformation von Pfingstweidstrasse und Neue Hard zu einem zweispurigen, auf Tempo 30 reduzierten und stark begrüntem Hain kann endlich der fehlende Wohnanteil etabliert werden. Der Löwenanteil der zusätzlichen Wohnungen wird auf dem Josef-Areal entstehen (siehe «Josef will wohnen», Seite 7). Beidseitig der Strasse ist viel Potenzial für mehr Wohnraum vorhanden, da die Lärmbehinderung mit Tempo 30 weitgehend wegfällt. Dem Bestand an Büro- und Gewerbebauten wird grosser Respekt gezollt, mit ihm muss umgegangen werden. Ausser auf dem Josef-Areal wird abgesehen vom neuen Betriebsgebäude der Elektrizitätswerke der Stadt Zürich (EWZ) nur noch an zwei Orten mit Neubauten operiert. Einerseits auf dem Welte-Furrer-Areal mit einem alternativen Projekt für dessen Neunutzung mit Ertüchtigung des Bestandes und hohem Haus in der Baulücke (siehe «Die blühende Pfingstweide», Seite 7), andererseits am Standort des heutigen Bundesasylzentrums bei der Duttweilerstrasse, weil das Areal ein grosses Ausnutzungspotenzial aufweist. Im Übrigen soll das Wohnpotenzial durch Umnutzungen und Aufstockungen in den Bestands-

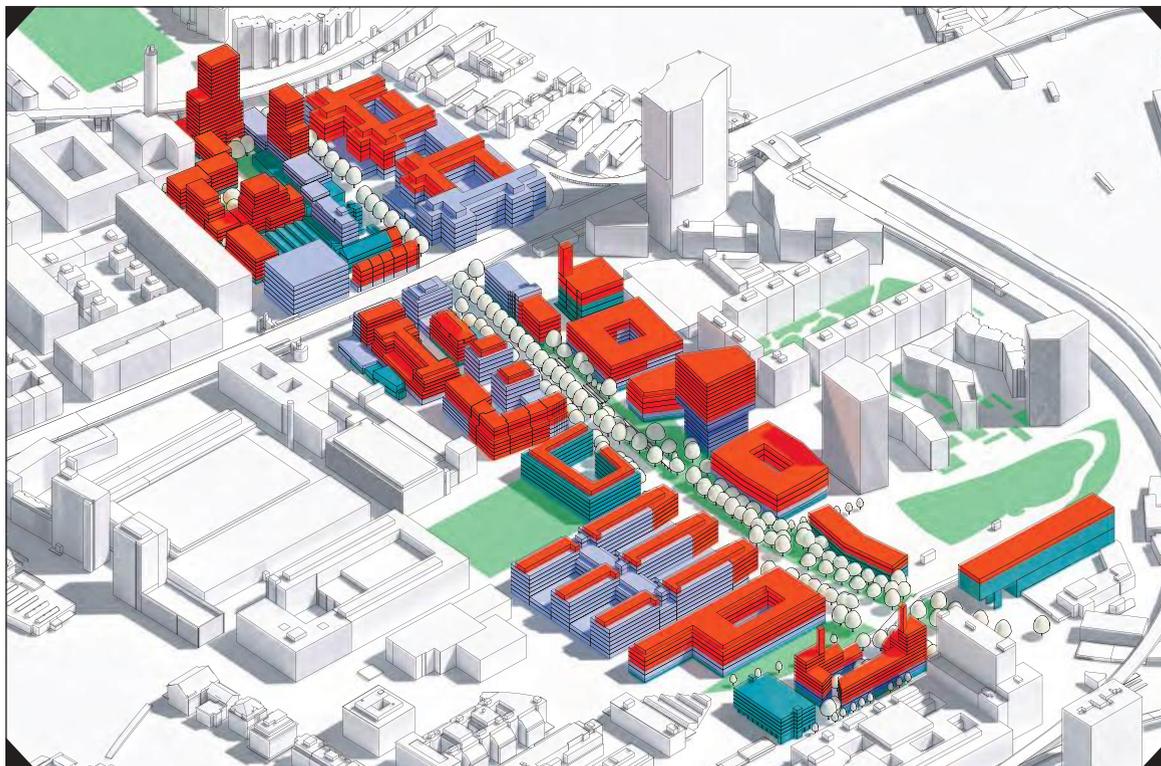


Wohnen und Arbeiten:

Stand heute

An der Pflingsthalstrasse und dem Abschnitt Neue Hard liegen heute nur knapp 100 Wohnungen, davon befindet sich rund ein Drittel unzumutbar verlärmbar direkt an der Hardbrücke.

- Wohnungen
- Büro / Dienstleistungen
- Spezialnutzungen wie Gewerbe, Hotel, Schule



Wohnen und Arbeiten im Szenario Pflingsthal

Entlang des Pflingsthal können rund 2000 neue Wohnungen realisiert werden, was Platz für 4000 zusätzliche Bewohnerinnen bedeuten würde.

- Um- / Neunutzungspotenzial Wohnen
- Büro / Dienstleistungen
- Publikumsnutzungen, Gewerbe, Hotel, Schule
- Grünflächen

bauten realisiert werden – auch wenn diese ursprünglich nicht dafür konzipiert waren. Dabei gilt, wo möglich, die Regel: Publikumsnutzungen in den Erdgeschossen, darüber ein bis zwei Geschosse für Dienstleistungsnutzung, gekrönt von Wohnnutzung in den oberen Stockwerken. Dieser Nutzungsmix garantiert ein lebendiges und durchmisches Stadtquartier.

Wohnraum für rund 7000 Menschen

Das Gesamtpotenzial für Wohnnutzung entlang des neu geschaffenen Pflingsthal kann mit circa 2000 Wohnungen abgeschätzt werden, Platz für rund 4000 zusätzliche Bewohner. Würde dieses Potenzial ausgeschöpft – was

wohl kaum realistisch ist – könnten neu 9000 Menschen im Zentrum Hardbrücke wohnen, während sich die Zahl der Arbeitsplätze per Saldo auf circa 14.000 Einheiten reduzieren würde. Damit entstünde ein Wohnanteil von 39 Prozent – ein Szenario, das zu schön ist, um wahr zu sein. Denkbar ist hingegen, dass mittelfristig die Hälfte des aufgezeigten Potenzials an Wohnungen umgesetzt wird (1000 zusätzliche Wohnungen), der Anteil der Bewohnerinnen würde auf immerhin 7000 erhöht, was in Relation zu den circa 17.500 Arbeitsplätzen immerhin einen Wohnanteil von 28 Prozent für das Zentrum Hardbrücke ergäbe. Damit wäre die Minimalvorgabe für ein lebendiges und durchmisches Stadtquartier fast erreicht. ●

Die Rückeroberung der Stadt

Der Pfingsthain ist nicht allein. Von Barcelona über Paris bis St. Gallen wird die europäische Stadt neu gedacht – mit mehr Bäumen und weniger Autos. Eine Rundschau.

Text: Marcel Bächtiger

Das 20. Jahrhundert war das Zeitalter des Autos. Aus der stolzen europäischen Stadt mit ihren Boulevards, Strassen, Plätzen und Parks wurde die autogerechte Stadt. Etliche Expressstrassen, Stadtautobahnen und Autobahnzubringer pflügten sich in der Nachkriegszeit ihren Weg mitten durch historisch gewachsene Viertel. Kritik gab es immer, ein Umdenken auf breiter politischer und verwaltungstechnischer Ebene fand aber erst in den vergangenen Jahren statt siehe «Wir sind in der Phase des Aussteigens», Seite 26. Die Klimakrise und der absehbare Temperaturanstieg in den Innenstädten verlieh den Begrünungsszenarien neuen Schwung und neue Dringlichkeit.

Wo Asphalt war und Autos rollten, sollen in Zukunft Bäume wachsen und Menschen flanieren: Dieses Zukunftsbild für die Stadt des 21. Jahrhunderts steht nicht nur dem Pfingsthain in Zürich West Pate, sondern tut seine Wirkung quer durch Europa. Viele Städte sind dabei schon weiter als Zürich. Es sind Beispiele, die von beherrzter Initiative und mutigem Vorausgehen zeugen. Und sie machen deutlich: Der Umbau unserer Städte ist im Idealfall das gemeinsame Werk von vielen – von Verwaltung, Politik und Bevölkerung, von Planerinnen und Landschaftsarchitekten, Verkehrsexpertinnen und Soziologen, Architekten und Urbanistinnen.

Barcelona: Superinseln und grüne Achsen

Die Superinseln in Barcelona (Bild 1), auf katalanisch «Superilles» genannt, sind zu einem internationalen Exportschlager geworden. Mittlerweile kommt kein innerstädtisches Transformationsprojekt ohne den Verweis auf die Initiative in der katalanischen Metropole aus. Dass Barcelona in Sachen Stadtbegrünung und Verkehrswende eine Vorreiterinnenrolle einnimmt, ist insofern nicht überraschend, als die Stadt enorm dicht besiedelt ist und gleichzeitig kaum innerstädtische Grünflächen besitzt: Auf einen Stadtbewohner kommen aktuell statistisch gesehen gerade mal 6,6 Quadratmeter Grünfläche. Zum Vergleich: In London sind es 27 Quadratmeter, in Amsterdam gar 87,5 Quadratmeter. Mit Superinseln lässt sich innerhalb einer extrem dichten Struktur aus Strassen und Häuserblocks mehr Grün anbieten – und damit mehr Schatten und mehr Luft, mehr Raum für Fussgänger und Fahrrad-

fahrerinnen und mehr Lebensfreude. Das Prinzip ist einfach: Im regelmässigen Raster der Stadterweiterung aus dem 19. Jahrhundert werden jeweils neun Häuserblocks zu einer Superinsel zusammengefasst. Alle Strassen innerhalb einer Superinsel sind nur noch einspurig und mit Tempo 30 geführt. Bäume, Pflanztröge und Sitzbänke finden auf den frei werdenden Verkehrsspuren und insbesondere auf den vier ebenfalls verkehrsberuhigten Squares im Innern der Superinseln Platz.

Ganz reibungslos ging das von Bürgermeisterin Ada Colau zwischen 2015 und 2023 vorangetriebene Projekt allerdings nicht vonstatten. Die oft ohne Ankündigung oder Konsultation der Bevölkerung durchgesetzten Strassensperrungen führten anfangs immer wieder zu Protesten von Autofahrerinnen und Gewerbetreibenden. Mit der Zeit zeigte sich, dass nicht nur Anwohner, sondern auch das lokale Gewerbe von den begrüneten Strassen profitiert. Trotzdem rechnet man damit, dass der neue Bürgermeister Jaume Collboni das Rezept seiner Vorgängerin nicht eins zu eins anwenden, sondern in seinem Sinne modifizieren wird. Es soll in Zukunft mehr Mitsprache der Bevölkerung geben und der Fokus von grünen Blocks auf grüne Achsen gelegt werden: innerstädtische Strassen, die zu kilometerlangen grünen Flaniermeilen werden.

Paris: verzauberter Haussmann

Grüne Achsen – das ist auch das Stichwort in anderen europäischen Grossstädten, die unter den Folgen des motorisierten Verkehrs und der autogerechten Planung leiden. In Mailand hat das Landschaftsarchitekturbüro LAND die «Raggi Verdi» entwickelt, ein Stadtentwicklungsmodell, das auf acht grünen Korridoren beruht, die die Landschaft zurück in die Stadt bringen – oder umgekehrt die dichte Innenstadt mit dem grünen Umland verbinden sollen. Und auch Paris, die sprichwörtliche «Hauptstadt des 19. Jahrhunderts» erfindet sich nochmals neu.

Die von Baron Haussmann zwischen 1853 und 1870 durch das alte Stadtgeflecht geschlagenen Boulevards und Avenues, die später jahrzehntelang von Autos in Beschlag genommen wurden, sollen nach dem Willen der Stadtregierung ihren einstigen Charme zurückgewinnen. «Re-enchanting Haussmann» (Wiederverzauberung von



1



2



3



4

Hausmann) heisst eines der aufsehenerregendsten Projekte. Basierend auf Plänen des Pariser Büros PCA-Stream sollen die 2,3 Kilometer langen Champs-Élysées in einen «aussergewöhnlichen Garten» verwandelt werden, der sich von der Place de La Concorde bis zum Arc de Triomphe erstreckt (Bild 4). Der Raum für die Autos wird zu diesem Zweck halbiert, der Baumbestand massiv erhöht. Dass es auch in Paris um mehr als nur Verschönerung geht, liegt auf der Hand. Die Dringlichkeit, Massnahmen gegen den Temperaturanstieg in den Städten zu ergreifen, zeigt sich im ambitionierten Ziel der Bürgermeisterin Anne Hidalgo. Sie will bis 2026 auf dem Stadtgebiet 170 000 neue Bäume pflanzen. Wer in letzter Zeit einmal in Paris war, weiss: Die Transformation zur grünen Stadt ist in vollem Gang. Tatsächlich hat der Autoverkehr auf Pariser Stadtgebiet zum ersten Mal seit 1940 abgenommen.

Kopenhagen: Langsamverkehr und Klimaquartier

Die Stadt Kopenhagen gilt schon länger als Vorbild in Sachen Verkehrswende. Ihr klug angelegtes Langsamverkehrsnetz wird studiert und kopiert, denn 62 Prozent der Kopenhagener sind mit dem Fahrrad, 21 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs.

Autos sind nicht verboten, jedoch schon lange nicht mehr tonangebend. Die städtische Verkehrspolitik deckt sich mit der vorausschauenden ökologischen Stadtplanung: Neue Viertel werden von Anfang an als Schwammstädte geplant. Die schiere Notwendigkeit zu handeln ist allerdings auch hier gegeben: Kopenhagen sieht sich mit immer häufigeren Wolkenbrüchen und Überschwemmungen konfrontiert. Das Quartier Østerbro (Bild 2) soll deshalb

zur weltweit ersten «klimaresistenten Nachbarschaft» werden. Bei Stürmen und Überschwemmungen leiten kleine Hügel den Niederschlag in Rückhaltebereiche oder zu Grünstrassen und Parkanlagen, wo sie versickern können. Gleichzeitig steigt die Lebensqualität im Alltag dank begrünten Innenhöfen und beruhigten Strassen und Plätzen.

St. Gallen: Bottom-up-Power

In Städten, wo die Behörden zögerlich sind und zupackende Bürgermeisterinnen fehlen, muss die Zivilgesellschaft die Rückeroberung der Stadt anstossen. So geschehen in der Stadt St. Gallen, wo das Leitbild «Grünes Gallustal» (Bild 3) – laut Eigenbeschreibung eine «Vision der Zivilgesellschaft für die Stadtnatur im Zeichen des Klimawandels» – einige Dynamik entfacht hat siehe «Die Stadt ist ein Park ist eine Stadt», Hochparterre 11/22. In Auftrag gegeben wurde das Leitbild vom WWF St. Gallen, unterstützt von zahlreichen Umweltverbänden und erarbeitet vom lokalen Architekturbüro Geisser Streule Inhelder unter Beizug verschiedener Fachpersonen.

«Grünes Gallustal» bietet auf rund 1500 Seiten sowohl eine präzise Analyse des Istzustands als auch ein umfassendes Massnahmenpaket für die nächsten 20 Jahre. Die ökologischen Ziele lauten ähnlich wie in anderen Städten: Ökoflächen von 11 auf 36 Prozent erhöhen, Baumbestand verdreifachen und Versiegelung reduzieren. Dass sowohl die Politik mit grossmassstäblichen Projekten als auch Privatpersonen auf ihrem eigenen kleinen Garagenvorplatz zur Erreichung dieser Ziele beitragen können und sollen, macht den Charme des «Grünen Gallustals» aus. Dieser hat auf allen Ebenen zu wirken begonnen. ●



Erik Wegerhoff studierte Architektur an der TU Berlin und promovierte an der ETH Zürich. Er ist ab Sommer 2024 Professor für Geschichte der Baukultur an der Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik FHNW.

«Wir sind in der Phase des Aussteigens»

Der Architekturhistoriker Erik Wegerhoff über das, was uns die Geschichte lehrt, über postautomobile Zukunftsaussichten und das Abbremsen – auch das an der Pfingstweidstrasse.

Interview: Marcel Bächtiger

Erik Wegerhoff, haben sich Bedeutung und Gestalt der Strasse mit dem Aufkommen des Autoverkehrs um die Jahrhundertwende verändert?

Erik Wegerhoff: Auf jeden Fall. Was um 1900 herum geschah, ist sehr aufschlussreich. Die Landstrassen und Chausseen, die infolge der Eisenbahn stark an Bedeutung verloren hatten, wurden von den aufkommenden Autos plötzlich neu genutzt. Wie man der damaligen Presse entnehmen kann, entsprachen diese Strassen aber nicht den Vorstellungen der Automobilisten: Sie waren nicht auf Geschwindigkeit ausgelegt, sie hatten zu viele Kurven – und Kurven waren gefährlich. Auch kamen den schnellen Wagen ständig andere Verkehrsteilnehmende in die Quere. Und schliesslich beklagten die frühen Autofahrerinnen die Staubentwicklung auf den chaussierten Strassen. Die Asphaltierung und Versiegelung der Strassen, wie wir sie heute kennen, sind also direkte Folgen der Automobilität. Das Credo der unbeschränkten Geschwindigkeit tat bis weit ins 20. Jahrhundert und bis in die Innenstädte hinein seine Wirkung. Das sieht man auch an den teils realisierten Hochgeschwindigkeitsstrassen durch Zürich.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts baute man im grossen Massstab für das Auto und die Automobilisten. Dabei ging es aber nicht nur um Strassen.

In den 1950er- und 1960er-Jahren wandelte sich das Autofahren: Es hatte nichts Elitäres oder Avantgardistisches mehr an sich, sondern war zu einem Massenphänomen geworden. Damit wurden Architekturen notwendig, die dem Auto in nennenswerter Grösse dienten. Neben Hochstrassen und Autobahnen ging es nun auch um Parkplätze und Parkhäuser sowie um Bauten für den sogenannten ruhenden Verkehr. Das waren banale, aber unbedingt notwendige Infrastrukturen. Ohne sie wäre der motorisierte Verkehr bald zum Erliegen gekommen.

Sie weisen darauf hin, dass im gleichen Zeitraum, nämlich 1964, das Buch «God's own Junkyard» von Peter Blake erschien. Dieses zeigt die drastischen Folgen des Automobilismus für die Stadtlandschaft auf. War das Buch ein Wendepunkt?

Unbedingt. Peter Blake ist meines Erachtens der grosse übersehene Architekturtheoretiker jener Zeit. Es ist erstaunlich, wie früh Blake die Verhuzung der amerikanischen Landschaft durch die Nebenwirkungen des Automobilität anprangerte. Ende der 1970er-Jahre sollten seine Positionen zum breiten Mainstream werden. Das Buch war also sehr avantgardistisch, in seiner Rückbesinnung auf das vorautomobile Amerika von Jefferson und Roosevelt aber auch sehr konservativ. Blake selbst zog seine eigenen Thesen bald wieder in Zweifel, bevor er abermals eine Volte zu seinen ursprünglichen Thesen vollzog. Insofern ist er der typische Repräsentant einer Epoche, die noch nicht genau weiss, wohin die Reise geht.

In Ihrem Buch verwenden Sie für die verschiedenen Epochen des Automobilzeitalters die Metaphern «Beschleunigen», «Schalten», «Abbremsen» und «Aussteigen». Sind wir gegenwärtig noch am Abbremsen oder bereits am Aussteigen?

In den ländlichen Gegenden sind die Menschen noch auf das Auto angewiesen, aber in den städtischen Gesellschaften sind wir definitiv in der Phase des Aussteigens. Das zeigen Städte wie Barcelona oder Paris, wo die Umgestaltung des öffentlichen Raums bereits radikal angepackt worden ist. Ideen wie der Ausbau des Fahrradnetzes haben ihre Wurzeln zwar in den 1980er-Jahren, aber damals hatten sie gegenüber dem Autoverkehr noch das Nachsehen. Dies hat sich fundamental geändert. Städte, die progressiv sein wollen, setzen heute auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, auf Fussverkehr und Velowege.

Der Vorschlag, aus einem Autobahnteilstück mitten in Zürich einen Pfingsthain zu machen, ist also Ausdruck einer grösseren Entwicklung?

Das ist bestimmt so. Der Abschied vom Auto wird in den Städten bald eine Tatsache sein, es geht gar nicht anders. Der kreative Konflikt zwischen Architektur und Automobil war ein Phänomen des 20. Jahrhunderts. Heute ist das Auto zwar noch da, spielt aber im Diskurs über Architektur und Städtebau keine wichtige Rolle mehr. Das Auto ist eher eine Art Atavismus. ●

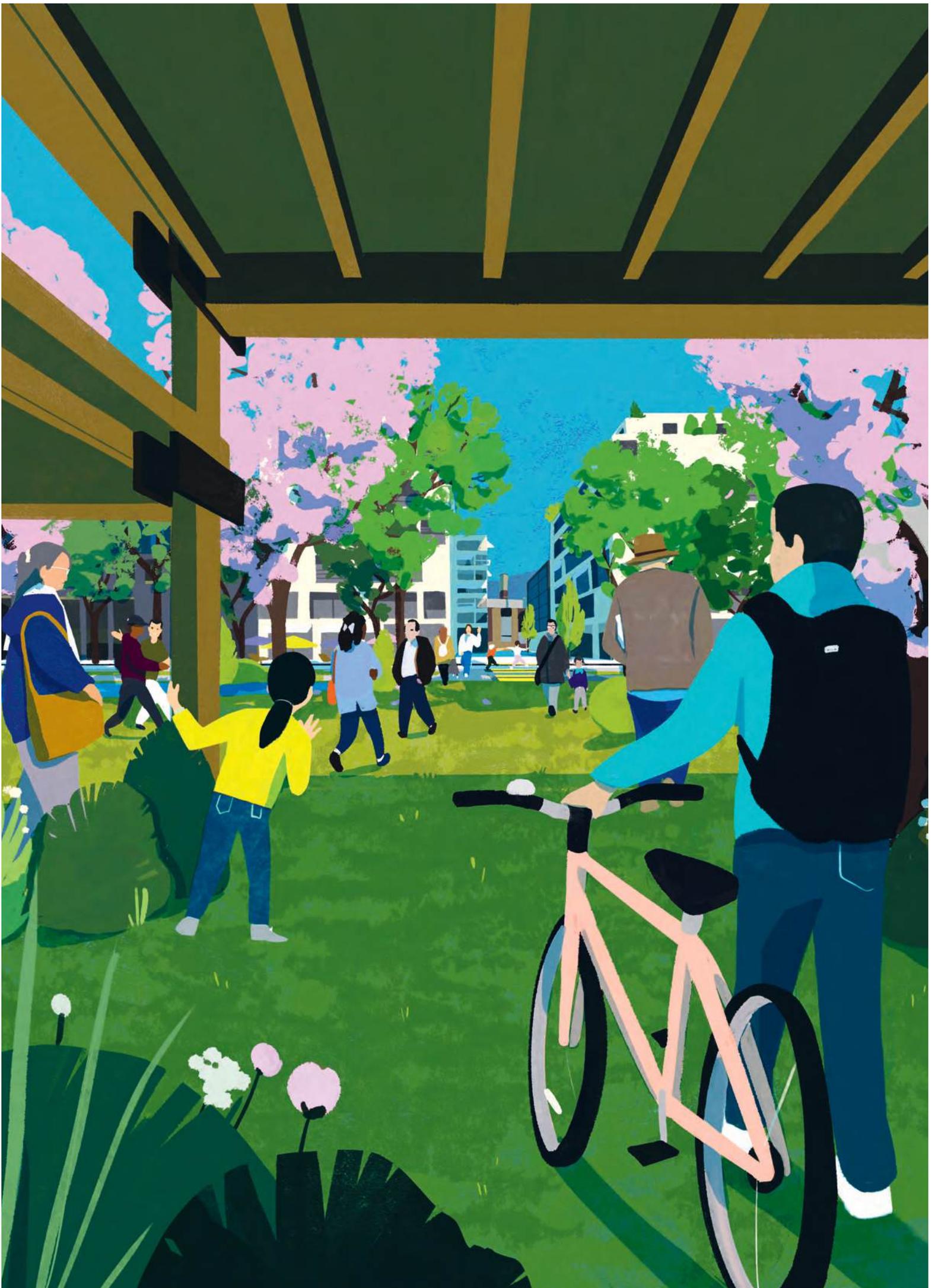


Herausforderung Auto

Erik Wegerhoff hat ein Buch über das faszinierende Beziehungsgeflecht zwischen Automobilität, Architektur und Stadt geschrieben.

Erik Wegerhoff:
«Automobil und Architektur.
Ein kreativer Konflikt»,
Wagenbach Verlag, Berlin
2023.

Buchrezension auf
Hochparterre.ch



Ein Pfingsthain für Zürich West

Die Pfingstweidstrasse in Zürich West ist ein gebauter Teil des Expressstrassen-Ypsilons, mit dem man in den 1970er-Jahren die Autobahnen mitten in Zürich zusammenführen wollte. Anfang 2024 begrub der Bund die jahrzehntelang umstrittenen Pläne endgültig. Mit dem Ende des Ypsilons öffnet sich eine neue Zukunft für die Pfingstweidstrasse. Dieses Themenheft präsentiert einen Vorschlag, wie aus den nicht mehr benötigten vier Autospuren zwei werden, wie die Verkehrsschneise zum verbindenden Boulevard wird und wie Hunderte von Bäumen, Pflanzen und Wasserflächen mitten in der Stadt einen Pfingsthain entstehen lassen. Das Heft entstand in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Zentrum Hardbrücke (IGZH) und mit Unterstützung der Hamasil Stiftung, die sich seit ihrer Gründung für ein lebendiges Zürich West einsetzt.

