

Korrektur einer Fehlplanung?

Zwischen Sihl und Manessestrasse



Titelbild: Sihlhochstrasse, Blick gegen Norden, 2018 - Christian Jonasse

Diplom Thema B, Frühlingssemester 2019, ETH Zürich, Departement Architektur
Professur Andrea Deplazes: Christian Jonasse

Inhalt

Inhaltsverzeichnis	3
Einleitung	7
Aufgabe	8
Perimeter	10
Rahmenbedingungen	11
Unterlagen	12
Abgabe	13
Termine	14
Begleitfächer	15
Begleitfach Landschaftsarchitektur	16
Begleitfach Soziologie	18
Begleitfach Konstruktion	20
Historische Karten	22
Anhang I Siedlungsentwicklung Wiedikon	26
Anhang II Die vorläufige Korrektur einer Fehlplanung	32
Anhang III Pettition zum Abbruch der Sihlhochstrasse	34
Anhang IV Regierungsrat lehnt Abbruch der Sihlhochstrasse ab	35
Anhang V Das Ypsilon kommt wieder	36



Bildarchiv der ETHZ: Wiedikon 1919



Einleitung

Das lange, schlanke Grundstück zwischen der Manessestrasse und der Sihl erfuhr in den vergangenen 128 Jahren eine enorme Veränderung. Es wandelte sich vom Schwemmgebiet der Sihl zur ‚minderwertigen‘ Bauparzelle mit Autobahnrampe und Abstellgleisen.

Historische Karten zeigen den ursprünglichen Verlauf der Sihl. Diese teilte sich bei Wiedikon und bildete eine kleine Insel aus. Das Grundstück befand sich im vorgelagerten Schwemmgebiet der natürlichen Insel, auf welcher 1768-1770 auf Anregung der Physikalischen Gesellschaft „ein öffentliches Lustwäldchen zum Genusse des Publikums“ realisiert wurde. Die streng symmetrisch gegliederte französische Parkanlage vermochte sich jedoch als Waldpark nie zu etablieren. Die auch als öffentliche Promenade gedachte Anlage war zu abgelegen und verwilderte bald. In den 1920er Jahren wurde der Fluss auf die östliche Seite verlegt, und es entstand an dieser Stelle eine von breiten Alleen umrahmte, monumentale Sportanlage mit Turnhallegebäude. Die weiteren Ausstattungen, wie der muschelförmige Musikpavillon, der Kiosk, das Planschbecken und die Spielwiese, verliehen der Anlage Volksparkcharakter.

Der Bau der Sihltalbahn 1891, für den das Grundstück trocken gelegt wurde, förderte die Ansiedlung von Industriebetrieben im Gebiet des Giesshübels. In den folgenden Jahren besetzten Industriebauten auch den südlichen Teil des Grundstücks, während zum Quartier hin eher einzelne Wohnbauten entstanden.

In Folge der Wohnungsnot der zweiten Nachkriegszeit wurden die Bauten der rückgängigen Industrie durch strassenbegleitende Wohnbauten ersetzt. Gleichzeitig zum Bevölkerungswachstum stieg der Individualverkehr enorm an. Im Auftrag des Stadtrats entstand 1955 aus zwei Expertenberichten die Idee des Ypsilon, ein Stadtautobahn-Projekt, welches die von Süden auf Zürich zulaufenden Autobahnen A3 und A4 ab Allmend Brunau über die Sihl mitten in die Stadt hineingeführt und beim Zusammenfluss Sihl/Limmat mit der A1 aus Westen und Norden verknüpft hätte. Gegen diese Pläne kämpften Linke und StadtschützerInnen während Jahrzehnten – mit mässigem Erfolg: Sie verloren 1974 und 1977 die kantonalen Volksabstimmungen gegen das Ypsilon, bewirkten aber, dass dieses bis heute unvollendet blieb: Die von Süden eindringende Sihlhochstrasse endet seit 1974 beim Sihlhölzli, der Ypsilon-Nordast am Südausgang des Milchbucktunnels bricht kurz vor dem Ufer der Limmat ab. Der Westast zwischen Hardturmstadion und Stadtzentrum sowie die Verbindung Sihlquai-Sihlhölzli blieben im Planungsstadium stecken. 2012 forderte eine Petition der «Grüne Stadt Zürich» vom Regierungsrat, vom Zürcher Stadtrat und vom Bundesrat den Abbruch der Sihlhochstrasse. Diese unterstützten die Petition aufgrund der grossen verkehrlichen Bedeutung nicht und erachteten einen Rückbau als derzeit weder realistisch noch sinnvoll.

Die geschichtliche Entwicklung zeigt, dass das Grundstück seit der Trockenlegung ein Reststück am Rande des Quartiers Wiedikon blieb, obwohl es gemäss Zonenplan der Stadt Zürich Teil der Quartiererhaltungszone ist. Dies zeigt, dass der Ort neu gedacht werden muss um im städtischen Gefüge eine eigene Identität und Qualität zu bekommen.

Aufgabe

Zielsetzung Die Aufgabe für die Masterarbeit bietet die Möglichkeit, das Politikum um die Sihlhochstrasse beiseitezulassen und mittels eines grossmassstäblichen architektonischen Projekts einen komplexen Stadtraum nicht nur räumlich, sondern auch programmatisch umzudeuten.

Heute wird der Ort massgebend geprägt durch die Rampen des Autobahnzubringers, der Gleise der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn. Gegen Osten wird das Gebiet begrenzt durch die Sihl und die Sihlhochstrasse. Im Westen wird das Grundstück von der Manessestrasse begrenzt und dahinter gründet die dichte urbane Blockrandbebauung von Wiedikon.

Unter Berücksichtigung der gegebenen Verkehrsführung soll auf dem Grundstück ein Projekt mit einer gemischten Nutzungsstruktur und hohem Öffentlichkeitsgrad entwickelt werden.



Planungsgebiet in Zürich Wiedikon (Quelle: <https://map.geo.admin.ch>)

- Aussenraum** Der Fussweg entlang des Flussufers bindet den Bahnhof Giesshübel an die Innenstadt. Er wird heute von grossen Platanen gesäumt, die im Norden des Grundstücks entlang der Sportanlage Sihlhölzli fortgeführt wird. Die bestehende Verbindung soll zu einer attraktiven Promenade mit Aufenthaltsqualität ausgebaut werden.
- Erdgeschoss** Zur Belebung des Stadt- und Parkraumes soll das Erdgeschoss mit publikumsorientierten oder gewerblichen Erdgeschossnutzungen geplant werden. Als publikumsorientierte Nutzungen gelten allgemein Nutzungen mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad wie Verkaufsgeschäfte, Gastronomieeinrichtungen oder Gewerbe mit Laufkundschaft.
- Wohnen** Für das Quartier sollen neue Wohnbauten mit attraktiven Wohnungen geplant werden. Der Wohnanteil ist projektabhängig zu definieren. Die Mietwohnungen sollen für alle Generationen und verschiedenste Lebensformen offen und nutzbar sein. Als Richtwert können die folgenden Wohnungsgrössen angenommen werden: 2.5 Zimmer 55-65 m², 3.5 Zimmer 70-85 m², 4.5 Zimmer 105-120 m², 5.5 Zimmer 120-150 m². Der Wohnungsschlüssel soll kleinere und grössere Wohnungen umfassen, um die grundsätzliche Projektidee zu unterstützen.



Sihlhochstrasse, Blick gegen Norden, 2018 (Foto: Christian Jonasse)

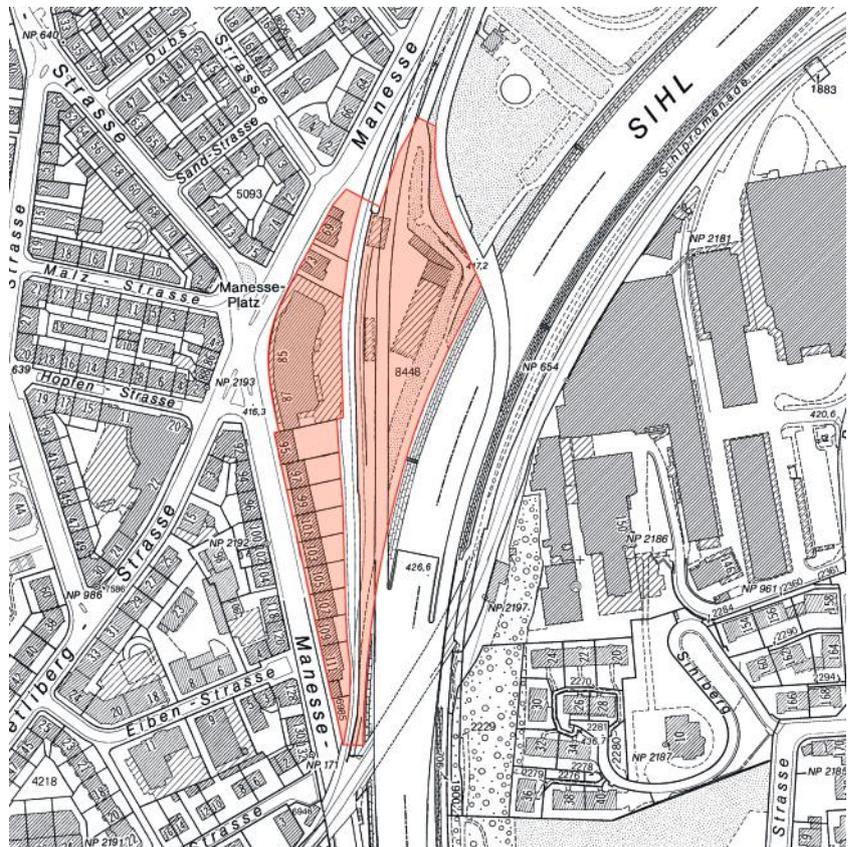
Perimeter

Projektperimeter Der Projektperimeter umfasst die beiden von der SZU-Gleisen getrennten Grundstücke zwischen der Manessestrasse und der Sihl.

Grundstück West: Parzelle WD6026, WD162, WD6778, WD6976-WD6985 8'590 m²
Grundstück Ost: Parzellen WD8448 10'460 m²

Bestehende Bauten Die bestehenden Wohnbauten entlang der Manessestrasse sind aus den 50er Jahre des letzten Jahrhunderts und in einem schlechten Zustand. Am Manesseplatz steht ein Bürobau aus den 80er Jahren und gleich daneben entstand kürzlich ein Neubau einer jüdischen Gemeinde. Auf dem Grundstück zwischen den Gleisen und dem öffentlichen Fussweg entlang der Sihl, gibt es einen städtischen Werkhof mit einfachen Kleinbauten. In Anbetracht einer vorausschauenden Planung und unter Berücksichtigung eines längerfristigen Zeithorizontes können diese bei Bedarf – teilweise oder vollständig – entfernt werden.

Verkehrsführung Das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Zürcher Stadtrat erachten trotz Widerstand einen Abbruch der Sihllochstrasse derzeit als nicht realistisch und sinnvoll (siehe Anhang III und IV). Die Gleise der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) werden wöchentlich genutzt und als mögliche Ausweichstrecke der SBB beansprucht. Kontrollierte Übergänge (mit Schranke) wären durchaus möglich. Die Manessestrasse ist eine hoch frequentierte Strasse mit starker Lärmbelastung.



Übersicht Projektperimeter A, B

Rahmenbedingungen

Ausnützung / Dichte Gemäss dem Zonenplan ist eine maximale Ausnützungsziffer (AZ max) von 170% zulässig. Diese ist zu prüfen und mit einer plausiblen Herleitung aus der städtebaulichen Konzeption darzulegen.

PBG § 255. Für die Ausnützungsziffer anrechenbar sind alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume in Vollgeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden.

Parkierung Im Zuge der städtebaulichen Aufwertung ist es erwünscht, dass die Parkierung grösstmöglich in Einstellhallen gelöst wird.
Für die geforderte Anzahl Autoparkplätze (Pflicht- und Besucherplätze) gilt die Zürcher Parkplatzverordnung. Die (minimale) Anzahl Autoparkplätze berechnet sich aus 1 Pflichtparkplatz pro 170 m² Wohnfläche. 10% davon gelten als Besucherparkplätze.

Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung von 1996 mit Änderungen von 2010)
Parkierung: VSS Schweizer Norm SN 640

Für Fahrräder sind genügend gedeckte und einfach zugängliche Abstellplätze in der Nähe der Hauseingänge, im Erdgeschoss oder – falls notwendig – teilweise im Untergeschoss vorzusehen.
Pro 40 m² Wohnfläche muss 1 Veloabstellplatz vorgesehen werden.

Behindertengerechtes Bauen Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BhIG) müssen sämtliche Wohnungen stufenlos zugänglich sein, d.h. mit Lift erschlossen sein.

SIA Norm 500: Hindernisfreie Bauten, 2009
Richtlinie "Wohnungsbau, hindernisfrei – anpassbar"

Brandschutz Die Festlegungen der Vereinigung der Kantonalen Feuerversicherungen (VKF), im speziellen die darin vorgeschriebenen Gebäudeabstände und Fluchtwegbestimmungen sind zu beachten.

Brandschutzvorschriften gemäss Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen (VKF), www.vkf.ch

Lärmschutz Die Belastungsgrenzwerte sind in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) verankert und sind in der Planung zu beachten.

Folgenden Werte liegen beim Grundstück vor:
Lärmemission Manessestrasse Tag 78.4 dB Nacht 72.4dB
Lärmemission Sihlhochstrasse Tag 84.5 dB Nacht 79.6dB

Unterlagen

Pläne Die Unterlagen (Pläne, Orthofoto, u.s.w.) stehen ab dem 18. Februar 2019 auf der Webseite der Professur Deplazes als Download zur Verfügung.

www.deplazes.arch.ethz.ch > Lehre Diplom FS 2019

Das Copyright der Luftaufnahme und des Übersichts- und Katasterplanes liegen bei der Stadt Zürich (Geomatik+Vermessung) und beim Vermessungsgamt des Kantons Zürich. Aus Gründen des Urheberrechts dürfen diese Daten zu keinen anderen Zwecken verwendet werden.

Modell Gipsmodell Mst. 1:500 (Abmessungen 100 x 50 cm)

Das Modell muss mit der Anmeldung und Themenwahl beim Studiensekretariat bestellt werden. Der Preis von Fr. 250.– wird den Diplomierenden direkt in Rechnung gestellt.

Abgabe

Situationsplan	Situationsplan Mst. 1:1'000 Städtebauliches Konzept Erdgeschossplan Mst. 1:500 Aussenraum, Erschliessung, Zufahrten
Projektpläne	Projektpläne Mst. 1:200 Alle zum Verständnis des Projektes notwendigen Grundrisse, Schnitte und Ansichten
Räumliche Darstellungen	Visualisierungen und Perspektiven in Absprache mit der Diplomprofessur
Modelle	Situationsmodell 1:500 auf Grundlage der ausgegebenen Gipsmodelle Weitere Modelle in Abhängigkeit zum gewählten Baufeld und Konzept in Absprache mit der Diplomprofessur
Skizzenbuch	Sammlung mit chronologisch geordneten Entwurfsskizzen
Unterlagen Begleitfächer	In Absprache mit den begleitenden Professuren
Urheberzeugnis	Urheberzeugnis in Form der Vorlage des Departements

Den Diplomierenden stehen für die Schlussabgabe 4 Stellwände
(120 cm x 180 cm, Hochformat, in U-Form 1/2/1) zur Verfügung.

Termine

- Ausgabe** Montag, 18. Februar 2019, um 09.00 Uhr, HIL E4, ETH Höggerberg
- Themenwahl** Freitag, 22. Februar 2019 bis 11.00 Uhr
Mitteilung der Themenwahl an das Studiensekretariat, an die Diplomprofessur und an die Professuren der Begleitfächer.
- Begehung** Es findet keine geführte Begehung statt.
Das Gelände ist frei zugänglich und kann individuell besichtigt werden.
- Modellausgabe** Freitag, 1. März 2019, 9.00-10.30 Uhr, HIL A-Geschoss, Anlieferung
9.30-11.00 Uhr, ONA-Gebäude, Eingangsrampe
Die bestellten Gipsmodelle müssen an diesem Termin abgeholt werden.
- Zwischenkritiken** Die Zwischenkritiken finden nach Angaben der jeweiligen Diplomprofessur statt.
- Abgabe** Donnerstag, 9. Mai 2019 bis 18.30 Uhr, HIL Gebäude, ETH Höggerberg
Die Abgaben werden von den Diplomprofessuren gestempelt.

Begleitfächer

Landschaftsarchitektur
Prof. Christophe Girot und Prof. Günther Vogt

Soziologie
Prof. Dr. Christian Schmid

Konstruktion
Dozentur BUK, Daniel Mettler und Daniel Studer

Weitere Professuren können individuell angefragt werden.

Begleitfach Landschaftsarchitektur

- Aufgabenstellung** An der gemeinsamen Informationsveranstaltung der Professuren Christophe Girot und Günther Vogt wird die Aufgabenstellung erläutert und das Thema aus landschaftsarchitektonischer Sicht eingeführt.
- Leistungen**
- Das architektonische, städtebauliche Projekt soll in einen landschaftlichen Kontext gesetzt und um landschaftsarchitektonische Aspekte erweitert werden.
 - Alle Leistungen sind in die Präsentation des Architekturentwurfes zu integrieren. In Modell, Lageplan, Schnitten, Grundrissen und Perspektiven sind die raumbildenden Elemente der Landschaftsarchitektur und das Freiraumkonzept darzustellen.
 - Projektrelevante, landschaftliche Informationen müssen den Plänen entnommen werden können. Es werden Aussagen zur Topografie (Geländehöhen), Vegetation, Einbauten, Verkehrsführung und Materialisierung erwartet.
- Voraussetzungen / Abgabe**
- Empfohlen sind entsprechende Grundkenntnisse: ein Testat im Wahlfach Landschaftsarchitektur oder die Teilnahme an einem landschaftsarchitektonischen Entwurf.
 - Es sind drei Zwischenkritiken beim Begleitfach zu absolvieren. Eine Kritik kann nur aus wichtigen Gründen unterbrochen werden (Krankheit, Unfall). In diesen Fällen ist die zuständige Professur des Begleitfachs sofort zu informieren.
 - Der Schlussbericht Landschaft muss vollständig mit der Präsentation des Architekturentwurfes am offiziellen Tag der Abgabe bis 18:30 Uhr abgegeben werden.
 - Die digitale Dokumentation der gesamten Arbeit ist am offiziellen Tag der Abgabe bis 18:30 Uhr auf den Server der jeweiligen Professur zu laden (Schlussbericht, PDF-Dateien aller Pläne und Visualisierungen, zuzüglich Fotodokumentation der Modelle).
 - Bei verspäteter Abgabe erfolgt die Noten-Beurteilung aufgrund der rechtzeitig abgegebenen Teile des Projektes.
- Anmeldung** Neben der regulären Anmeldung beim Studiensekretariat müssen sich die Diplomierenden bei der Professur Vogt anmelden.
- Per E-Mail an andreas.klein@arch.ethz.ch, mit folgenden Informationen:
- Name, Vorname, Diplomprofessur.
 - Besuchte Kurse im Fach Landschaftsarchitektur inkl. Angabe Professur, Lehrformat, Semester und Umfang der Arbeit (Entwurfsemester, Wahlfach, Wahlfacharbeit, integrierte Disziplin).
 - Präferenz der Professur für die Begleitung der Masterarbeit.

Termine und Anmeldung

Mittwoch, 20.02.2019, 09:00 Uhr
Einführung Begleitfach Landschaftsarchitektur, HIL H 40.9 (Foyer)

Freitag, 22.02.2019, 17:00 Uhr
Anmeldeschluss

Donnerstag, 09.05.2019, 18:30 Uhr
Abgabe Master-Arbeit

Besprechungen im Verlauf der Masterarbeit erfolgen nach Absprache mit der jeweiligen Professur.

Kontakt

Professur Christophe Girot
Assistenz: Ben Gitai
E-Mail: gitai@arch.ethz.ch
Website: www.girot.arch.ethz.ch
Büro: HIL H55.3 (Mi / Do, 09:00 Uhr – 18:00 Uhr, nur mit Termin)

Professur Günther Vogt
Assistenz: Andreas Klein
E-Mail: andreas.klein@arch.ethz.ch
Webseite: www.vogt.arch.ethz.ch
Büro: ONA J25 (Mo – Di, 09:00 Uhr – 18:00 Uhr)

Begleitfach Soziologie

Thema und Fragestellung Die Masteraufgabe schlägt vor, auf dem Areal zwischen Sihl und Manessestrasse in Zürich Wiedikon ein neues Projekt mit Mischnutzung zu entwerfen. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und öffentliche Aussenräume sollen ergänzt werden durch neue Mietwohnungen. Die zentrale Lage des Planungsgebiets, umgeben von Bahngeleisen, der Sihl, Autobahzubringer, Sihlhochstrasse und der stark befahrenen Manessestrasse, verdeutlicht auf den ersten Blick die Herausforderungen, aber auch die Potentiale, die mit der Aufgabe einhergehen. Lärm- und Luftemission, Schattenwurf und Erschliessung, aber auch die zentrale Lage im lebhaften Quartier und die potentielle Identität und Ausdruck des Projekts stellen massgebliche Themen bei der Bearbeitung der Entwurfsaufgabe dar.

Im Begleitfach beschäftigen wir uns mit der Frage, welche Zielgruppen mit dem Entwurf angesprochen werden sollen, um den Anforderungen der Aufgabenstellung gerecht zu werden. Mit welcher Programmierung und Nutzungsstruktur können die urbanen und sozialräumlichen Qualitäten des Perimeters verstärkt werden? Auf welche Weise kann das Quartier durch den Neubau in einen städtebaulichen Kontext mit den umliegenden Quartieren und der ganzen Stadt Zürich gesetzt werden?

Abgabe Verfassen Sie einen schriftlichen Bericht, der die folgenden Teilaufgaben umfasst:

1) Städtischer Kontext

In einem ersten Schritt geht es darum, das Gebiet um den Planungspereimeter im grösseren städtischen Kontext zu situieren. Wichtig sind hierbei insbesondere die stadträumlichen und alltagsweltlichen Bezüge zu den umliegenden Stadtteilen. Wählen Sie für diese Untersuchung geeignete Perimeter und erstellen Sie eine oder mehrere Karten und eine schriftliche Interpretation.

2) Quartieranalyse

In einem zweiten Schritt ist die sozialräumliche und städtebauliche Struktur des erweiterten Projektperimeters zu analysieren. Wählen Sie hierfür ein geeignetes Gebiet für eine vertiefende Untersuchung aus. Führen Sie aufgrund von Interviews, Beobachtungen und Lektüre eine qualitative soziologische Analyse durch. In die anzuwendende Methodik wird in der ersten Besprechung eingeführt.

Fassen Sie die Ergebnisse Ihrer Quartieranalyse in einem Bericht zusammen und präsentieren sie diesen in einem kurzen Vortrag (5 – 10 Minuten) an einer Plenumsbesprechung. Aus den verschiedenen Beiträgen im Plenum entsteht ein Gesamtbild, das für die weitere Analyse verwendet werden kann. Überarbeiten Sie anschliessend Ihren Bericht aufgrund der Diskussionen im Plenum.

3) Zielvorstellungen: Urbane Strategie

Erarbeiten Sie entwurfsbegleitend aus der Analyse des städtischen Kontexts, der Quartieranalyse und den Ergebnissen der Plenumsbesprechung ein eigenes Entwicklungsszenario und eine städtebauliche Strategie. Begründen Sie Ihre Ziele und versuchen Sie, unbeabsichtigte Nebenfolgen Ihrer Strategie abzuschätzen.

4) Schlussbericht

Überarbeiten Sie die einzelnen Aufgaben und erstellen Sie aus dem gesamten Material einen zusammenhängenden Schlussbericht. Ein Exemplar ist in der Masterausstellung aufzulegen, ein zweites Exemplar ist auf der Dozentur Soziologie abzugeben.

Termine und Anmeldung

Donnerstag, 21. Februar 2019 um 13:00 Uhr, Raum HIL E 71.1
Obligatorische Einführung mit Erläuterung der Aufgabenstellung und der Forschungsmethodik.

Freitag, 22. Februar 2019 um 12:00 Uhr
Anmeldeschluss zum Begleitfach Soziologie.
Anmeldung mit Angabe von Name, Thema und Entwurfslehrstuhl per E-Mail an Caroline Ting, ting@arch.ethz.ch.

Dienstag, 5. März 2019 um 14:00 Uhr
1. Besprechung im Plenum

2. Besprechung nach Vereinbarung

Donnerstag, 9. Mai 2019 bis 18:30 Uhr, Raum HIL E 61.2
Abgabe des Schlussberichts
Die Schlussfassung des Berichts ist in doppelter Ausführung abzugeben. Ein erstes Exemplar ist in der Masterausstellung aufzulegen. Ein zweites Exemplar geht an die Dozentur Soziologie (vorbeizubringen oder Versand an untenstehende Adresse). Eine digitale Version des Berichts sowie der Abgabepläne sind abzugeben auf dem Diplomserver der Dozentur Soziologie.

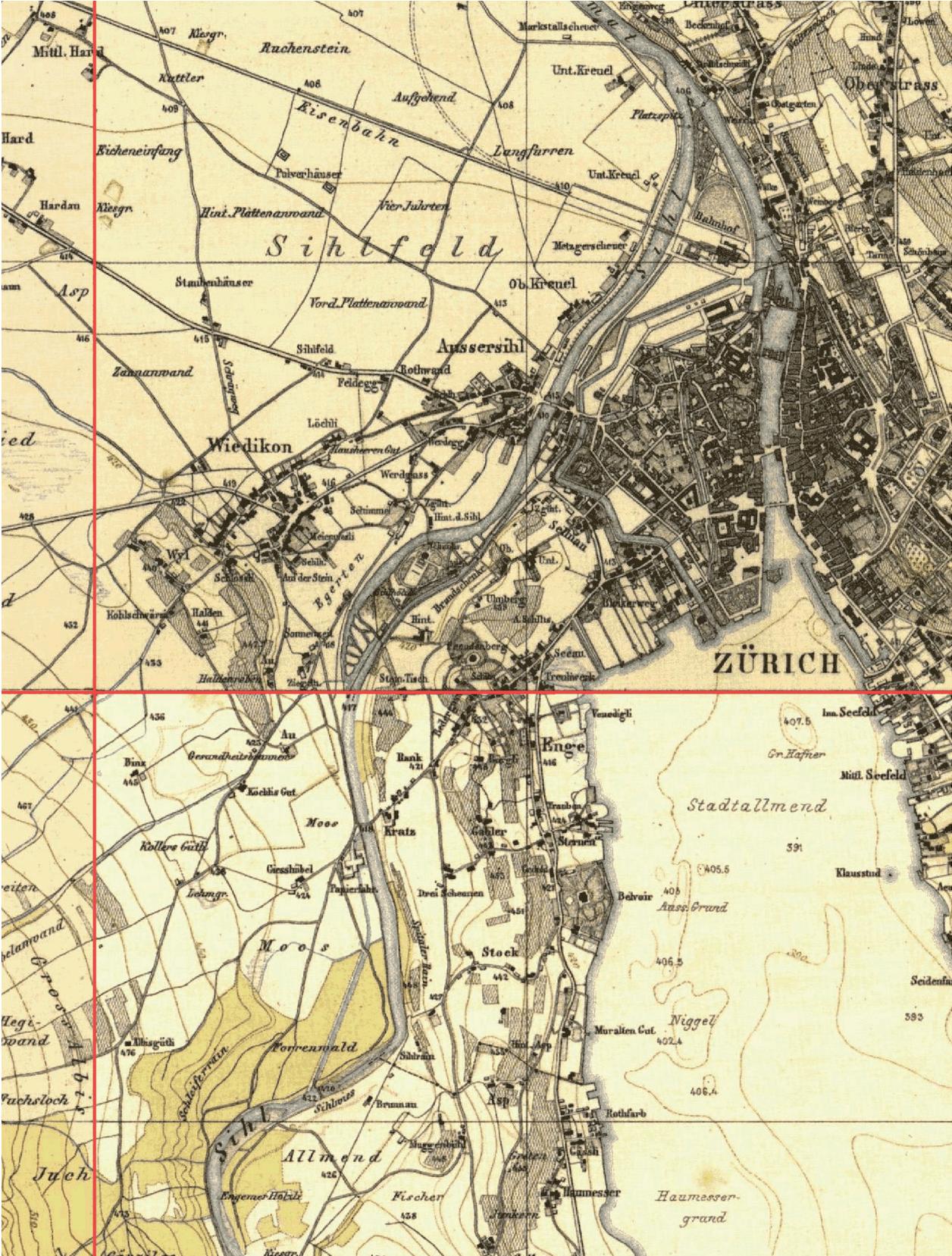
Kontakt

ETH Zürich
Departement Architektur
Dozentur Soziologie
Caroline Ting, ting@arch.ethz.ch
HIL E 61.2
Stefano-Franscini-Platz 5
8093 Zürich Hönggerberg

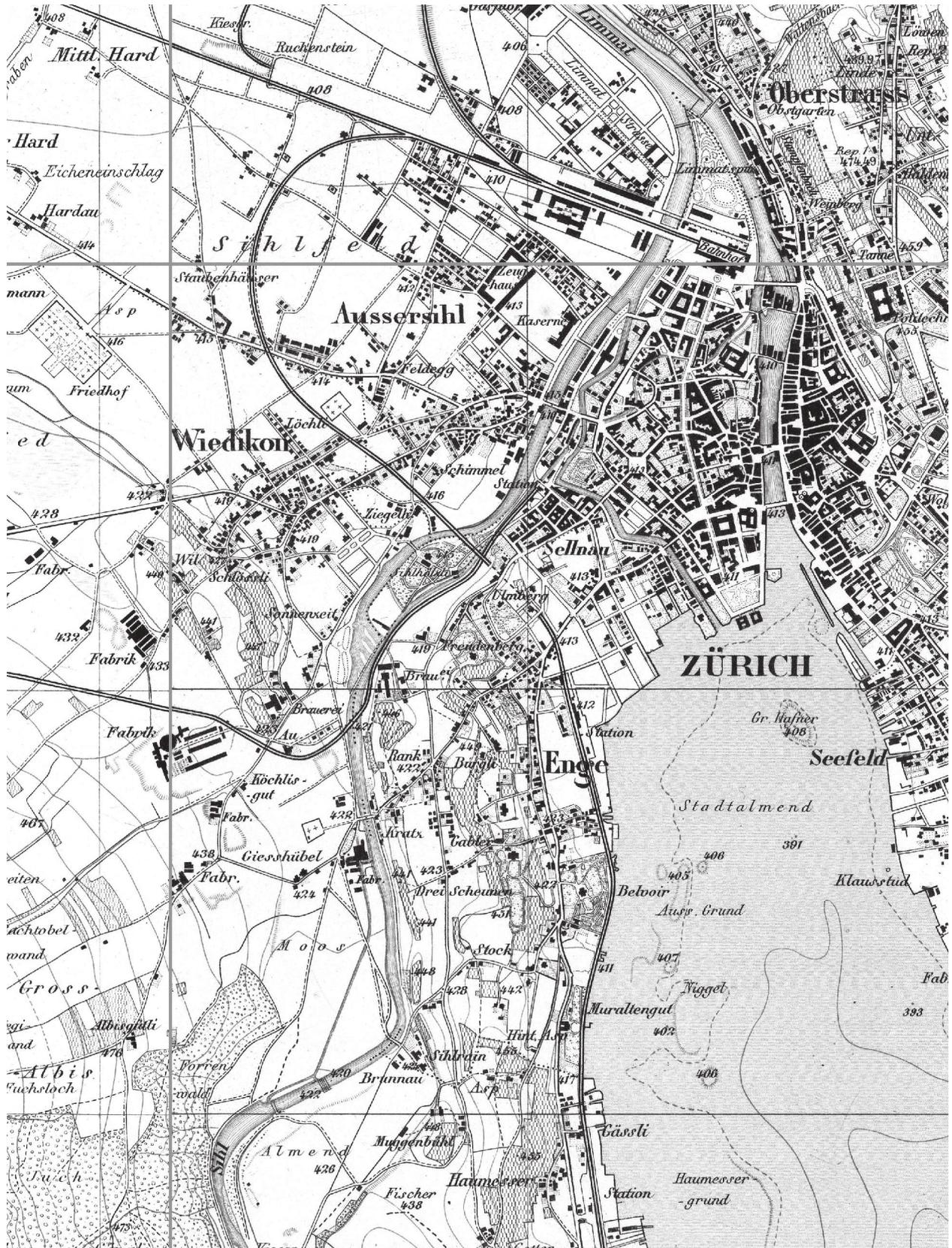
Begleitfach Konstruktion

- Zielvorstellung** Zielvorstellung der Zusatzaufgabe Konstruktion ist es, auf die Komplexität der Baurealisation – soweit in der Schule möglich und in für das Projekt wichtigen Teilbereichen – bewusst und nachvollziehbar einzugehen, z.B. durch die Anwendung des im Studium und im Praktikum erarbeiteten Grundlagenwissens (wie Konstruktion, Materialkenntnisse, Tragstruktur, Bauphysik, Haustechnik, Ökologie, Ökonomie, ...)
- Themenbereiche** Im Arbeitsprozess zu berücksichtigen sind z.B.:
- eine bewusste Analyse
 - das Denken in Varianten
 - ein Umgang mit erhöhter Komplexität
 - das Gestalten mit realen Materialien
 - ein bewusster, auch gestalterischer Umgang mit dem konstruktiven Ort *: Sockel, Wand, Öffnung, Dach
 - das Einbeziehen heutiger Auflagen wie Dämmvorschriften, Schallschutz, Raumakustik, Feuerpolizei
- Bearbeitung** Die konstruktive Bearbeitung soll nachvollziehbar sein, z.B. an:
- Projektpläne, Perspektiven, Modelle, etc.
 - Konstruktions-Pläne, -Modelle, -Skizzen, etc. (die auch die Gestaltung präzisieren)
 - Ein Bericht, der den Arbeitsprozess dokumentiert
- Anforderungen** Die konkreten Anforderungen werden im Laufe der Projektbearbeitung, anlässlich einer Konstruktions-Zwischen-kritik mit /BUK und/oder nach der 2. Entwurfs-Zwischenkritik festgelegt.
- Kontakt** Dozentur Bautechnologie und Konstruktion
www.buk.arch.ethz.ch
Daniel Mettler, mettler@arch.ethz.ch
Daniel Studer, studer@arch.ethz.ch
HIL E 45.2
Stefano-Francini-Platz 5
8093 Zürich Hönggerberg

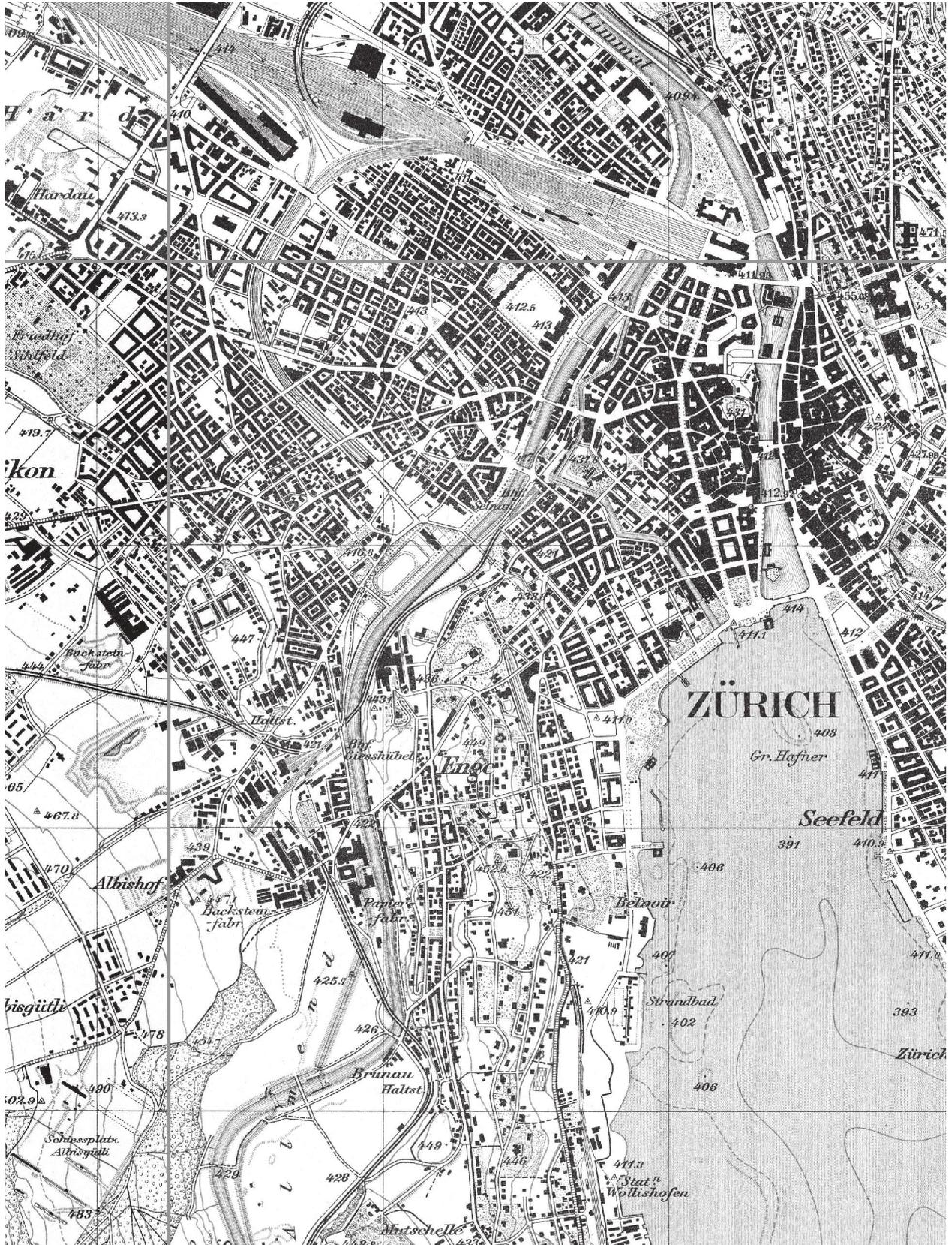
Historische Karten



Historische Karte J. Wild ~1850 Mst. 1-20000 (Quelle: GIS-ZH)



Siegfriedkarte 1880 Mst. 1-20000 (Quelle: GIS-ZH)



Siegfriedkarte 1930 Mst. 1:20000 (Quelle: GIS-ZH)



Alte Landeskarte 1956-65 Mst. 1:20000 (Quelle: GIS-ZH)

Anhang I

Siedlungsentwicklung Wiedikon



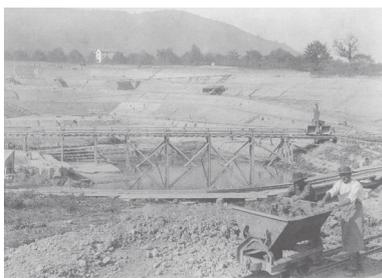
Wiedikon am Beginn der Verstädterung. Der Dorfkern an der Zweierstrasse ist noch intakt. Um ihn herum füllen sich die Strassenraster neuer Quartiere mit Häusern. Oben die (etwas rechts der Mitte des Planausschnitts) Grossanlagen der Ziegeleiindustrie. (Plan BAZ 1896)

Wiedikon, mit 45 000 Einwohnerinnen und Einwohnern eines der grossen Wohnquartiere, liegt im Westen der Stadt Zürich. Die Topografie gliedert das Quartier stadtauswärts in parallele Zonen, die sich auch in ihrem baulichen Charakter unterscheiden: Die Kiesebene des Sihl- und Limmattals reicht bis an den Moränenzug des Bühlhügels. Hinter diesem folgen eine flache und lehmige Zone zwischen Binz, Heuried und Gutquartier, darüber die allmählich steiler werdenden Hänge des Friesenbergs und schliesslich der bewaldete, felsige Steilhang des Uetlibergs. Die dichte, urbane Bebauung der Kiesebenen steht im Gegensatz zum Gartenstadtcharakter der Hangquartiere.

Gräberfunde auf dem Bühl weisen auf eine Besiedlung schon in keltischer und frühmittelalterlicher Zeit hin. Das mittelalterliche Wiedikon - im Jahr 889 erstmals erwähnt - reichte bis zur Limmat und umfasste bis 1787 auch die Stadtkreise 4 und 5. Im Gegensatz zu stadtnäheren Gemeinden formierte sich Wiedikon im Hochmittelalter zu einem klassischen Haufendorf. Die Bewohner regelten mit einer Offnung, einer mittelalterlichen Rechtsschrift, das Dorfleben und die Bewirtschaftung der Felder als Zelggemeinschaft. Hingegen fehlte ein anderes Zeichen dörflicher Selbständigkeit, die Kirche. Wiedikon gehörte bis 1882 zur Kirche St. Peter in Zürich; ihr war der Zehnte abzuliefern. Zur Messe, Taufe oder zum Begräbnis mussten die Dorfbewohner die Stadtkirche aufsuchen, denn eine Filialkirche im Vorort hätte die Zehnteneinnahmen der Städter geschmälert.

Der Dorfkern von Wiedikon konzentrierte sich am Fuss des Bühlhügels im Bereich der «Schmiede» entlang des Zweierwegs und der Werdgasse. Eine grössere Landstrasse fehlte. Freistehende Einzelhöfe und Häusergruppen fanden sich entlang der Sihl («Schimmel», «Au»), am Friesenberg («Triemli», «Döltschi», «Kolbenhof») und im «Gut», während hinter dem Bühlhügel der «Wyl» einen eigentlichen Weiler bildete. Die Höfe am Friesenberg lagen ausserhalb der dörflichen Wirtschaftsgemeinschaft - der Name «Schweighof» bedeutet, dass man hier in spezialisierter Wirtschaftsweise Milch für den nahen städtischen Markt herstellte. Als der Rat in der Stadt Zürich die Gemeinde Wiedikon 1787 teilte, schlossen sich die selbständigen Höfe im Friesenberg als Exklave der Gemeinde Aussersihl an, die wie sie an der Zelggemeinschaft des Dorfs Wiedikon nicht teilhatte.

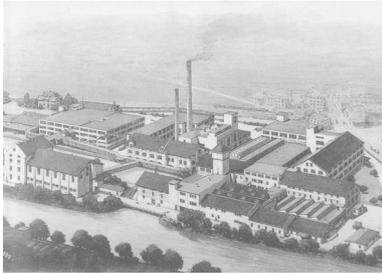
Dem verkleinerten Wiedikon gab die Trennung neue Impulse. 1788 erhielt es einen eigenen Friedhof; daneben entstand 1791 das Schul- und Bethaus (Schlossgasse 10). Die Kirche St. Peter war für den Betrieb von Schule und Bethaus zuständig, erst 1842 wurde mit dem Bau einer Gemeindeschule (heute Heilpädagogische Schule, Gott-helfstrasse 53) dem liberalen Schulgesetz von 1832 Genüge getan. In den gleichen Zeitraum liberalen Aufbruchs fällt der Bau der Birmensdorferstrasse über die Waldegg durch den Kanton (1848). Sie verband Wiedikon enger mit der Stadt.



Die Lehmgrube Binz im Betrieb. Der Lehm wird von Hand abgegraben und auf Feldbahnen in die Ziegelei gefahren. (Foto BAZ vor 1912)

Wie die meisten Vororte Zürichs war Wiedikon kein reines Bauerndorf. In der frühen Neuzeit boten Spinnen und Weben sowie Tagelöhnerdienste in der Stadt zusätzlichen Verdienst. Von besonderer Bedeutung waren in Wiedikon Lehmabbau und Ziegelei-gewerbe: Hochwertige Lehmablagerungen am Hangfuss des Friesenbergs wurden schon im Mittelalter abgebaut und in Ziegelhütten an der Sihl, wo das knappe Brennholz angeflösst wurde, vor allem zu Dachziegeln, Tonröhren und Backsteinen verarbeitet. Die imposanten Bauten der Ziegelhütten «Au» und «Schimmel» stammten grösstenteils aus dem 16. Jahrhundert und wurden im frühen 20. Jahrhundert abgebrochen. Technologische Umwälzungen wie die Strangpresse zum Formieren der Ringofen zum Brennen der Ziegel führten ab 1850 zur Mechanisierung des Gewerbes. Die Ziegelei «Albishof» war der erste Fabrikbetrieb, dem seit den 1870er Jahren im Giesshübel, in der Binz, im

Tiergarten und im Heuried weitere folgten. In den Stadtplänen der Jahrhundertwende sind die «mechanischen Backsteinfabriken» und «Dampfziegeleien»e in auffallendes Element. 1912 fusionierten sie zu den von Ernst Schmidheiny geführten «Zürcher Ziegeleien», die 1914 den Betrieb in der Binz, 1939 den im Heuried stilllegten. 1973 stellte der «Tiergarten» als letzte Zürcher Ziegelei die Produktion ein.



Das Areal der Sihl-Papierfabrik nach 1930. Der Fabrikkanal führt mitten durch die Anlage. Der Produktionsprozess läuft von links (Verarbeitung des Rohstoffs) nach rechts (Spedition und Verpackung). Die Papiermaschine steht in Querrichtung hinter dem Wasserturm. (Foto BAZ nach 1930)

Wie die Ziegeleien waren auch andere grosse Industriebetriebe Wiedikons stark auf den städtischen Binnenmarkt ausgerichtet. Das gilt besonders für die grösste Anlage, die «Papierfabrik an der Sihl». Die Zürcher Papiermühle, 1473 auf dem Limmatwerd, heute Bahnhofbrücke 1, in der Altstadt gegründet und in der Reformationszeit stark vergrössert, verlegte 1837 ihren Standort an die Sihl, wo Wasserkraft und Holz in grossen Mengen zur Verfügung standen. In den Hauptausbauphasen um 1888-1890, 1929-1930 und 1959-1960 entstand in dem grossen Fabrikareal ein technik - wie architekturgeschichtlich überaus spannendes Konglomerat von Bauten, das im Jahr 2003 grösstenteils dem Einkaufszentrum «Sihlcity» weichen musste. Vier Bauten integrierte man in die Neuüberbauung (Giesshübelstrasse 17).

Nicht weit von der Papierfabrik entstand 1874 auf dem östlichsten Punkt des Bühlhügels die Bierbrauerei Uetliberg - direkt gegenüber der Hauptkonkurrenz, der nahen Hürlimann-Brauerei auf dem Sihlhügel in der damaligen Gemeinde Enge. Die Hürlimann-Brauerei erwies sich als stärker und legte den Konkurrenten 1918 still. Der Bau der Sihltalbahn 1891 förderte die Ansiedlung von Industriebetrieben im Gebiet des Giesshübels, wo bis heute die Bahnwerkstätten der privaten Bahngesellschaft SZU untergebracht sind. In ihrer Nachbarschaft liess sich die 1894 gegründete Maschinenfabrik Koch an der Uetlibergstrasse 113 nieder, deren branchentypische Hallenbauten heute noch bestehen. Zu den quartiertypischen Branchen gehörte bis in die 1950er-Jahre, wie im benachbarten Aussersihl, die Konfektionsschneiderei, die mehrheitlich von jüdischen Zürcher Familien, so zum Beispiel die J. Weil & Co. an der Eichstrasse, aufgebaut und geleitet wurde.

Die Verstädterung Wiedikons als Wohnquartier fiel mit der Gründerzeit der lokalen Industrie in den 1870er-Jahren zusammen. Sie folgte in baulicher wie in soziologischer Hinsicht dem Muster des benachbarten Aussersihl, blieb aber durch die Barrierenwirkung der ebenerdigen Bahnstrecken der linksufrigen Seebahn und der Uetlibergbahn (beide seit 1875) erschwert. Die Bevölkerungszahl verdoppelte sich von 1'341 Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 1836 auf 2'848 im Jahr 1870 und erreichte 1888 die Zahl von 4'671 Personen. Das Quartier in der Aegerten (Weststrasse, Aegertenstrasse) entstand als erste Stadterweiterung nach einem kommunalen Bebauungsplan, der die Erschliessung mit Strassen ebenso regelte wie die Versorgung mit den neuen technischen Infrastrukturen von Gas- und Kanalisationsleitungen. Auch ein Schulhaus fand hier an der Aegertenstrasse 1873 seinen Standort. Die typischen Bauten im neuen Quartier waren trotz der modernen Infrastruktur durchaus ländlichen Charakters: meist kleine, ein- oder zweispännige Mehrfamilienhäuser mit Satteldach und Quergiebel, wie sie an der Weststrasse noch häufig zu finden sind. Handwerker- und Arbeiterfamilien teilten sich in der Regel die einfachen Wohnungen.



Das Quartier rund um den Idaplatz entstand kurz nach der Eingemeindung von 1893 als grosszügiges Wohnviertel mit breiten Strassen und Trottoirs. (Foto BAZ 1925)

Seinen eigentlichen Bauboom erlebte Wiedikon seit 1888 in Erwartung der Eingemeindung von 1893. Von 1888 bis 1896 wuchs die Bevölkerung des Quartiers von 4'700 auf rund 15'000 Personen, was eine Verdreifachung in nur acht Jahren bedeutet. Wiedikon wurde zum städtischen Quartier mit einer gemischten Bevölkerung, in der wie im benachbarten Aussersihl Arbeiter und Arbeiterinnen die Mehrheit bildeten. Es waren die Ebenen zwischen dem Friedhof Sihlfeld und der Birmensdorferstrasse sowie zwischen



Die kurz vor dem Ersten Weltkrieg erbauten Wohnhäuser an der Bertastrasse (links) von Robert Hardmeier sind eine Spätblüte des Historismus. (Foto BAZ 1925)



Die Tieflegung der Seebahnlinie hatte die Verlegung der Sihl zur Folge. Das Bild gibt Einblick in die umfangreichen Erdverschiebungen. Das Aushubmaterial wurde für den Bau der Quaianlagen im Mythenquai verwendet. (Foto BAZ 1919)



Das Sihlhölzli als moderne, geometrische Sportanlage. (Foto BAZ nach 1930)



Die Schmiede Wiedikon mit dem 1933 erbauten Schmiedehaus, einem bedeutenden Werk der konservativen Moderne von den späteren Architekten des «Landi-Dörfli», Moser & Kopp. (Foto BAZ 1934)

der Aegerten und dem Manesseplatz, die nun in den Sog der Verstädterung gerieten. Das Baugesetz von 1893 machte Quartierpläne obligatorisch und förderte die Entstehung dichter, zusammenhängender Hofrandbebauungen. Private Bodenspekulanten, grosse Bauunternehmer und italienische Arbeiterbrigaden wirkten beim Bau der neuen Quartiere zusammen. Rund um den Idaplatz und entlang der Erlachstrasse entstanden in jenen Jahren städtebaulich herausragende Wohngebiete, die heute den eigentlichen Kern des Quartiers ausmachen. Ihre oft aufwändig gestalteten historistischen Fassaden aus Sichtbackstein, Naturstein und Verputz, ihre dekorativen Fenstereinfassungen, Balkone, Erker und Dachaufbauten wirken repräsentativ, obwohl die Wohnungen zumeist von einfachen Arbeiter und Angestelltenhaushalten bezogen wurden. Rund um den Idaplatz hatten die relativ breiten Strassen fünfgeschossige Bauten zur Folge, während um die Erlachstrasse schmalere Strassen viergeschossig bebaut wurden, sodass dort bis heute eine intimere und weniger grossstädtische Wohnatmosphäre herrscht.

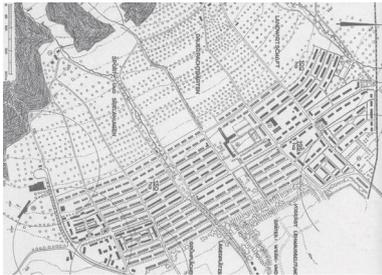
Während der alte Dorfkern von der Verstädterungsphase des Fin de siècle noch unberührt blieb, entstand auf dem schön gelegenen Moränenhügel des Bühl um die Jahrhundertwende eine villenartige, lockere Bebauung. Die 1896 von Paul Reber erbaute Kirche (Goldbrunnenstrasse 54) und der benachbarte Komplex der städtischen Bühl-Schulhäuser von Arnold Geiser (Bühlstrasse 6) variieren neugotisch-romantische Architekturthemen und verbinden sich zu einer Stadtkrone, die dem neuen baulichen Massstab des Quartiers entspricht und als Ausdruck des neuen städtischen Stolzes das einstige Dorf beherrscht.

Schon seit der Eingemeindung wurde der Umbau der linksufrigen Seebahnlinie intensiv diskutiert, denn vor allem seit dem Bau der Strassenbahnen - das Tram ins Heuried verkehrte seit 1898 in der Birmensdorferstrasse - wurde die Bahnlinie mit ihren Barrieren zum städtischen Verkehrshindernis. Während die Schweizerischen Bundesbahnen nach Berliner oder New Yorker Vorbildern eine Hochbahn auf Eisenstützen vorschlugen, verlangte die Stadt Zürich das kostspieligere Tieflegen der Bahnanlagen. Die Ausführung dieses Projekts von 1918 bis 1927 stellt im Wortsinn den bedeutendsten Einschnitt in der Wiediker Siedlungsentwicklung der Zwischenkriegszeit dar. Neben dem Aushub von Seebahn-Einschnitt und Tunnel und dem Neubau des Bahnhofs Wiedikon nach Plänen von Hermann Herter (1927, Birmensdorferstrasse 80) hatte dieses Projekt vor allem die grossräumige Verlegung der Sihl zur Folge.

Der Fluss, der zuvor entlang der Manessestrasse verlief und den baumbestandenen Volkspark des alten «Sihlhölzli» westlich umfloss, wurde nun auf dessen östliche Seite verlegt. Im Wasserfall der Sihl wird der Eisenbahntunnel sichtbar, der dort den Fluss unterquert. Die städtischen Planer unter Stadtbaumeister Hermann Herter konzipierten die enormen, durch den Bahnbau entstandenen Brachen zu einem monumentalen Neuquartier, dessen Achse die Schimmelstrasse bildet (vgl. Baukultur Band 3, Industrie/Aussersihl, S.70). Sie mündet auf die neue Sihlhölzli-Anlage, die sich zeitgemäss vom romantischen Volkspark in eine geometrisch angelegte Sportanlage verwandelte (Manessestrasse 1). Der nicht mehr benötigte alte Bahntunnel wurde zur Ulmbergstrasse ausgebaut.

Die 1920er-Jahre läuteten auch das Ende des alten Dorfkerns von Wiedikon ein. Seine ländlichen Bauten, längst vielfach unterteilt und baulich vernachlässigt, machten in immer rascherer Folge Neubauten Platz. Mit dem zentral gelegenen Neubau der «Schmiede», einem Pionierbau der konservativen Moderne von Hans Wilhelm Moser und Max Kopp aus dem Jahr 1933, war das historische Zentrum praktisch vollständig von neuen Bauten besetzt.

Das dritte grosse Bau Thema der Zwischenkriegszeit war der gemeinnützige Wohnungsbau, der in Wiedikon mit dem Bau der städtischen Siedlungen Zurlinden (Zurlindenstrasse 232ff.) und Rebhügel (Berneggweg 8ff.) um 1919 erstmals grössere Dimensionen annahm. Weitere genossenschaftliche Wohnsiedlungen besetzten in den 1920er- und 1930er-Jahren frei gebliebene Baublöcke an der Sihlfeld-, Zurlinden-, Rotach- und Goldbrunnenstrasse.



Städtebaulicher Plan für das Friesenbergquartier 1934. Schwarz: realisierte, schraffiert: geplante Wohnsiedlungen. Mehr als die Hälfte des Gebiets bleibt als Grünfläche dauernd erhalten. Die Bäche durchdringen als Grünzüge das Quartier. (Plan aus: Das Wohnen 1934, Heft 2, S. 2)

Die herausragendsten genossenschaftlichen Bauten entstanden jedoch auf Neuland in einiger Entfernung der Stadt als Kolonie im eigentlichen Sinn des Wortes: die Gartenstadt Friesenberg. Sie entstand seit 1925 in Etappen, wobei die Stadt Zürich fortlaufend das benötigte Bauland erwarb, um es dann abschnittsweise der Familienheim-Genossenschaft Zürich FGZ und anderen Bauträgern zur Verfügung zu stellen. Als Hausarchitekt der FGZ wirkte bis 1931 der spätere Kantonsbaumeister Heinrich Peter, der selber als Genossenschafter im Quartier wohnte. Von ihm stammen die Reihenhauskolonien der 1930er-Jahre mit ihrer klaren städtebaulichen Ordnung, die die Geometrie der alten Ackerparzellen nachzeichnet. Im Friesenberg bildete sich damals eine eigene, christlich-sozialistisch geprägte Lebenswelt heraus, die im zentralen Genossenschaftshaus an der Schweighofstrasse ihre Mitte fand. Die kleinen Gärten der Friesenbergsiedlungen dienten von Anfang an mehr der Freizeit und den Idealvorstellungen von familiengeeignetem Wohnen als der Selbstversorgung. Erst in der Nachkriegszeit schoben sich auch Mehrfamilienhaussiedlungen zwischen die Häuserreihen.

Die höher gelegenen Teile des Friesenbergs, mehr als die Hälfte des gesamten Areals, wurden schon um 1930 der Freihaltezone zugewiesen. Hier finden sich Familiengärten, Sportplätze, ein Friedhof und in den obersten Lagen Wiesen. Die Stadt liess hier die Bachläufe nicht wie anderswo eindolnen; sie fliessen als natürliche Grünverbindungen am Döltschweg und an der Bachtobelstrasse bis weit ins Quartier hinein. Spazierwege begleiten die Bachläufe und bilden verkehrsfreie Verbindungen zu den Schulen und Kindergärten, die stets in ihrer Nähe angelegt wurden. Der Friesenberg ist damit in der Stadt Zürich das früheste Beispiel eines Gartenstadtquartiers. Nach seinem Vorbild wurden nach dem Zweiten Weltkrieg die neuen Vororte Schwamendingen, Seebach und Affoltern angelegt.

Die Wohnungsnot der zweiten Nachkriegszeit brachte Wiedikon einen weiteren Bauboom. Das liess die Bevölkerungszahl bis 1950 auf rund 54'000 Personen ansteigen - eine Zahl, die später nur noch geringfügig übertroffen wurde. Innerhalb weniger Jahre füllten sich nun die Gebiete ausserhalb der Linie Talwiesenstrasse - Friedhof Sihlfeld. Der Wechsel von der urbanen Blockrand- zur offenen Zeilenbauweise tritt hier als deutliche Trennlinie im Stadtbild hervor. Im Areal der stillgelegten Ziegelei Heuried, das die Stadt Zürich 1939 erworben hatte, erbauten private Träger am Ende des Zweiten Weltkriegs das Quartier Wasserschöpfli zwischen Friesenbergstrasse, Wasserschöpfli und Höfliweg mit einheitlichen, dreigeschossigen Zeilen. Weite Grünräume bilden hier ein parkartiges Wohnumfeld. Mit Servituten, die sowohl eine Verdichtung ausschliessen als auch Zäune zwischen den Häusern verbieten, sicherten die Stadtplaner unter Stadtbaumeister Albert Heinrich Stein er den offenen Parkcharakter des Quartiers. Ähnliche, von Baugenossenschaften geschaffene Grosssiedlungen entstanden vor 1950 entlang der Gutstrasse, im Heiligfeld (Albisriederstrasse 62 ff.) und im Triemli.

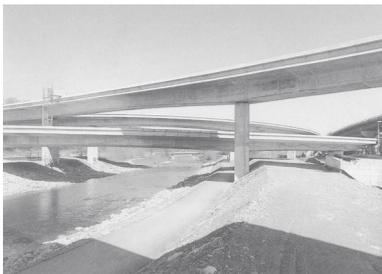


Die ersten Hochhäuser des Kantons Zürich standen in Wiedikon. Im Vordergrund der Spielplatz Heiligfeld: Der erste moderne Abenteuerspielplatz der Stadt Zürich wurde von Alfred Trachsel nach skandinavischen Vorbildern entworfen. (Foto BAZ um 1954)

Da sich in diesen weiträumigen Wohnkolonien bald Monotonie abzeichnete, experimentierten die Stadtplaner bereits ab 1947 mit Hochhausprojekten: Die zwei - nach heutigen Massstäben noch recht niedrigen - dreiflügeligen Wohntürme am Letzigraben (Letzigraben 5, 11, siehe Brahmstrasse 60 ff.) von Albert Heinrich Steiner waren 1951



Ein Wohnquartier der Nachkriegszeit: Im Vordergrund die Wasserschöpfli (1946-1949), in der Bildmitte Freibad und Gemeinschaftszentrum Heuried (1963-1965), im Hintergrund Wohnhochhäuser an der Schaufelbergerstrasse aus den späten 1950er-Jahren. (Foto BAZ um 1969)



Die Autobahn A3 wird im Süden der Allmend Gänziloo mit dem Uetlibergtunnel (Stadtumfahrung, Eröffnung 2009) verknüpft. Im Bild neue Viadukte des Kreuzungsbauwerks. (Foto BAZ 2003)

die ersten Hochhäuser im Kanton Zürich. Sie fanden bald Nachahmung. Das Hochhaus Im Gut (1954-1955, Gutstrasse 150) von Karl Egender und die städtische Siedlung Heiligfeld III von Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner (1950-1955, Brahmstrasse 60) sind Weiterführungen dieses Experiments in den frühen 1950er-Jahren.

Stadtbaumeister Adolf Wasserfallen machte ab 1957 das Hochhaus als akzentsetzendes Element zu einem zentralen Bestandteil der Stadtentwicklung. Als Planungsinstrument setzte er den Ausnützungsbonus der «Arealbebauung» ein: Über das Angebot der Mehrausnutzung motivierte er die Grundeigentümer dazu, sich der städtischen Planung freiwillig anzuschliessen. So gruppieren sich etwa im Bereich der Schaufelbergerstrasse Scheiben- und Punkthäuser zu einem durchdachten Spiel von Volumen und Freiräumen.

Die Entwicklungen seit 1970 prägen massgebend zwei Faktoren: erstens der Bau der Autobahn A3, die Wiedikon in der Allmend Brunau erreicht und dann in Hochlage dem Sihlbett folgt - ein städtebaulicher Eingriff, der durch die 2002 abgeschlossene Sanierung für weitere 30 Jahre festgeschrieben wurde - und die Realisierung der Westtangente als innerstädtische Fortsetzung der Nationalstrasse mitten durch das Quartier. Der Bau des Uetlibergtunnels (Eröffnung 2009) bewirkt in der Allmend Gänziloo, am Südrand von Wiedikon, einen imposanten Knäuel von sich kreuzenden Autobahnviadukten. Ungeklärt bleibt die Führung des zusätzlichen Verkehrs, der ins Quartier fließen wird und für den eine sogenannte «Uetlibergtangente» im Gebiet der Talwiesen zur Diskussion steht. Der zweite Faktor ist das Entstehen von grossen Dienstleistungszentren im Quartier. Diese entstehen hauptsächlich auf den Arealen stillgelegter Lehmgruben, Lagerplätze und Fabriken im einstigen Ziegelei-Gürtel zwischen der Allmend Brunau und Heuried. Die ausgedehnten Backofficebereiche grosser Finanzkonzerne fanden hier günstig gelegenes Land für ihre Sitze: Von 1976 bis 1980 entstanden an der Austrasse gleichzeitig die Grossbauten der Vita- bzw. Zürich-Versicherung anstelle der Brauerei Uetliberg und die noch grössere Anlage des Utohofs an der Uetlibergstrasse. Mit 500000 Kubikmetern umbautem Raum ist dieser aus sechseckigen Modulen aufgebaute Bürokomplex von Stücheli Huggenberger Architekten eines der grössten Gebäude der Stadt Zürich überhaupt.

Die Zone der Ziegeleiareale, die bereits nach der Stilllegung der Lehmgrube Binz in den 1920er-Jahren mit Industriegeleisen und einer Station der Uetlibergbahn erschlossen und für den Bau grosser Lagerhäuser und Gewerbeliegenschaften geöffnet wurde, ist um die Jahrtausendwende das dynamischste Entwicklungsgebiet des Quartiers. In den 1990er-Jahren füllte sich das Ziegeleiareal Tiergarten mit den Wohnsiedlungen Tiergarten und Gehrenholzpark. Weitere Wohnungen und ein Einkaufszentrum entstanden zur gleichen Zeit im benachbarten Brunaupark. Die grösste zusammenhängende Neuerschliessung entsteht 2004 mit der Stadtsiedlung «Talwiese» und 2005 auf dem Werkareal der Baufirma Hatt-Haller an der Talwiesenstrasse. Die grossen, familienfreundlichen Wohnungen dieser Siedlungen von Leuppi Schafroth und Dachtler Partner haben eine jüngere Bevölkerungsgruppe ins Quartier gebracht, die mit der traditionellen Arbeiterbevölkerung nur wenig Berührungspunkte hat.

Der grösste Industriebetrieb Wiedikons, die Papierfabrik an der Sihl, konzentrierte im Lauf der 1980er-Jahre ihre Produktion im weiter flussaufwärts gelegenen Werk Manegg. Ein erstes Projekt für die Neubebauung des Fabrikareals scheiterte in den späten 1980er-Jahren am politischen Widerstand: Es hätte einen kompakten und monofunktionalen Bürokomplex in der Art des Utohofs vorgesehen. Im Dialog mit Stadtplanung und Denkmalpflege entwickelten die Grundeigentümer Ende der 1990er-Jahre ein neues Bebauungskonzept, das trotz hoher baulicher Dichte wesentliche Teile der alten Fabri-



Aus dem Kontrast zwischen der Industriearchitektur und gläsernen Neubauten soll im Einkaufs- und Entertainmentzentrum Sihlcity ein attraktiver Erlebnisraum entstehen. (Rendering Theo Hotz Architekten 2003)

Architektur (Giesshübelstrasse 17) bestehen lässt: Das Einkaufs- und Entertainmentzentrum «Sihlcity» des Architekturbüros Theo Hotz ist als durchlässiges Stadtquartier mit öffentlichen Plätzen konzipiert. Es bezieht seine besondere Wirkung aus dem Kontrast zwischen alter und neuer Architektur, zwischen Mauerwerk und Glas, zwischen hohen und niedrigen Bauten.

Das heutige Wiedikon ist als Wohnquartier nicht nur baulich, sondern auch in sozialer Hinsicht äusserst vielgestaltig: Familien mit Kindern und Schweizer Pass sind die typische Bevölkerungsgruppe im Friesenberg, der stadtweit den höchsten Anteil an Kindern und mit 23,2 Prozent einen tiefen Ausländeranteil aufweist. In den Genossenschaftssiedlungen an der Gutstrasse dominieren ältere Schweizerinnen und Schweizer. Die inneren Teile des Quartiers Sihlfeld und Alt-Wiedikon mit ihren oft preiswerten Altwohnungen zeichnen sich aus durch den innenstadttypischen Mix aus ausländischen Familien (Ausländeranteil 36 Prozent) und meist jüngeren, gut ausgebildeten und mehrheitlich kinderlosen Schweizerinnen und Schweizern. Eine besonders auffallende Bevölkerungsgruppe bildet die grosse jüdisch-orthodoxe Gemeinde, die sich in Fussgängerdistanz zur Synagoge Agudas Achim an der Erikastrasse vor allem im Südwesten von Wiedikon niedergelassen hat und die am Sabbat und besonders an hohen Feiertagen mit ihren festlichen Kaftanen die Erinnerung an das ostjüdische Shtetl aufkommen lassen.

Daniel Kurz

Anhang II

Die vorläufige Korrektur einer Fehlplanung

Bevor die Umfahrung der Stadt geplant war, sollten drei Autobahnen beim Zusammenfluss von Sihl und Limmat miteinander verknüpft werden. Um das «Expressstrassen-Y» ist eine der heftigsten Auseinandersetzungen im Zürich der Nachkriegszeit geführt worden.

Westumfahrung Zürich

sho. Hinterher ist man immer gescheiter, und im Nachhinein fällt es leicht, ein Urteil zu fällen. Doch während sich der Verkehr von drei Autobahnen seit 40 Jahren in die Stadt ergiesst und die Umfahrung erst jetzt bereitsteht, ist nüchtern festzustellen, dass Zürich Opfer einer gigantischen Fehlplanung geworden ist.

Niemand ist verantwortlich

Ursprünglich sollten die Autobahnen in der Form eines Ypsilon mitten ins Stadtzentrum führen. Nur durch den Milchbuck war schon vor 50 Jahren ein Tunnel geplant. Mangels Platz für die Expressstrassen entdeckte man Zürichs Gewässer als Baugrund. Die A1 aus Westen sollte dem linken Ufer der Limmat flussaufwärts folgen, die A 3 von Süden auf Stelzen über der Sihl bis zum Hauptbahnhof führen und dort mit einem Viadukt die Perronhalle überqueren. Im Bereich der Badeanstalt Oberer Letten wollte man die drei Nationalstrassen mit einem Verkehrsdreieck verbinden. Erstaunlich ist im Rückblick, wie leer auf früheren Darstellungen die städtischen Hochleistungsstrassen erscheinen (siehe Abbildung). Es braucht wenig Phantasie, sich vorzustellen, wie es heute darauf aussehen würde, wären sie tatsächlich gebaut worden.

«Wer ist schuld am Ypsilon?» Dieser Frage ging Rudolf Schilling, Architekt, Ypsilon-Gegner und Chefredaktor des damaligen «Tages-Anzeiger-Magazins», 1983 in einer aufwendigen Recherche nach. Einen Schuldigen fand er nicht. Zürich und Bundesbern schoben sich hinterher gegenseitig die Verantwortung zu. Schilling beschreibt ein um Expertengremien ergänztes Konglomerat von wenig souveränen Politikern und machtvollen Chefbeamten, das es verunmöglichte, eine einmal eingeleitete Entwicklung noch zu stoppen.

Während Jahren Thema Nummer eins

Auf jeden Fall hat nicht einfach der Bund den Bau der Strassen verfügt. Die Idee des Ypsilon entsprang zwei Expertenberichten von 1955, die der Stadtrat in Auftrag gegeben hatte. In der Urzeit der Strassenplanung wandten sich auch andere grössere Zentren auf der Suche nach Hilfe für die Lösung ihrer Verkehrsprobleme an die übergeordneten politischen Instanzen. 1958 beschloss das Schweizer Volk den Verfassungsartikel über den Nationalstrassenbau, 1960 legte das Bundesparlament das Netz samt Ypsilon fest.

Schon früh regte sich Opposition, zuerst in Fachkreisen, vor allem unter Architekten und Stadtplanern. Angesichts der rasch steigenden Mobilität zeichnete sich zudem ab, dass die Expressstrassen die drei ihnen zugeordneten Funktionen gar nicht würden erfüllen können: Sie sollten den gesamten Durchgangsverkehr aufnehmen, den Pendlern in die Stadt Zürich zur Verfügung stehen und schliesslich noch dem innerstädtischen Binnenverkehr dienen. In der ersten Hälfte der siebziger Jahre war das Ypsilon das politische Thema Nummer eins in Zürich und Gegenstand einer der verbissensten Auseinandersetzungen seiner jüngeren Geschichte, die teilweise auch auf den Strassen ausgetragen wurde.

1971 hatte der Bund doch noch die Nord- und Westumfahrung in das Nationalstrassen-netz aufgenommen. Die Behörden von Stadt, Kanton und Bund hielten am Ypsilon fest. Zu diesem Zeitpunkt waren die Arbeiten an der 1974 eröffneten Sihlhochstrasse bereits in Gang, am Milchbucktunnel standen sie bevor. Er endet heute abrupt über der Limmat, wo einst eine Brücke in das gegenüberliegende Industriequartier vorgesehen war. Schon

lange vor seiner Eröffnung 1985 gab es Pläne für einen tiefer liegenden Milchbuckeltunnel 2 mit unterirdischer Fortsetzung zum Sihlhölzli.

Ringgen ohne Sieger

Im September 1974 lehnten die Stimmberechtigten des Kantons (während in der Stadt eine Mehrheit dafür stimmte) eine Volksinitiative für die Streichung des Ypsilons ab. 1977 wiederholte sich das ablehnende Ergebnis, doch verankerte das Zürchervolk gleichzeitig unter dem Eindruck des Konflikts aufgrund einer Initiative «Demokratie im Strassenbau» in der Kantonsverfassung. Einen Erfolg konnten die Kritiker erzielen: Die 1978 eingesetzte ausserparlamentarische Kommission unter dem Vorsitz des damaligen Landesring-Nationalrats Walter Biel empfahl 1981 mit knapper Mehrheit, das Ypsilon aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Die eidgenössischen Räte haben den Entscheid dann wieder umgedreht.

Sieger gab es in diesem jahrelang andauernden Ringen keine, doch der Widerstand war zu gross. Das Ypsilon wurde nicht fertiggestellt. Eine Konsequenz war aber auch, da eine Umfahrung für Zürich noch Jahre würde auf sich warten lassen, die Westtangente. Sie wurde, um den stark zunehmenden Verkehr trotzdem zu bewältigen, durch Zürichs Aussenquartiere gebaut. Die Westtangente wird jetzt mit der Eröffnung der Westumfahrung in den Stadtkreisen 3 und 4 teilweise als Durchgangsachse aufgehoben.

Autobahnstück im Hauptbahnhof

Das Ypsilon jedoch existiert weiter, auf Plänen und dort mehrheitlich im Untergrund. Im zweiten Anlauf sollen der Nord- und der Südast als Stadttunnel Zürich von Stadtgrenze zu Stadtgrenze unterqueren. Die Aussicht, dass der Tunnel in absehbarer Zeit gebaut wird, ist gering. Beim Bau der S-Bahn wurden als «vorsorgliche Massnahme» auf der Höhe der Sihlpost unter der Perronhalle zwei Tunnelröhren parallel zur Sihl eingebaut. Dort wartet das wohl eigenartigste Stück Autobahn der Schweiz seither auf Anschluss und leistet derzeit gute Dienste beim Bau der Durchmesserlinie für die Bahn. Der Westast verläuft auf dem Papier einmal unter dem Ufer der Sihl, dann auf der Hardbrücke und durch die Pfingstweidstrasse. Was vor über 50 Jahren übereilt, wie einzelne Kritiker damals einwandten, skizziert wurde, wird auch in der Zukunft weiter viel zu reden geben.

Sihlhochstrasse als Baudenkmal?

Nach Jahrzehnten ist inzwischen denkbar, dass statt planerische Würfe einmal der Zahn der Zeit Entscheidungen erzwingt: In absehbarer Zukunft wird die Sihlhochstrasse zum Sanierungsfall. Dann stellt sich die Frage, ob man sie erneuern oder unter das Flussbett verlegen soll und ob man einen Teil als Baudenkmal aus einer anderen Epoche erhalten will.

Anhang IV

Regierungsrat lehnt Abbruch der Sihlhochstrasse ab

Eine Petition mit 2253 Unterschriften fordert vom Regierungsrat, vom Zürcher Stadtrat und vom Bundesrat den Abbruch der Sihlhochstrasse und die Renaturierung der Sihl. Zudem soll zusätzlicher Verkehr in den angrenzenden Quartieren durch flankierende Massnahmen verhindert werden. Aus Sicht des Regierungsrates hätte der Wegfall der Sihlhochstrasse ohne Ersatz erhebliche Nachteile für den Zubringerverkehr in die Stadt. Langfristig schliesst der Regierungsrat jedoch einen Wegfall der Sihlhochstrasse nicht aus.

Der Regierungsrat unterstützt die Petition der «Grüne Stadt Zürich» zum Abbruch der Sihlhochstrasse nicht. Zwar kann er nachvollziehen, dass dieses Bauwerk aus den 70er-Jahren in städtebaulicher Hinsicht als nachteilig empfunden wird. Aus Sicht des Gewässerschutzes und der Renaturierung der Sihl würde ein Abbruch auch Vorteile bringen. Aufgrund der grossen verkehrlichen Bedeutung sieht der Regierungsrat aber keine Möglichkeit, die Strasse ohne Ersatz aufzuheben. Als Ersatz kommt allenfalls der im Richtplan eingetragene Stadttunnel in Frage, dessen Umsetzung aber in weiter Ferne steht.

Mit der Westumfahrung wurde der Durchgangsverkehr aus der Stadt Zürich auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz gelenkt. Für den Ziel- und Quellverkehr in die und aus der Stadt hat die Sihlhochstrasse aber nach wie vor eine grosse Bedeutung, da diese Strasse den Verkehr kanalisiert. Bei einem Abbruch würde der Verkehr in die Quartiere verdrängt, von wo er heute dank flankierender Massnahmen ferngehalten wird. Die Belastung der Bevölkerung würde dadurch erheblich zunehmen. Zudem wurden in den letzten Jahren grosse Investitionen beim Lärmschutz getätigt.

Auch das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Zürcher Stadtrat erachten in ihren Stellungnahmen einen Abbruch der Sihlhochstrasse als derzeit nicht realistisch und sinnvoll.

Der Regierungsratsbeschluss Nr. 187/2012 ist unter www.rrb.zh.ch verfügbar.

Mehr zum Thema

Die 1974 gebaute Sihlhochstrasse als Teil der A3 gehört zum Nationalstrassennetz. Ursprünglich war sie Bestandteil des geplanten nationalen Expressstrassennetzes, das beim Hauptbahnhof mit einem Autobahndreieck miteinander verknüpft werden sollte. Heute hat die Sihlhochstrasse keine Funktion mehr für den Durchgangsverkehr, sondern kanalisiert im Süden der Stadt den städtischen Quell-/Zielverkehr ab dem Umfahrungsring bzw. der A3. Mit rund 60'000 Fahrzeugen täglich ist sie nach dem Schöneichtunnel der zweitwichtigste Zubringer in die Stadt Zürich. Das Bauwerk wurde von 1999 bis 2004 instandgesetzt und befindet sich voraussichtlich noch längere Zeit in gutem baulichem Zustand.

Anhang V

Das Ypsilon kommt wieder

In den Siebzigerjahren entfachte das Ypsilon Zürichs einen Streit. Dann verschwand das Nationalstrassenprojekt in den Schubladen. Doch nichts, wofür es Bundesgelder gibt, stirbt. Das Ypsilon tauchte wieder auf, abgemagert, umgespurt, stadtfressend.

Im Anfang war das Ypsilon. Um 1960 fragten drei Verkehrsplaner: Wie verbindet man drei Autobahnen? An einem Punkt. Von Winterthur, von Bern und von Chur her zielen drei Autobahnen auf Zürich. Dort sollten sie beim Platzspitz durch ein riesiges Verkehrsbauwerk verknüpft werden. Die Autobahnen müssen ins Stadtzentrum führen, bewiesen die Planer (streng wissenschaftlich). Diese Wissenschaft hatte einen Namen: Bundesgeld. Mit den Stadtautobahnen, genannt Expressstrassen, sollten die innerstädtischen Verkehrsprobleme gelöst werden.

Das Ypsilon verdorrt

Das Ypsilon blieb im politischen Unterholz stecken, doch die Autobahnen kamen voran. Im Norden hört die A1 heute unerklärlich beim Milchbuck-Tunnelportal auf, im Süden endet die A3 mit der Hochstrasse über der Sihl, im Westen ist mit der A1 am Hardturm Schluss. Dazwischen fehlt die geplante Verbindung, die Sihltiefstrasse, heute Stadttunnel genannt. Ebenso fehlt der Westast des Ypsilons. Doch was fehlt, wurde (provisorisch) überbrückt. Ein Viadukt führt von der Rosengartenstrasse über das Gleisfeld bis zum Hardplatz, dann quält sich der Verkehr durch die Quartiere, um wieder auf die Sihlhochstrasse zu kommen. 1974 hatte man sogar gemerkt, dass eine Umfahrung Zürichs nötig ist. Die Nordumfahrung mit dem Gubristunnel ist in Betrieb, die Westumfahrung mit dem Üetli-bergtunnel ist im Bau. In rund zehn Jahren wird die Auto-bahnumfahrung die Aufgabe des Ypsilons weiträumig übernehmen können. Doch ist das Ypsilon nicht tot. Im Dezember 1986 beschloss das Parlament in Bern, aufgekeimte Bedenken in den Wind zu schlagen und die Sihltiefstrasse im Autobahnnetz zu belassen; den Ypsilon-Westast ebenso, den allerdings zur Nationalstrasse dritter Klasse abgemagert. Eine Nationalstrasse dritter Klasse ist für alle Fahrzeuge offen, hat höhengleiche Kreuzungen, keine richtungsgetrennten Fahrbahnen und seitliche Zugänge. Anders herum: Es sind Gemischtverkehrsstrassen, die zum Nationalstrassennetz gehören. Allem entscheidend ist: Der Bund zahlt. Nach der Faustregel 84 Prozent, nur noch 16 der Kanton. Die Benzollkassen des Bundes sind voll, man muss das Geld dort nur losreissen.

In Zürich West ist eine Stadt von der Grösse Aarau am Entstehen, Grund genug, die bisher eher verdrängte Verkehrsfrage zu lösen. Das Projekt heisst SN 1.4.1 Hardturm-Letten. Das zugehörige Stichwort Kanalisation fasst den Durchgangsverkehr in einem Rohr. Die Nationalstrasse dritter Klasse führt vom Hardturm über die Pfingstweidstrasse, von dort mit einer Rampe auf die Hardbrücke, dann im ersten Stock bis zum Escher-Wyss-Platz, auf einer Rampe wieder abwärts zum Sihlquai, diesem entlang bis zum Bahnhof, wo der Verkehr in der Sihltiefstrasse, pardon, im Stadttunnel verschwindet. Beim Rotlicht am oberen Ende der Rampe auf die Hardbrücke kann man auch Richtung Chur abbiegen, das Ypsilon ist endlich fertig, verkrüppelt zwar, von Lichtsignalanlagen gesteuert und drittklassig, trotzdem: Endlich hat Zürich eine Expressstrasse durch die Stadt. Der Escher-Wyss-Platz wird „überwunden“ und sein Erdgeschoss steht für das Tram zur Verfügung. Die neue Linie 18 startet beim Bahnhof, zweigt beim Escher-Wyss-Platz ab, fährt zwischen den Pfeilern der Hardbrücke bis zur Pfingstweidstrasse, folgt dieser bis zum geplanten Stadion und erreicht schliesslich den Bahnhof Altstetten-Nord.

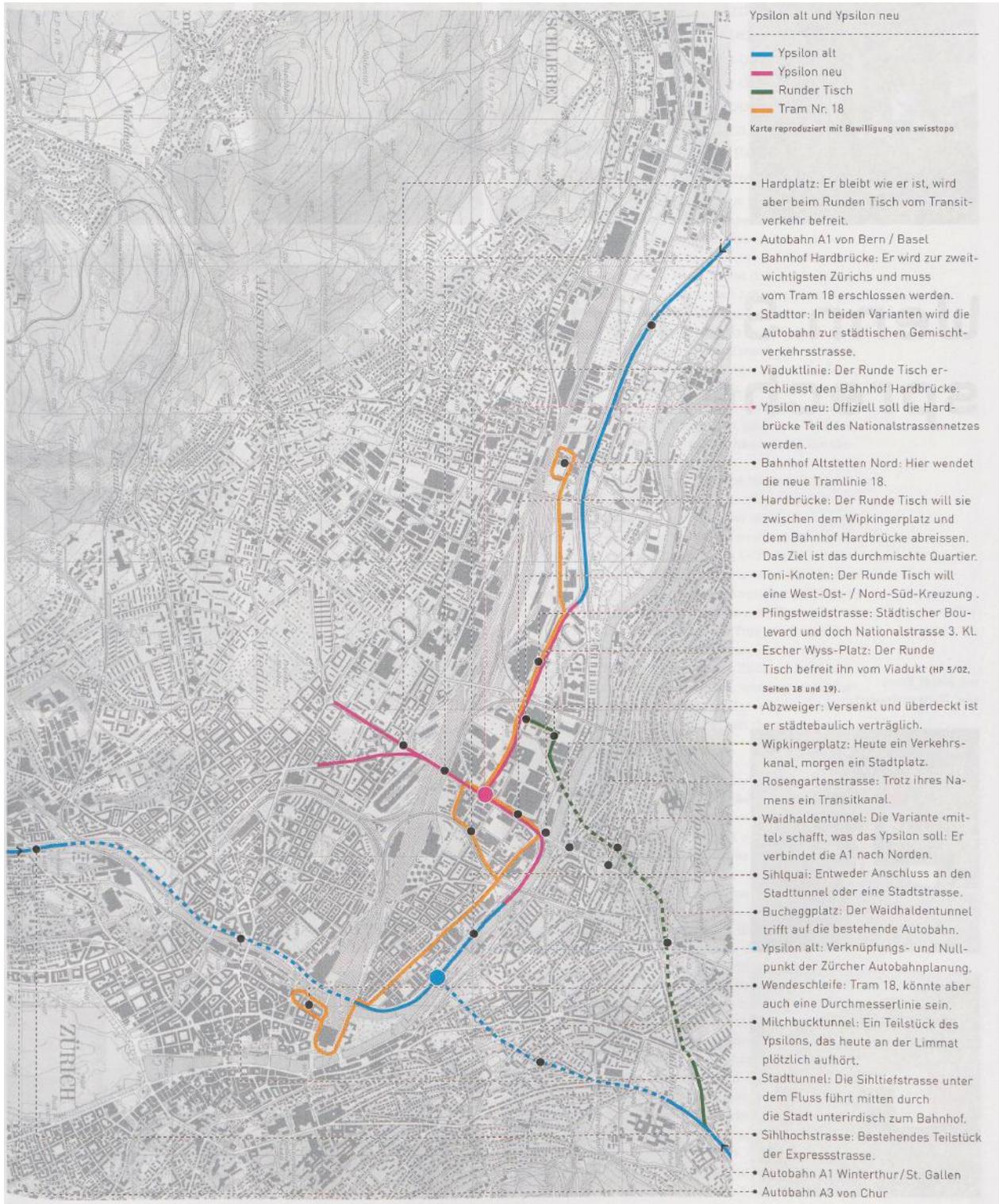
Eine wirkliche Alternative

Doch die offizielle Planung stiess auf Murren und Widerstand. Stadträtin Kathrin Martelli, damals noch Vorsteherin des Tiefbaudepartements, lud im Juli 2001 zum Runden Tisch ein. Vertreter der Bevölkerung, der Wirtschaft, sprich Grundeigentümer, und der Verwaltung sollten optimieren und koordinieren, ein Einbindungsunternehmen. Doch der Runde Tisch war widerspenstig und lehnte das Projekt SN 1.4.1 rundweg ab. Darum sollte ab März 2002 der Runde Tisch bis Ende Jahr nach Alternativen zum offiziellen Projekt suchen. Die Widerspenstigen sollten durch Selbermachen gezähmt werden. In der Zwischenzeit wurde das offizielle Projekt in Bern vorläufig eingefroren.

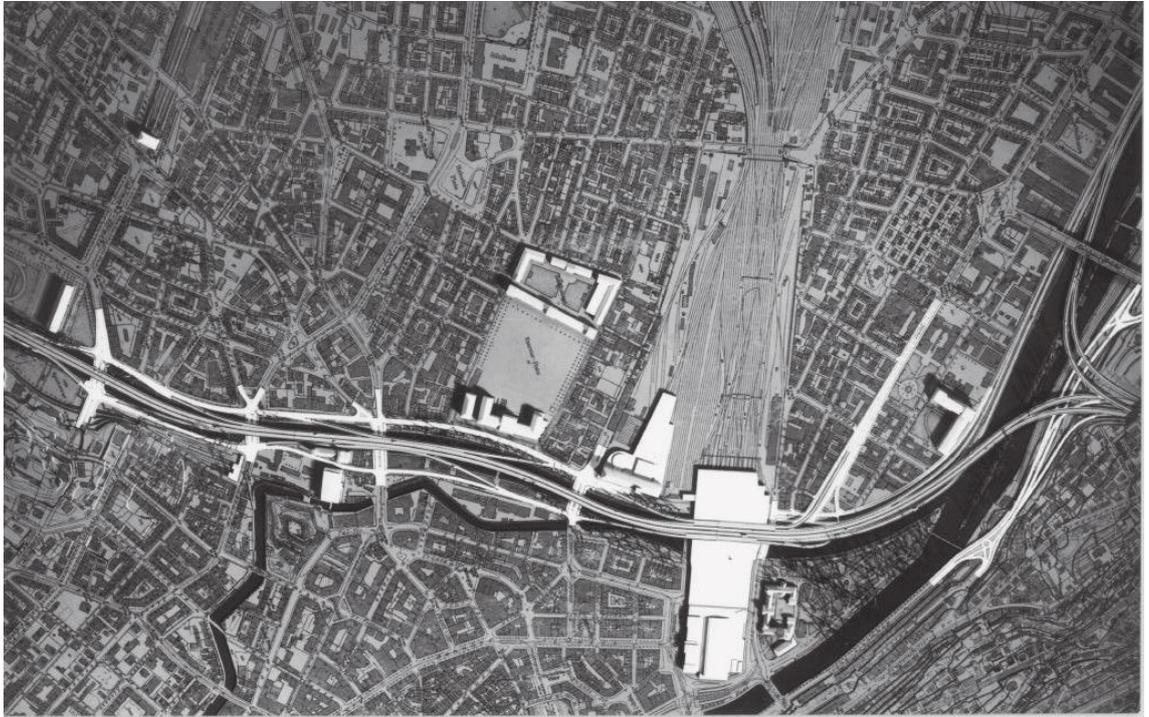
Er überwand alle inneren Spannungen und überraschte mit einer wirklichen Alternative. Neu soll es einen Toni-Knoten geben, von dort zweigt der Verkehr nach Norden ab, verschwindet im Waidhaldentunnel und findet am Bucheggplatz den Anschluss an die Autobahn A1. Die Pfingstweidstrasse wird zum städtischen Boulevard mit Tram. Dann folgt ein Radikaleingriff: Abbruch der Hardbrücke zwischen Wipkingerplatz und Bahnhof Hardbrücke! Die vom Viadukt befreite Hardstrasse wird die neue Lebensader des Quartiers (hp 5/02). Das Tram 18 fährt nicht in der Limmatstrasse zum Escher-Wyss-Platz, sondern dem Bahnviadukt entlang zum Bahnhof Hardbrücke, der -ein Planungsfehler 4 von der offiziellen Linienführung nicht bedient wird.

Hardbrücke abreissen

Der Runde Tisch hat nichts anderes getan, als die Stadt beim Wort genommen. Ein lebendiges durchmischtes Quartier soll *Zürwest* werden. Zwei grundsätzlich unvereinbare Ziele schliessen sich gegenseitig aus: entweder lebendig und durchmischt oder auf immer von der Hardbrücke erstickt. Hütet euch am Viadukt! Mit dem offiziellen Projekt wird die Hardbrücke nämlich zu einem Stück des Nationalstrassennetzes, was heisst: Sie kann nie mehr abgerissen werden. Schlimmer noch, sie wird mit Bundesgeld saniert. Nur wer die Hardbrücke abreisst, macht aus *Zürwest* ein lebendiges und durchmischtes Quartier. Der Hoffnung auf Bundesgeld opfert die Stadt - treu vereint mit dem Kanton - das lebendige, durchmischte Quartier. Man muss sie daran hindern.



Karte: Hochparterre Ausgabe 16 2003



Planungsgebiet in Zürich Wiedikon (Quelle: <https://map.geo.admin.ch>)

