



Nachhaltige Entwicklung Zürich West Statusbericht 2004 aus Sicht der Stadt Zürich



Herausgeber:

Stadt Zürich
Fachstelle für Stadtentwicklung (FSTE)
Karin Schulte, Projektleiterin (FSTE)

Bearbeitung:

BHP – Brugger und Partner AG, Zürich:
Prof. Dr. Ernst A. Brugger
Rahel Gessler

Inhaltliche Beiträge:

Karin Schulte, (FSTE)
Daniel Gerber (Umwelt-und Gesundheits-
schutz Zürich, UGZ)
Annette Spoerri (Tiefbauamt, TAZ)
Margrith Göldi/Daniel Keller (Grün Stadt
Zürich, GSZ)
Bettina Tschander (GSZ)
Frank Argast (Amt für Städtebau, AfS)
Andy Fellmann (TAZ)
Regula Iseli (AfS)
Theresia Gürtler (AfS)
Nica Pola (AfS)
Bruno Bébié (Departement der Industriellen
Betriebe)
Brigit Wehrli-Schindler (FSTE)
Jürg Lenzi (Fachstelle für Schulraumplanung)
Stephan Häsler (Soziale Dienste)

Zürich, Juni 2004

Vorwort	4
Zusammenfassung	5
1. Ausgangslage und Ziele	6
2. Das Gebiet Zürich West	7
3. Spezifische Herausforderungen in Zürich	8
3.1 Das 'Massstabs-Dilemma': kantonale und regionale versus lokale Ansprüche an Zürich West	8
3.2 Das 'Nachhaltigkeits-Dilemma': Wachstum versus Umweltqualität im Quartier ..	9
3.3 Zeitliche Verschiebungen bei der Quartierentwicklung	9
3.4 Ehrgeizige Zielsetzungen im kooperativen Planungsprozess	9
4. Zwischenbilanz zur nachhaltigen Entwicklung	10
4.1 Attraktiver Standort für Arbeitsplätze	10
4.2 Dichte Bebauung mit substanziellem Wohnanteil	12
4.3 Bevölkerungsdurchmischung und Steuersubstrat	14
4.4 Einkaufsmöglichkeiten, soziale Einrichtungen und öffentliche Freiräume	16
4.5 Verkehr, Energieverbrauch und Umweltbelastung	19
4.6 Historische Bausubstanz und Lebensräume für Tiere und Pflanzen	22
4.7 Partizipativer Prozess	24
5. Fazit	25
6. Ausblick	26

Vorwort

Das ehemalige Industriegebiet Zürich West stellt für die Region Zürich eine riesige Chance dar. An einer zentralen und gut erschlossenen Lage wurden durch den wirtschaftlichen Strukturwandel grosse Flächen zur Neunutzung frei.

Als die Zeit Ende der Neunzigerjahre reif für grossflächige Planungsüberlegungen war, haben Stadt und einzelne grosse Grundeigentümer diese Chance als Herausforderung wahrgenommen und Ziele für den gemeinsamen Entwicklungsprozess formuliert. Die Gebietsentwicklung in Zürich West sollte gemäss dieser gemeinsamen Übereinkunft aus dem Jahr 1999 nachhaltig sein und damit über einen langen Zeithorizont den hohen Ansprüchen möglichst aller Beteiligten genügen.

Nun ist Zürich West weder ein Stück grüne Wiese noch eine autarke Insel, sondern ein bisher industriell genutzter Stadtteil, der vom Durchgangsverkehr mit gesamtstädtischer und überregionaler Bedeutung geprägt ist. Zudem soll der Stadtteil gemäss kantonalem Richtplan als Zentrumsgebiet überregionale Funktionen übernehmen und eine hohe Nutzungsdichte ermöglichen. Die Entwicklung eines solchen Gebietes muss deshalb immer im Kontext der Vorbelastungen und seiner übergeordneten Funktion betrachtet werden.

Der vorliegende Statusbericht setzt das bisher Erreichte in Beziehung zu den gemeinsam formulierten ehrgeizigen Langfristzielen und zeigt auf, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden. Klar sichtbar wird auch die hohe Komplexität des Planungsprozesses, der zu jedem Zeitpunkt hohe Anforderungen an alle Beteiligten stellte. Umso erfreulicher ist es, dass sich der Einsatz auch schrittweise auszahlt und ein Stück der Vision bereits lebendige Realität ist.

Gleichzeitig macht uns eine solche Gesamtschau auch bewusst, dass Zürich West noch lange nicht fertig entwickelt ist. Die Erkenntnisse in diesem Papier helfen mit, Prioritäten zu setzen für den noch vor uns liegenden Prozess. Nicht zuletzt trägt er auch dazu bei, den Blick aller Beteiligten von Wunschbildern hin zur Realität zu lenken, indem der Bericht auch klar die nicht so einfach vom Tisch zu wischenden Konflikte zwischen verschiedenen Ansprüchen benennt. Wegleitend für eine Lösungssuche soll weiterhin das auf Ausgleich bedachte Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung sein.

Dr. Elmar Ledergerber

Stadtpräsident

Zusammenfassung

Werden in Zürich West die Ziele für eine nachhaltige Entwicklung erreicht werden können, welche die Stadt und Grundeigentümer 1999 formulierten? Dieser Bericht gewährt Einblick in die laufende Umgestaltung des Quartiers und zieht nach fünf Jahren eine erste Zwischenbilanz aus Sicht der beteiligten Ämter der Stadt Zürich.

Die Entwicklung vom Industrieareal zum kantonalen Zentrumsgebiet mit hoher Nutzungsdichte birgt zwei grundlegende Dilemmas: einerseits stehen lokale Ansprüche regionalen Funktionen gegenüber und andererseits beeinträchtigt die hohe Nutzungsdichte grundsätzlich die Umweltqualität im Quartier. Als weitere spezifische Herausforderung stellt sich der Umgang mit der zeitlichen Verschiebung zwischen der Errichtung von Geschäfts- und Wohnbauten und dem Ausbau der Quartiersversorgung. Zudem hat der gewählte kooperative Planungsprozess zwar in kurzer Zeit zu einer effektiven Entwicklung des Gebietes geführt, die gemeinsame Festlegung von teilweise sehr ehrgeizigen, aber wenig griffigen Zielsetzungen durch die Stadt und die beteiligten Grundeigentümer erschwert heute jedoch eine präzise Beurteilung. Insgesamt kann aber trotz diesen schwierigen Voraussetzungen eine mehrheitliche positive Zwischenbilanz über die Erreichung der gesetzten Ziele gezogen werden. Zu den einzelnen Bereichen:

- > Zürich West hat sich dank seiner zentralen Lage, hervorragender Verkehrserschliessung und verschiedener kultureller Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung zu einem attraktiven Standort entwickelt. In den letzten Jahren wurden trotz konjunkturell schwierigen Zeiten überdurchschnittliche viele Arbeitsplätze geschaffen. Zurzeit arbeiten rund 19'500 Personen in Zürich West.
- > Die gewünschte Ausnutzung von 2.0 bis 3.0 in den neu beplanten Arealen konnte mit einer guten städtebaulichen Qualität realisiert werden. Auch die Forderung nach einem Mindestwohnanteil von 20–30% als Voraussetzung für ein attraktives urbanes Gebiet wurde praktisch überall umgesetzt. Durch die Wohnbautätigkeit erhöhte sich die Wohnbevölkerung von 1998 bis 2003 von 1'580 auf 2'460 Personen. Der Zuzug einer mehrheitlich jüngeren, gut verdienenden Bevölkerungsschicht trug zur erwünschten Verbesserung der sozialen Durchmischung im Kreis 5 bei.
- > Die Quartiersversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten, sozialen Einrichtungen und öffentlichen Freiräumen hinkt heute jedoch den Bedürfnissen der wachsenden Wohnbevölkerung noch hinterher.
- > Bestehende Werte: Die hohe Nutzungsdichte hat dazu geführt, dass nur einzelne historische Gebäude erhalten werden konnten. Auch die natürlichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen haben abgenommen, zum Teil konnte Ersatz geschaffen werden.
- > Die grösste Herausforderung in Zürich West bildet der Umgang mit dem hohen – durch Durchgangsverkehr und quartierintern verursachten – Verkehrsaufkommen, das teilweise zu einer überdurchschnittlichen Lärm- und Luftbelastung führt. Einige der geplanten Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr konnten bereits realisiert werden. Ein weiterer, umfangreicher Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs sind jedoch notwendig, um die Auswirkungen des weiter steigenden Verkehrsvolumens in Grenzen zu halten.



Das Industriequartier Escher Wyss vor dem Bau der Hardbrücke in den 60er Jahren (Bild: historisches Archiv Escher-Wyss, Va Tech Hydro AG)

Neugestaltung von Zürich West: Turbinenplatz 2004



1. Ausgangslage und Ziele

Zürich West war primär konzipiert als Arbeitsplatzgebiet für vorwiegend industrielle Nutzungen sowie Standort für verschiedene öffentliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Grossverteiler, Produktionsbetriebe und Sportanlagen. Diese Nutzungen sind von zentraler Bedeutung für die städtische Versorgung und werden durch die hervorragende Erschliessung mit Bahn und Strasse begünstigt.

Seit Ende der achtziger Jahre befindet sich das ehemalige Industrieareal in einem tiefgreifenden Wandel. Die innerstädtischen Industriebrachen weichen Dienstleistungsbetrieben oder bieten Freiraum für die Etablierung zahlreicher kultureller Einrichtungen, eines kreativen Arbeitsmilieus oder von neuen Wohnformen.

Der kantonale Richtplan von 1995 legte die Entwicklung von Zürich West zu einem Zentrumsgebiet mit hoher Bebauungs- und Nutzungsdichte fest. 1999 formulierten die Stadt Zürich und einige grosse Grundeigentümer in einem ersten kooperativen Planungsverfahren Grundsätze für eine nachhaltige Entwicklung des Quartiers. Das bedeutet, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gesichert, das menschliche Wohlbefinden und die soziale Gerechtigkeit gestärkt sowie die natürlichen Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und Pflanzen erhalten werden sollten (vgl. Synthesebericht Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, März 1999).

Der vorliegende Bericht zeigt einerseits auf, welche spezifischen Herausforderungen eine nachhaltige Entwicklung von Zürich West besonders anspruchsvoll machen. Andererseits präsentiert er nach fünf Jahren eine erste Zwischenevaluation bezogen auf die formulierten Zielsetzungen.

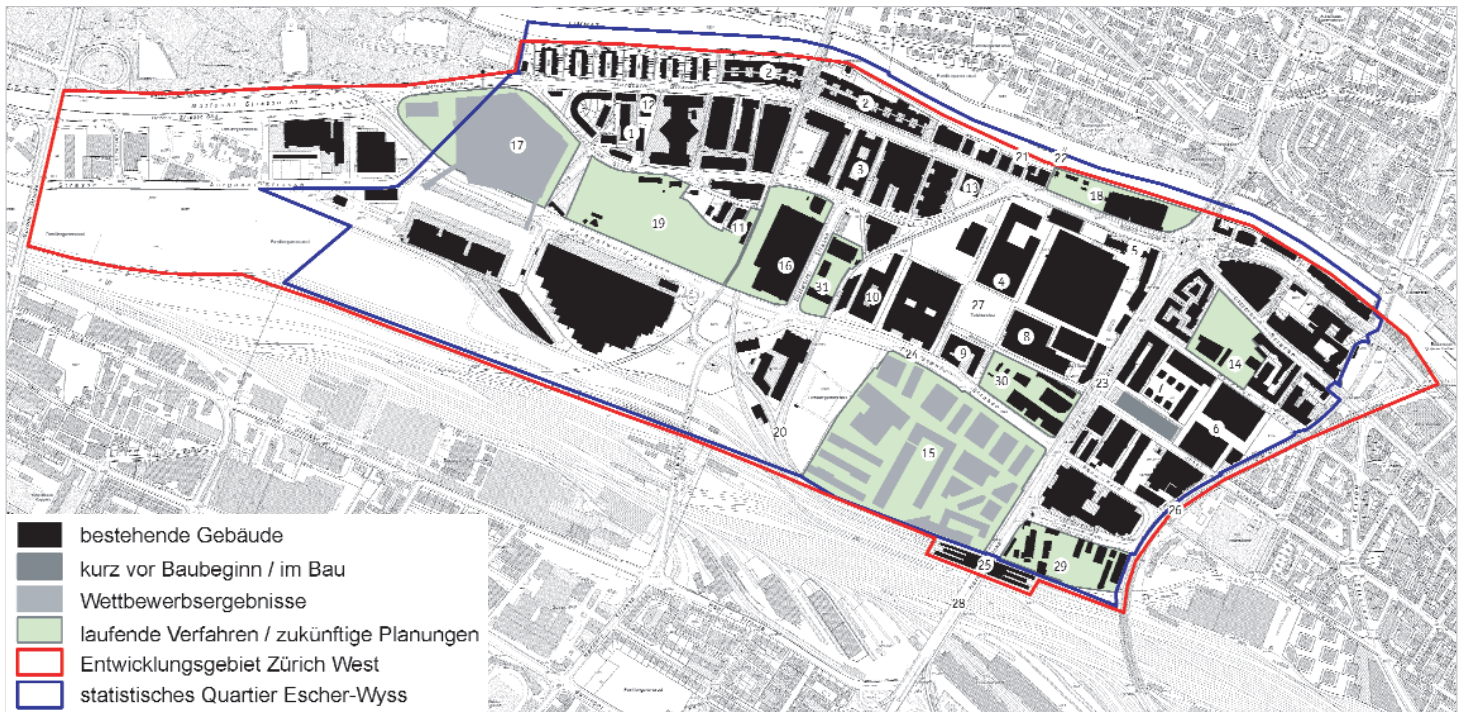
2. Das Gebiet Zürich West

Das Gebiet Zürich West umfasst das statistische Quartier Escher Wyss zuzüglich einiger kleinerer Flächen mit praktisch keinen EinwohnerInnen (Geviert zwischen Dammweg, Lettenviadukt und Sihlquai, sowie ein kleines Gebiet nordwestlich davon). Alle Zahlen in Text und Grafiken im Bericht beziehen sich jeweils auf das statistische Quartier Escher Wyss (blaue Linie), welches sich aber diesbezüglich heute nur unwesentlich vom eigentlichen Entwicklungsgebiet Zürich West unterscheidet (rote Linie).

Gebietsfläche 1'000'000 m²

Entwicklungspotenzial bezüglich EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen:

	Stand 2003	Prognose für 2010 (Eintretenswahrscheinlichkeit von 80% beim Wohnen und 60% beim Arbeiten)	Potenzial gemäss Bau- und Zonenordnung (Ausbaugrad 80%, Annahme Wohnanteil 20-30%)
EinwohnerInnen	2'460	5'900	minimal 6'000
Arbeitsplätze	ca.19'500	25'500	maximal 34'000



Übersichtsplan Zürich West mit dem statistischen Quartier Escher Wyss

Abdruck mit Bewilligung GeoZ
6.4.2004

Gebäude im Bau oder fertiggestellt

- 1 Überbauung Hardturm West Kraftwerk 1
- 2 Überbauung Limmatwest I und II
- 3 Com.West
- 4 Überbauung Puls 5 (Giessereihalle)
- 5 Mobimo Hochhaus
- 6 Müller-Martini-Areal
- 7 Steinfels Areal
- 8 Schiffbau
- 9 Accor Hotels
- 10 Westpark
- 11 Geschäftshaus Förrlibuckstrasse
- 12 Hardturmstrasse 253
- 13 Förrlibuckstrasse 10

In Planung

- 14 Primarschule Schütze-Areal
- 15 Maag-Areal Plus
- 16 Toni-Areal
- 17 Stadion-Areal
- 18 Depot-VBZ
- 19 Hardturm Areal

Projekte im Aussenraum

- 20 Gleisbogen Zürich West
- 21 Limmatuferweg
- 22 Limmatbrücke
- 23 Sofortmassnahmen Hardstrasse
- 24 Tram Zürich West
- 25 Aufwertung Bahnhof Hardbrücke
- 26 Umnutzung Eisenbahnviadukt
- 27 Turbinenplatz
- 28 Sanierung Hardbrücke

Zukünftige Planungsgebiete

- 29 Gerold Areal
- 30 Hartweg Areal
- 31 Möglicher Schulhausstandort
Primarschule

3. Spezifische Herausforderungen in Zürich West

Es gibt wohl keine Stadt- oder Quartierentwicklung ohne Zielkonflikte und spezifische Herausforderungen. In Zürich West prägen zwei klassische Dilemmas den einmaligen Charakter dieser Quartierplanung und -entwicklung:

- > Das 'Massstabs-Dilemma' zeigt die Widersprüche zwischen lokalen und regionalen Ansprüchen an Zürich West auf (vgl. Kap. 3.1).
 - > Im 'Nachhaltigkeits-Dilemma' werden die Zielkonflikte zwischen der gleichrangig geforderten wirtschaftlichen Entwicklung und der Umweltqualität deutlich (vgl. Kap. 3.2).
- Diese beiden Dilemmas sind nicht lösbar, sondern nur schrittweise optimierbar. Hinzu kommen zwei Herausforderungen:
- > Einerseits der Umgang mit der zeitlichen Verschiebung zwischen der Erstellung von Geschäfts- und Wohnbauten und der Realisierung von Infrastruktur (Plätze, Pärke, Schule, ÖV-Ausbau etc.) und Dienstleistungen zur Quartiersversorgung (vgl. Kap. 3.3).
 - > Andererseits hat der gewählte kooperative Planungsprozess zwar zu einer raschen und effektiven Entwicklung des Gebietes beigetragen. Die teilweise sehr ambitionierten und kaum messbaren Ziele, die von den verschiedenen Beteiligten definiert wurden, erschweren heute jedoch eine präzise Beurteilung des Standes der Umsetzung (vgl. Kap. 3.4).

3.1 Das 'Massstabs-Dilemma': kantonale und regionale versus lokale Ansprüche an Zürich West

Als zentrales Dilemma bei der Entwicklung von Zürich West erweisen sich die Widersprüche zwischen den übergeordneten Ansprüchen an das Gebiet und den Ansprüchen der im Quartier arbeitenden und wohnenden Bevölkerung.

Im kantonalen Richtplan ist Zürich West als Zentrumsgebiet bezeichnet. Zentrumsgebiete sind verkehrstechnisch gut erschlossen und für die Bildung wirtschaftlicher und kultureller Zentren bestimmt. Erforderlich sind in der Regel Mischnutzungen mit optimalen Standorten für die Wirtschaft und hohe bauliche Dichte. Die gezielte Verdichtung an zentraler Lage soll im übergeordneten Interesse mithelfen, den Landverbrauch und das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration zu minimieren.

Die Interessen der lokal ansässigen Bevölkerung liegen hingegen eher in einer begrenzten Verkehrsbelastung oder der Schaffung von Freiraumflächen.

In diesem Spannungsfeld sind beispielsweise die Konflikte um den Ausbau des Hardturm-Stadions anzusiedeln. Aus übergeordneter Sicht ist der Standort des Stadions wegen der zentralen, gut erschlossenen Lage ideal. Die AnwohnerInnen hingegen fürchten das zusätzliche Verkehrsaufkommen in ihrem schon stark verkehrsbelasteten Quartier.

- > Diese gegensätzlichen Interessenlagen – die übergeordnete (top-down) versus die lokale Sichtweise (bottom-up) – stellen höchste Anforderungen an den Planungsprozess und die Integration der entscheidenden Stakeholder, insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung und grösserer Infrastrukturprojekte.

3.2 Das 'Nachhaltigkeits-Dilemma': Wachstum versus Umweltqualität im Quartier

Im Gebiet Zürich West konzentrieren sich Arbeitsplätze, Wohnraum und kulturelle Institutionen in hoher Dichte. Hinzu kommen zahlreiche überlagerte Nutzungen wie beispielsweise die Funktion als wichtige Einfallssache für den Verkehr nach Zürich oder jene als Ort mit einem Kultur- und Freizeitangebot von überregionaler Ausstrahlung. Diese Kumulation der Nutzungen führt zu einer starken Umweltbelastung im Gebiet, insbesondere durch Luftverschmutzung und Lärm. Gleichzeitig besteht aber auch der Anspruch, Zürich West als attraktives Wohn- und Arbeitsquartier zu entwickeln und zu etablieren. Ein Teil der Attraktivität ist die Nutzungsintensität und -vielfalt selbst, jedoch muss auch ein gewisses Mindestmass an Umweltqualität garantiert werden können.

- > Aufgrund dieses Dilemmas erweist sich die Anordnung und Optimierung der Nutzungen im Quartier als besondere Herausforderung. Insbesondere die Realisierung von attraktivem Wohnraum mit einem guten Umfeld ist sehr anspruchsvoll.

3.3 Zeitliche Verschiebungen bei der Quartierentwicklung

Zürich West war bis vor wenigen Jahren ein relativ wenig bewohntes Industriequartier. Mit der Entwicklung zum Zentrumsgebiet wurden in kurzer Zeit zahlreiche Geschäfts- und Wohnbauten errichtet und die Wohnbevölkerung hat stark zugenommen. Die Quartiersversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten, sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen folgt aber erst mit zeitlicher Verzögerung. Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum einen braucht es Initiative von Grundeigentümern und Investoren, zum anderen sind Entscheide von übergeordneten Planungen oder der finanziellen Lage der öffentlichen Hand abhängig. Zudem bestehen auch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung.

- > Daraus ergibt sich die Herausforderung, Investitionsentscheide so zu steuern, zu priorisieren und voranzutreiben, dass sie möglichst optimal auf die Bedürfnisse der wachsenden Quartierbevölkerung abgestimmt sind, gleichzeitig aber auch eine längerfristige Rentabilität gewährleistet werden kann.

3.4 Ehrgeizige Zielsetzungen im kooperativen Planungsprozess

Die beschriebenen Dilemmas und Herausforderungen zeigen sich in Zürich West aufgrund seiner Geschichte und seiner geografischen Lage besonders deutlich. Für eine nachhaltige Entwicklung von Zürich West wurde daher ein kooperatives Planungsverfahren gewählt, in dem ein immer breiteres Spektrum an Betroffenen beteiligt war und ist. Die hohen Erwartungen der Beteiligten führten zu Beginn des Prozesses zur Festlegung von sehr ambitionierten Zielen bezüglich einer nachhaltigen Entwicklung des Quartiers. Die Vorgabe dieser Zielrichtungen bildete eine wichtige Basis für eine rasche und effektive Entwicklung des Gebietes.

- > Die fehlende Messbarkeit der Ziele erschwert heute jedoch eine genügend präzise und umfassende Beurteilung des Standes der Umsetzung. Auch wurden gewisse Dilemmas zu wenig bemerkt oder wenig offen ausdiskutiert. Eine Konkretisierung der vorliegenden Ziele und die Festlegung von messbaren Meilensteinen für die nächsten 4–5 Jahre erscheinen notwendig und empfehlenswert.



4. Zwischenbilanz zur nachhaltigen Entwicklung

4.1 Attraktiver Standort für Arbeitsplätze

Die zentrale Lage, die hervorragende Verkehrserschliessung und das hoch stehende kulturelle Angebot machen aus Zürich West einen attraktiven Standort. Auch in konjunkturell schwierigen Zeiten konnte eine überdurchschnittlich grosse Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen werden.

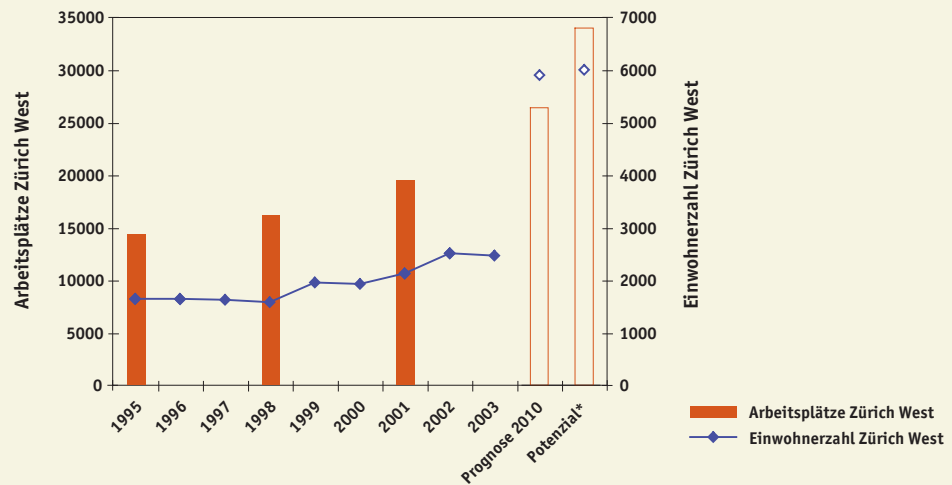
Hohe Standortattraktivität, Image als Kulturmeile Zürichs: Das Quartier Zürich West zeichnet sich heute durch eine besonders hohe Standortattraktivität aus. Dazu tragen die folgenden Faktoren bei:

- > gute Lage in der Nähe zur Innenstadt und zum Flughafen
- > hervorragende Verkehrserschliessung (Bahnhöfe Hardbrücke und Altstetten, Tram/Bus, Autobahn, Hauptstrassen)
- > Kultur- und Freizeiteinrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung (Bsp. Schiffbau, Löwenbräu), welche das Image des Gebiets prägen.
- > interessante Nutzungsmischung mit grossem Nutzungspotenzial dank hohem Anteil an Dienstleistungs- und Zentrumszonen in einem dicht bebaubaren Gebiet

Neue Arbeitsplätze vor allem im Dienstleistungssektor: In den achtziger Jahren begann in Zürich West der allmähliche Wandel vom Industrie- zum Dienstleistungsquartier. Ein erster wichtiger Meilenstein war dabei die Eröffnung des Technoparks im Jahr 1993 (vgl. Abb. 1). 1998 hatten bereits rund 16'000 Personen in Zürich West ihren Arbeitsplatz.

Die maximale Anzahl Arbeitsplätze, die im Gebiet längerfristig geschaffen werden könnten, wurde auf rund 34'000 geschätzt.

(1) Entwicklung der Arbeitsplätze und Einwohnerzahlen in Zürich West (*Potenzial: Mindestpotenzial für Einwohnerzahlen, Maximalpotenzial für Arbeitsplätze)



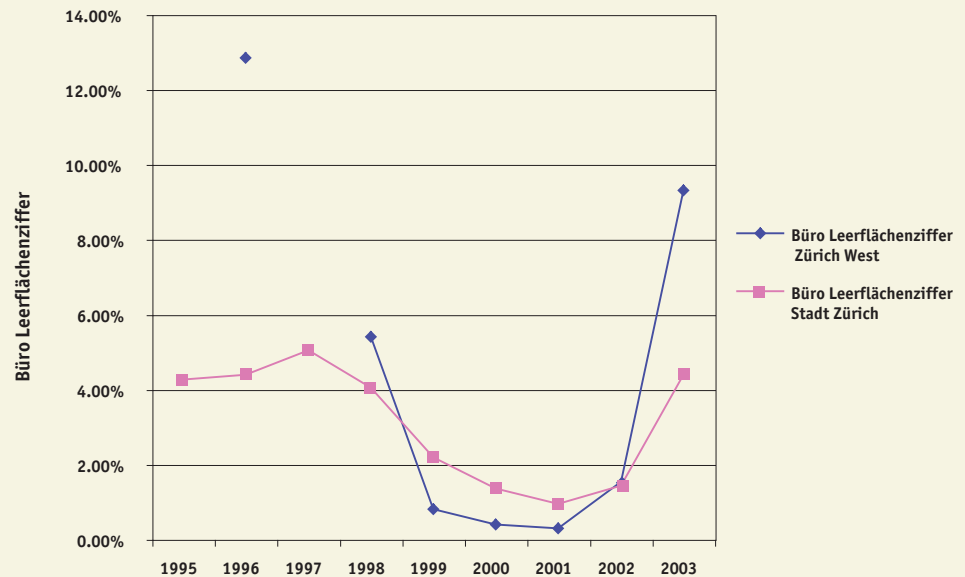
1999 wurde als Zielsetzung für die weitere Entwicklung ein attraktiver Nutzungs-Cocktail definiert:

- > Forschung, Entwicklung und Produktion im High-Tech-Bereich
- > Design- und Medienszene
- > Handwerks- und Gewerbebetriebe
- > ein neues multifunktionales Stadion samt Fachmärkten für Sport und Freizeit; vielfältige Unterhaltungs-, Kultur- und Restaurationsbetriebe
- > urbanes Wohnen

Bis 2002 haben sich etliche Firmen aus den erwünschten Branchen IT, Telecom und Neue Medien niedergelassen. Der Technopark konnte im Jahr 2003 mit über 100 Start-ups unter einem Dach sein 10-jähriges Jubiläum feiern. Das Kulturangebot hat mit der Schiffbauhalle, dem Jazzlokal Moods oder den Musical-Produktionen in der Maag-Halle eine attraktive Erweiterung erfahren und wirkt als wichtiger Pluspunkt bei der Standortwahl für Unternehmen. Die Zahl der Arbeitsplätze ist bis 2002 auf rund 19'500 angestiegen und liegt damit leicht unter den Erwartungen. Die schwierige konjunkturelle Lage und der damit verbundene Zusammenbruch des Booms in den anvisierten Ziel-Branchen sind Gründe dafür.

Die Büro-Leerflächenziffer lag zwischen 1999 und 2001 unter dem städtischen Mittel (vgl. Abb. 2). Seither stieg sie auf den aktuellen Wert von 9.3% an. Dies ist vor allem auf die Fertigstellung der Neubauten Comwest und Westpark zurückzuführen, mit denen insgesamt 20'000 m² vermietbare Fläche geschaffen wurde. Die Mietpreise für Büroräumlichkeiten liegen deutlich unter dem städtischen Mittel.

(2) Entwicklung der Büro Leerflächenziffer in Zürich West und der ganzen Stadt Zürich



Aktuelle Herausforderungen

- > Die aktuelle konjunkturelle Situation birgt für die Standortattraktivität von Zürich West sowohl Chancen als auch Risiken. Einerseits hat sich das Quartier als attraktiver Standort auch in konjunkturschwachen Zeiten erwiesen, andererseits könnte das Image von Zürich West negativ beeinflusst werden, wenn über längere Zeit viele Büroflächen leer stehen.
- > Eine zu hohe Nutzungsdichte kann an die Grenzen der Verkehrskapazität führen.

Handlungsmöglichkeiten

- > Schaffung von Freiräumen und einer verbesserten Infrastruktur zur Steigerung der Standortattraktivität angepasste Modelle und Mobilitätsberatung bezüglich der Regelung der Parkplatzfrage bei Firmen
- > Entscheid bezüglich übergeordneten Lösungen für den motorisierten Individualverkehr

4.2 Dichte Bebauung mit substanziellem Wohnanteil

Dank einem Entwicklungskonzept, kooperativer Planung und arealweisen Konkurrenzverfahren konnte die angestrebte Ausnutzungsziffer von 2.0 bis 3.0 und der Mindestwohnanteil von 20–30% in den neu überbauten Arealen sowie eine angemessene städtebauliche Qualität erreicht werden.



Wohnbauten in Zürich West: Limmatwest, Kraftwerk

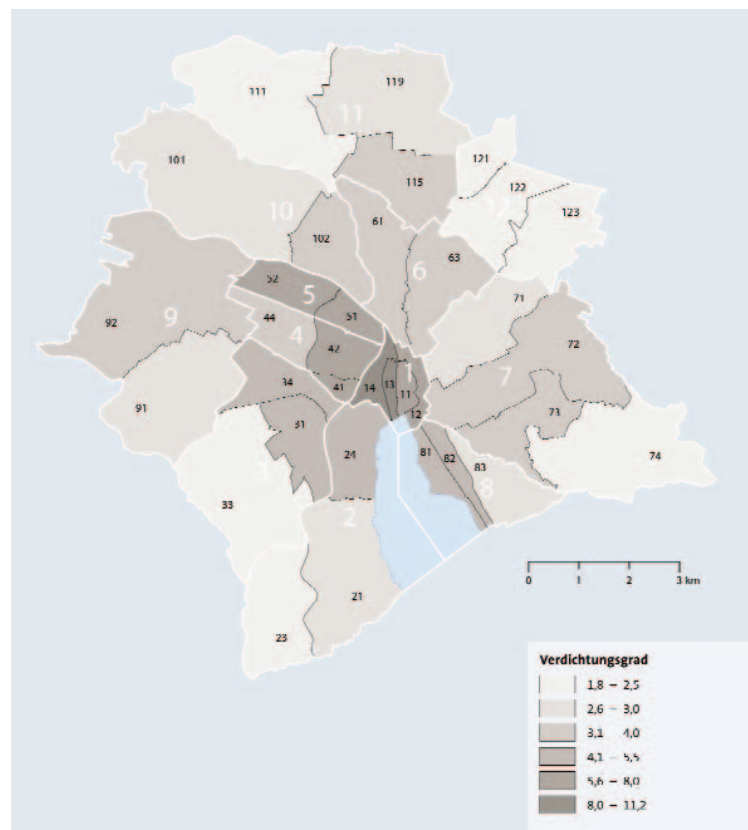


Dichte Bebauung: Um den Boden als knappstes Gut zu schonen, wurde im Entwicklungskonzept 2000 die Ausnützung von 2.0 – 3.0 über den ganzen Planungssperimeter festgelegt. Dies entspricht den Vorgaben des kantonalen Richtplans und der städtischen Bau- und Zonenordnung von 1999. Bereits die vor 1999 erstellten Gestaltungspläne wurden diesem Zielwert gerecht. Auch nach 1999 wurden für diverse Areale Sondernutzungsplanungen erarbeitet, z.B. für das Maag-Areal Plus oder das Toni-Areal. Die Zielvorgabe konnte insgesamt überall eingehalten werden. Zürich West gehört somit zu den dichtest bebauten Gebieten im Stadtgebiet von Zürich (vgl. Abb. 3).

Substanzieller Wohnanteil: Ein attraktives urbanes Gebiet bedingt einen substanziellen Wohnanteil. Im Entwicklungskonzept wurde er daher mit 20–30% für die neu zu bebauenden Areale definiert. Höhere Wohnanteile sind jederzeit zulässig. Zudem soll das Wohnen an geeigneten Lagen gefördert werden und darf sich nicht auf die obersten Geschosse von Dienstleistungsgebäuden beschränken. Der Mindestwohnanteil liegt gemäss aktuellem Planungsstand praktisch überall im Bereich der definierten 20–30%. Über das ganze Gebiet gerechnet, liegt der Wohnanteil heute etwa vergleichbar hoch wie im Kreis 1. Aufgrund der gegenwärtigen Wirtschaftslage werden zurzeit in verschiedenen Gebieten Wohnanteile freiwillig erhöht. Auch die zusätzlichen Forderungen bezüglich geeigneter Wohnlage konnten mehrheitlich verwirklicht werden. Dank dem neu geschaffenen Wohnraum hat die Einwohnerzahl von 1998 bis 2003 um weit über 50% von 1'580 auf 2'460 zugenommen. Das heute absehbare Potenzial von rund 6'000 EinwohnerInnen wird 2010 vermutlich nahezu erreicht sein.

Hohe städtebauliche Qualität: Im Entwicklungskonzept 2000 für Zürich West wurde eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität gefordert. In kooperativen Planungs- und Konkurrenzverfahren wurden städtebauliche Studien erarbeitet und den Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften zugrunde gelegt. Mit dem Beizug von Fachjurs oder externen Fachleuten konnte jeweils die städtebaulich überzeugendste Lösung ausgewählt werden (Bsp. Schöllerareal, Maag-Areal Plus).

(3) Bauliche Dichte: Rauminhalt (m³) der Gebäude pro Bauzonenfläche in der ganzen Stadt Zürich (quartierweise) 2003. Zürich West : Quartier Nr. 52, Verdichtungsgrad: 6.4. (Abbildung: Statistik Zürich)



Aktuelle Herausforderungen

- > Die hohe Ausnützungsziffer mit daraus folgender starker Verkehrsbelastung stellt hohe Qualitätsanforderungen an den Wohnungsbau. Anzahl und Ausrichtung der Wohnbauten sind sehr sorgfältig auf die vorliegende Belastungssituation abzustimmen.
- > Zürich West ist als Mischquartier geplant. Die Zukunft wird zeigen, ob der vorgegebene Wohnanteil für eine funktionierende Durchmischung ausreicht.
- > Als Voraussetzung für ein längerfristig attraktives Arbeits- und auch Wohnquartier ist eine gute Quartiersversorgung notwendig. Insbesondere im Bereich sozialer Einrichtungen bestehen heute noch Defizite.

Handlungsmöglichkeiten

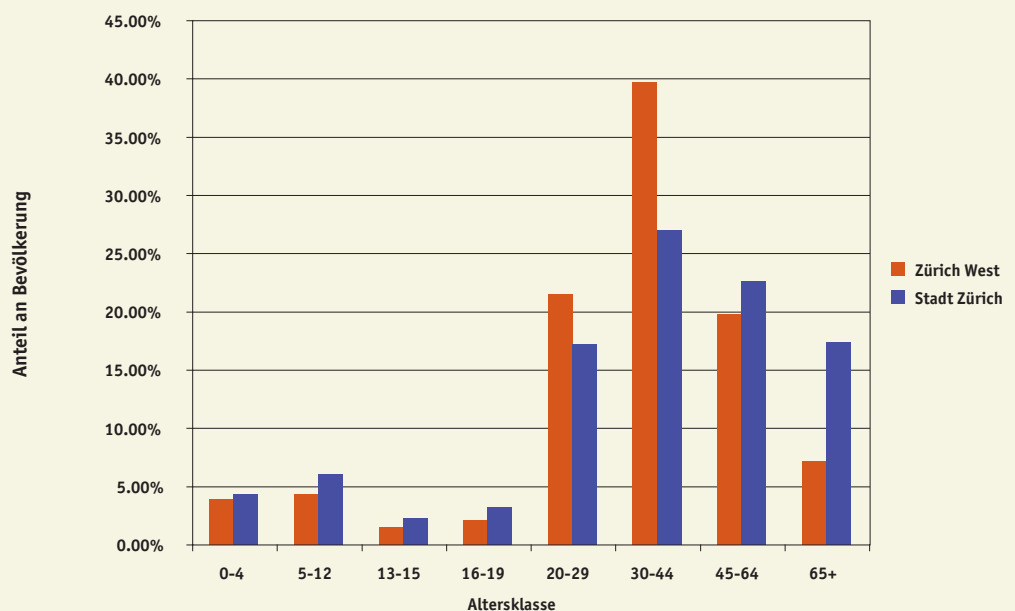
- > Festhalten von weiteren Ausstattungen wie Freiräumen oder Räumen für die soziokulturelle Nutzung in den Gestaltungsplänen – neben der Ausnützungsziffer und dem Wohnanteil
- > Einbezug bereits vorliegender städtebaulicher Richtlinien als Grundlage bei der Beurteilung von Projekten

4.3 Bevölkerungsdurchmischung und Steuersubstrat

Der Zugzug einer jungen, erwerbstätigen Bevölkerungsschicht in Zürich West hat zur gewünschten Durchmischung im ganzen Kreis 5 mit einer deutlichen Steigerung der Steuereinnahmen geführt.

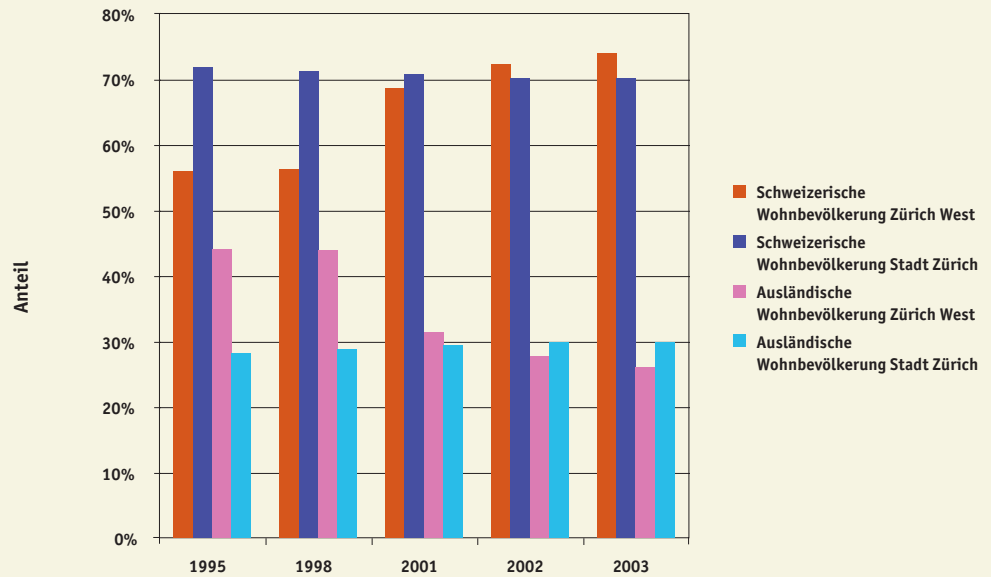
Altersdurchmischung: 1999 hatte Zürich West die typische Altersstruktur eines städtischen Zuzuggebietes mit wenig Tradition als Wohnquartier. Es wurde vor allem von relativ jungen, meist kinderlosen Personen im erwerbsfähigen Alter bewohnt. Nach 1999 verjüngte sich die Bevölkerung von Zürich West weiter. Ein Vergleich mit der ganzen Stadt Zürich zeigt deutlich den überproportionalen Anteil der Altersklasse 30–44 (vgl. Abb. 4). Hingegen sind insbesondere Kinder und ältere Personen untervertreten.

(4) Altersstruktur in Zürich West und der ganzen Stadt Zürich 2003



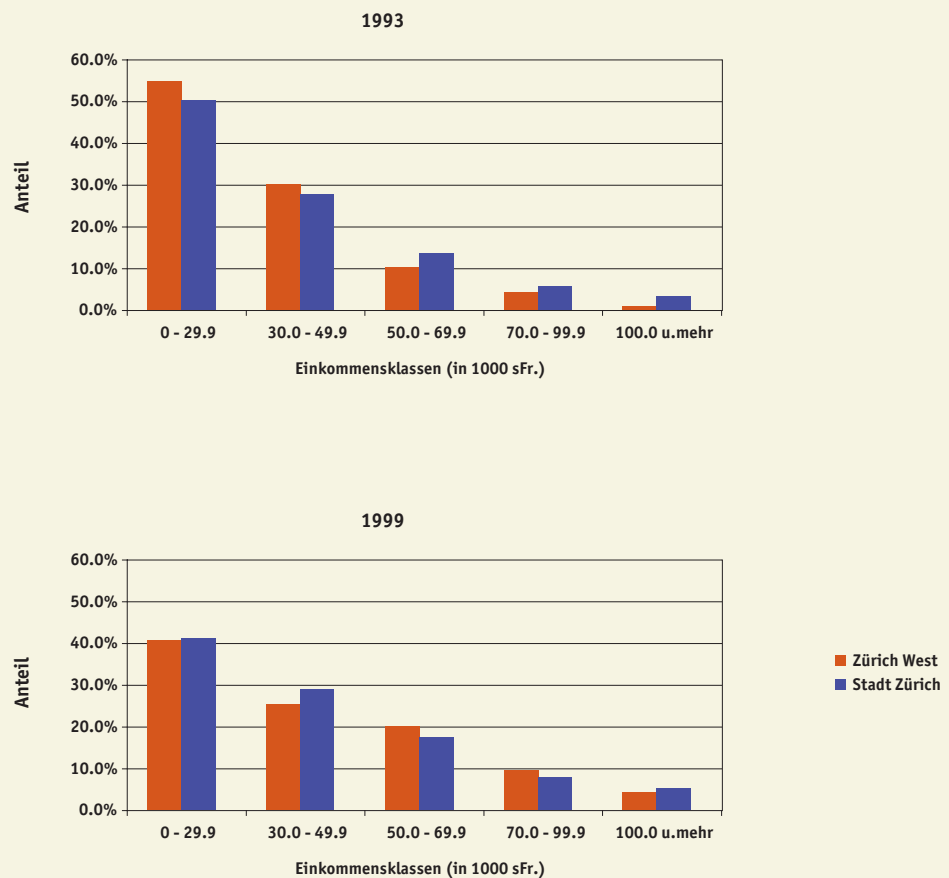
Soziale Durchmischung: Der Kreis 5 (Quartiere Gewerbeschule und Escher Wyss) ist traditionell ein Stadtkreis mit überdurchschnittlich hohem Ausländeranteil. Um in diesem Kreis die soziale Durchmischung zu verbessern, wurden 1999 für Zürich West die Integration aller Bevölkerungsgruppen und eine Verhinderung der Segregation als wichtige Ziele definiert. Anzeichen zur Erreichung dieser Ziele sind heute vorhanden. In den letzten Jahren sind viele SchweizerInnen neu nach Zürich West gezogen, was zu einer Senkung des relativen Ausländeranteils im ganzen Kreis 5 geführt hat (aktuell 38.1%). In Zürich West liegt er mit 26% unter dem städtischen Durchschnitt von 29.9% (vgl. Abb. 5).

(5) Entwicklung der Schweizerischen und ausländischen Wohnbevölkerung in Zürich West



Steuersubstrat: Die Steuereinnahmen der natürlichen Personen in Zürich West lagen während den 90er Jahren leicht unter dem städtischen Durchschnitt. Zwischen 1993 und 1999 fand ein starker Wandel in der Wohnbevölkerung statt (vgl. oben). Unter den Neuzuzüglern befanden sich viele überdurchschnittlich verdienende Singles oder kinderlose, doppelverdienende Paare. Das Steuersubstrat stieg als Folge davon gemäss dem 1999 festgelegten Ziel deutlich an (vgl. Abb. 6). Wird das Potenzial an Arbeitsplätzen und Wohnraum in Zukunft voll ausgeschöpft, ergeben Schätzungen einen totalen Steuerertrag, der pro Fläche vor allem auch durch die Nutzungsdichte rund doppelt so hoch liegt wie im städtischen Durchschnitt.

(6) Steuerbares Einkommen 1993 und 1999: Verteilung der Einkommensklassen in Zürich West und der ganzen Stadt Zürich



Aktuelle Herausforderungen

- > Um in diesem verkehrsbelasteten Quartier die gewünschte soziale Durchmischung erhalten zu können, sind hohe Qualitätsanforderungen an Wohnbauten und Wohnumgebung notwendig.
- > Die Bevölkerungsstruktur der Neuzugezogenen setzt sich zur Zeit vor allem aus jüngeren, besserverdienenden, kinderlosen Erwachsenen zusammen. Es ist darauf zu achten, dass auch für Personen mit tieferem Einkommen und für SeniorInnen Wohnraum geschaffen wird.

Handlungsmöglichkeiten

- > Attraktive Standorte für neue Wohnungen
- > Ausweitung des Angebots an gemeinnützigem Wohnungsbau und Alterswohnungen

4.4 Einkaufsmöglichkeiten, soziale Einrichtungen und öffentliche Freiräume

Die Quartiersversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten, sozialen Einrichtungen und Freiräumen verbessert sich langsam. Diese Infrastrukturen bilden eine wichtige Voraussetzung für ein längerfristig attraktives Arbeits- und Wohnquartier.

Turbinenplatz mit Ladenzentrum Puls5



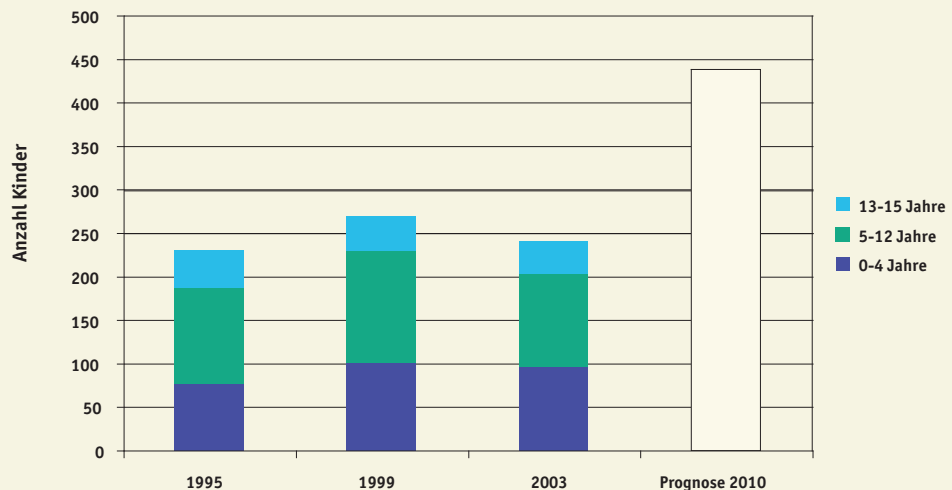
Zürich West war bis vor wenigen Jahren ein Industriequartier. Die Infrastruktur muss daher von Grund auf neu erstellt werden. Sie entwickelt sich in Abhängigkeit der aktuellen Einwohnerzahlen (vgl. Kap. 4.2).

Einkaufsmöglichkeiten: 1999 war die Versorgungslage in Zürich West noch ungenügend. Bis 2004 verbesserte sie sich jedoch merklich, besonders mit der Eröffnung des Ladenzentrums Puls5 im Mai 2004 mit breitem Lebensmittelangebot und weiteren Läden. Längerfristig werden die Mantelnutzung des Stadions und neue Einkaufsflächen auf dem Maag-Areal zusätzliche Angebote bringen.

Schulen: Die Anzahl Kinder in Zürich West pendelt seit 1995 zwischen einem Wert von 220 und 270 (vgl. Abb.7). Mit einem Anteil von 9.7% an der Wohnbevölkerung liegt er 2003 zwar unter dem städtischen Durchschnitt von 12.6%, aber höher als beispielsweise im Kreis 1.

Die Schulkinder besuchen heute einerseits das Schulhaus Kornhausbrücke, andererseits das Schulhaus am Wasser im Quartier Höngg. Der Schulraum ist knapp – im Schulhaus Kornhausbrücke findet ein Fünftel des Unterrichts in provisorischen Räumlichkeiten statt. Aufgrund der aktuellen Wohnbautätigkeit wird sich bis 2010 die Kinderzahl im Quartier etwa verdoppeln. Als erste Reaktion auf diese Zunahme kann im Sommer 2004 ein provisorisches Unterstufenschulhaus an der Hardturmstrasse 404 bezogen werden. Mittelfristig ist östlich der Hardbrücke der Bau eines Primarschulhauses auf dem Schütze-Areal geplant, welches Ersatz für das Schulhaus Kornhausbrücke sein soll. Für den längerfristigen Bedarf werden zurzeit Standorte für ein 12-Klassen-Schulhaus westlich der Hardbrücke evaluiert.

(7) Entwicklung der Anzahl Kinder in Zürich West



Kindergarten, Horte: Während es 1999 in Zürich West nur gerade einen Kindergarten gab, bestehen gegenwärtig drei Kindergärten und zwei Mittags- oder Abendhorte.

Krippen: Das Angebot an Krippenplätzen lag bereits 1999 mit 50 Plätzen in zwei Krippen für 100 Kinder weit über dem städtischen Durchschnitt. Dieser Trend hielt auch 2002 an – inzwischen gibt es 81 Plätze in drei Krippen.

Soziokultur: Bisher bestehen im Quartier Zürich West keine festen soziokulturellen Einrichtungen. Es ist eher schwierig, kleine, nicht-kommerzielle Räumlichkeiten für soziokulturelle Aktivitäten zu finden. In Zukunft wird sich das Angebot jedoch verbessern mit dem Bau des Schütze-Schulhauses in Kombination mit einem Quartierzentrum und der Realisierung des Projektes der Stiftung Kulturpark, das öffentliche Räume enthalten wird. Im Sommer 2004 wird zudem das nahe gelegene GZ Wipkingen mit einem erweiterten Park wieder eröffnet. Es wird ab Herbst über eine Fussgängerbrücke direkt erreichbar sein.

Öffentliche Freiräume: Bereits im Jahr 1999 waren 20'000 m² an nutzbaren öffentlichen Freiräumen in den vorliegenden Gestaltungsplänen gesichert, aber mit Ausnahme des Uferweges Limmat West waren sie noch nicht erstellt. Das Fuss- und Radwegnetz war lückenhaft und es gab keinen öffentlichen Spielplatz. Die nutzbaren Freiräume lagen ausserhalb des Quartiers: Josefwiese, Hardhof und GZ Wipkingen. Diese stiessen aber schon damals an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Synthesebericht 1999 wurden daher deutliche Verbesserungen angestrebt: Basierend auf den bestehenden Strukturen soll die Frei- und Grünraumversorgung durch die Schaffung von attraktiven und vernetzten Aussenräumen aufgewertet werden. Zudem wurden die für Zürich West ehrgeizigen Richtwerte von 5 m² Freiraum pro Arbeitsplatz und 8 m² Freiraum pro Einwohner festgelegt, wie sie für die ganze Stadt Zürich gelten. Diese Zielvorstellungen bildeten die Grundlage für ein Freiraumkonzept für Zürich West. Seit 1999 sind über Gestaltungspläne, Sonderbauvorschriften oder auf stadteigenen Flächen weitere 30'000 m² nutzbarer öffentlicher Freiraum gesichert worden, das entspricht 80% der Gesamtfläche im Freiraumkonzept. Seit Ende 2003 sind bereits Freiräume wie zum Beispiel der Turbinenplatz erstellt worden. Bis 2010 ist die Realisierung weiterer Freiräume geplant, beispielsweise des Limmatuferweges (2005), der ersten Etappe des Gleisbogens (2005/6), des Stadionplatzes (2008) oder des Schützeareals (2008).

Die Zielwerte für die Freiraumflächen pro Einwohner können somit bis 2010 für die meisten neu bebauten Gebiete eingehalten werden. Der relative Freiraumanteil wird zu diesem Zeitpunkt höher liegen als beispielsweise im Zentrum Oerlikon, einem weiteren Zentrumsgebiet von Zürich. Hingegen wird der Zielwert bezüglich der Arbeitsplätze auch längerfristig nur zum Teil realisierbar sein. Aber auch hier wird dieser Anteil höher liegen als in anderen Zentrumsgebieten der Stadt wie im Kreis 1 oder inneren Kreis 5. Die dort bestehenden Probleme der Übernutzung der Freiräume über Mittag können in Zürich West durch eine bessere Freiraumversorgung weitgehend vermieden werden.

Aktuelle Herausforderungen

- > Die Quartiersversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten wird über den Markt gesteuert. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen erlaubt den Ausbau eines vollständigen und feinmaschigeren Netzes für Einrichtungen für den kurzfristigen Bedarf erst mit der Zeit.
- > Sowohl die Schulhausplanung wie der Bau soziokultureller Einrichtungen ist mit hohen Investitionen verbunden und muss daher optimal auf die Nachfrage ausgerichtet sein.
- > Die Ausgestaltung der geplanten öffentlichen Freiräume ist stark von den einzelnen Verkehrsführungsvarianten abhängig, welche zurzeit zur Diskussion stehen. Aus Sicht der Freiraumplanung ist eine möglichst schnelle Festlegung von Teilen des Verkehrskonzeptes wichtig.
- > Die Realisierung der öffentlichen Freiräume hinkt dem Bau von Geschäfts- und Wohnbauten zurzeit noch leicht hinterher.

Handlungsmöglichkeiten

- > Förderung öffentlich zugänglicher Erdgeschossnutzungen
- > Unterstützung der Bemühungen der Post zur Eröffnung einer Filiale in Zürich West
- > Schneller Standortentscheid und Sicherung der Finanzierung für das geplante 12-Klassen-Schulhaus westlich der Hardbrücke
- > Realisierung der geplanten soziokulturellen Einrichtungen
- > Partielle Festlegung des Verkehrskonzeptes für die Realisierung der geplanten Freiräume
- > Sicherung und Realisierung der weiteren Freiräume gemäss Freiraumkonzept über Gestaltungspläne, Beratung und Vorreiterrolle der Stadt

4.5 Verkehr, Energieverbrauch und Umweltbelastung



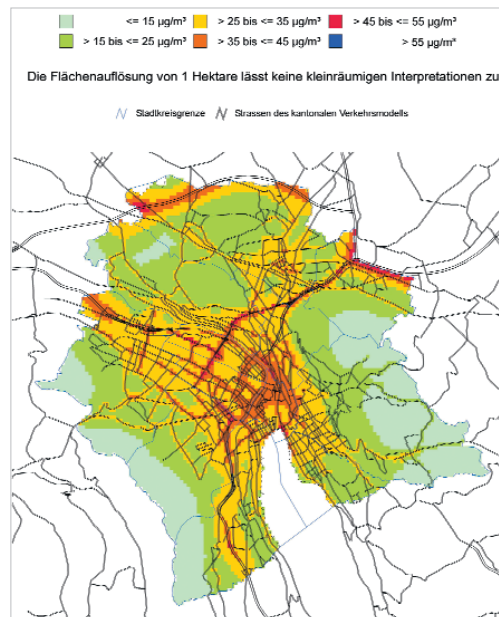
Starke Verkehrsbelastung in Zürich West: Pfingstweidstrasse

Die zentrale Herausforderung in Zürich West stellt der Umgang mit dem Verkehr dar, welcher das Gebiet stark belastet. Auch bei einem optimiertem Modal Split zugunsten von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr werden die Lärmbelastung und Luftverunreinigung durch das steigende Verkehrsvolumen weiter zunehmen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist zudem stark von kantonalen und nationalen Planungen und der Finanzlage der öffentlichen Hand abhängig. Bezüglich Reduktion des Energieverbrauchs konnten gute Lösungen realisiert werden.

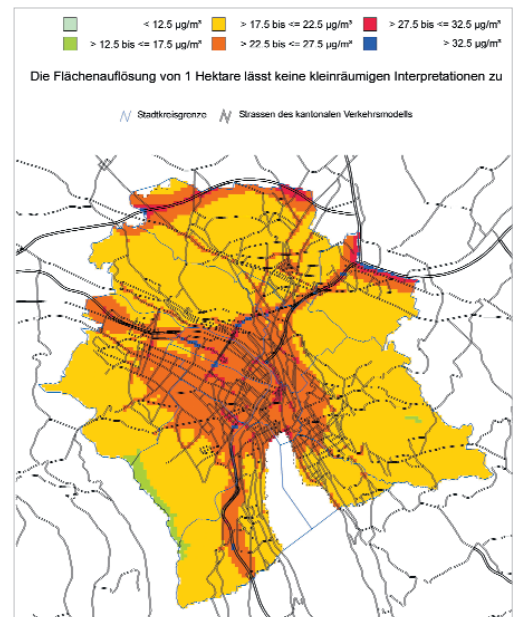
Verkehr und Umweltbelastung: Zürich West liegt an einer der wichtigsten Einfallsachsen in die Stadt Zürich und ist stark geprägt von Verkehrsinfrastrukturen: die Autobahn A1, die Hardbrücke und die Bahnhöfe Hardbrücke und Altstetten mit Anschluss an sieben S-Bahn-Linien. Das Gebiet ist seit längerem einer starken Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr ausgesetzt. Das Strassennetz ist gesättigt, der Verkehr diffundiert ins Quartier und die Hauptverkehrsachsen üben eine starke Trennungswirkung innerhalb des Quartiers aus. Der Anteil Durchgangsverkehr in Zürich West beträgt heute 66%.

Wie in praktisch der ganzen Stadt Zürich sind in Zürich West die lufthygienischen Werte ungenügend. Die Immissionsgrenzwerte von Stickstoffdioxid (NO₂) werden insbesondere entlang den verkehrsintensiven Achsen Hard- und Duttweilerbrücke sowie Hardturm- und Pfingstweidstrasse überschritten (vgl. Abb. 8). Die Belastungen mit lungengängigem Feinstaub PM₁₀ (Durchmesser < 10 Mikrometer) liegen flächendeckend über dem Grenzwert (vgl. Abb. 9). Auch beim dritten wichtigen Luftschadstoff, dem Ozon, werden die zulässigen Grenzwerte überschritten. Bezüglich Lärm liegt die Belastung entlang der Hauptverkehrsachsen stark über dem Grenzwert. Der Lärmpegel an der Pfingstweidstrasse überschreitet sogar den Alarmwert.

(8) NO₂-Immissionen in der Stadt Zürich 2002
(Jahresmittelwerte, Grenzwert = 30 µg/m³)



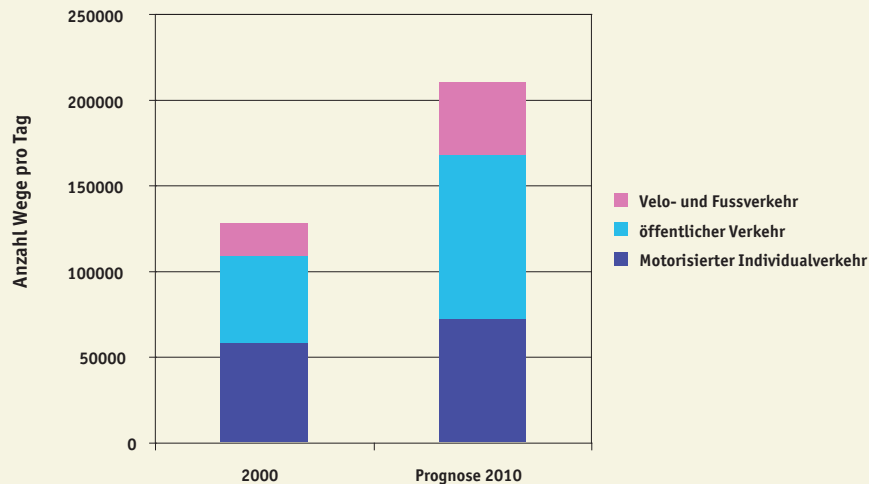
(9) PM₁₀-Immissionen in der Stadt Zürich 2002
(Jahresmittelwerte, Grenzwert = 20 µg/m³)



Aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung wurde 1999 das ehrgeizige Ziel definiert, die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte in Zukunft nach Möglichkeit zu unterschreiten, was bei der bestehenden Ausgangslage kaum möglich sein wird. Als wichtigste Massnahme sieht das Verkehrskonzept für Zürich West eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs vor. Die heutigen Werte betragen 40% ÖV, 45% motorisierter Individualverkehr und 15% Velo- und Fussverkehr. Mindestens 50% öffentlicher Verkehr und 20% Langsamverkehr sind für die Zukunft geplant. Aufgrund der Verdoppelung der Arbeitsplätze und Verdreifachung der Einwohnerzahl bis 2010 wird das gesamte Verkehrsaufkommen in Zürich West um geschätzte 64% zunehmen (vgl. Abb. 10).

Dank dem angestrebten Modal Split würde dies aber nur zu einer geringen Steigerung um 15% beim motorisierten Individualverkehr führen. Diese Verkehrszunahme durch die Entwicklung entspricht gerade etwa der Entlastung, welche die Eröffnung des Üetlibergtunnels 2008 in Zürich West bewirken wird. Das totale Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs wird somit etwa gleich bleiben, aber anders verteilt sein: Der Anteil des Durchgangsverkehrs sinkt dann gesamthaft auf rund 59%. Auf einzelnen Achsen ist die Durchgangsverkehrsreduktion noch grösser (Hardturmstrasse).

(10) Prognose zur Verkehrsentwicklung in Zürich West: Ziel-, Quell- und Binnenverkehr ohne Durchgangsverkehr



Die Verkehrssituation präsentiert sich zurzeit wie folgt:

Parkplätze: Heute existieren in Zürich West rund 10'000 Parkplätze auf öffentlichem und privatem Grund. Diese Zahl bleibt in Zukunft etwa gleich hoch. Aufgrund anderer Nutzungen wird der dadurch generierte Verkehr jedoch zunehmen. Um die Anzahl Fahrten besser zu erfassen und zu kontrollieren, aber auch um den Investoren Flexibilität zu gewährleisten, werden über Gestaltungspläne und Sonderbauvorschriften Fahrtenmodelle (Fahrtenplafonds) festgelegt.

Kanalisation des motorisierten Individualverkehrs: Die Planung zum Umbau Pfingstweidstrasse (Westast, Nationalstrasse SN 1.4.1) hat sich zeitlich verzögert. Ausgelöst durch die Vorschläge des Runden Tisches Verkehr Zürich West (vgl. Kap. 4.7) suchen zurzeit VertreterInnen von Stadt, Kanton und Bund nach der besten Lösung und prüfen auch neue Ansätze unter Einbezug von Waidhaldetunnel- und/oder Stadttunnellösungen. Die Entscheidungsfindung ist auf Ende 2004 / Anfang 2005 terminiert. Für die Einbindung des Hardturm-Stadions in das stark belastete Verkehrsnetz von Zürich West ist aus Sicht der Stadt eine tragfähige Lösung gefunden.

Öffentlicher Verkehr: Seit 2001 wurde der Fahrplan der Buslinie 54 (Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten) und der Tramlinie 4 verdichtet. Folgende weitere Verbesserungen sind vorgesehen: Buslinie 74 (Bahnhof Hardbrücke – Hardturm); Bushaltestelle Schiffbauplatz auf Hardbrücke bis 2008; neue Tramlinie 18 (Escher-Wyss-Platz – Pfingstweidstrasse – Bahnhof Altstetten) 2008; Verlängerung der Tramlinie 8 (Hardplatz – Hardturmstrasse – Stadion) 2020 (vgl. Abb. 11). Für die Tramlinie 18 hat der Stadtrat versprochen, eine Vorfinanzierung sicherzustellen. Die Finanzierung der weiteren Ausbauten ist noch nicht gesichert – der definitive Entscheid liegt beim Zürcher Verkehrsverbund.

Velo- und Fussverkehr: Die Durchlässigkeit von Zürich West für den Velo- und Fussverkehr verbessert sich mit jedem Areal, das neu genutzt und mit jedem Strassenzug, der umgestaltet wird. Beispielsweise sind im Sulzer-Escher-Wyss-Areal neue Quartierstrassen entstanden oder die Veloroute Nr. 1 entlang Heinrich- und Hardturmstrasse ist heute durchgehend befahrbar. Der Bau des Limmatuferweges verzögert sich wegen Einsparungen, sollte aber im Jahr 2005 bis zum VBZ-Depot realisiert sein. Bis dann sollte auch die Brücke nach Wipkingen fertiggestellt sein.

(11) Endzustand Ausbau öffentlicher Verkehr in Zürich West
(Abbildung VBZ)



Energieverbrauch: In Zürich West hat die Deckung des Wärmebedarfes grundsätzlich über Fernwärme zu erfolgen. Aufgrund des Status von Zürich West als lufthygienisches Problemgebiet wurde zudem in den Gestaltungsplänen eine Reduktion des Heizwärmebedarfes von 10% gegenüber den aktuellen Wärmedämmvorschriften und die Nutzung vorhandener interner Abwärme verlangt und der Einsatz erneuerbarer Energie unterstützt. Bis anhin konnten bei etlichen Bauten sogar höhere Einsparungen beim Heizenergiebedarf realisiert werden. Beim geplanten Hardturm-Stadion wird der Heizenergiebedarf 43% unter den gesetzlichen Vorschriften liegen.

Aktuelle Herausforderungen

- > Bei der Planung der einzelnen Areale wurden erste Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr erreicht. Um den geplanten Modal Split zu erreichen, müssen in naher Zukunft aber weitere umfangreiche Projekte realisiert werden, insbesondere zur Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs.
- > Die Eröffnung des Üetlibergtunnels (2008) führt zu einer Verkehrsentlastung im Gebiet Zürich West. Diese Entlastung soll jedoch nicht vollständig kompensiert werden durch die Verkehrszunahme, welche die steigende Anzahl von Arbeitsplätzen, EinwohnerInnen und Freizeitangeboten mit sich bringen wird. Eine bessere Kanalisierung des motorisierten Verkehrs kann einen wichtigen Beitrag leisten, um eine flächendeckende Mehrbelastung zu verhindern.

Handlungsmöglichkeiten

- > Intensive Weiterarbeit am Verkehrskonzept für Zürich West und baldige Beschlüsse über Etappen zur Umsetzung (insbesondere Variante Waidhaldetunnel bzw. Westast)
- > Verstärkter Druck auf Zusammenarbeit mit den Zürcher Verkehrsverbund bezüglich Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes
- > Umsetzbare Ausgestaltung der Fahrtenmodelle
- > Umgestaltung des Bahnhofsbereichs Hardbrücke
- > Realisierung von Verbindungen für den Langsamverkehr sowie Aufwertung von Strassenräumen

4.6 Historische Bausubstanz und Lebensräume für Tiere und Pflanzen

Die Erhaltung bestehender Bausubstanz und Lebensräume für Tiere und Pflanzen ist teilweise schwer zu vereinbaren mit der angestrebten intensiveren Nutzung. Oft lassen sich nur einzelne historisch wertvolle Gebäude oder Bruchstücke wertvoller Flächen erhalten.



Umgestaltung der ehemaligen Schiffbauhalle zu Bühnen des Schauspielhauses Zürich, Jazzlokal Moods und Restaurant

Kiesflächen als Ersatzlebensräume für Tiere und Pflanzen



Historisch wertvolle Bausubstanz: Als ehemaliges Industriequartier von Zürich verfügt und verfügte Zürich West über eine Reihe interessanter baulicher Zeitzeugen. Das Entwicklungskonzept von 2000 sah für die städtebauliche Umwandlung deshalb vor „der spezifischen Eigenart von Zürich West, mit den bestehenden prägenden Bauten und Neubauten, Rechnung zu tragen: dies auch in Würdigung denkmalpflegerischer Aspekte.“ In die planerischen Vorgaben im Entwicklungskonzept sind die wenigen im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte aufgeführten Objekte eingeflossen wie auch eine Übersicht über städtebaulich und architektonisch prägende Bauten und Räume.

Der Umbau der Industrieareale hat inzwischen eingesetzt und erfasst annähernd alle Flächen. Einzelne historisch interessante Objekte wie Schiffbau, Löwenbräu oder Gewerbebau Förrlibuckstrasse wurden erfolgreich in die neue Umgebung integriert. Diese Umnutzungen prägen das Image des Quartiers positiv und förderten die Umsetzung weiterer Projekte wie die Giessereihalle im Puls5.

Lebensräume für Tiere und Pflanzen: Der Stadtteil Zürich West liegt zwischen den Naturräumen Limmat und dem Gleisareal Hauptbahnhof. Da die Industrieareale früher grösstenteils nicht zugänglich und extensiv genutzt wurden, hat sich eine vielfältige, Trockenheit und Wärme liebende Tier- und Pflanzenwelt entwickelt. Die wichtigsten Flächen, total etwa 60'000 m², sind im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte erfasst. Diese Flächen müssen als Lebensräume für Tiere und Pflanzen qualitativ und quantitativ erhalten bleiben. Liegen sie in einer Bauzone (ca. 47'000 m²), sind bei Überbauung Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zu treffen.

Bis 2010 wird wohl mehr als die Hälfte dieser inventarisierten Flächen planerisch längerfristig gesichert sein. Sie bleiben erhalten oder es wurde oder wird ein Ersatz dafür geschaffen. Der restliche Teil der inventarisierten Flächen und insbesondere der überwiegende Anteil der

nichtinventarisierten Naturwerte wird ohne vollständigen Ersatz überbaut sein. Es zeigt sich, dass die Nutzungsintensivierung im Gebiet zwangsläufig mit einem quantitativen und qualitativen Verlust von Naturwerten einhergeht. Jedoch konnte bzw. kann der negative Effekt durch die Priorität für vernetzende Elemente abgemildert werden. Bis 2010 könnten mit der Aufwertung der Hardturmstrasse, dem Gleisbogen, dem Maaghof, dem Maag-Areals Plus, der Fortsetzung des Lettenviaduktes und dem Areal der Tramwendeschleife Hardturm Flächenverluste kompensiert werden.

Aktuelle Herausforderungen

- > Die Erhaltung letzter interessanter Altbausubstanz stellt im laufenden Umgestaltungsprozess eine grosse Herausforderung dar.
- > Die Wandlung von Zürich West zum Zentrumsgebiet mit hoher Nutzungsdichte reduziert den Anteil natürlicher Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Die Verdichtung an dieser gut erschlossenen Lage kann jedoch dazu beitragen, zusammenhängende Naturräume in der Landschaft zu erhalten.
- > Die Erhaltung aller schützenswerten Flächen für Tiere und Pflanzen in den Bauzonen ist nicht realistisch. Als zentrale Strategie soll daher die Verbindung der grossen Naturräume Bahnareal und Flussraum mit Hilfe von punktuellen und linearen Vernetzungselementen im Sinne des ökologischen Ausgleichs verfolgt werden.
- > Die langfristige Erhaltung des Familiengartenareals Pfingstweid als Freifläche ist gesichert, seine künftige Nutzung aber noch in Diskussion. Im Fall einer Umnutzung soll das grossflächige Naturpotenzial erhalten bleiben.

Handlungsmöglichkeiten

- > Intensive Begleitung von Umbauten, wenn Lösungen zur Integration historischer Bausubstanz ausgehandelt wurden
- > Festhaltung von Freiflächenziffern und Massnahmen für den ökologischen Ausgleich in Gestaltungsplänen und deren Prüfung bei der Bauabnahme
- > Mehr qualitative und kleinflächige Kompensation von Lebensräumen, beispielsweise Mauern und Treppen, Baumstreifen unter Baumreihen oder Säume entlang von Wegrändern

4.7 Partizipativer Prozess



Runder Tisch Verkehr Zürich West ab 2001

(Bild: G. Arber, Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU)

Der partizipative Prozess, der für eine nachhaltige Entwicklung dieses Quartiers gewählt wurde, hat zu guten Resultaten geführt. Viele der gemeinsam erarbeiteten Ziele konnten in relativ kurzer Zeit erreicht werden.

Partizipativer Prozess: Der partizipative Prozess startete 1996/97 mit dem Stadtforum Zürich, das vom damaligen Stadtpräsidenten Josef Estermann initiiert wurde, um die bestehende Blockadesituation in Zürich West aufzubrechen. Aus dieser breit abgestützten Runde gingen erste Leitsätze zur Aufwertung des Gebietes hervor. Gleichzeitig wurde eine kooperative Verfahrensweise postuliert. Im Frühjahr 1998 erfolgte darauf hin durch Grundeigentümer und Stadt der Anstoss für die kooperative Entwicklungsplanung. Schon im März 1999 konnte die erste Phase mit einem Synthesebericht abgeschlossen werden, in dem Entwicklungsgrundsätze präsentiert wurden. Die beteiligten Verwaltungsstellen konkretisierten im Juni 2000 ihre Ideen im Entwicklungskonzept Zürich West und erstellten daraus Leitlinien, welche bei der Planung arealweise interpretiert werden konnten. In der zweiten Phase verlagerte sich die Arbeit auf die Ebene der Arealplanungen. Auf dieser Basis wurden gemeinsam von verschiedenen Grundeigentümern und der Stadt Sondernutzungspläne erarbeitet. Parallel dazu wurde für die anderen Flächen die Zonierung festgelegt. Die Stadt ermittelte zudem die Kosten für die geplanten Aufwertungs- und Infrastrukturmassnahmen als Grundlage für eine Kostenaufteilung zwischen Stadt und Grundeigentümern mittels städtebaulicher Verträge. Über formelle Planungsinstrumente erlangten die Entwicklungsgrundsätze aus der kooperativen Planung schrittweise die nötige Rechtsverbindlichkeit.

Bis im Herbst 2000 verlief die Entwicklung in Zürich West harmonisch und konfliktarm. Aus der wachsenden Bevölkerung formierten sich jedoch neue Gruppen, die ein Mitspracherecht forderten. Insbesondere zum Thema Verkehr, aber auch zu den Themen Sicherheit, Freiräume und Quartiersversorgung entzündeten sich vielfältige Diskussionen. Verschiedene Informationsveranstaltungen von Seiten der Stadt konnten die latente Verunsicherung gewisser Bevölkerungsgruppen aus dem Quartier über die weitere Entwicklung von Zürich West insbesondere bezüglich Verkehr jedoch nie ganz aufheben.

Anfang 2001 versammelte Stadträtin Martelli die verschiedenen an der Thematik Verkehr interessierten Gruppen am „Runden Tisch Verkehr Zürich West“. Anfangs diente dieser vor allem zum Informationsaustausch, später erhielt er Vorschlagskompetenz und entwickelte neue Varianten zur Verkehrsführung. Bis Ende 2004 werden nun von den Behörden die verschiedenen vorliegenden Optionen geprüft.

Informationsmittel: Die Informationsmittel über den Entwicklungsprozess Zürich West wurden schrittweise in Abhängigkeit vom öffentlichen Interesse realisiert. Waren es zu Beginn nur die Planungsgrundlagen (Synthesebericht und Entwicklungskonzept Zürich West), kamen im Jahr 2000 Führungen im Quartier und ein „Infolab“ auf dem Sulzer-Escher-Wyss-Areal hinzu. 2001 präsentierte das Amt für Städtebau im baugeschichtlichen Archiv die Ausstellung „Werkstatt West“ über die Geschichte und Entwicklung von Zürich West. Aus dem Entwicklungskonzept wurden die „Leitlinien für die planerische Umsetzung“ abgeleitet, welche im Herbst 2001 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Seit Juli 2002 werden die Informationen zu den Leitlinien durch einen aktuellen Newsletter ergänzt. Ab Sommer 2004 wird eine halbjährlich stattfindende Informationsveranstaltung der verantwortlichen Stadträte das Quartier über aktuelle Planungs- und Bauvorhaben ins Bild setzen. Eine Internetseite ist in Vorbereitung.

Aktuelle Herausforderungen

- > Ob die Resultate von partizipativen Vorgehensweisen Rechtsverbindlichkeit erlangen, hängt u.a. von den jeweils beteiligten Grundeigentümern bzw. vom Parlament ab.
- > Zurzeit bestehen bei der Bevölkerung in Zürich West Informationsdefizite. Neben den vorhandenen Planungsgrundlagen müssen neue Informationskanäle geschaffen werden.
- > Durch übergeordnete Planung ist der Handlungsspielraum auf kommunaler Ebene eingeschränkt, dies muss auch beim partizipativen Prozess berücksichtigt werden (Bsp. Vorschlagskompetenz des „Runden Tisch Verkehr Zürich West“ für ein Projekt, das die ganze Stadt betrifft und vom Kanton entschieden wird).

Handlungsmöglichkeiten

- > Weiterentwicklung des Instrumentariums für privatrechtliche Lösungen
- > Pflege bestehender und Realisierung neuer Informationskanäle: regelmässig stattfindende öffentliche Informationsveranstaltungen, Führungen, Internetplattform, Kontaktstelle im Sinne eines Quartiersekretariates
- > Eine erfolgreiche und befriedigende Beteiligung der Bevölkerung im weiteren Entwicklungsprozess bedingt einen schlanken Prozess und klare Vorgaben zum Handlungsspielraum.

5. Fazit

Trotz der schwierigen Ausgangslage konnte in einer fünfjährigen Phase nach dem Erscheinen des Syntheseberichts ein Grossteil der damals formulierten weitreichenden Zielsetzungen für eine nachhaltige Entwicklung von Zürich West erreicht werden.

Für die Beurteilung der Nachhaltigkeit der Entwicklung von Zürich West wurden die ursprünglichen Zielsetzungen aus dem Synthesebericht 1999 systematisch bezüglich Zielerreichung bewertet. Viele Ziele sind allerdings wenig griffig formuliert und nicht messbar. Deshalb ist nur eine grobe qualitative Beurteilung möglich. Die Ziele decken alle drei Dimensionen einer nachhaltigen Quartierentwicklung ab: Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Zusätzlich wurde der Planungsprozess bewertet. Zusammengefasst lassen sich folgende Schlüsse ziehen.

Wirtschaftliche Dimension:

- > Die angestrebte Standortattraktivität, die Erhöhung des Steuersubstrates und die hohe Nutzungsdichte des Gebietes wurden bis zum heutigen Zeitpunkt weitgehend erreicht.
- > Ob die privaten Investitionen längerfristig rentabel sind und ob sich auch die Gebäude über längere Zeit produktiv und flexibel nutzen lassen, kann heute noch nicht beurteilt werden.

Gesellschaftliche Dimension:

- > Der geforderte Mindestwohnanteil in den neu beplanten Arealen konnte realisiert werden. Die neuen urbanen Wohnformen ermöglichten zudem die angestrebte bessere soziale Durchmischung im Kreis 5.
- > Die angestrebte hohe städtebauliche Qualität konnte weitgehend erreicht werden. Einzelne historische Bauten konnten erhalten und erfolgreich in die neue Umgebung integriert werden.
- > Die Umsetzung der angestrebten Freiraumanteile erfolgt schrittweise und zeitlich verzögert zur restlichen Entwicklung des Gebietes. Dasselbe gilt für die im Synthesebericht formulierten 'Qualitätsansprüche an Lebensraumgestaltung, Gesundheit und Sicherheit'.

Ökologische Dimension:

- > Mit der Verdichtung des öffentlichen Verkehrs, einer erhöhten Durchlässigkeit für Velo- und Fussverkehr und Plafonierung der Parkplätze sind erste Schritte zur Zielerreichung eingeleitet worden. Wichtige Entscheide zur Kanalisierung des motorisierten Verkehrs werden Ende 2004/Anfang 2005 gefällt. Der erforderliche weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist von der Stadt beschlossen, bedarf allerdings kantonaler Entscheide und einer Priorisierung der dafür notwendigen Finanzmittel.
- > Das ehrgeizige Ziel, die Immissionsgrenzwerte für Luft und Lärm zu unterschreiten, konnte bisher nicht erreicht werden. Grund dafür sind die steigende Anzahl Arbeitsplätze, Wohnungen und Freizeiteinrichtungen sowie die erst teilweise realisierten verkehrsplanerischen Massnahmen. Angesichts der Bedeutung des Durchgangsverkehrs und der hohen Nutzungsdichte im Gebiet erscheint das ursprüngliche Ziel als zu ambitiös und kaum erreichbar.
- > Die Anbindung des Quartiers an die Fernwärmeversorgung erfüllt die Forderung nach einem sparsamen Einsatz nicht-erneuerbarer Energien. Zudem wurden bei den meisten Bauten weit höhere Einsparungen beim Heizenergiebedarf realisiert als vorgeschrieben.

- > Aufgrund der wachsenden Nutzungsdichte stellt sich die Erhaltung bzw. insbesondere die darüberhinausgehende Förderung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen als unrealistische Forderung heraus. Nur zum Teil konnten für überbaute Flächen Ersatzlebensräume geschaffen werden.

Partizipativer Planungsprozess:

- > Kooperative Planungsverfahren wurden erfolgreich angewendet. Die geforderte Transparenz und der projektbezogene sinnvolle Einbezug der betroffenen Gruppen in den Planungsprozess konnte grösstenteils realisiert werden.
- > Im Planungsprozess wurden die Ziele tendenziell zu hoch gesteckt und zu wenig präzise gefasst, was in der Folge übersteigerte Erwartungen weckte.

Aus der Übersicht wird deutlich, dass insbesondere für die wirtschaftliche Dimension die Ziele weitgehend erreicht wurden. Bei den gesellschaftsrelevanten Zielsetzungen gehen die Entwicklungen in die richtige Richtung, die Umsetzung erfolgt aber teilweise zeitlich verzögert. Als anspruchsvollste Aufgabe gestaltet sich die Befriedigung der ökologischen Ansprüche: Zum einen bestehen klare Zielkonflikte mit der wirtschaftlichen Dimension und zum anderen wird dieses Spannungsfeld durch regionale und überregionale Ansprüche – insbesondere die Funktion als Zentrumsgebiet und Achse für den Durchgangsverkehr – zusätzlich verschärft. In diesem Bereich sind zu Beginn des Planungsprozesses zu ehrgeizige Zielsetzungen formuliert worden, die kaum erreichbar erscheinen.

Angesichts der besonderen Lage und Vorbelastung des Quartiers stellt wohl die übergeordnete Verkehrsplanung die grösste Herausforderung für eine nachhaltige Quartierentwicklung von Zürich West dar.

6. Ausblick

Die vorliegende Zwischenbilanz nach fünf Jahren kooperativer Entwicklungsplanung und -realisierung ist insgesamt positiv und ermuntert zu konzeptionellen und methodischen Überlegungen für die nächste Phase. Die folgenden Überlegungen sind auch auf andere Gebietsentwicklungen der Stadt Zürich übertragbar.

1. Präzisierung der Ziele: Es braucht eine Präzisierung und Etappierung der Ziele für die nächste Umsetzungsphase (4–5 Jahre). Die Ziele sollten messbar oder einschätzbar definiert werden, sonst machen sie wenig Sinn.

2. Kontrolle: Messbare Ziele erlauben eine laufende Kontrolle und Berichterstattung und – falls notwendig – darauf basierende Korrekturen bei der weiteren Entwicklungsplanung des Gebietes.

3. Kommunikation: Im Rahmen des Kommunikationsprozesses zwischen dem Quartier, weiteren Anspruchsgruppen und den verantwortlichen städtischen Institutionen hat die offene und transparente Berichterstattung eine zentrale Bedeutung.

4. Dilemmas und Herausforderungen: In einem ständigen Dialog müssen die Herausforderungen und Dilemmas vertieft diskutiert und dadurch entschärft werden. Wegleitend für eine Lösungssuche sind dabei die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung. Das bedeutet ein stetiges Abwägen zwischen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen.

5. Einbettung des Quartiers: Die Suche nach der optimalen Lösung muss die lokalen, regionalen, kantonalen und überkantonalen Ansprüche und Gegebenheiten respektieren. Kein Quartier ist eine Insel. Das Eigenleben und die Identität jedes Quartiers wird insbesondere auch durch den Austausch im grossräumigen Rahmen geprägt.