

SBB AG Immobilien Development

# Masterplan Werkstadt Zürich

Zürich, 8. Juli 2021



## IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN  
SBB AG Immobilien Development  
Vulkanplatz 11, CH-8048 Zürich

BETEILIGTE BEHÖRDEN  
Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Denkmalpflege  
Amt für Städtebau der Stadt Zürich  
Stadtentwicklung Zürich  
Grün Stadt Zürich  
Tiefbauamt der Stadt Zürich  
Amt für Baubewilligungen der Stadt Zürich

PLANERTEAM  
KCAP Architects&Planners, Zürich  
Denkstätt sàrl, Basel  
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich  
IBV Hüsler AG, Zürich  
KEOTO AG, Zürich  
bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

PROJEKTMANAGEMENT  
Planwerkstadt AG  
Raumplanung · Prozesse · Städtebau  
Binzstrasse 39, CH-8045 Zürich  
[www.planwerkstadt.ch](http://www.planwerkstadt.ch)  
+41 (0)44 456 20 10

FOTOS  
Martin Zeller

TITELBILD  
Halle D

DOKUMENT  
10225\_08\_210902\_Werkstadt\_MP.indd

# Inhaltsverzeichnis

VORWORT	5	BEILAGE
ZUKUNFTSBILD	6	Die Dokumente liegen separat bei.
1 EINLEITUNG	10	B1 Masterplan Werkstadt Zürich, Rahmenbedingungen. 08.07.21
1.1 Absicht und Zielsetzung	10	B2 Katalog Strategie der Patina. 10.08.20
1.2 Prozess und Beteiligte	11	
1.3 Interessen	13	
1.4 Status Masterplan	14	
1.5 Schutzverordnung	15	
1.6 Perimeter Masterplan	17	
2 GRUNDHALTUNG	19	
3 STRATEGIEN	23	
3.1 Nachhaltigkeit	23	
3.2 Nutzung	30	
3.3 Bebauung	34	
3.4 Freiraum	40	
3.5 Mobilität	46	
4 MASTERPLANKARTE	50	
5 UMSETZUNG	52	
5.1 Transformationsprozess	52	
5.2 Qualitätssicherung	54	
ANHANG	57	
A1 Ausgangslage	58	
A2 Schattenstudie	65	
A3 Kennziffern	66	



# Vorwort

Die SBB-Areale im Gleisraum zwischen Hauptbahnhof und Altstetten gehören zu den derzeit letzten grossen Transformationsgebieten in der Stadt Zürich, welche sich im Eigentum der SBB befinden. In einem übergeordneten Betrachtungsperimeter «SBB Areale West» wurden drei Areale (Neugasse, Werkstatt und Hardfeld) identifiziert, die in den nächsten 20 Jahren bahnbetrieblich nicht mehr genutzt und entwickelt werden können. Die Eckwerte dieser Entwicklungen wurden Ende 2016 in der Strategie «SBB Areale West» definiert und durch den Gesamtstadtrat der Stadt Zürich zu Kenntnis genommen.

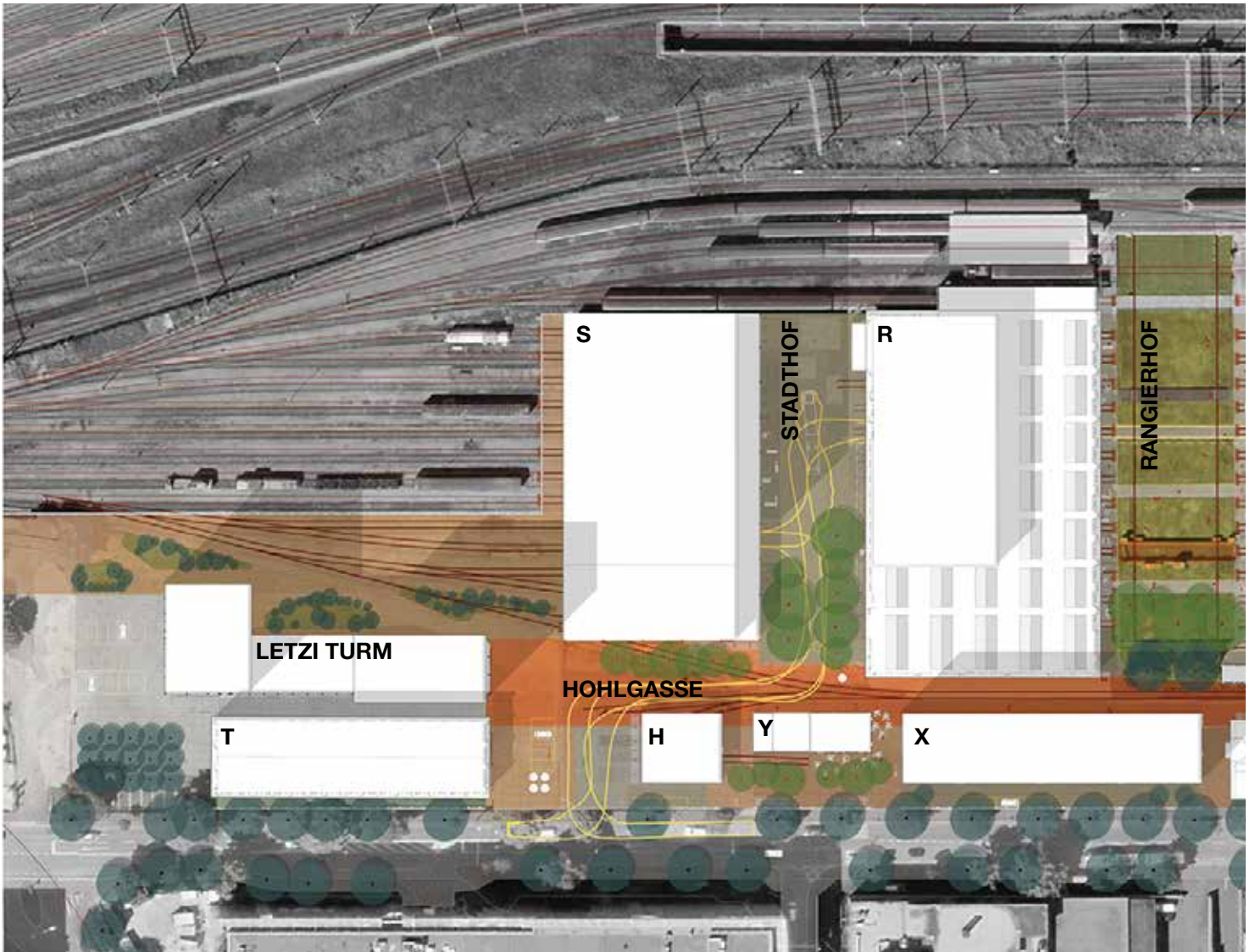
Das Gebiet «Werkstadt» ist Teil der SBB Reparaturwerkstätte in Zürich Altstetten. Bis Ende 2016 wurden die Werkstätten in einem Teilbereich umfänglich saniert, der heute unter dem Namen «Reparaturzentrum Zürich-Altstetten» betrieben wird. Der zweite Teil des Areals konnte somit bahnbetrieblich freigestellt werden und wird in den kommenden Jahren unter dem Namen «Werkstadt» transformiert. Die Gesamtanlage gehört zu den ersten und grössten Reparaturwerkstätten der SBB und ist als überkommunales Schutzobjekt klassifiziert. Durch die Sanierung der bestehenden Gebäude und eine schrittweise Verdichtung entsteht eine Werkstatt 4.0. Als ein Ort urbaner Produktion werden Betriebe unterschiedlichster Art akquiriert: Start-ups, gewerbliche und industrielle Innovationsbetriebe sowie Kultur- und Kreativwirtschaft. Erste Betriebe konnten in Sinne von Pionernutzungen bereits angesiedelt werden.

Die Förderung der urbanen Produktionen bringt dem Standort Zürich dreifachen Gewinn – für die Unternehmen, wenn wirtschaftliche Aktivitäten innerhalb der eigenen Wertschöpfungskette und in Kombination mit anderen Firmen gestärkt werden. Den Hochschulen am Ort, die mit unterschiedlichen PartnerInnen aus der angewandten Forschung und Entwicklung Innovationen erproben und umsetzen können und damit das Netz zwischen Wissenschaft und Industrie ausbauen. Und der Stadt Zürich, die ihre Wirtschaftsstruktur diversifiziert und Angebote für die Öffentlichkeit im urbanen Gefüge erhält.

Die SBB beabsichtigen das Gesamtareal auch langfristig zu behalten und als urbanen Produktionsstandort weiter auszubauen. Im Vordergrund stehen hierbei die prozessuale Herangehensweise und ein dialogischer Austausch mit zukünftigen Mieterinnen und Nutzern. Wichtige Hinweise und Erkenntnisse aus den Pionernutzungen konnten bereits gewonnen und im Masterplan verarbeitet werden.

Der Masterplan «Werkstadt» ist die Dokumentation eines kooperativen und interdisziplinären Planungsprozesses. Er dient für die weiteren Entwicklungsschritte als Leitfaden und umfasst die Disziplinen Nachhaltigkeit, Nutzung, Städtebau, Freiraum und Mobilität. Er vertieft und präzisiert die in der Strategie verankerten Eckwerte, er soll aber auch alle anregen, den urbanen Werkplatz mitzudenken und mitzugestalten. Die Transformation des Areals leistet einen Beitrag zur Innenverdichtung, zur Sicherung von Arbeitsplätzen und zur Lebensqualität. Sie trägt damit zu einem Mehrwert für das Quartier und für die Stadt Zürich bei.

Barbara Zeleny, SBB AG Immobilien Development



# Zukunftsbild

Entlang der Gleisanlage im Stadtquartier Letzi befinden sich die ehemaligen SBB Hauptwerkstätten vorwiegend mit Backsteingebäuden und -hallen aus dem Beginn des 20. Jahrhunderts. Diese Bestandesstruktur bietet einzigartige Qualitäten auf verschiedenen Ebenen und ist weiterhin die starke Identitätsträgerin des Areal. Die abwechslungsreiche räumliche Sequenz von Bauten und Freiräumen bildet ein selbstverständliches Gerüst für eine flexible Transformation und schrittweise Weiterentwicklung des Areals. Die Strategie der Patina integriert und schärft die atmosphärischen Träger des Ortes. Es gibt kein Nebeneinander, sondern ein Miteinander von historischem Bestand und Neubau.

Die Neubauten und Aufbauten ordnen sich in die bestehende Raumschichtung ein. Die städtebaulichen Akzente sind Teil einer bedeutenden städtischen Achse und Silhouette. Sie werden aus der Logik der aktiven Erdgeschosse und des stapelbaren Gewerbes entwickelt. Dank innovativer Logistikhubs können Betriebsfahrzeuge für den Anlieferverkehr reduziert und somit die Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr zusätzlich erhöht werden. Die technologische Entwicklung macht die Industrie zunehmend emissionsfrei, während auch die Logistik durch die Digitalisierung und neue Logistikkonzepte effizienter wird. Für das Areal wird eine smarte Mobilitätsstrategie mit dem Grundprinzip der kon-



sequenten Förderung platzsparender Verkehrs- und Logistiksysteme verfolgt. Eine nachhaltige Entwicklung des Areals ist selbstverständlich. Den drei Strategien Suffizienz, Konsistenz und Effizienz folgend, wird das Areal als System von Energieflüssen verstanden, welches die Vernetzung der unterschiedlichen Gebäude und Nutzungen vorsieht und die maximale Ernte von Umweltenergie erlaubt.

Zukunftsbild der  
Werkstadt ab 2035.

Mit dem Wandel von einer Industriegesellschaft hin zu einer vermehrt wissensbasierten Ökonomie wandeln sich die Bedürfnisse, Bedingungen und Möglichkeiten für innerstädtische Handwerks- und Produktionsstandorte zunehmend. Die Werkstadt bietet beste Voraussetzungen für eine produktive Nutzungsmischung. Denn das Nutzungsprogramm entwickelt sich aus der Eigenlogik des Ortes. Von der urbanen Manufaktur und dem kreativen Handwerksbetrieb bis zum innovativen Clean-Tech Unternehmen und spezifischen Dienstleistungs- und Handelsnutzungen finden hier alle ihren passenden Raum. Innerhalb der Werkstadt etabliert sich eine Kreislaufwirtschaft, welche eng mit der Stadt und der Region vernetzt ist. Die Werkstadt ist wichtiger Bestandteil des Werkplatzes Zürich. Sie übernimmt eine Pionierfunktion als Hub zwischen urbaner Produktion und urbaner Gesellschaft. Die Nutzerinnen und Nutzer der Werkstadt mit ihrem Know-how werden aktiv in den laufenden Transformationsprozess eingebunden. Die Werkstadt ist ein lebendiges Areal, welches Nutzungen über alle Wochentage und Tageszeiten generiert.





Oben: Hohlasse, Sicht  
Richtung Letzi Turm  
(Visualisierung).

Unten: Werkhof zwischen  
Halle Q (links) und Halle D  
und Neubau E (rechts), Sicht  
Richtung Gleisfeld  
(Visualisierung).



Stadthof zwischen Neubau  
S (links) und Halle R (rechts),  
Sicht Richtung Gleisfeld  
(Visualisierung).

Rangierhof zwischen Halle R  
(links) und Q (rechts), Sicht  
Richtung Gleisfeld  
(Visualisierung).



# 1 Einleitung

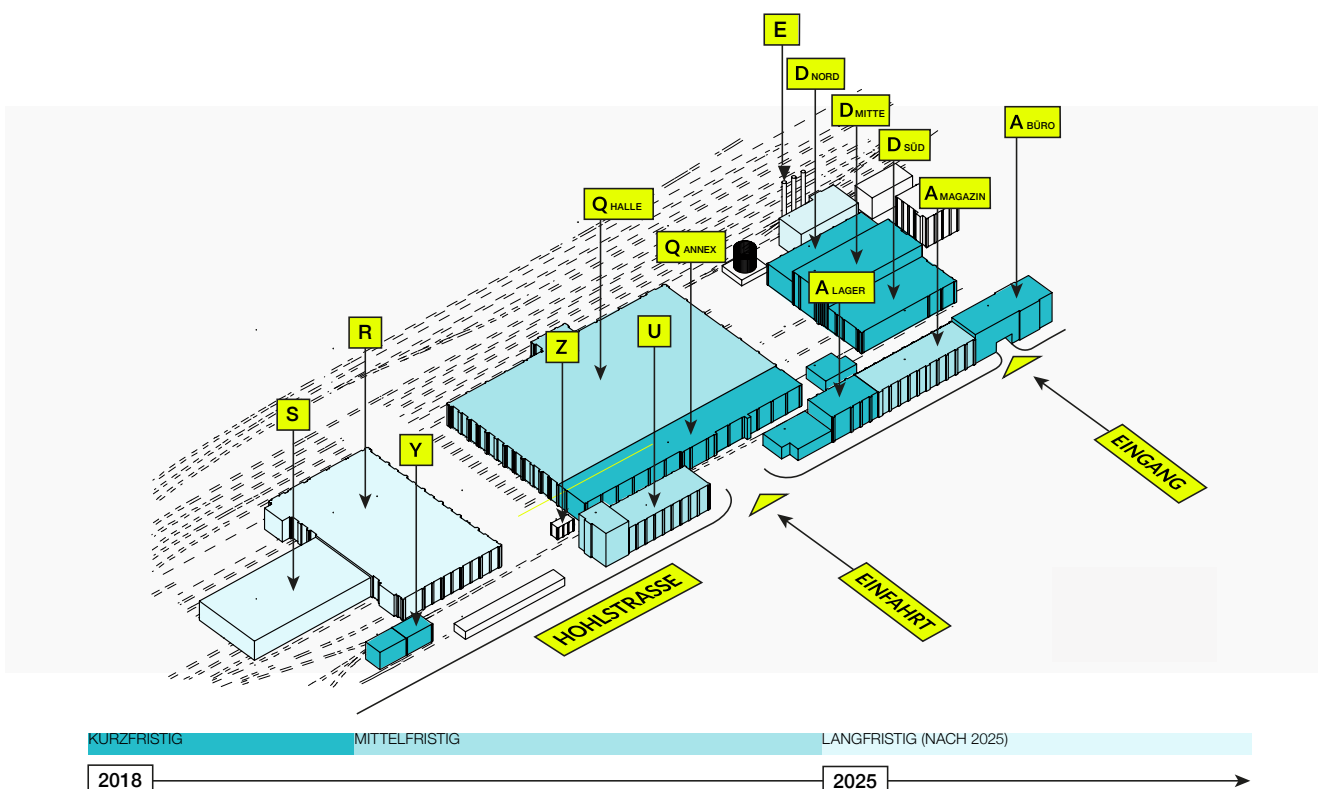
## 1.1 ABSICHT UND ZIELSETZUNG

Das Areal Werkstatt liegt an der Hohlstrasse im Abschnitt zwischen der Flur- und der Freihofstrasse und wird heute zum Teil noch bahnbetrieblich verwendet. Ein Teil des Areals ist jedoch freigestellt und soll zur Stadt hin geöffnet werden. Die ersten Drittnutzungen sind bereits angesiedelt. Auf dem Areal befinden sich gewerbliche Nutzungen, wie zum Beispiel eine Kaffeemaschinenherstellung, eine Rösterei, eine Sattlerei, ein Kunstbetrieb und ein Markt für Gebraucht- und Restmaterialien.

Die gewachsene Arealstruktur der SBB Hauptwerkstätten und die Lage an der Hohlstrasse schaffen gute Voraussetzungen für eine sukzessive Transformation von freigestellten Arealteilen hin zu einem lebhaften Stadtraum. Es wird angestrebt, das Gebiet von einer monofunktionalen Fabrikanlage zu einem Ort für die urbane Produktion, die Kreativwirtschaft und die Kulturszene in der Stadt Zürich zu entwickeln. Dadurch soll das Areal und sein Umfeld eine grosse Anziehungskraft für gewerbliche und industrielle Innovationsbetriebe und Start-up Firmen haben.

Auf der Grundlage von ersten städtischen Entwicklungsvorstellungen wurde bis 2017 von einem interdisziplinären Planerteam die Vision zur Werkstatt erarbeitet. Diese zeigt ein mögliches Zielbild des Areals und die verschiedenen Entwicklungsschritte über die nächsten Jahre. Die Vision wurde daraufhin gemeinsam von der SBB als Grundeigentümerin wie auch von der Stadt und der kantonalen Denkmalpflege in einen Masterplan überführt. Parallel wurde von der kantonalen Denkmalpflege eine Schutzverordnung erarbeitet.

Nutzungsstapen Werkstatt,  
Stand 2021.



## 1.2 PROZESS UND BETEILIGTE

Die Transformation der Werkstadt begann 2018 (HEUTE) mit der Vermietung bereits freistehender Räumlichkeiten. MORGEN mittelfristig werden weitere Teile des Areals für neue Nutzungen zugänglich. ÜBERMORGEN nach 2025 wird der Perimeter der Werkstadt ausgeweitet und das gesamte Areal steht für die Transformation zur Verfügung.

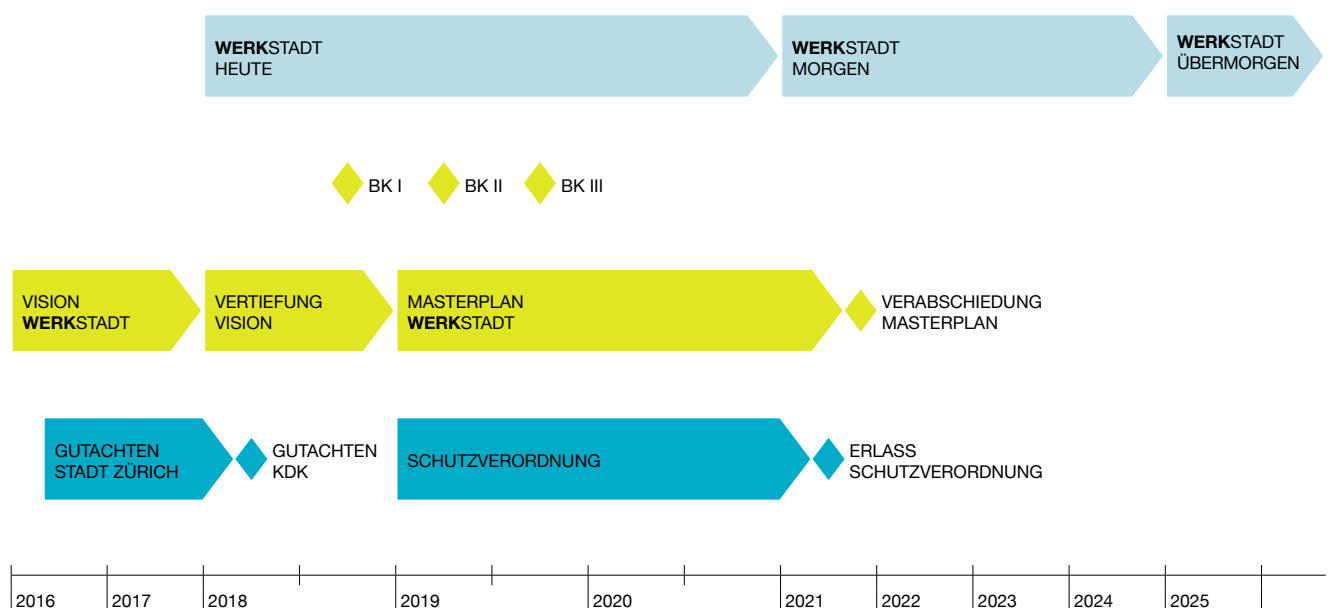
2018 wurde die Vision zur Werkstadt auf Basis des Gutachtens der kantonalen Denkmalpflege-Kommission (KDK) sowie einer ersten Rückmeldung des städtischen Baukollegiums (BK) vertieft. Im Anschluss wurden Masterplan sowie Schutzverordnung erarbeitet. Hierzu fanden regelmässig Sitzungen in einer Projektgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der kantonalen und städtischen Behörden sowie der SBB statt. Zudem wurde ein gemeinsamer Workshop mit der Projektgruppe und dem Planerteam durchgeführt.

Das Baukollegium der Stadt Zürich agierte im Prozess als qualitätssicherndes Gremium. Aufgrund der Thematik wurden je eine Vertretung der kantonalen Denkmalpflege sowie der Stadtentwicklung der Stadt Zürich als Gäste eingeladen. Das Baukollegium hiess unter anderem die Anzahl und Setzung der Hochpunkte gut.

Auf strategischer Ebene wurde der Masterplanprozess von einem Steuerungsgremium sowie von der Behördendelegation begleitet. Beide Gremien setzten sich aus Vertreterinnen und Vertreter von Kanton, Stadt und SBB zusammen.

Vom 13. August bis am 26. Oktober 2020 wurden der Masterplan und die Schutzverordnung zur Vernehmlassung der kantonalen Denkmalpflege, der Stadt und der SBB übergeben. Die Behördendelegation verabschiedete den Masterplan am 17. Juni 2021. Zudem nahm der Stadtrat am ... den Masterplan zustimmend zur Kenntnis. Die Schutzverordnung wurde am 11. Juni 2021 von der Baudirektion verfügt.

Prozessablauf  
Masterplan Werkstadt.



## AUFTRAGGEBERIN

- SBB AG Immobilien Development

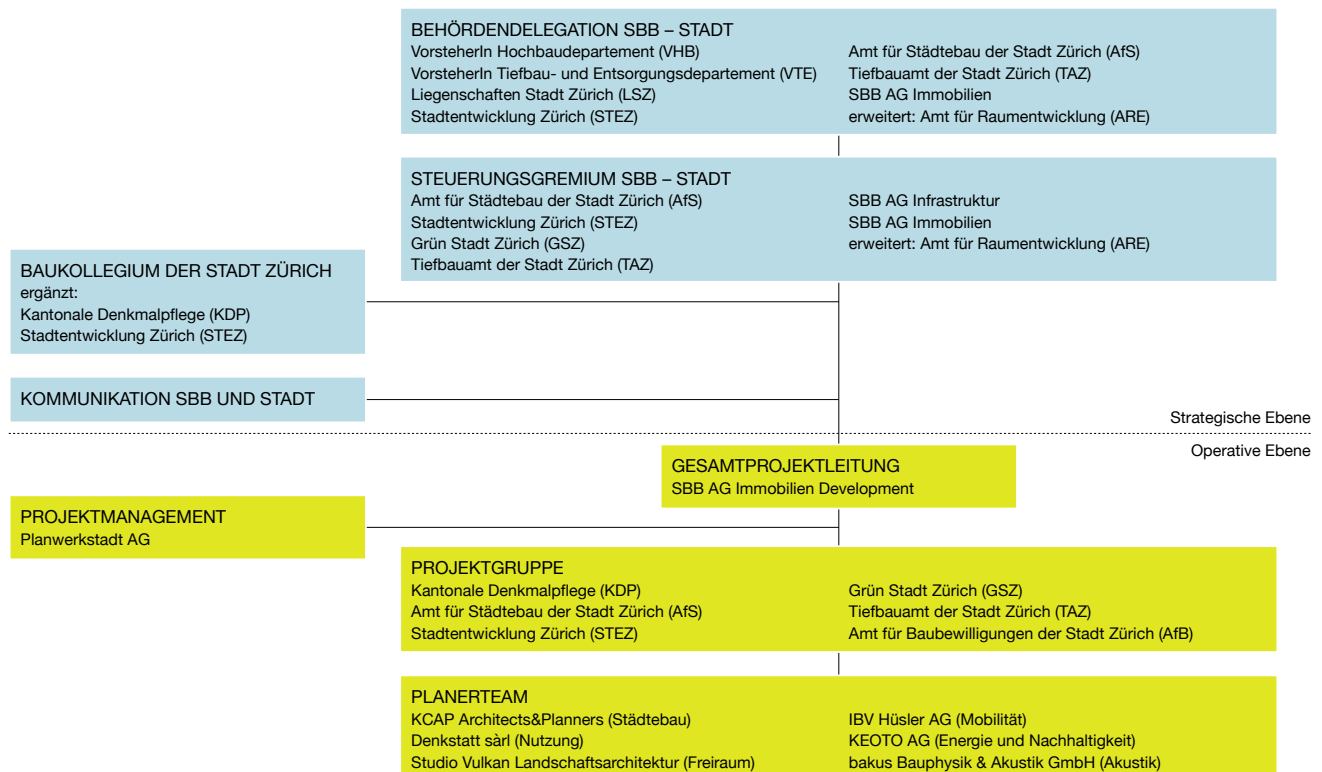
## PLANERTEAM

- KCAP Architects&Planners, Zürich (Städtebau)
- Denkstatt sàrl, Basel (Nutzung)
- Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich (Landschaftsarchitektur)
- IBV Hüsler AG, Zürich (Verkehrsplanung)
- KEOTO AG, Zürich (Energie und Nachhaltigkeit)
- bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich (Akustik)

## PROJEKTMANAGEMENT

- Planwerkstadt AG, Zürich

Organigramm  
Masterplan Werkstatt.



## 1.3 INTERESSEN

Für das Areal Werkstadt bestehen seitens der Beteiligten unterschiedliche Interessen. Nachfolgend sind die zentralen Anliegen, welche im vorliegenden Masterplan aufeinander abgestimmt werden, aufgeführt (formelle Grundlage in Klammern):

### BUND UND KANTON ZÜRICH

- Lenkung der Siedlungsentwicklung nach Innen (Raumplanungsgesetz RPG)
- Erhalt eines wichtigen Zeugen der schweizerischen Eisenbahngeschichte und der Industrialisierung des Kantons Zürich (Planungs- und Baugesetz PBG)

### REGION UND STADT ZÜRICH

- Angebot von Flächen für produzierendes Gewerbe (Regionaler Richtplan)
- Ausbau des ÖV-Angebots (Regionaler Richtplan)
  - Tramlinie in der Hohlstrasse
- Stadt Zürich als Werkplatz (Strategieschwerpunkt)
- Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft (Gemeindeordnung)
- Sicherung der hohen städtebaulichen Qualität
- Bereitstellung von öffentlichem Freiraum (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen)
  - Erstellung von neuen öffentlichen Parkanlagen
- Erhalt naturräumlicher Werte, Förderung der Biodiversität und Optimierung Stadtklima
- Weiterführung des Gleisufers für den Fuss- und Veloverkehr (Kommunaler Richtplan Verkehr)
- Erhalt und Schaffung von preisgünstigen Gewerberäumen (Gemeindeordnung)
- Diversifizierter Wirtschaftsstandort und Nutzung der IG-Zonen für zukunftsweisende Entwicklungen (Strategien Zürich 2035)

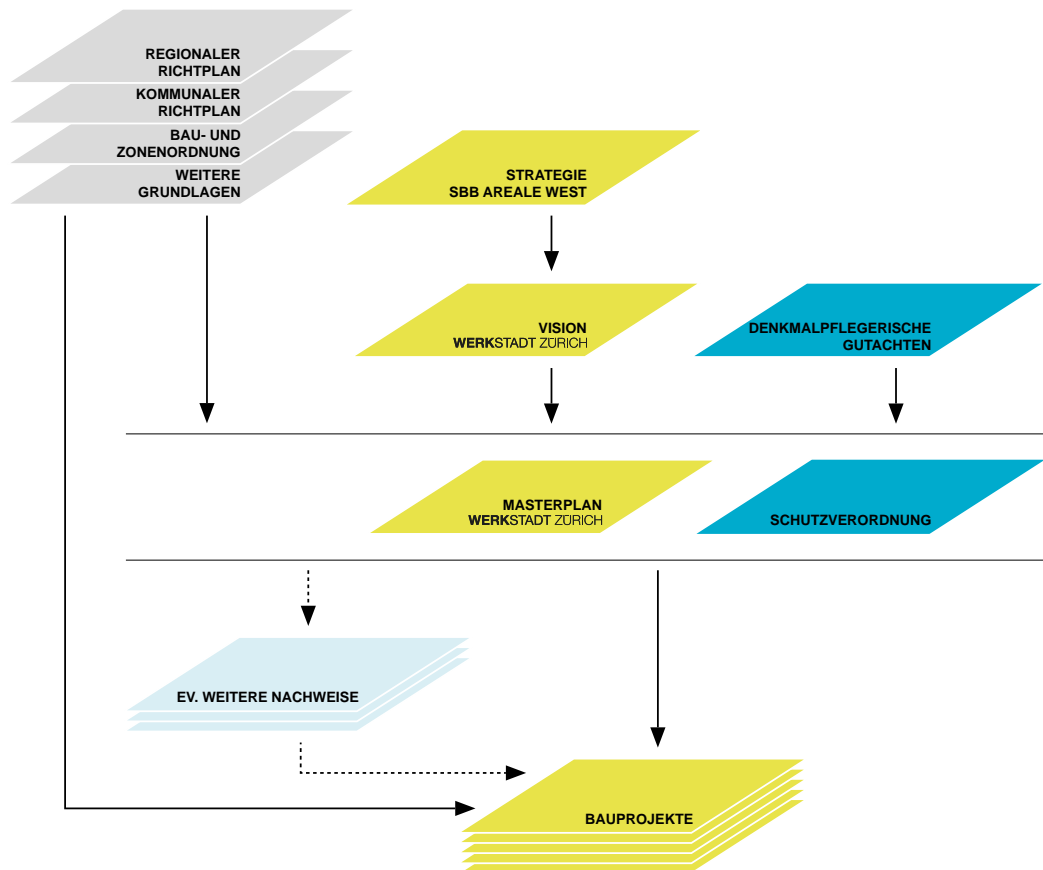
### SBB

- Erhalt und Sanierung der Bestandesgebäude
- Transformation der freigestellten Arealteile
- Schaffung guter Rahmenbedingungen für die urbane Produktion
- Planungssicherheit für die langfristige Transformation
- Nachhaltige und langfristige Eigeninvestition

### INTERESSENABWÄGUNG

Für die langfristige Transformation bildet der vorliegende Masterplan das Ergebnis des gemeinsamen Aushandlungsprozesses ab. Dabei wurden die öffentlichen Interessen und die Interessen der Grundeigentümerschaft gleichermassen in die Betrachtung einbezogen und nach heutigem Kenntnisstand gegeneinander abgewogen.

Der Masterplan skizziert eine grundsätzliche Stossrichtung auf einer strategischen Ebene. Detailliertere Interessenabwägungen werden situativ im Rahmen der Bauprojekte auf Basis des Masterplans und der Schutzverordnung vorgenommen. Sofern ergänzende Planungsverfahren wie Sondernutzungsplanungen (§§ 79 ff. oder 83 ff. PBG), Baulinienvorlagen (§§ 96 ff. PBG) oder dergleichen erforderlich sein sollten, werden diese zu gegebenem Zeitpunkt durchgeführt.



Stellung  
Masterplan Werkstadt.

## 1.4 STATUS MASTERPLAN

Der Masterplan ist kein formelles Planungsinstrument, sondern eine zentrale Grundlage für die langfristige Entwicklung der Werkstadt auf Konzeptstufe. Die Inhalte sind soweit konkretisiert, wie dies der Entwicklungsfortschritt des Areals sowie der Stand der Planungen und Projekte im Umfeld zulassen.

Als koordinierendes Instrument zwischen Stadt und SBB wurde in diesem Masterplan die Interessenabwägung verschiedener Themen vorgenommen. Nachfolgende Planungen in der Werkstadt respektieren diese und konkretisieren die jeweiligen Inhalte auf Projektstufe.

Der Masterplan und die Schutzverordnung stehen in engem inhaltlichen Zusammenhang und wurden koordiniert erarbeitet. Der Masterplan ist stets in Verbindung mit der Schutzverordnung anzuwenden. Jegliche Regelungen des Masterplans respektieren die Bestimmungen der Schutzverordnung.

Sofern Festlegungen im Masterplan allenfalls ein zusätzliches Planungsverfahren wie z. B. eine Sondernutzungsplanung oder eine Baulinienvorlage bedingen, wird in den nachfolgenden Ausführungen explizit darauf hingewiesen.

## PLANUNGS- UND BAURECHT

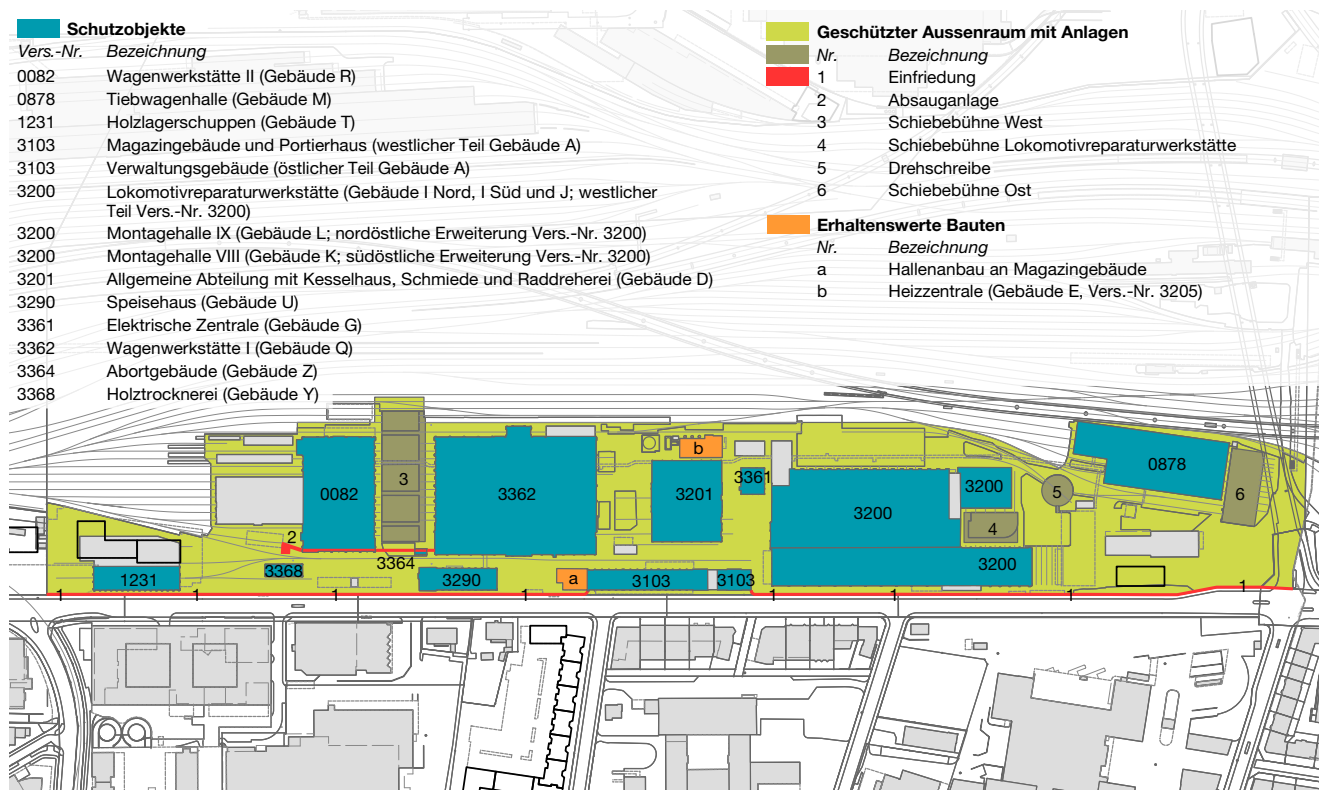
Das Areal Werkstadt befindet sich in der Industrie- und Gewerbezone I (IG I). Stark störende Nutzungen sind zulässig (Lärmempfindlichkeitsstufe ES IV); Wohnen ist nur für standortgebundene Betriebsangehörige gestattet. Die maximal zulässige Baumassenziffer beträgt 12 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Die Ausnützungsziffer für Handels- und Dienstleistungsnutzungen beträgt maximal 50 %. Das Areal liegt im Hochhausgebiet I. Bis zu einer maximalen Gesamthöhe von 80 m kann ein Hochhaus ohne Sondernutzungsplanung erstellt werden. Weitere Rahmenbedingungen sind in der Beilage B1 aufgeführt.

Der Masterplan setzt die Vorgaben aus der Richtplanung um und respektiert die gültigen Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich (BZO) sowie des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG). Sollten Festlegungen des Masterplans mit gewissen Vorgaben im Widerspruch stehen, wird nachgelagert ein zusätzliches Planungsverfahren durchgeführt (Sondernutzungsplanungen nach §§ 79 ff. oder 83 ff. PBG), Baulinienvorlagen nach §§ 96 ff. PBG).

## 1.5 SCHUTZVERORDNUNG

Die SBB Hauptwerkstätten als Gesamtensemble mit Bauten, Anlagen und Freiräumen wie auch deren Einzelobjekte gelten als überkommunales Schutzobjekt. Diese Einschätzung wurde mit dem denkmalpflegerischen Gutachten der Stadt Zürich vom 16. August 2017 gemacht und von der kantonalen Denkmalpflegekommission (KDK) mit dem Gutachten vom 6. März 2018 bestätigt (siehe Beilage B1, Kap. 4). Gemäss § 211 Abs. 1 PBG trifft der Kanton die Schutzmassnahmen für Objekte, denen über den Gemeindebann hi-

Übersicht Hauptwerkstätten  
(Beilage 1 zur  
Schutzverordnung)

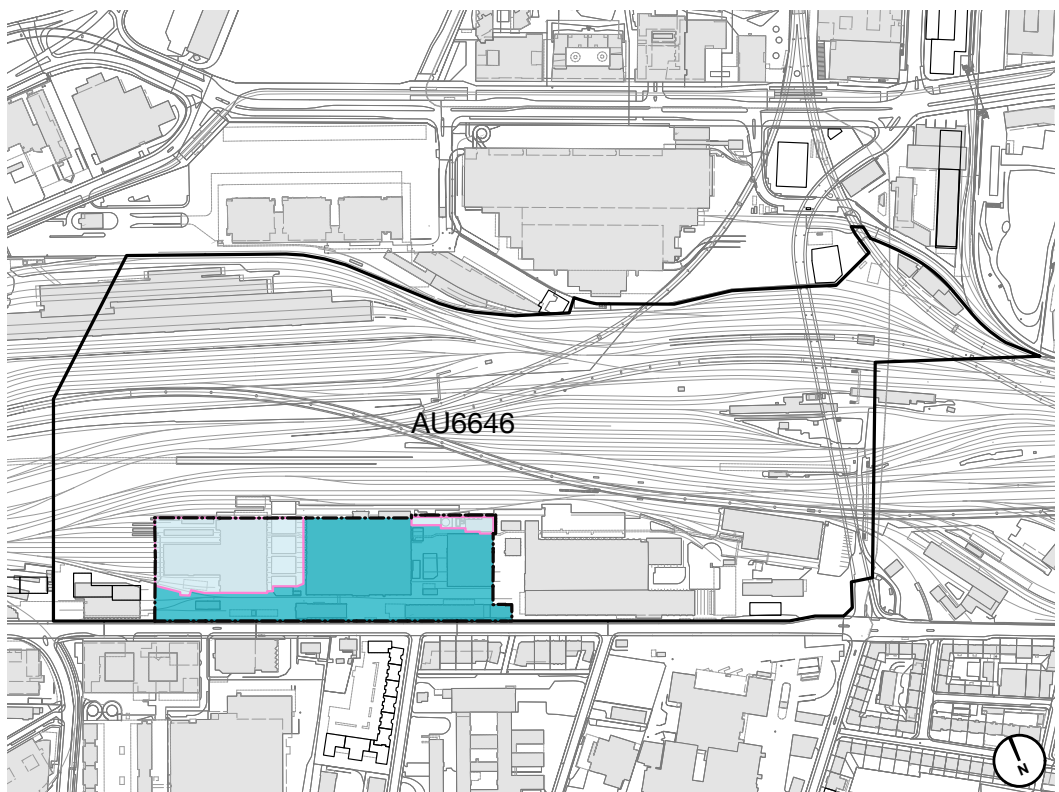


nausgehende Bedeutung zukommt. Somit sind jegliche bauliche Massnahmen auf dem Areal mit der kantonalen Denkmalpflege zu koordinieren und bewilligen zu lassen. Zudem unterliegt die SBB der sogenannten Selbstbindung nach Art. 3 NHG und § 204 PBG, welche die Pflicht der Schonung von Schutzobjekten und deren ungeschmälerter Erhalt bei überwiegenden öffentlichen Interessen umfasst.

Gestützt auf das denkmalpflegerische Gutachten der Stadt Zürich und das Gutachten der KDK kommt die Baudirektion des Kantons Zürich zu einer eigenen Würdigung, auf deren Basis eine Schutzverordnung verfasst wurde. Ziel der Schutzverordnung ist der Erhalt der Schutzobjekte sowie die verbindliche Festlegung des Rahmens und der Bedingungen für bauliche Erweiterungen der Gebäude und des Areals. Durch die Schutzverordnung wird sichergestellt, dass die im Masterplan beschriebenen Strategien aus denkmalpflegerischer Sicht verträglich sind.

Nach der eingehenden Würdigung seitens Baudirektion und einer Erläuterung zu den Schutzmassnahmen wird die eigentliche Verordnung formuliert. Diese definiert die Schutzobjekte sowie das Schutzziel. Weiter regelt die Verordnung den Schutzzumfang der jeweiligen Schutzobjekte sowie die zulässigen baulichen Veränderungen.

Der Masterplan wurde in enger Abstimmung mit der Schutzverordnung erarbeitet. Der Schutzzumfang der Schutzobjekte wird mit dem Masterplan vollumfänglich respektiert. Die Schutzverordnung wird von der Baudirektion mit BDV Nr. 0266/2021 vom 11. Juni 2021 verfügt. Mit der Schutzverordnung wird eine formelle Unterschutzstellung vorgenommen. Die Bestimmungen der Schutzverordnung sind behörden- und grundeigentümergebunden.



Parzelle AU6646.




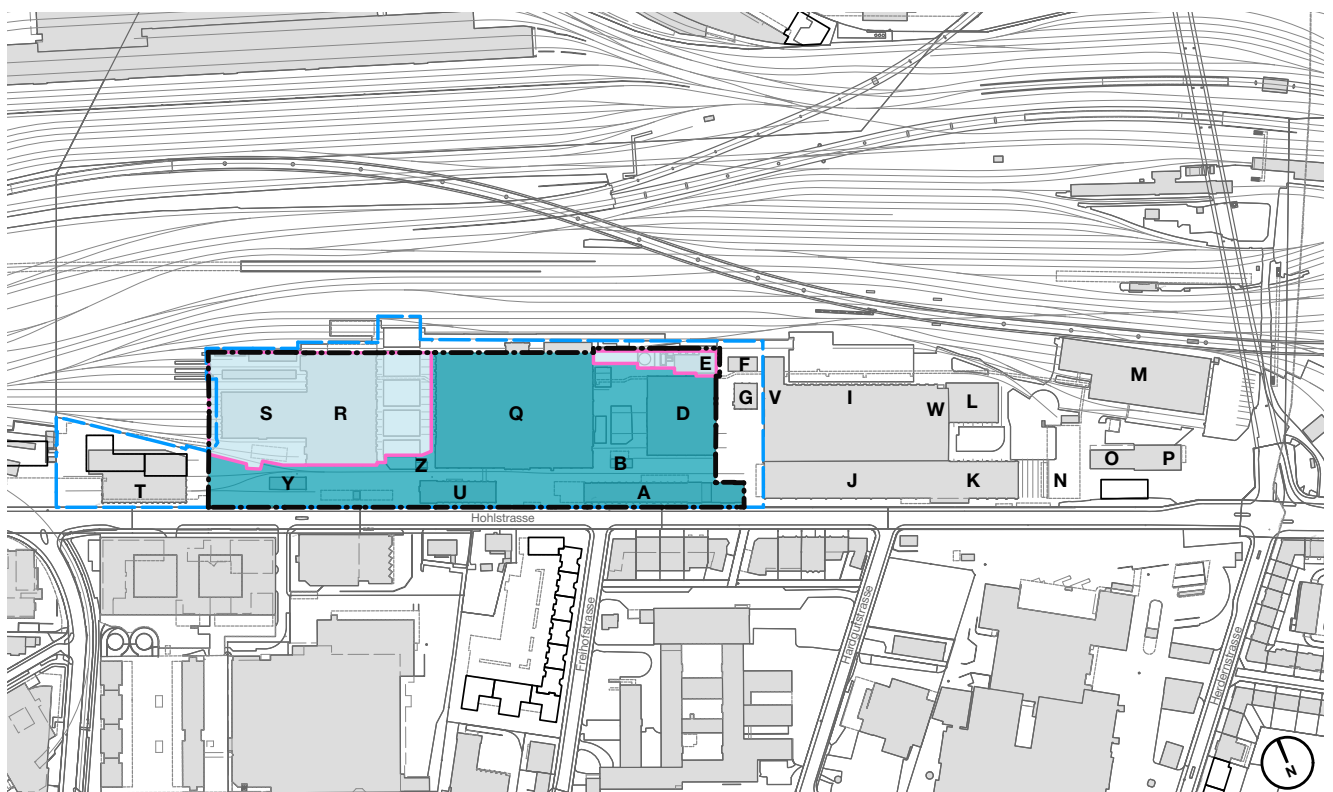
## 1.6 PERIMETER MASTERPLAN

Der Masterplan bezieht sich auf einen Teil der Parzelle AU6646, welche im Besitz der SBB ist und sich bis zur Duttweilerbrücke und über den Gleisraum erstreckt. 2013 wurden durch die SBB-Konzernleitung zwei Freistellungsperimeter beschlossen, die für die Transformation freigegeben werden. Der Freistellungsperimeter I ist kurz- bis mittelfristig verfügbar und wird seit 2017 schrittweise transformiert. Der Freistellungsperimeter II wird voraussichtlich ab 2025 für eine Transformation zur Verfügung stehen. Die restliche Parzellenfläche wird weiterhin bahnbetrieblich genutzt respektive ist Teil des Gleisraums.

Der Masterplan bildet die Transformation für das gesamte Areal Werkstatt ab. Die zeitlich differenzierte Verfügbarkeit der Teilareale wird entsprechend berücksichtigt. Der Perimeter Masterplan umfasst die beiden Freistellungsperimeter sowie eine kleine Ergänzung beim Gebäude E. Westlich schliesst das Areal Werkstatt an die ehemalige Holzverarbeitung, neu Letzi Turm, an. Gegen Osten befindet sich die Reparaturwerkstätte, welche weiterhin in Betrieb ist.

Perimeter Masterplan.

-  Perimeter Masterplan  
43'030 m<sup>2</sup>
-  Freistellungsperimeter  
I 2017  
28'503 m<sup>2</sup>
-  Freistellungsperimeter  
II 2025  
14'287 m<sup>2</sup>
-  Geltungsbereich  
Schutzverordnung





Sicht auf die Werkstadt  
Richtung Süden.  
*Juliet Haller, AFS*

## 2 Grundhaltung

### WERKSTADT ZÜRICH

... etabliert sich als **Werkplatz** für die urbane **Produktion**.

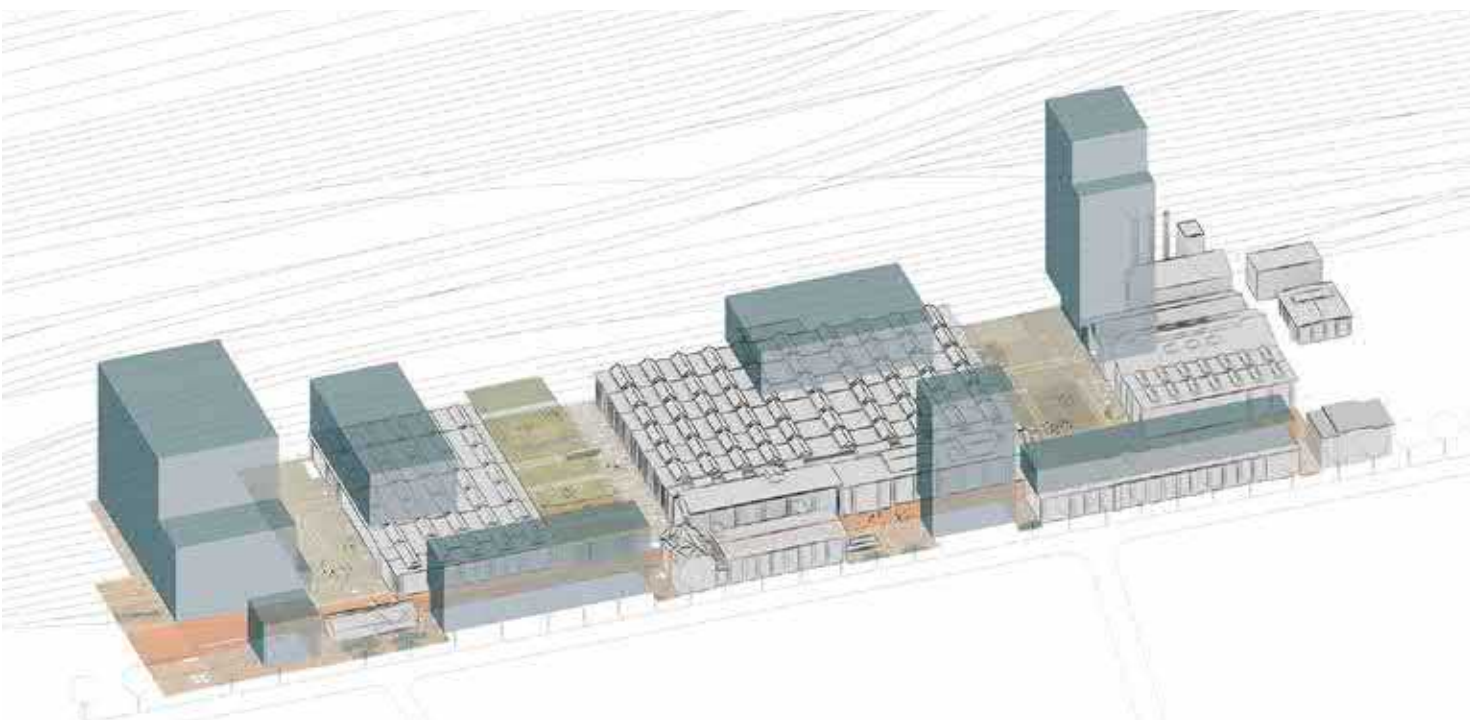
... versteht sich als Teil der **Kreislaufwirtschaft**.

... steht für eine **nachhaltige Innenentwicklung**.

... pflegt einen **respektvollen Umgang** mit dem **historischen Bestand**.

... ist Teil der **Stadt Zürich** und **Treffpunkt im Quartier**.

... transformiert sich im **Dialog** mit den **WerkstädterInnen**.





**NACHHALTIGKEIT** Mittels den Strategien Konsistenz, Effizienz und Suffizienz wird eine nachhaltige Entwicklung konsequent verfolgt. Die bestehenden Bauten und Anlagen werden soweit möglich erhalten und umgenutzt. Durch einen systemischen Ansatz findet eine Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus der Bauten und Anlagen statt. Materialien können im Sinne der Kreislaufwirtschaft direkt wiederverwendet bzw. recycelt werden. Effizienzgewinne und Qualitätssteigerungen sowie eine Vernetzung der Bauten und Nutzungen werden durch ein Multi-Energie-Grid sichergestellt. Durch diese Synergien entstehen geringstmögliche Emissionen im Bau und Betrieb. Durch konkrete Massnahmen wird das Mikroklima verbessert und eine klimaangepasste und ökologische Entwicklung sichergestellt.

**NUTZUNG** Die Werkstadt bietet mit massgeschneiderten Mieteinheiten und ergänzenden Serviceangeboten gute Rahmenbedingungen für das urbane Gewerbe. Dank kleinteiligen Manufakturen und publikumsorientierten Dienstleistungsangeboten können sich Sockelgeschosse etablieren, welche den angrenzenden Freiraum aktivieren und einen neuen Ort für das Quartier schaffen. Die Bestandsbauten werden analysiert und durch geeignete Nutzungen belegt. Die Neubauten bieten als nutzungsoffene Typologien Raum für diverse Produktions- und Manufakturbetriebe. Die Entwicklung erfolgt im Dialog: Erkenntnisse der WerkstädterInnen fliessen laufend in den Prozess ein. Die vielfältige Nutzungsdurchmischung erzeugt ein lebendiges Areal über alle Wochentage und Tageszeiten hinweg.

**BEBAUUNG** Die Bebauungsstrategie respektiert den historischen Bestand und entwickelt diesen in seiner Logik von Bebauung und Freiraum fort. Die historischen Bauten werden gestärkt. Die Adaptierbarkeit der Bauten für die vielfältigen Nutzungen wird gewährleistet. Hochpunkte stärken die übergeordnete Strategie des Hochhausclusters am Gleisraum, die in der Höhe verspringende Silhouette der Hohlstrasse wird fortgeführt. In diesem Miteinander von Bestand und Neubau wird so ein starkes Raumgerüst generiert.

**FREIRAUM** Starke Raumsequenzen prägen die Identität des Ortes. Die Höfe quer zur Gleisanlage und die verbindende Hohlstrasse sind die bestehenden und tragenden Freiraumelemente der Entwicklung. In Funktion und Gestaltung weisen diese eine hohe Diversität auf. Um die historischen und atmosphärischen Träger des Ortes in den Prozess zu integrieren wird die «Strategie der Patina» verfolgt. Die Freiräume werden nicht bebaut. Möglich sind die traditionelle oberirdische Führung von Werkleitungen sowie punktuelle bauliche Auskragungen. Die Sichtbeziehungen auf und über das Gleisfeld werden gewahrt. Die Adressierung der Gebäude entlang der Hohlstrasse erfolgt über die Entrées. Die Vorzonen entlang der Hohlstrasse und vor den Hallen werden gesichert.

**MOBILITÄT** Das Areal ist eng an den umliegenden Stadtraum angebunden und negative Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrssystem werden minimiert. Zwei Erschliessungsloops führen durch das Areal und sichern den Anschluss an die Hohlstrasse. Für das Areal wurde eine auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Nutzenden spezifische Mobilitätsstrategie entwickelt. Die Mobilitätsstrategie stellt den Bedarf der Betriebe in den Vordergrund, Anlieferungen und Lager werden optimiert, für Besuchende und Mitarbeitende der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Die horizontale Erschliessung im Areal und die vertikale Erschliessung innerhalb der Bauten sind aufeinander abgestimmt.



# 3 Strategien

## 3.1 NACHHALTIGKEIT

Eine nachhaltige Entwicklung des Areals ist selbstverständlich. Dies wird durch die Balance von sozialen Aspekten, ökologische Zielsetzungen und wirtschaftlichen Randbedingungen gewährleistet. Ausgehend von den übergeordneten Strategien der Nachhaltigkeit – Suffizienz, Effizienz und Konsistenz – wurden die Technologien, Prozesse und die konkreten Strategieziele definiert.

### KONSISTENZ

Eine konsistente Entwicklung des Areals kann gewährleistet werden, wenn Bestandsbauten erhalten und Neubauten mit nachhaltigen Materialien errichtet werden. Das städtebauliche Prinzip setzt dazu auf eine grösstmögliche Integration der vorhandenen Gebäude. Nicht nur die Gebäude selber, sondern auch die Umgebung wird weitestgehend und wo möglich erhalten. Damit wird der Charakter durch die Patina vorhandener Strukturen gestärkt und Material bzw. Energie wird gespart.

### EFFIZIENZ

Die Effizienzstrategie fokussiert sich auf die Bereiche Energie, Kubatur und Prozess. Eine energetische Arealvernetzung über das Multi-Energy-Grid ermöglicht die effiziente Bereitstellung von Heiz- und Kühlenergie für den Betrieb der Gebäude. Darüber hinaus können mit dem Multi-Energy-Grid unterschiedliche Lastprofile nivelliert werden, so dass der Betrieb der angeschlossenen Erzeuger und Verbraucher zeitlich optimiert werden kann. Hinzu kommt, dass der Strom aus den PV-Anlagen direkt im Eigenverbrauch verwendet werden kann.

Grundsätzlich entspricht die Konzeption der Gebäude und Anlagen einer Low-Ex-Strategie, was bedeutet, dass der hochwertige Anteil an Energie = Exergie so effizient wie möglich verwendet wird. Das Grundwasser als Anergiequelle wird im Gegenzug dazu bestmöglich genutzt.

Die definierten Kubaturen der städtebaulichen Setzung unterstützen den effizienten Heiz- und Kühlbetrieb der neuen Gebäude durch das Oberflächen- zu Volumenverhältnis. Darüber hinaus wird das Mikroklima des Areals durch die städtebaulichen Freiräume, die Landschaftsgestaltung, die Dachbegrünung, etc. positiv beeinflusst. In der architektonischen Ausformulierung der Neubauten sind Aspekte der externen Verschattung, Begrünung, Fenstergrössen, Regenwassernutzung, Versickerung etc. wesentliche Kriterien.

Der Transformationsprozess soll in der Planung mit Gebäudeinformationsmodellen unterstützt werden. Durch die Modularität entstehen auch Planungseffizienzgewinne und Qualitätssteigerungen. Mit dieser sukzessiv aufgebauten Datengrundlage werden weitere Informationen erzeugt, die eine weitere Effizienzsteigerung während der Transformations- und Betriebsphase ermöglichen. Idealerweise entsteht damit nach und nach ein digitaler dynamischer Zwilling des Areals.

### SUFFIZIENZ

Im Betrieb der Systeme und Anlagen werden Suffizienz-Aspekte realisiert. Als Beispiel ist hier der Betrieb der Energiezentralen zu nennen. Wenn über die Vernetzung von Daten und Informationen vorausgesagt werden kann, wie sich das Wetter bzw. die Sonneneinstrahlung entwickelt, sind die technischen Anlagen frühzeitig in der Lage auf die Verän-

derungen reagieren zu können. Ergänzend ist, dass die System-Leistungen so ausgelegt werden, dass ca. 80 % des Bedarfs abgedeckt werden. Sollte mehr Leistung benötigt werden, wird diese dezentral zur Verfügung gestellt.

Auch im Bereich der Sharing-Konzepte sollen auf dem Areal mögliche Synergien genutzt und gefördert werden. Dies kann sowohl bei Maschinen und Ressourcen als auch im Bereich Transport und Logistik umgesetzt werden.

#### TECHNOLOGISCHE GRUNDLAGE

Für die Energiebereitstellung ist die technologische Grundlage ein Multi-Energie-Grid. Dieses Netz ist eine Erweiterung eines Anergie-Netzes und ermöglicht die synergetische Integration verschiedener Energieträger. Dadurch wird die Systemeffizienz erhöht – es wird mehr Energie gespart und die CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern sich. Hinzu kommt, dass das System modular aufgebaut wird, denn mit dieser Modularität werden Kostenvorteile generiert. Für die Energieeinsparungen werden keine spezifischen Gebäudekennwerte definiert. Die verschiedenen Standards für die konstruktiven Gebäudeeigenschaften ermöglichen bei synergetischer Verknüpfung mit den Systemen zur Energieerzeugung einen kostenoptimierten und CO<sub>2</sub>-minimierten Betrieb. Zu bemerken ist, dass der Miergie-Standard für Neubauten möglich ist. Aber auch die Belange der 2000-Watt-Gesellschaft werden strategie- und technologisch bedingt berücksichtigt.

#### BEWERTUNG UND PROZESS

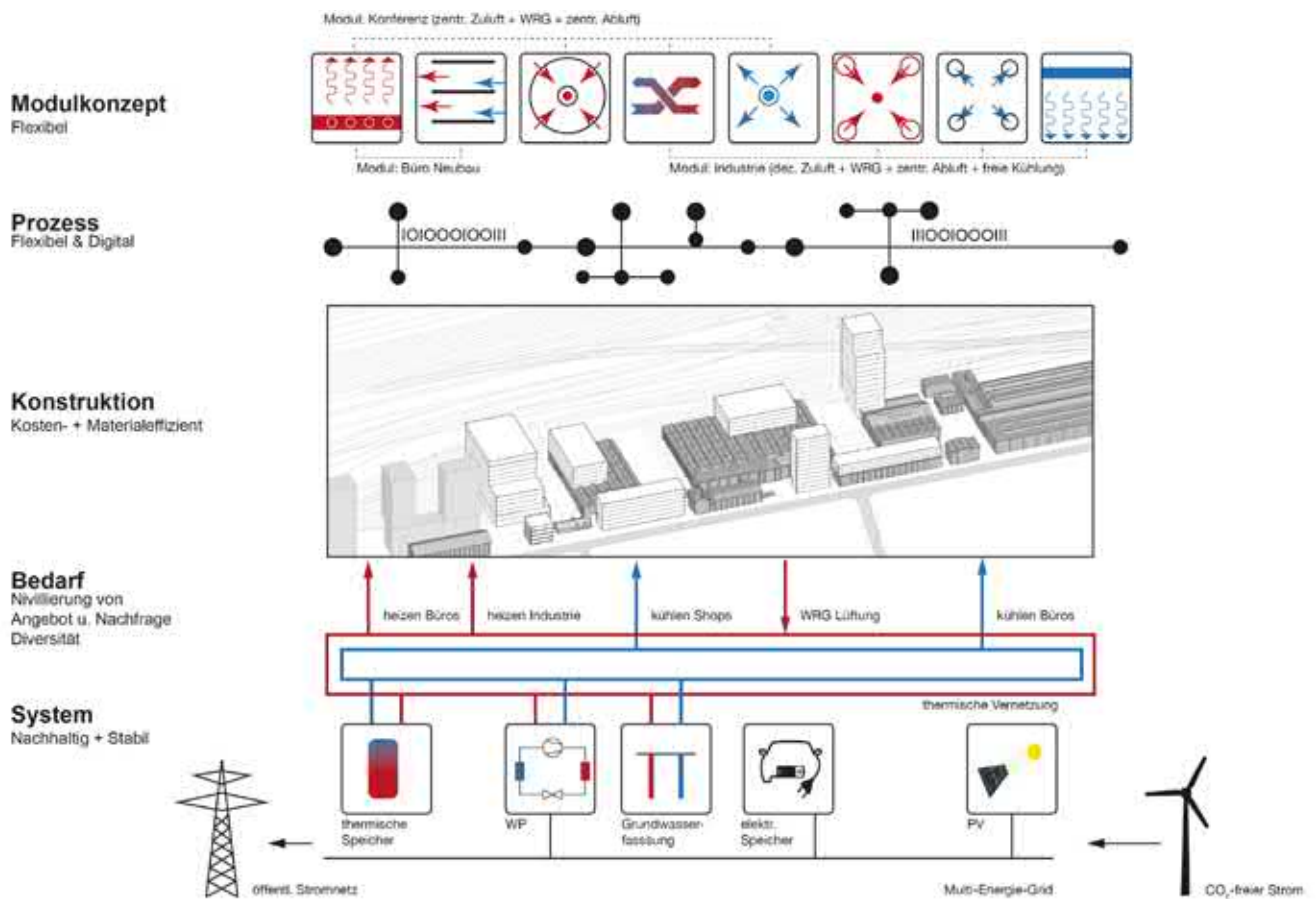
Die Bewertung, ob ein Gebäude oder ein Baufeld nachhaltig gut ist, erfolgt nicht durch eine Zertifizierung, sondern im Entwicklungsprozess wird immer die nachhaltigste Lösung gesucht. Der Fokus liegt nicht auf dem Erreichen von Zielwerten, sondern es wird das maximal Beste in Bezug auf architektonische Qualität und Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angestrebt. Daher basiert die Lösungsfindung auf das Zusammenspiel von aktiven Massnahmen der Energieerzeugung-/gewinnung vor Ort und von passiven Massnahmen der Energieeinsparung durch konstruktive und architektonische Massnahmen. Moderne datenbasierte Planungsinstrumente unterstützen dazu den Entwicklungsprozess (Building Information Modeling BIM und Integrated Projekt Deliveri IPD).

#### STRATEGIEZIELE

Konkret werden mit der Nachhaltigkeitsstrategie folgende Ziele verfolgt:

- Systemischer Ansatz. d.h. die Integration des Wissens über den Lebenszyklus eines Gebäudes bzw. Areals (Planung, Bau, Betrieb und Entsorgung)
- Maximale Ernte von erneuerbarer Energie auf dem Areal selber. (Aktive Massnahmen)
- Minimierung des Energieverbrauchs bei fehlendem Potenzial von Anergie. (Passive Massnahmen)
- Niedrige Kosten durch den Ausgleich und das Balancieren von Baukosten, Betriebskosten, Wartung.
- Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Bewertung von Bauteilen anhand ihres ökologischen Fussabdruckes.
- Balance von Konstruktion, Architektur, Städtebau und Technik.
- Erhöhung der Baueffizienz durch die Konzeption und Integration der Systeme schon in den frühen Planungsphasen.





Systemkonzept mit modularem Aufbau.

- Optimierung der städtebaulichen Konfiguration in Bezug auf Energieeffizienz. (z. B. solare Ausrichtung)
- Flexibilität in der Erweiterung und Umrüstung bestehender und neuer Gebäude.
- Wenig CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Betrieb und kompensatorisch für die graue Energie.

Diese Ziele werden durch ein interdisziplinäres Vorgehen erreicht. Das Konzept ist damit grundsätzlich ein Verfahren zur Umsetzung einer nachhaltigen und kosteneffizienten Lösung für die Entwicklung des Areals Werkstadt. Durch die Integration der neusten Innovationen in der Arealentwicklung wie Multi-Energy-Grids und über die Definition und das Zusammenspiel von guter und moderner Architektur ist eine nachhaltige Entwicklung des Gesamtareals gewährleistet.

## WERKLEITUNGEN

Auf dem Areal Werkstadt wird traditionell eine oberirdische Führung der Werkleitungen vorgefunden. Exemplarisch hierfür steht die Absauganlage zwischen den Hallen Q und R (siehe auch Kap. 3.4 und Beilage B2). Die bestehenden Elemente sollen erhalten bleiben und neue Leitungsstrassen sollen oberirdisch geführt werden.

Die entsprechenden Werke werden zu gegebenem Zeitpunkt einbezogen.

## STADTKLIMA UND ÖKOLOGIE

Aufgrund der globalen klimatischen Veränderungen, welche auch in der Stadt Zürich spürbar sind, wird dem Aspekt des Stadtklimas im Projekt besonders Rechnung getragen. In Bezug auf das Stadtklima sind Massnahmen mit Wasser, Schatten und Grün am wirkungsvollsten. Eine Massnahme alleine bringt oft nicht die gewünschte Wirkung, effektiver ist das Zusammenspiel verschiedener Massnahmen. Die Wirkung ist meist lokal und von Bedeutung für das Mikroklima.

### Grundlagen

Bei Bauprojekten in SBB-Arealen zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Altstetten wird der ökologische Ersatz gemäss den Vorgaben des «Ökologischen Bewertungs- und Ausgleichsmodells SBB Zürich HB – Bahnhof Altstetten (1994/1996, mit Anpassungen für Immobilienprojekte 2016)» erbracht. Gleichzeitig werden die städtischen Vorgaben zur Begrünung von Dächern (Checkliste GSZ, 2013), die aktuell gültigen BZO-Vorgaben zur Begrünung von Dächern (2015), die Vorgaben für die Freiraumgestaltung (u. a. %-Anteil unversiegelter Flächen) und die Handlungsansätze aus der Fachplanung Hitzeminderung (2020) berücksichtigt.

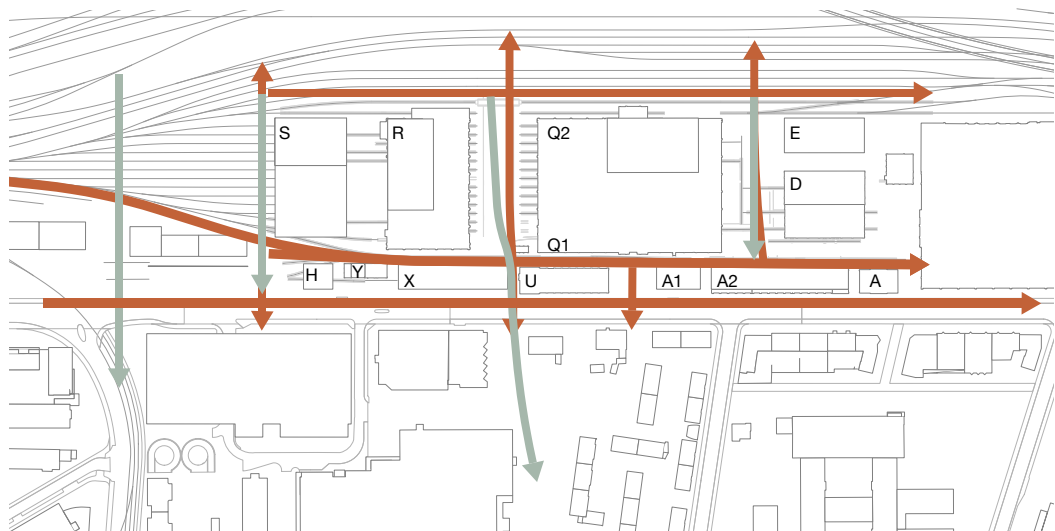
Das gesamte SBB-Areal zwischen dem Hauptbahnhof und Bahnhof Altstetten ist ausserdem im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO) aufgeführt (Objekt Nr. 32, 24.11, R100.2). Dieses Inventarobjekt wird unter anderem aufgrund des Vorkommens von Rote Liste-Arten und seiner trocken-heissen, sehr mageren Biotopbedingungen als «sehr wertvoll» eingestuft. Eine wichtige Grundlage ist deshalb das Natur- und Heimatschutzgesetz, das den Schutz von Rote Liste-Arten verlangt.

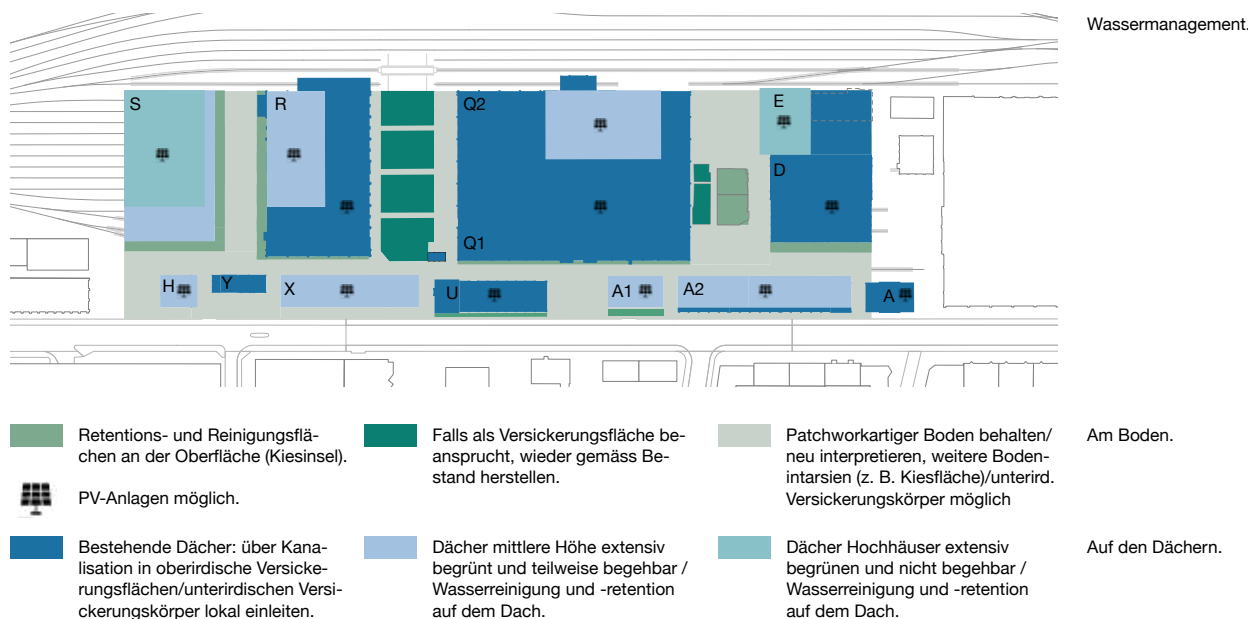
Für das vorliegende Kapitel diene unter anderem der Input von StadtLandschaft GmbH als Grundlage, siehe auch Beilage B1, Kap. 5.

### Klimaangepasste Arealentwicklung

Das Areal Werkstatt weist in den Sommermonaten durch die bestehende, industriell geprägte Bebauung eine sehr starke Wärmebelastung am Tag und eine hohe Überwärmung in der Nacht auf. Folglich bedarf es einer Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht. Starke Niederschläge können ohne weitere Massnahmen zu ört-

Durchlüftung.  
➔ Offene Durchlüftungsachsen  
➔ Achsen für Kaltluftaustausch





lichen Überschwemmungen führen. Für eine klimaangepasste Entwicklung des Areal werden folgende Massnahmen verfolgt, welche grösstenteils mit den Handlungsansätzen gemäss Fachplanung Hitzeminderung übereinstimmen (siehe auch Beilage B1, Kap. 5).

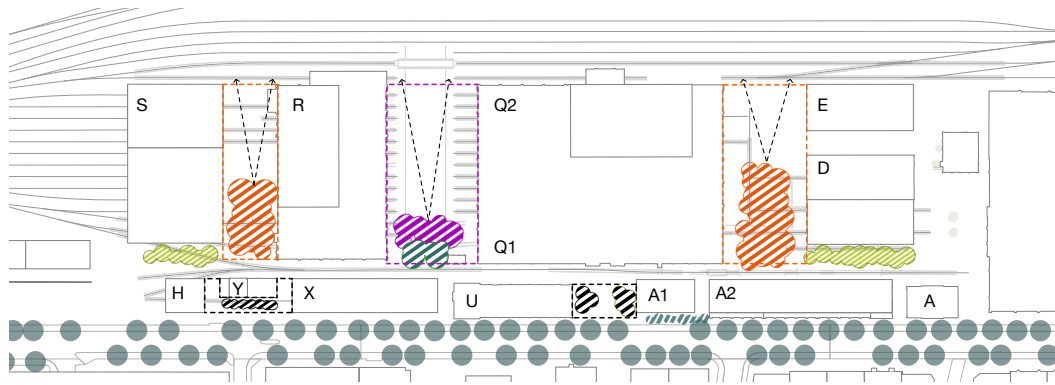
- Wärmeaufnahme und -speicherung durch neu eingesetzte Materialien werden vermieden
- Entsiegelung von Flächen wird gefördert
- Durchlüftung und Kaltluftfluss wird gewährleistet, Barrieren werden vermieden
- Kühle Orte (cool spots) werden erhalten, geschaffen und vernetzt
- Bepflanzungen als Mittel für eine erhöhte Aufenthaltsqualität werden eingesetzt
- Regenwasser wird zurückgehalten und gespeichert, Oberflächenversickerung wird gefördert
- Entwässerungssysteme oder Schutzmassnahmen für Starkregenereignissen werden vorgesehen
- Klimaangepasste artenreiche und heimische Vegetation wird eingesetzt

## Wasser

Der Umgang mit Wasser wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben umgesetzt. Dort wo oberflächlich versickert wird, entstehen kühlende Verdunstungsflächen. Das Regenwasser wird zurückgehalten und gespeichert. Neue Gebäude werden mit blaugrünen Dächern zur Wasserspeicherung und Verdunstung umgesetzt. Wo möglich werden sickerfähige Beläge eingesetzt; teilweise kommen überdeckte, befahrbare unterirdische Versickerungsmöglichkeiten zum Einsatz. Für die Bewältigung von Starkregenereignissen sind Notabflüsse bzw. Retentionsflächen vorgesehen. Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels wird auf eine Wasserspeicherung für die Bewässerung von erdgebunden Bepflanzungen verzichtet.

## Schatten

Die bestehenden Oberflächen heizen sich sehr stark auf. Dies wird mittels Begrünung und Beschattung durch Bäume, Pergolen sowie temporärem oder technischem Sonnenschutz reduziert. Zudem wirkt die Eigenverschattung der Gebäude der Wärmeaufnahme der Oberflächen entgegen. Der identitätsstiftenden Ensemblewirkung der historischen Fassaden zusammen mit den offenen Höfen wird bei schattengebenden Massnahmen gebührend Rechnung getragen. Es werden hochstammige Bäume eingesetzt. Als Alternative zu fixen baulichen Massnahmen ist auch ein temporärer beziehungsweise saiso-



- Rund 20 % Kronenfläche, Baumgruppe als Auftakt in den Hof bilden, um Blickbezüge in die Fernlandschaft nach Norden zu ermöglichen.
- Zusätzlich 10 % Kronenfläche im ersten baumfreien Rasenfeld möglich (Bestand 6 % Kronenfläche).
- Min. 30 % Kronenfläche.
- Bezugsfläche für Prozentangabe (div. Farben).
- Bestehende Baumgruppen erhalten oder in Art und Anzahl kompensieren.
- Neue Baumgruppen an der Hohl-gasse (Minimierung der Spiegeleffekt der Parkierungssspots).
- Bestehende Baumallee auf öffentlichem Grund erhalten (nicht Bestandteil des Masterplans).

naler Sonnenschutz denkbar. Neue Gebäude werden mit einer hohen Albedo (Reflexionsstrahlung) und sommerlichem Wärmeschutz versehen sein.

Einzelne, existierende cool spots und die beschattete Verbindung (Hohl-gasse) werden erhalten. Parkierungsflächen werden nach Möglichkeit mit Beschattungen oder Bäumen versehen, um den Spiegeleffekt der einzelnen Fahrzeuge zu minimieren.

### Baumsetzung

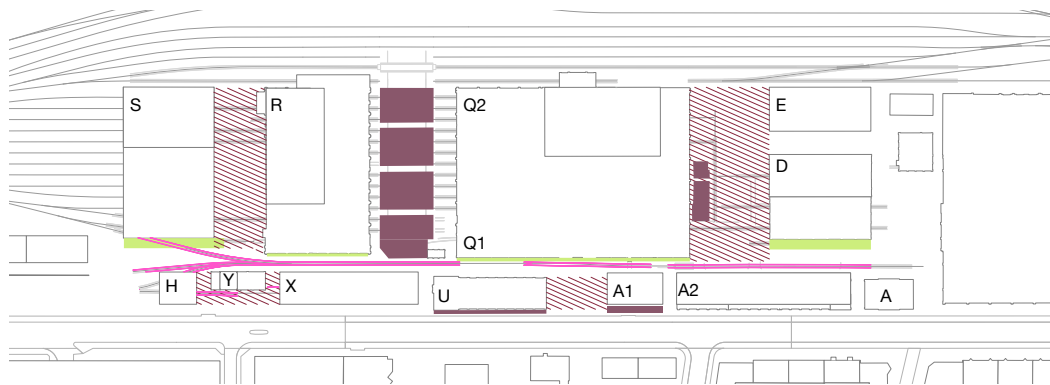
Zwei bestehende Baumgruppen werden erhalten und mehrere neue gepflanzt. Die bestehende Lindenreihe im Baubereich X wird nicht erhalten, jedoch dank den neuen Pflanzungen adäquat ersetzt. Mit den Bäumen werden auf dem Areal Kühleffekte erzielt, die Stadtökologie gefördert und die Aufenthaltsqualität erhöht. Für die Fläche in den drei Höfen sowie in den beiden Entrées zwischen H und X sowie zwischen A1 und U wird eine Baumkronenfläche von rund 20 % angestrebt (Annahme: mittlerer Baum 50 m<sup>2</sup> Kronenfläche, grosser Baum 100 m<sup>2</sup>). Dies ist als Richtgrösse und in der Summe zu verstehen.

Die Baumsetzungen müssen gewisse gestalterische und technische Ziele erfüllen um das Arbeiten auf dem Areal weiterhin zu ermöglichen sowie die räumliche Qualität und gesunde Bäume zu sichern. Insbesondere sind dies folgende Gestaltungsprinzipien:

- Ein gestalterisches Baumkonzept für das ganze Areal: das Baumkonzept bildet zusammen mit der architektonischen Substanz ein stimmiges Bild.
- Die räumliche Sequenz und ihre räumlich etappierte Entdeckung müssen erhalten bleiben (siehe Kap. 3.4).
- Bei der Baumsetzung ist auf den Schattenwurf der Hochpunkte zu achten, sonnige Standorte sind wegen effizienteren Beschattung von Oberflächen zu bevorzugen.
- Die bestehenden, wertvollen Gleise sind zu erhalten.

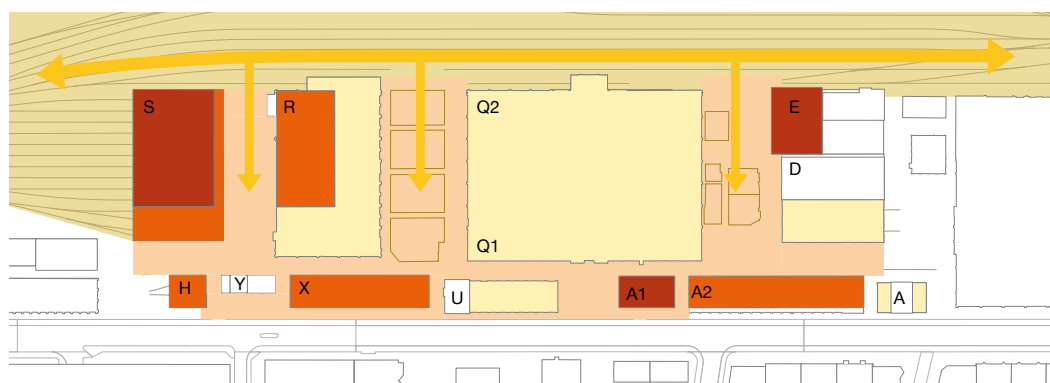
Weiter gelten folgende Bedingungen für eine standortgerechte Baumpflanzung:

- Min. Abstand zur Fassade: 5 m; Abstand zwischen Bäumen: Pflanzabstand 6-7 m für ein Blätterdach (dichtere Setzung mit späterem Ausdünnen möglich)
- Ein geeignetes Wurzelsystem (Tiefwurzler) ist zwingend.
- Baumpalett: klimaresistent, hochstämmig (teilweise notwendiger Lichtraum von 4.5-5 m um Anlieferung und Notzufahrt zu ermöglichen), einheimische und/oder standortgerechte Sorten, Vielfalt fördern



Entsiegelung.

- Durchlässige schützenswerte Flächen, müssen nach möglichem Eingriff wiederhergestellt werden.
- Durchlässige Flächen behalten bzw. fördern.
- Musterartige Entsiegelung in Asphalt- oder Gleisflächen (mit Schotter- oder Kiesstreifen).
- Patchworkartige Behandlung des Bodens behalten/neu interpretieren, flächige Entsiegelung fördern; d. h. Kies-, Schotter-, Beton-, Rost-, Gleis-, Asphaltflächen zusammensetzen.



Flora und Fauna auf dem Areal.

- Wo möglich Fördermassnahmen auf bestehenden Dächern (im Rahmen der statischen Tragfähigkeit der Bestandsbauten) vorsehen.
- Dächer mittlere Höhe (mögliche Ersatzbiotope für ehemalige Flusslandschaft) sind teilweise intensiv zu gestalten, überwiegend extensiv, Lebensräume für Zielarten schaffen.
- Dächer Hochhäuser, reine extensive Begrünung, Lebensräume für Zielarten schaffen.
- Bestehende/neue Ersatzlebensräume (z. B. Pionier-Lebensräume) fördern, u. a. Lebensräume für Zielarten schaffen
- Gleisfeld als ökologischer Vernetzungskorridor.

## Begrünung

Der Versiegelungsgrad der Oberflächen wird wo möglich reduziert und das Patchwork entsprechend ausgestaltet. Die Grün- und Ruderalflächen werden wo möglich erhalten respektive wiederhergestellt. Dazu werden Mikrostreifen mit Spontanvegetation entlang der Fassaden gefördert und bei Neubauten nach Möglichkeit mit Fassadenbegrünung kombiniert. Die Flachdächer der Neubauten werden extensiv begrünt (blaugrüne Dächer). Für die klimaangepasste Vegetation sind die Ziele des ökologischen Bewertungs- und Ausgleichsmodells der SBB bezüglich Kompensationsmassnahmen, Artenvielfalt und einheimische Arten massgebend. Mögliche Nischen auf dem Boden oder Kleinstrukturen (historische Substanz, Velodächer, offene Treppen usw.) sollen für die Biodiversität wertvoll gestaltet bzw. erhalten werden.

## Flora und Fauna

Die Nähe des ökologisch wertvollen Gleisfelds ist eine Chance für die Fauna und Flora auf dem Areal Werkstadt. Die Durchgängigkeit zum Gleisfeld wird gewährleistet, um die Bewegung der Mauereidechsen (Rote Liste-Art) von dem ruderalen Gleisfeld zu den ruderalen Mikrostreifen entlang der Fassaden oder den ruderalen Intarsien in den Höfen zu ermöglichen. Biotope auf den Dächern bilden Nischen für die Fauna und werden zu hochwertigen Lebensräumen für gewisse Zielarten wie die blauflügeligen Sandschrecken (Rote Liste-Art) auf Dächer mittlerer Höhen oder für die Wildbienen (Rote Liste-Art) auf Dächern mittlerer und grosser Höhen.

## 3.2 NUTZUNG

### URBANE PRODUKTION

Mit dem Konzept «Werkplatz Zürich» artikuliert die Stadt das Ziel, sich auch in Zukunft als ein Wirtschaftsstandort mit einer diversifizierten Branchenstruktur und vielfältigen Arbeitsplatzangeboten zu entwickeln, an dem innovative Technologieunternehmen und produzierende Gewerbebetriebe gegründet werden, sich ansiedeln und erfolgreich entwickeln. Dies bedeutet vor allem die Sicherung von Gebieten für Industrie- und produzierende Gewerbebetriebe gegenüber Dienstleistungs- und Handelsnutzungen.

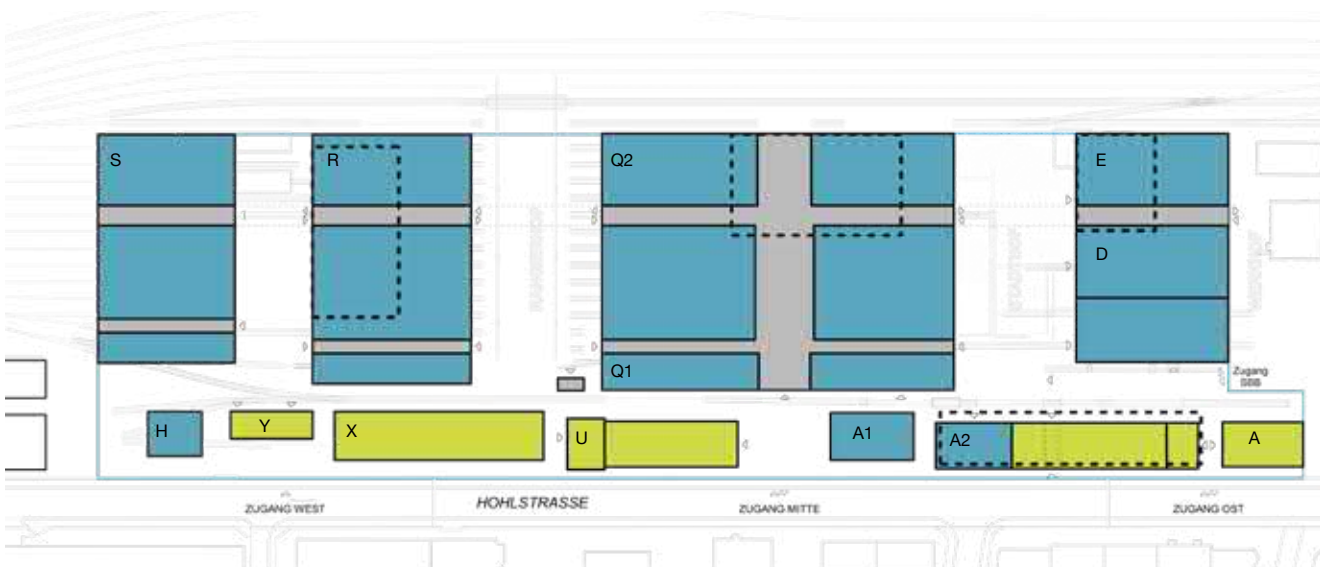
Um dieses Ziel zu erreichen wurden mit der BZO 2016 Industrie- und Gewerbebezonen (IG) ausgeschieden. Um jedoch den spezifischen und sich verändernden Bedingungen urbaner Produktionsbetriebe gerecht zu werden, ist mit der neuen Praxisrichtlinie ein höherer Anteil nicht direkt produktionsbezogener Betriebsfunktionen als bisher möglich. ([www.stadt-zuerich.ch/werkplatz](http://www.stadt-zuerich.ch/werkplatz))

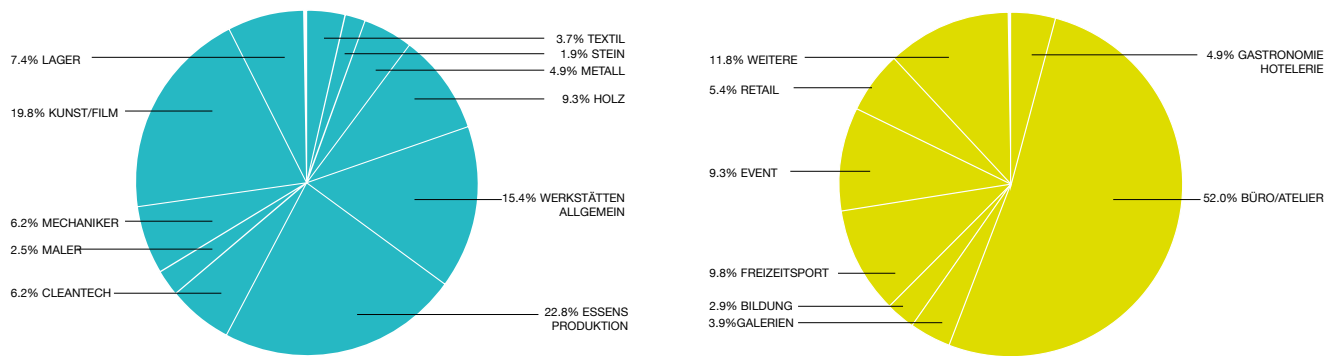
Die Werkstatt leistet als einer der Schlüsselstandorte urbaner Produktion einen wichtigen Beitrag zur Sicherung des «Werkplatz Zürich». Auf dem Areal sind Flächenanteile von 80 % der Nutzung durch Produktionsbetriebe vorbehalten. Weitere 20 % stehen für ergänzende Dienstleistungs- und Handelsnutzungen zur Verfügung.

Die Werkstatt strebt eine produktive Nutzungsmischung aus innovativen CleanTech Unternehmen, urbanen Manufakturen und kreativen Handwerksbetrieben an, die zusammen mit spezifischen Dienstleistungs- und Handelsnutzungen den «Werkplatz Zürich» in der Werkstatt erlebbar machen.

Verteilung der Nutzungen im Erdgeschoss mit einer Schichtung Richtung Gleisfeld.

- Produktion
- Dienstleistungen





## DIE URBANEN WERKSTÄDTERINNEN – EIN DIALOGISCHER PROZESS

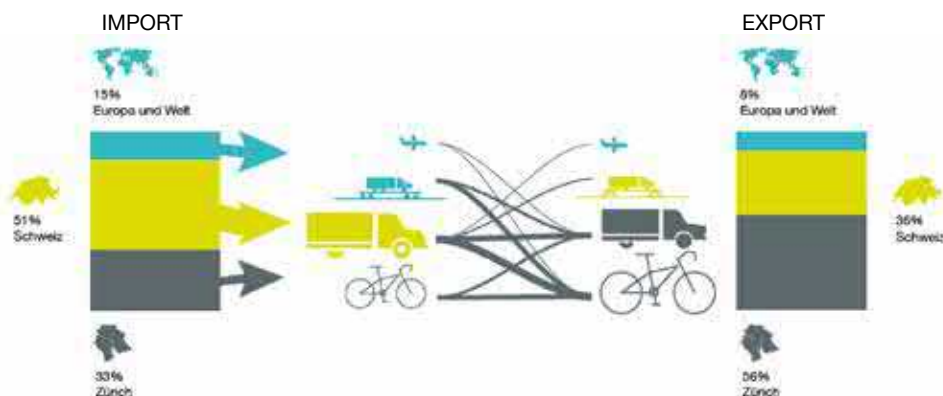
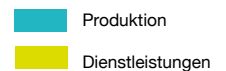
Durch eine «Bottom-Up Strategie» wurden schon frühzeitig prototypische, potenzielle, zukünftige Nutzerinnen und Nutzer für das Areal identifiziert und in die Entwicklung mit einbezogen. Es zeigt sich bereits ein sehr hohes Interesse an diesem Standort, dem vorhandenen und zukünftigen Raumangebot sowie dem Potenzial eines neuen Gewerbeclusters in Zürich.

Die ersten Werkstädterinnen und -städter konnten bereits einige der freistehenden Mieteinheiten beziehen. Dadurch wird der urbane Produktionsstandort von den unterschiedlichen Produktion- und Dienstleistungsbetrieben auf seine Potenziale und Herausforderungen hin getestet und gleichzeitig Schritt für Schritt geöffnet (Adressbildung). Die Erkenntnisse aus dieser Aktivierungsphase fließen kontinuierlich in die weitere Planung ein.

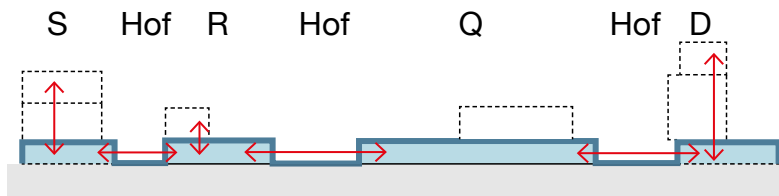
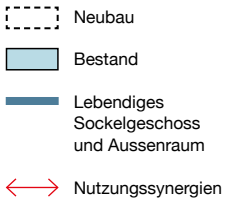
Grundsätzlich werden die Anfragen in Produktions- und Dienstleistungscluster unterteilt. Die Gliederung basiert auf der Praxisrichtlinie des Amtes für Baubewilligungen für Industrie- und Gewerbebezonen vom März 2018. Gemäss dieser erfolgt die Abgrenzung der Produktionsbetriebe von Dienstleistung und Gewerbe hauptsächlich über einen erforderlichen Flächenanteil für produzierende Tätigkeiten.

Die neue urbane Unternehmerschaft zeigt, dass die Zulieferbetriebe tendenziell eher in der Region um Zürich und in der Schweiz verortet sind. Bei der Kundschaft verlagert sich die Verortung hingegen deutlich von der Schweiz und der Region Zürich in die Stadt Zürich. Die Werkstatt als zukünftiger Produktionsstandort richtet sich auf den lokalen Absatzmarkt aus und gibt wichtigen Aufschluss über die spezifischen Anforderungen hinsichtlich Logistik und Lagerung auf dem Areal.

Anfragen von InteressentInnen der Werkstatt seit 2016.



Import-/Exportbeziehung, Ergebnisse NutzerInnenworkshop (2017).



### NUTZUNGSPROGRAMM IM SOCKELGESCHOSS

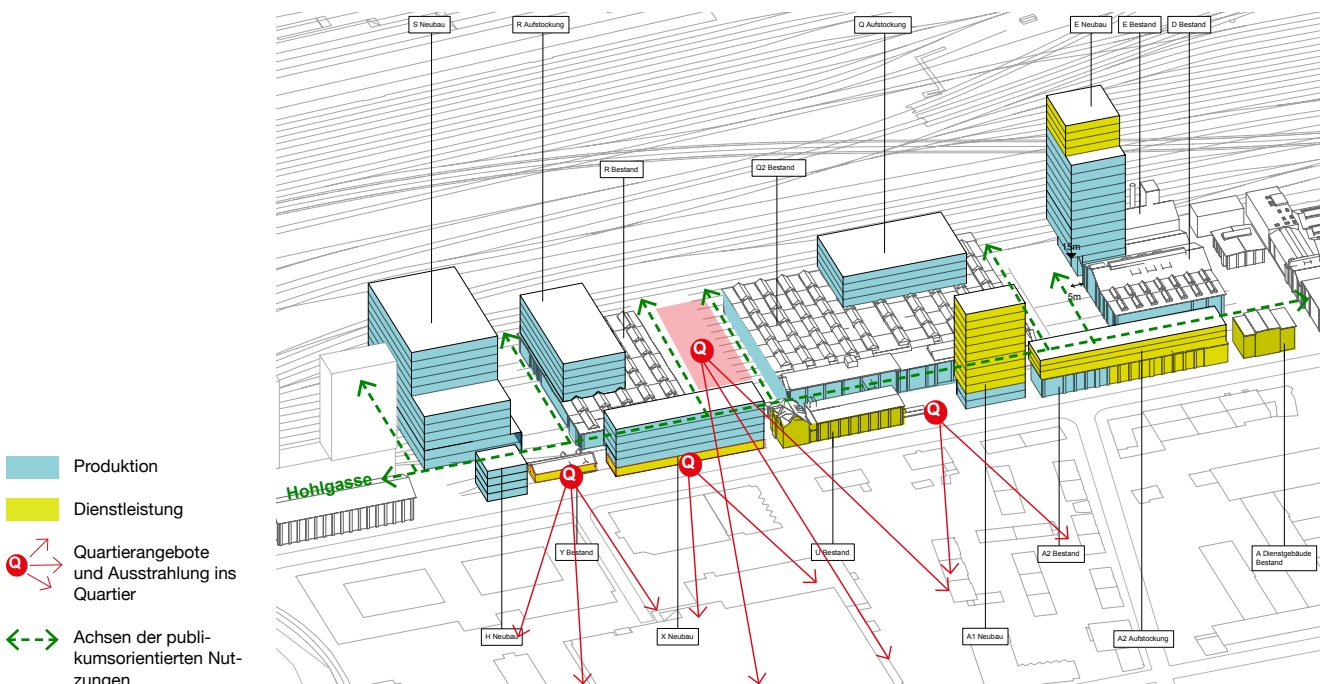
Eine vielfältige Nutzungsdurchmischung soll in den überhöhten, bestehenden Sockelgeschossen etabliert werden. Insbesondere im Bereich der Hohlstrasse und -gasse sowie entlang der Höfe werden kleinteiligere, urbane Manufakturen sowie publikumsorientierte Dienstleistungsangebote (Retail, Quartierangebote u.a.) etabliert. Sie bilden das Aushängeschild des zukünftigen Produktionsstandortes und aktivieren sowohl das Erdgeschoss als auch die angrenzenden Aussenraumflächen: beispielsweise kann die Kaffeerösterei einerseits Kaffeebohnen in der Werkstatt rösten, im Shop Produkte verkaufen und darüber hinaus Sitzplätze im Innen-/Aussenraum zur Degustation anbieten.

Richtung Gleisanlagen siedeln sich die grossen Produktionsstätten aus klassischen Handwerksbereichen (Schreinereien, Recycling Firmen, Kunstproduktionen, Logistikunternehmen u.a.) und der Essensproduktion (Bierbrauerei, Produktionsküchen etc.) an. Diese Bereiche sind für das öffentliche Publikum weniger zugänglich und der Anlieferung als auch den verschiedenen Produktionsabläufen der ansässigen Betriebe vorbehalten.

### NUTZUNGSPROGRAMM AB ERSTEM OG

Über dem «lebendigen» Erdgeschoss werden im vorderen Bereich (Hohlstrasse/-gasse) Räumlichkeiten mit unterschiedlichen Ausbaustandards für verschiedene Nutzungen entwickelt (Produktion/Dienstleistung). Im Arealinneren, Richtung Gleise, können sich im Neubau sowohl vertikal produzierende Produktionsbetriebe ansiedeln als auch Firmen aus den Bereichen Clean-Tech. Mit der Planung und Realisation der Neubauten kann auf die spezifischen Anforderungen gezielt eingegangen und massgeschneiderte Konzepte entwickelt werden.

Ziel ist es, durch eine vielseitige Nutzungsdurchmischung mit verschiedenen räumlichen Qualitäten und diversen Angeboten das Areal langfristig attraktiv zu gestalten und gleichzeitig den heutigen komplexen Anforderungen eines produktiven, urbanen Werkplatz gerecht zu werden.

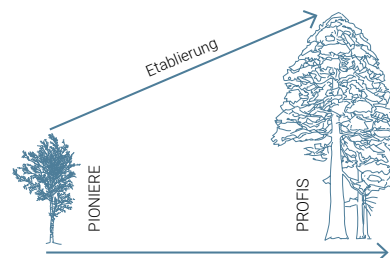




## HOW TO: FÖRDERUNG DER URBANEN NUTZUNGSDURCHMISCHUNG

### Von der Pionierin bis zum Profi

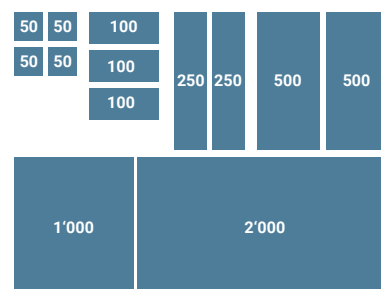
Bei der Auswahl der Nutzerinnen und Nutzer wird einerseits auf verschiedene Nutzungsarten und andererseits auf unterschiedlich etablierte Betriebe geachtet. Sowohl Start-ups als auch bereits gut situierte Betriebe finden auf dem Areal ihren Entwicklungs- und Produktionsstandort. Auf diese Weise entsteht die Möglichkeit eines vernetzten Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch zwischen den unterschiedlichen Disziplinen. Gleichzeitig bedeutet die Berücksichtigung von jungen, wachsenden Unternehmen, dass das Areal auf deren Weiterentwicklung (Raumbedarf und -anforderungen) reagieren kann.



**Etablierung:** Lernende Produktion und Mitwachsen der Betriebe im Transformationsprozess.

### Von kleinen bis zu gossen Raumeinheiten

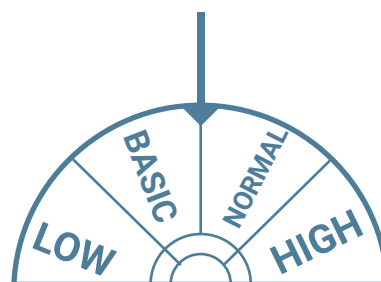
Durch den heutigen Bestand an unterschiedlichen Raumgrößen und -typen besteht ein vielfältiges Raumangebot, welches in seiner Qualität erhalten und durch die geplanten Neubauten ergänzt werden soll. Dieses breite Angebot fördert die Diversität an Nutzungsmöglichkeiten, welche durch eine geeignete Auswahl der jeweils passenden Nutzerinnen und Nutzer noch gesteigert wird. Ziel der weiteren Entwicklung des Raumangebotes ist es, die Räume in ihrer Verwendung nutzungs offen, flexibel und adaptierter zu halten.



**Raumgrößen:** Vielzahl an unterschiedlichen Raumgrößen ermöglicht verschiedene Nutzungen (prototypisches Cluster von 5'000 m<sup>2</sup>).

### Von niedrigem bis qualitativ hohem Ausbaustandard

Neben dem Raumangebot spielt der Ausbaustandard für einen hohen Grad der Nutzungsdurchmischung eine wichtige Rolle. Die Interessentinnen und Interessenten generieren den Bedarf: d.h. lassen sich im Bestand die notwendigen Räumlichkeiten nicht abdecken, kann durch die geplanten Neubauten auf die Nachfrage reagiert und das Angebot entsprechend erweitert werden. Durch die genaue Bestellung lassen sich «massgeschneiderte» Mieteinheiten planen und umsetzen.



**Ausbaustandard:** Unterschiedliche Ausbaustandards ermöglichen verschiedene Nutzungen.

### Rund um die Uhr

Neben weiteren wichtigen Kriterien wird ein besonderes Augenmerk auf die Produktions- und Öffnungszeiten der verschiedenen Betriebe sowie die Warenannahme und -auslieferung gelegt. Das Areal wird zu unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten für Kunden, Lieferantinnen, Passanten und Anwohnerinnen zugänglich und besetzt sein. Verschiedene publikumsorientierte Angebote sollen ein breites Publikum anziehen.



**Produktionszeiten:** Das Areal ist an unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten produktiv und zugänglich.

### 3.3 BEBAUUNG

Die Bebauung ist ein Ensemble von Bestand und Neu. Sie bildet eine städtebaulich maximal verträgliche Ausnützung ab, welche die Qualitäten im Areal verstärkt und auch stadträumlich übergreifend das Entwicklungspotenzial ausschöpft. Im Vordergrund steht eine innovative Transformation. Die mit der kantonalen Denkmalpflege abgestimmten städtebaulichen Regeln gewährleisten eine maximale Nutzungsflexibilität innerhalb der gewachsenen robusten Struktur.

#### STADTSILHOUETTE

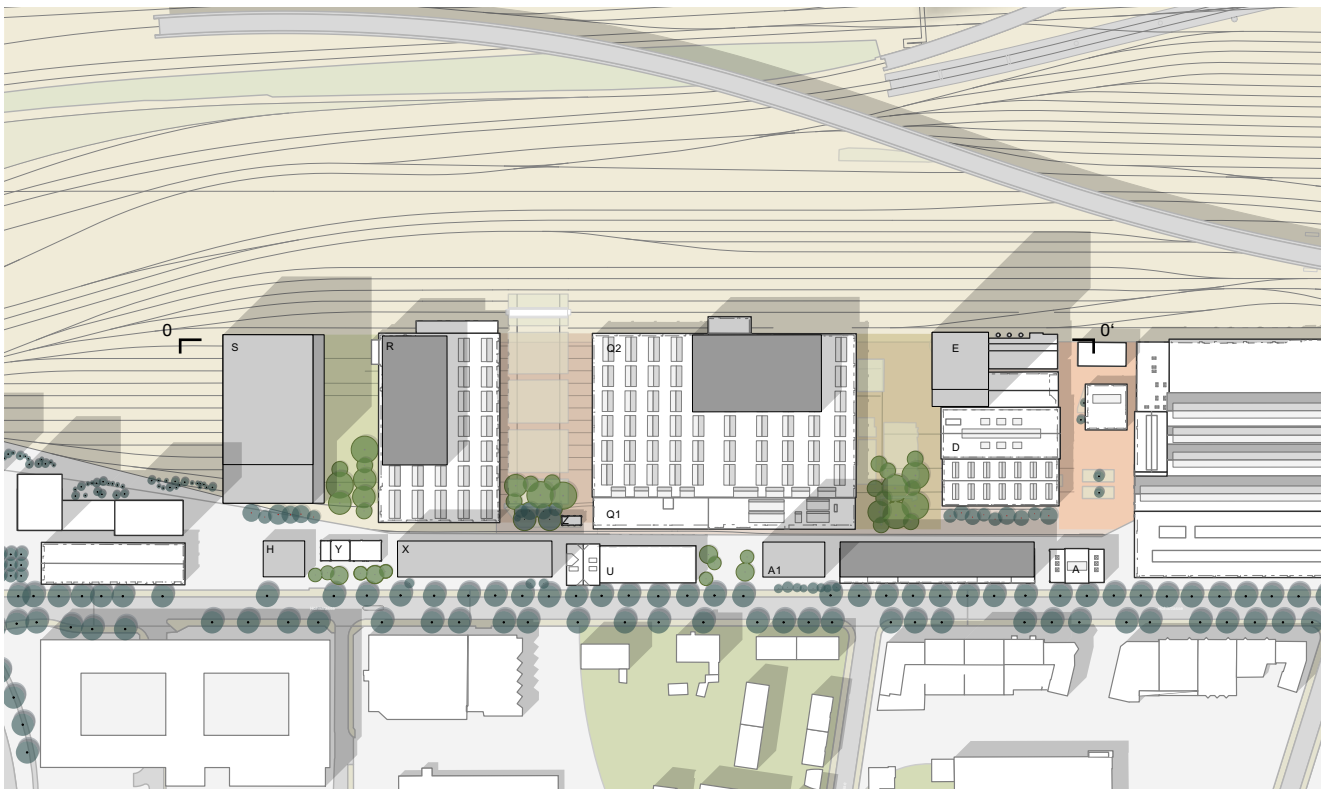
Die Lage des Areals direkt am Gleisraum bietet ein grosses Potenzial für Hochpunkte. Bereits heute positionieren sich mehrere Hochhäuser clusterartig zwischen Bahnhof Altstetten und Zürich HB. Die Hochhäuser der Werkstadt werden gemeinsam mit diesen existierenden Hochpunkten die Stadtsilhouette entlang des Gleisraums zusätzlich prägen. Die bereits heute in der Höhe verspringende Silhouette entlang der Hohlstrasse soll auf dem Areal Werkstadt übernommen werden.

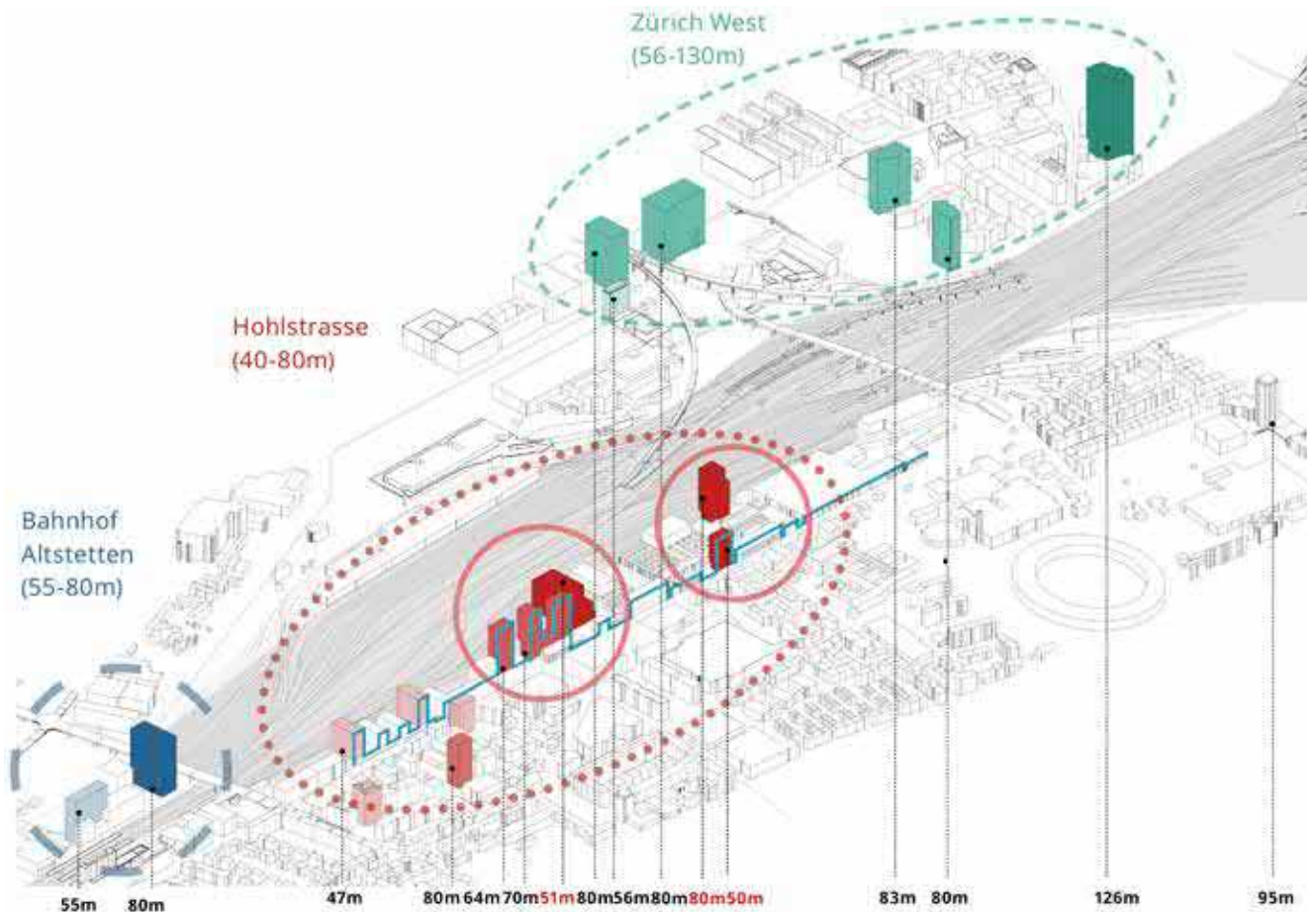
#### NACHHALTIGKEIT

Die Baukörper haben ein effizientes Oberflächen- und Volumenverhältnis und sind in Bezug auf eine Verschattung optimal ausgerichtet. Die städtebauliche Konfiguration mit den Höfen hat eine positive Auswirkung auf das Mikroklima. Eine ressourcenschonende Bauweise begleitet den Transformationsprozess durch die Wiederverwendung von Bauteilen und Datenmanagement.






Mögliche Bebauung mit Ausschöpfung der maximalen Ausnützung.

-  Bestand
-  Neubauten
-  Aufbauten





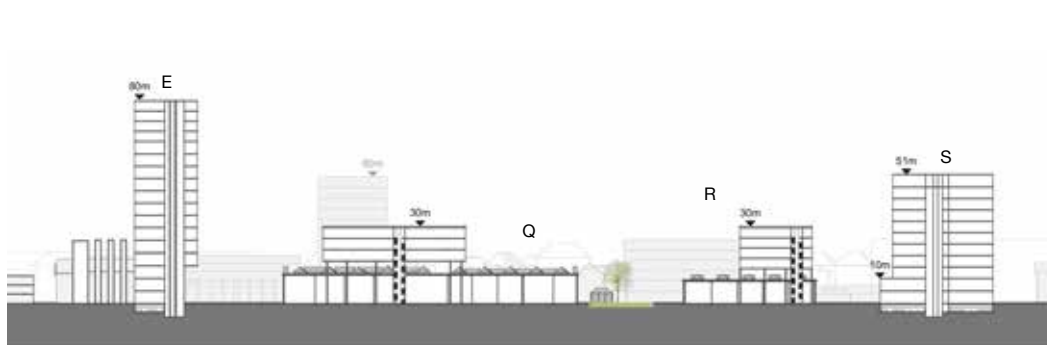
Hochhauscluster und  
Stadtsilhouette Hohlstrasse.

-  Hochhauscluster  
Hohlstrasse
-  Hochhaus  
Ensemble
-  Zürich West Cluster
-  Bahnhof Altstetten  
Cluster
-  Silhouette  
Hohlstrasse

### GESTAPELTES GEWERBE

Eine Stapelung des Gewerbes ist auf Grund der fortschreitenden technischen Entwicklungen im Produktionsprozess sowie der beinahe flächendeckenden Anordnung der erhaltenswerten Bestandsbauten auf dem Areal unumgänglich. Die unterschiedlichen Anforderungen an das produzierende Gewerbe werden in verschiedenen Gebäudetypologien erfüllt. Beispielsweise finden urbane Manufakturen mit einem horizontal organisierten Produktionsprozess ihren Platz in der Halle und eine Cleantech-Nutzung kann vertikal organisiert werden und ist somit flexibel positionierbar.

Prinzip  
Stapelung.



Längsschnitt 0-0'

## BAUBEREICHE UND MANTELLINIEN

Das städtebauliche Regelwerk setzt sich aus Baubereichen, Mantellinien und Bebauungsregeln zusammen.

Die Baubereiche markieren mögliche Orte für Neubauten, welche die städtebauliche Qualität und tektonische Lesbarkeit des Areals weiterstricken. Sofern einzelne Baubereiche im Widerspruch zu rechtlichen Vorgaben liegen sollten, werden im Zeitpunkt der Umsetzung der jeweiligen Bauvorhaben ergänzende Planungsverfahren wie Sondernutzungsplanungen (§§ 79 ff. oder 83 ff. PBG), Baulinienvorlagen (§§ 96 ff. PBG) oder dergleichen durchgeführt.

Die Mantellinien zeichnen Verdichtungsmöglichkeiten im dreidimensionalen Raum ab. Es werden drei Typen von Mantellinien jeweils für die drei Baubereiche Mitte, Hohlstrasse und Aussen ausgeschieden, welche die Lesbarkeit der räumlichen Abfolge zwischen Hohlstrasse und Gleisraum sowie die Schichtung von Bestand und Neu in der Vertikalen verdeutlichen und das Potenzial für punktuelle Höhenakzente abzeichnen. Die Mantellinien bilden ein Raumgerüst, das Spielraum für unterschiedliche Einfüllungen zulässt, ohne die städtebauliche Kohärenz zu gefährden.

## BEBAUUNGSREGELN

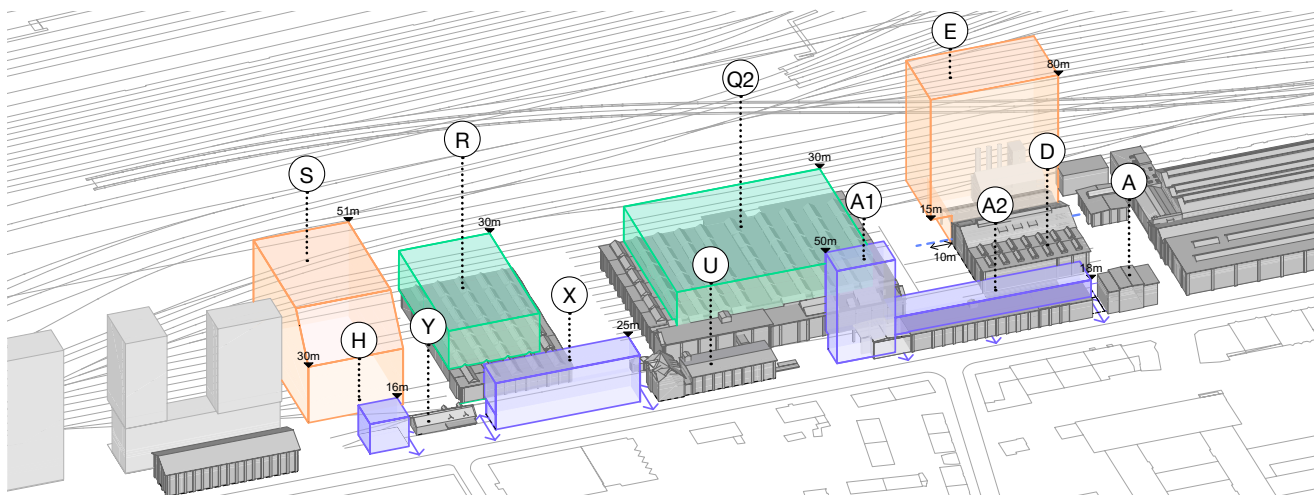
Die unterschiedlichen Baubereiche und Mantellinientypen beinhalten jeweils ihre eigenen Bebauungsregeln (siehe Abb. auf den Seiten 37 bis 39). Dies ermöglicht eine typologische Vielfalt und ein grösseres Anpassungsvermögen an wechselnde Anforderungen. Dies ist für eine langfristige Entwicklung und je nach Ausrichtung des Gewerbes notwendig. Der Umgang mit den denkmalgeschützten Gebäuden wird gemäss den Festsetzungen der Schutzverordnung in die Bauregeln integriert.

Städtebauliches Regelwerk mit Baubereichen für die horizontale Ausdehnung der Neubauten sowie Mantellinien zur Höhenbegrenzung.

- Baubereich Mitte
- Baubereich Hohlstrasse
- Baubereiche Aussen
- Erhalt Bestandsgebäude
- Neubauten ausserhalb Perimeter

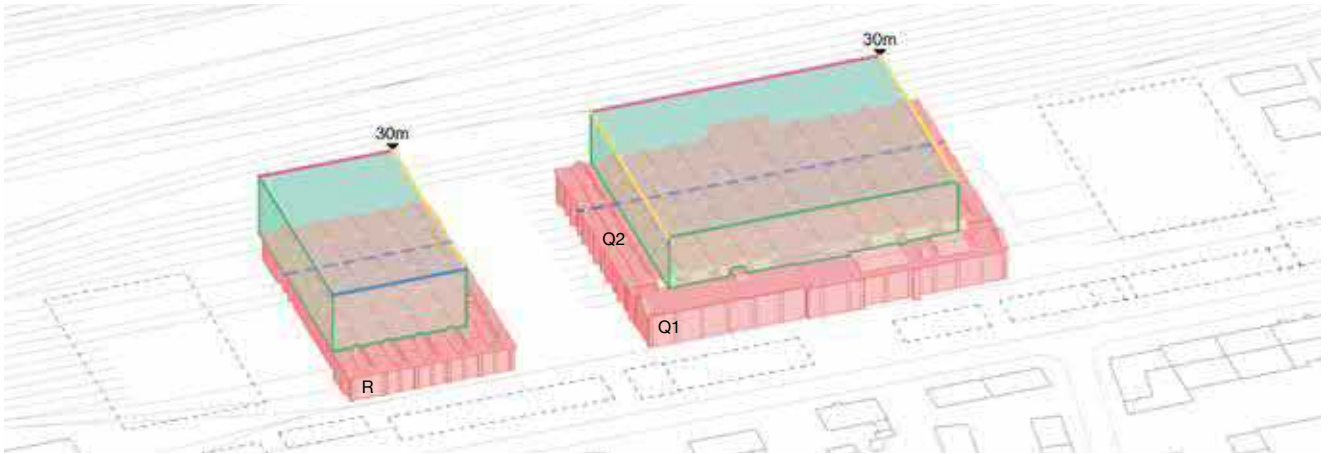
### Bauregeln Mitte (Q, R)

Aufbauten müssen an die interne Erschliessung der bestehenden Halle angebunden sein und die Fassaden zu den Gleisen berühren. Es dürfen maximal 70 % der Mantellinie entlang jeder Bestandesfassade durch Aufbauten besetzt sein. Die Dachoberfläche darf nicht mehr als 40 % bei der Halle R und 50 % bei der Halle Q2 durch die Aufbauten überbaut werden.



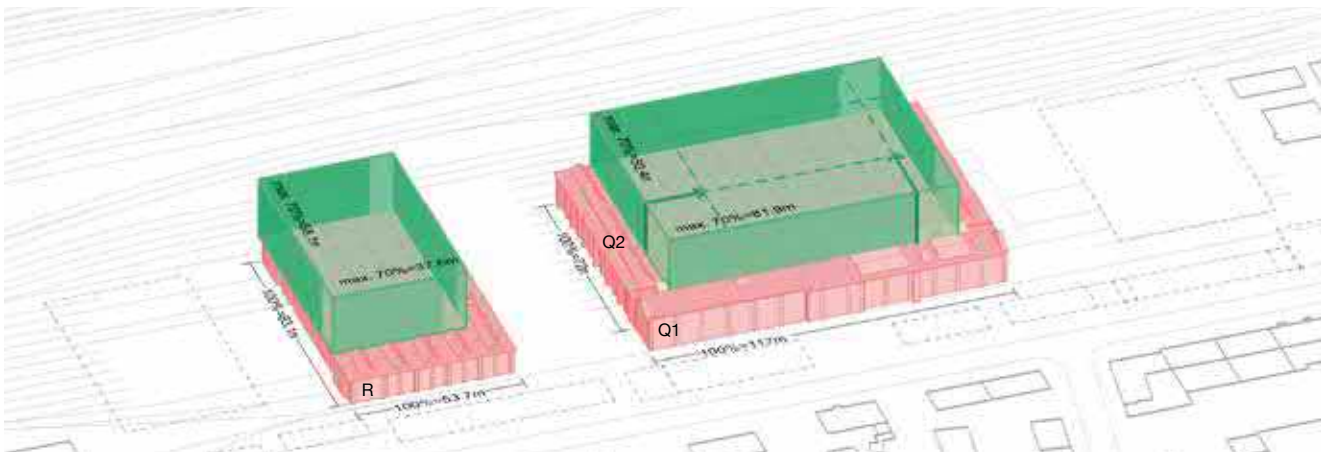
- Die Mantellinie wird durch das Achsmass der Halle definiert. Um eine Achse von der Hohl-gasse, Werkhof und Rangierhof springt die Mantellinie zurück. Aufbauten dürfen nur innerhalb dieser Mantellinie positioniert werden.
- Fassade Neubau muss an Fassadenflucht Gleisfeld anstossen.
- Mindestabstand zu angrenzenden Freiräumen: eine Oberlichterreihe (angesetzt wird Grenzlinie mittig zur nächsten Reihe)
- Mindestabstand zu Hohl-gasse: eine Oberlichterreihe
- Aufbauten müssen an die Erschliessungsstrasse angebunden sein.

Grenze.



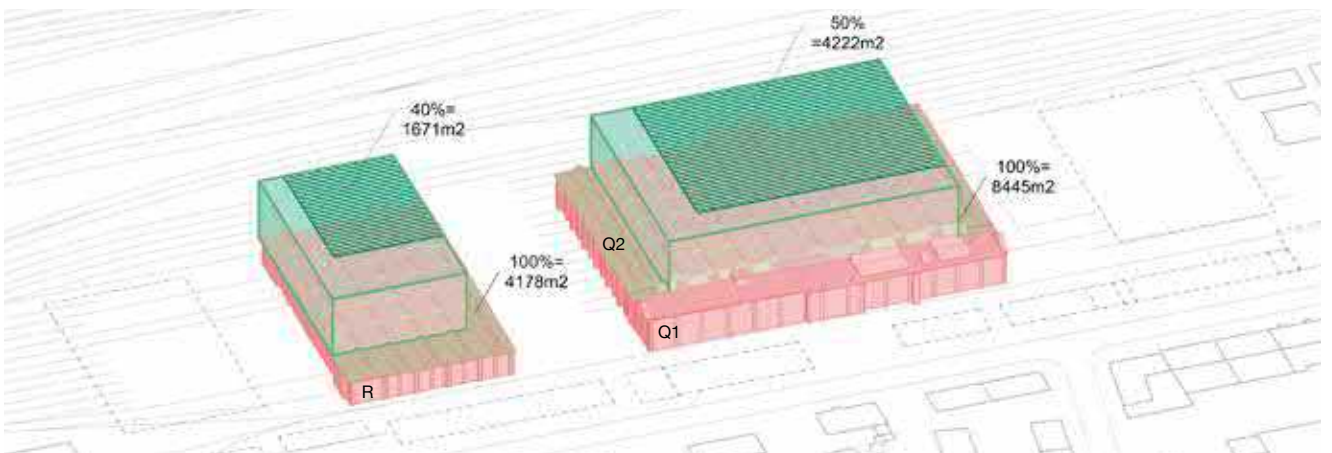
- Aufbauten dürfen nur innerhalb der Mantellinie positioniert werden (siehe oben)
- Fassaden: Es dürfen maximal 70 % der Mantellinie entlang jeder Bestandesfassade durch Aufbauten besetzt sein. Sind Aufbauten um mindestens ihre eigene Höhe von der Mantellinie zurückversetzt, darf ihre Länge 70 % der entsprechenden Mantellinie überschreiten.

Fassaden.



- Aufbauten dürfen nur innerhalb der Mantellinie positioniert werden (siehe oben)
- ▨ Überbaubare Fläche: Es dürfen maximal 40% der Dachfläche der Halle R und 50% der Dachfläche der Halle Q2 überbaut werden.

Fläche.



### Bauregeln Aussen (E, S)

Der Baubereich S, das Mantelvolumen westlich von der Halle R, darf maximal 85 % mit einem Neubau gefüllt werden. Die neuen Gebäude sind in der Höhe durch Versprünge zu staffeln. Es wird empfohlen bei der Höhenstaffelung die Höhen der benachbarten Gebäude aufzunehmen. Beim Baubereich E, um die bestehende Heizzentrale, ist für den Hochpunkt eine Gebäudegrundfläche von min. 700 m<sup>2</sup> bis max. 1'200 m<sup>2</sup> zu schaffen.

Soll die Heizzentrale erhalten werden, kann der Neubau ab 15 m Höhe bis zu einer Länge von 10 m in den Werkhof hineinkragen. Wird die Heizzentrale nicht erhalten, ist eine Auskragung in den Werkhof nicht möglich (bezüglich Heizzentrale siehe auch Formulierungen in der Schutzverordnung).

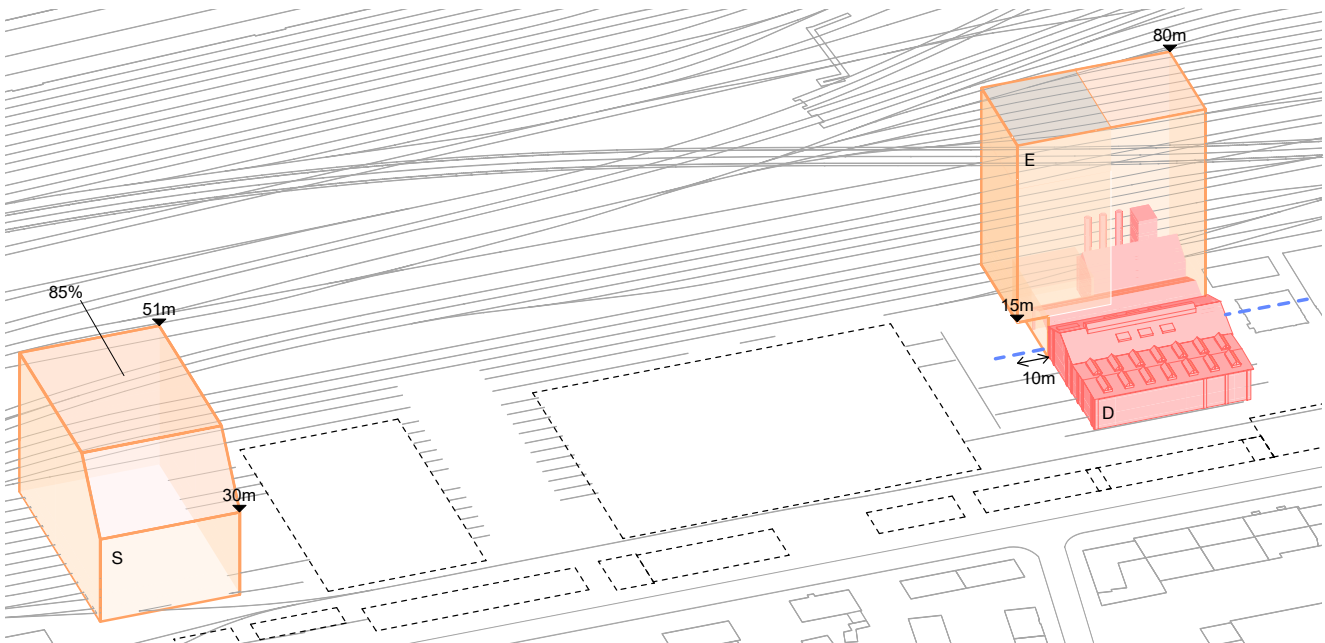
Bauregeln Aussen.

----- Erschliessungsstrasse

— Mantellinie Baubereiche Aussen

■ Gebäudefläche Hochpunkte

Das westliche Mantelvolumen S darf maximal 85 % mit einem Neubau gefüllt werden.

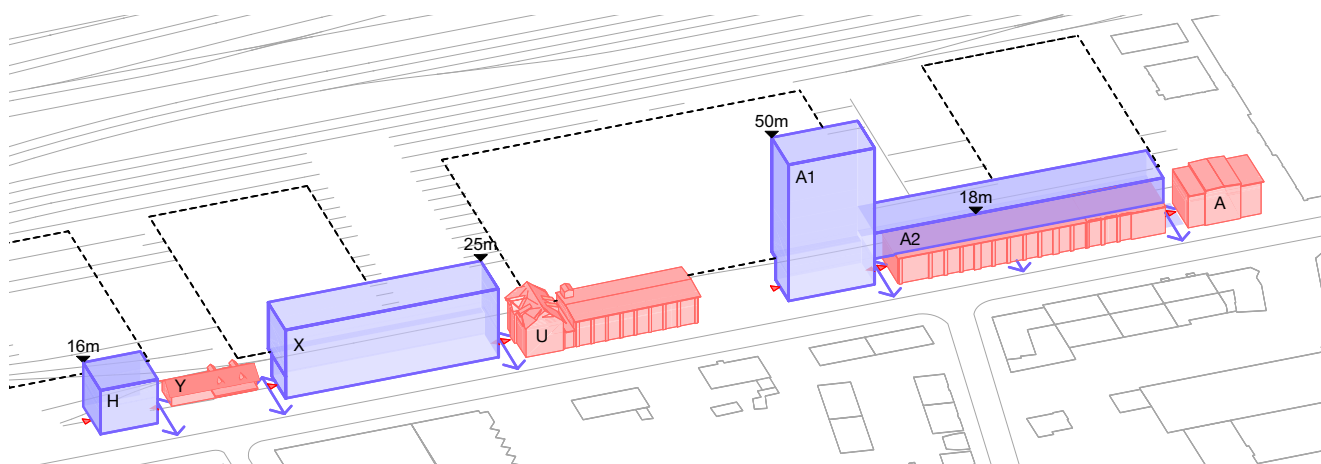


## Bauregeln Hohlstrasse (A, X, H)

Analog zu den Eingängen der bestehenden Bauten, müssen die neuen Gebäude entlang der Hohlstrasse seitlich erschlossen werden.

Bauregeln Hohlstrasse.

- Mantellinie Baubereiche Hohlstrasse
- ▶ Erschliessung



## RECHTLICHE FRAGEN

Aufgrund der heutigen Baulinien in der Hohlstrasse sowie in der Hohlgasse einzuhalten der Strassen- und Wegabstände, ergeben sich allenfalls bauliche Hindernisse, welche eine vollumfängliche Ausschöpfung der definierten Baubereiche verunmöglichen. Es betrifft dies an der Hohlstrasse den Baubereich A2 (Aufstockung) sowie in der Hohlgasse die Baubereiche A1 und A2 (Aufstockung).

Aufgrund mangelnder Planungsgrundlagen, insbesondere eines genügend konkreten Tramprojekts in der Hohlstrasse, kann momentan keine abschliessende Interessenabwägung zur Baulinie an der Hohlstrasse vorgenommen werden, weshalb die Baubereiche vorderhand so belassen werden.

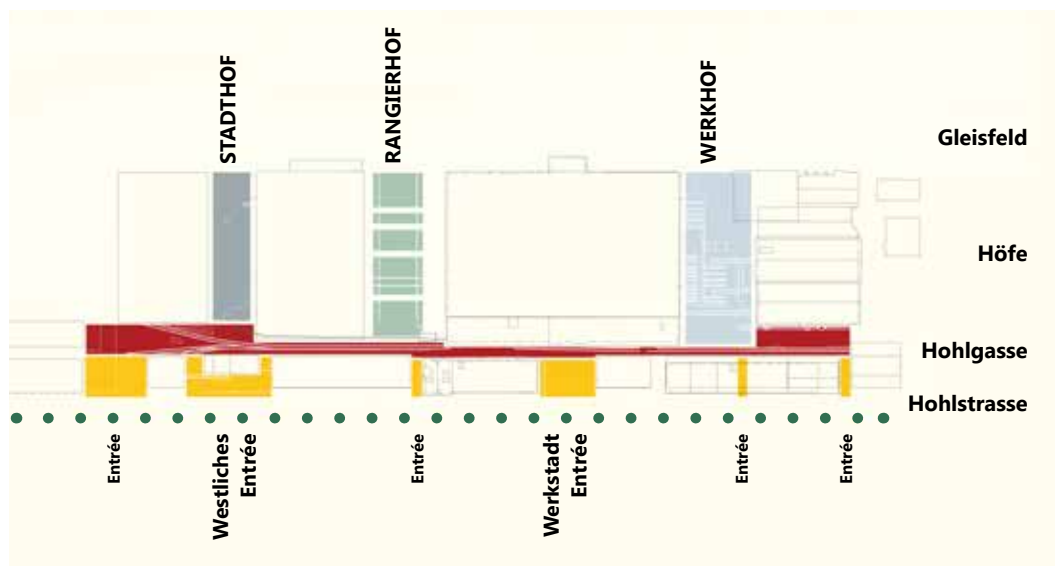
Je nach resultierender Erschliessungsfunktion gemäss Verkehrserschliessungsverordnung (VerV) gestalten sich die Strassen- und Wegabstände in der Hohlgasse unterschiedlich. Nach Vorliegen der dazumal konkreten Nutzungen können die einzuhaltenden Abstände abschliessend definiert werden. Vorderhand sollen die Baubereiche so belassen werden. Sofern dazumal ergänzende Planungsverfahren wie Sondernutzungsplanungen (§§ 79ff. oder 83ff. PBG), Baulinienvorlagen (§§ 96 ff. PBG) oder dergleichen erforderlich sein sollten, werden diese zu gegebenem Zeitpunkt durchgeführt.

### 3.4 FREIRAUM

Der Freiraum ist ein Abbild der funktionalen Zusammenhänge der historischen Gebäude und ihrer ursprünglichen Nutzung. Im Sinne einer städtebaulichen Vision stehen daher nicht die Fragen nach Lage und Dimensionen der Freiräume im Vordergrund, sondern wie der bestehende Ort als innovative Chance in der Stadt Zürich neu interpretiert und sein Potenzial maximal ausgelotet werden kann.

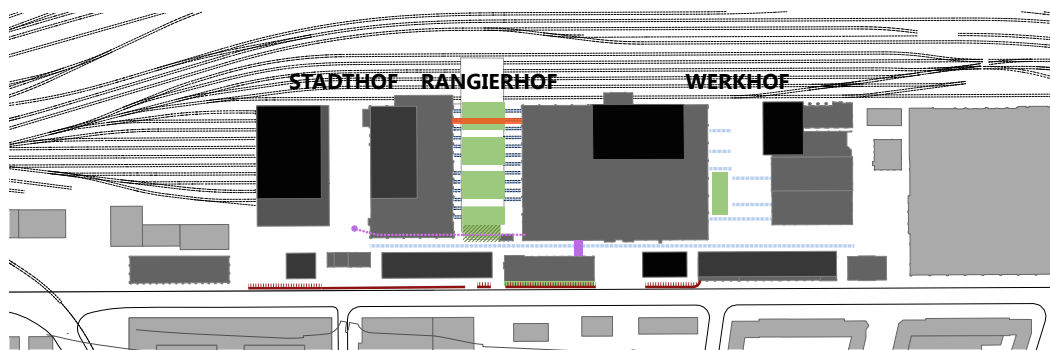
#### VERDICHTETER FREIRAUM

Altstetten ist bereits jetzt mit Frei- und Grünräumen unterversorgt. Das Areal Werkstadt hat das Potenzial, einen Beitrag für das Quartier zu leisten. In der Tat sind hier keine klassischen öffentlichen Freiräume zu finden, sondern eine Vielfalt an arealspezifischen Freiräumen mit unterschiedlichem Öffentlichkeitsgrad. Sie sind Zeugen und der Spiegel einer funktionierenden Werkstadt. Auf Grund des bereits existierenden Hofgerüsts und der von Betrieben beanspruchten Freiflächen sind die Freiräume in ihren Grössen vorgegeben und als einmaliges Freiraumerlebnis weiter zu entwickeln. Ob Gassen, Höfe, Örtchen, Dächer oder Treppen – die Gelegenheiten, das Areal und seine anliegenden Gleisfelder erlebbar und spürbar zu machen, sollen möglichst genutzt werden.



Zentrale Elemente des Freiraums.





Kat A. Besonders wertvoll

- Ausstattung**
- Schiebebühne
- Einfriedung**
- Sockel mit Zaun
- Sockel ohne Zaun
- Grünstrukturen**
- Grünflächen
- Baumfilter
- Beläge**
- Gleise
- Bauwerke/  
Kleinbauten**
- Absauganlage
- Passerelle

## STRATEGIE DER PATINA

Ehemalige Industriegelände berühren oft durch ihre Patina. Dennoch ist es allzu oft der Fall, dass genau diese atmosphärischen und baulichen Qualitäten den Transformationsprozess des Ortes oder die Kostenoptimierung nicht überleben. Sei es durch Baugruben, Baupisten oder weil die Elemente, die dem Ort Qualitäten und Charme verleihen, zu spät oder gar nicht erkannt wurden. Es geht nicht nur um den Erhalt von wertvollen Bausteinen, sondern auch darum, die Rolle der Patina ebenso anzuerkennen und einen sinnvollen Umgang damit zu entwickeln.

Das Areal Werkstadt kann als «klein aber fein» beschrieben werden. Es ist ein bescheidener, aber beeindruckender Ort, nicht zuletzt wegen zahlreicher Elemente, Details und der Patina, die eine hohe Einmaligkeit und Ausstrahlung besitzen.

## Katalog der Strategie

Ziel der Strategie der Patina ist es, die wichtigsten Bausteine zu kartieren und so die Bauetappen mit zu konzipieren. Der Katalog der Strategie (siehe Beilage B2) gilt als Hilfestellung für alle Planenden, welche auf dem Areal mitwirken werden. Er soll dazu führen, das Areal und seine Identität nicht nur als Ensemble zu betrachten, sondern zu verstehen, welche Elemente, teilweise Details, essenziell für die Identität des Geländes sind. Mit dieser Kenntnis soll die Eigenheit des Areals trotz der vielen Baustellen und Transformationen gesichert werden und die Kreativität der Planenden unterstützen.

Mit dem Katalog wurde eine Priorisierung vorgenommen, welche die zukünftigen Planenden des Areals darüber informiert, welche Elemente als besonders wertvoll bewertet werden und unbedingt erhalten werden müssen, und weiter welche Elemente wertvoll oder bemerkenswert sind.

- Kat A. Besonders wertvoll
- Kat B. Wertvoll
- Kat C. Bemerkenswert

Die Strategie bildet ein Gerüst mit dem die Akteurinnen und Akteure den Ort begreifen, in Zukunft neu interpretieren und an seiner Faszination anknüpfen können. Der Umgang mit den Elementen der Vergangenheit sind in den vier folgenden Prinzipien beschrieben:

- Bestehende Elemente erhalten
- Bestehende Elemente in der Zukunft fortsetzen
- Bestehende Elemente neu interpretieren
- Neue Elemente, Patina-ähnlich oder sogar im Kontrast entwickeln

Es muss gebäude-, phasenspezifisch und detailliert überprüft werden, was die anstehenden Bauvorhaben für Auswirkungen auf den Freiraum haben (Baugruben usw.) und wie Patina kontrolliert entstehen oder gepflegt werden kann. Mit den kommenden Bauvorhaben gilt es die Vision zusammen mit den technischen Herausforderungen auszuloten und zu vermitteln.

Auszug Elemente aus dem Katalog «Strategie der Patina».



Kat. A. Beläge  
A.6 Stahlplatten



Kat. A. Beläge  
A.4.3 Gleisintarsien



Kat. A. Beläge  
A.4.5 Gerader Gleisabschnitt



Kat. B. Bauwerke/Kleinbauten  
B.8 Treppen

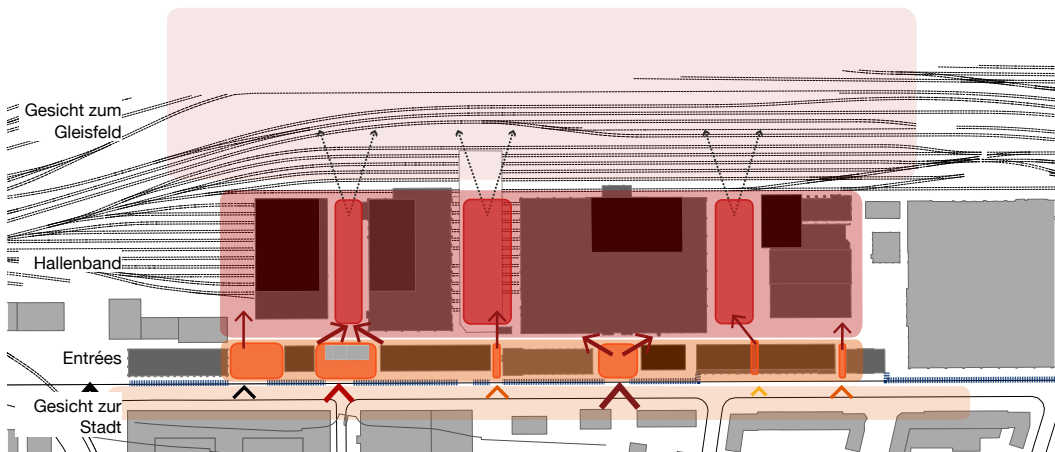


Kat. C. Einfriedung/Geländer  
C.10 Geländer 1

## EIN AREAL – ZWEI GESICHTER

Die seriellen Zwischenräume und Höfe quer zur Gleisanlage sowie zwischen den grossen Hallen faszinieren durch ihre robuste Einfachheit. Die regelmässige Verteilung dieser strukturierenden Elemente verleiht dem Ort eine einmalige Identität und dient als Wiedererkennungsmerkmal, welches die Direktheit der funktionalen Handhabung eines Industriegebietes unmittelbar spürbar macht. Beim Begehen werden unterschiedlichste Bänder als Raumsequenz beschriftet: die Hohlstrasse als zukünftiger Stadtboulevard, ein schmales Band von Bauten unterbrochen durch Entrées, welche als Pforten des Areals dienen, die Hohlstrasse, die Höfe und als Abschluss die Weite des Gleisfeldes. Diese räumliche wie auch atmosphärische Sequenz macht das Areal zu einem Ort mit zwei Gesichtern.

Räumliche und atmosphärische Sequenz des Areals;  
Ein Areal – zwei Gesichter.



## Entrées – Pforte zwischen Stadt und Areal

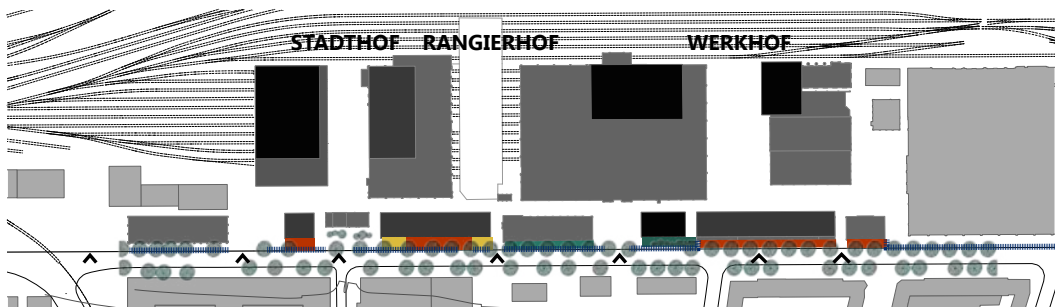
Die bestehenden Entrées zwischen den Bauten entlang der Hohlstrasse werden als Grundtypologie beibehalten und gestärkt. Ihre unterschiedlichen Positionierungen gegenüber den Höfen schafft einen jeweils anderen Eintritt ins Areal.

Als Regelwerk für die zukünftigen Entrées gilt es, Gebäudeadresse oder Zugänge immer seitlich über die jeweiligen Entrées zu planen. Somit werden die Entrées aktiviert und die Adresse des Areals findet klar «auf» dem Areal statt. Jedes Entrée ist über seine Grösse, Verkehrsnutzung (Anlieferung/MIV/VV/FV), seine Funktion gegenüber dem Areal und seine Einzigartigkeit(en) definiert. Das Ziel ist, über die jeweiligen Entrées eine attraktive und lebendige Verknüpfung zwischen Hohlstrasse und Hohlstrasse zu schaffen.

## DIE HOHLSTRASSE – DAS GESICHT ZUR STADT

Nutzungsspezifische Vorzonen.

- Dynamische Vorzone
- Vorgärten
- Adressierende Vorzone
- Einfriedung



Beim Begehen des Areal entlang der Hohlstrasse schreitet man über das schmale von Entrées unterbrochene Band von Bauten, welche als Pforte des Areal dienen. Als Kristallisationsschicht für Bewegungen und Aufenthalt aller Nutzenden des Areal gilt es die Vorzonen spezifisch zu betrachten.



**Dynamische Vorzone:** Sie gelten als Andockungsmöglichkeiten für die Nutzenden des Areal. Breite Fenster erlauben gewisse Einblicke in die Kleinmanufakturen, Veloabstellplätze und eine begrenzte Anzahl an Autoparkplätzen werden hier angeboten.



**Vorgärten:** Folgend auf das verdichtete Freiraumprinzip und gemäss einer bereits existierenden Art von Vorzone werden die Vorgärten wie kleine Schätze unterhalten und fortgesetzt. Sie sind eine einmalige Chance Aneignung und Aufenthalt auf kleinstem Raum zu begünstigen. Die Signalwirkung dieser Vorzonen ist enorm, da sie immer als Ensemble zusammen mit Zaun, historische Bauten und eventuelle Gehölze eine starke Ausstrahlung haben.



**Adressierende Vorzone:** Als einzige Vorzonen erlauben sie eine Adressierung neuer Gebäude direkt zur Hohlstrasse. Gleichzeitig können kleine Aufenthaltsräume dort ihren Platz finden. Sie sind teilweise eingezäunt.

### Einfriedung und historische Bausubstanz prägen das Gesicht zur Stadt

Im Zeitalter der transparenten Stadt sind Zäune in Verruf geraten. Auf dem Areal Werkstatt werden die Zäune zwar in Zukunft ebenfalls nicht mehr benötigt, dennoch erhöhen sie den Reiz des Ortes und damit den Erlebniswert des Freiraums. Die Einfriedung mit Pödest und Zaun ist Teil des Schutzzumfangs in der Schutzverordnung.

Die Zäune schaffen ein «Davor» und «Dahinter» – zwei Welten. Das «Dahinter» ist als Raumsequenz zu entdecken. Ausserdem besticht das Areal durch seine wiederholenden Ziegelbaufassaden mit bogenförmigen Fenstern. In die Längsrichtung bilden die historischen Bauten zusammen mit der Einfriedung ein identitätsstiftendes Ensemble, welches die Hohlstrasse prägt und die Entdeckungsneugier erhöht.



Auf dem Areal Werkstatt werden die Zäune zwar in Zukunft nicht mehr benötigt, dennoch erhöhen sie den Reiz des Ortes und damit den Erlebniswert des Freiraumes.



Das Areal besticht durch seine wiederholenden Ziegelbaufassaden mit bogenförmigen Fenstern.

Der Saum entlang des südlichen Masterplanperimeters mit Vorzonen, Vorgärten und Einfriedungselementen liegt grössteils im Baulinienbereich der Hohlstrasse. Eine abschliessende Interessenabwägung zwischen Denkmalschutz und Tramprojekt wird im dannzukünftigen Zeitpunkt bei Vorliegen des konkreten Tramprojekts vorgenommen.

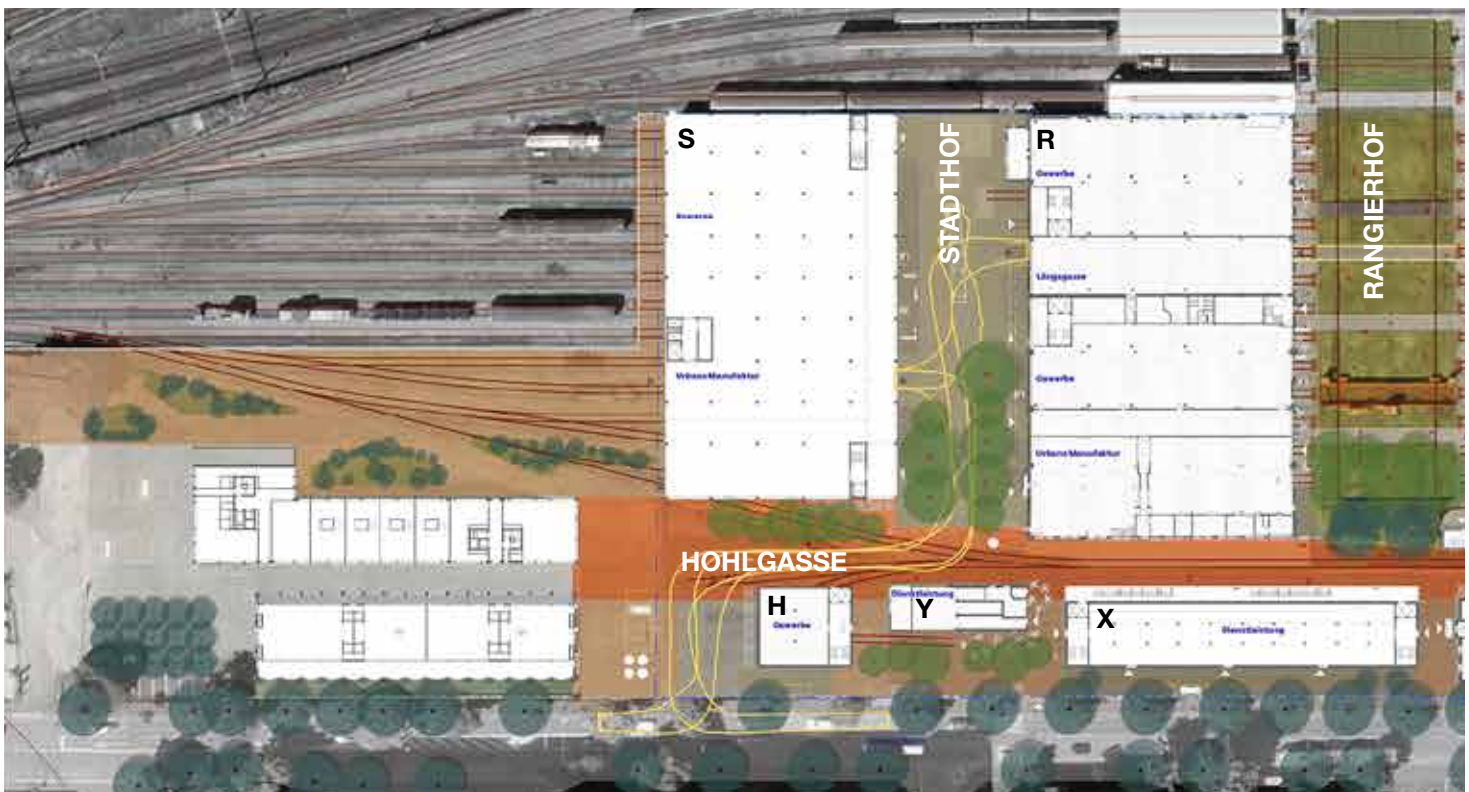
## GESICHT ZUM AREAL

### STADTHOF

**Identität / Erlebnis:** Raumerlebnis geprägt durch grosszügigen Sichtbezug zum Gleisfeld. Gegenüber der alten und neuen Fassade als Identität des neuen Ortes und einzigartiges Erlebnis im Areal. Eingänge zu Erd- und Obergeschossnutzungen als kleine Aufenthaltsteppiche ausbilden. Baumgruppe als Auftakt in den Hof bietet Aufenthaltsqualität, spendet Schatten und trägt zur räumlich etappierten Entdeckung des Raumes bei.

**Strategie der Patina:** Als einziger neuer Hof eigene Identität entwickeln.

**Beschaffenheit:** Neue Hartfläche zusammen mit durchlässigen Flächen denken, z. B. chaussierte Pausenbereiche mit Spontanvegetation, Versickerungsflächen entlang Fassaden.



Zukunftsbild der  
Werkstadt ab 2035.

### RANGIERHOF

**Identität / Erlebnis:** Einziger öffentlicher Hof (Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion gemäss kommunalem Richtplan). Surriles Aneinanderstossen historischer Fassaden, Gleisen und lieblichem Rasen. Ensemblewirkung als prägendes Merkmal und Icon für das Areal. Nutzungen entscheidend für Atmosphäre: Produktionsnutzungen am Rand mit grosszügigen Vorzonen und temporäre bzw. saisonale Cool Spots um Produkte auszustellen.

**Strategie der Patina:** Gleise und Andockstellen für Strom am Boden erhalten. Rangierwagen und Intarsien unterschiedlicher Art bleiben vor Ort bestehen. Bodenmalerei und signalisierte Fahrbereiche fortsetzen.

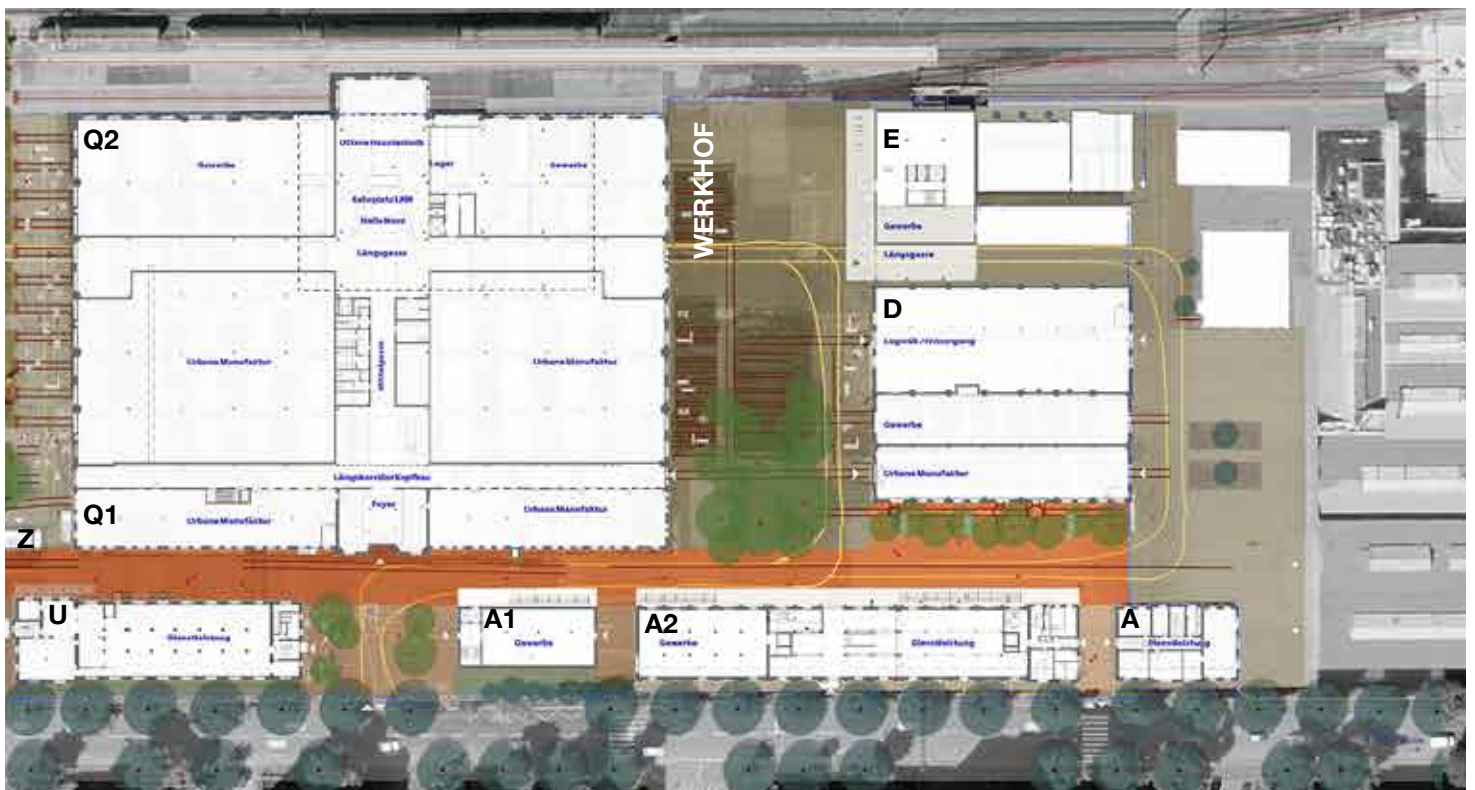
**Beschaffenheit:** Abgesenkte Rasenfelder im heutigen Erscheinungsbild erhalten.

## WERKHOF

**Identität / Erlebnis:** Einheitliche Fassade der Halle Q, vielfältige Fassaden im Osten, Bodenpatchwork und Gleisintarsien als räumliche Komplexität prägend für Identität des Werkhofs. Überlagerung von handwerklichen Nutzungen, Verkehrs-, Lager-, Umschlags- und Aufenthaltsflächen. Produktion im Aussenraum als Bestandteil des Freiraumerlebnisses: entdecken beim Vorbeilaufen, Verweilen oder Vorbeifahren. Baumgruppe als Auftakt in den Hof bietet Aufenthaltsqualität, spendet Schatten und trägt zur räumlich etappierten Entdeckung des Raumes bei.

**Strategie der Patina:** Einzigartige Gleisintarsien, Gleiselementen und Bodenpatchworks als identitätsprägende Elemente. Erhalt oder neue Interpretation gewünscht.

**Beschaffenheit:** Fortsetzung der Vielfalt der Bodentexturen, flächige Entsiegelungen wünschenswert.



## HOHLGASSE

**Identität / Erlebnis:** Rückgrat der Werkstatt. Produktions- und Flaniermeile entlang bestehenden und neuen Fassaden. Primär für Fuss-/Veloverkehr sowie für Anlieferung in gewissen Bereichen vorgegebenen Fahrspuren. Vom Kopfplatz im Westen zum Kopfplatz im Osten weite Blicke auf das Gleisfeld und die Stadt (führt an allen Höfen vorbei). Bestehende, wie auch neue Aufbauten, Brücken, Treppen und andere Bauelemente als Bereicherung der Gassenränder. Dank kleinen Treppenelemente Einblicke in die erhöhten Produktionshallen der umliegenden Bauten. Beschränkte Anzahl oberirdischer Parkplätze auf den beiden Kopfplätzen.

**Strategie der Patina:** Patchworkartiger und bestehender Bodenbelag mit Gleisen ausschlaggebend für Atmosphäre und Identität der Gasse. Asphalt als Zeitzeuge seiner Geschichte. Flickwerk, Bodenmalereien, Schotterbeete mit Ruderalvegetation, Rangierdrehscheiben und weiteren Spuren der Geschichte als Reiz der Gasse.

**Beschaffenheit:** Schotter- oder Kiesvorbereiche (in der Regel 90 bis 100 cm breit) mit spontaner Vegetation entlang der Fassaden nach Möglichkeiten als Abwechslung zu den Hartflächen in der Hohl-gasse fortsetzen.

### 3.5 MOBILITÄT

#### EFFIZIENTE ERSCHLIESSUNG IN DICHT BEBAUTEM GEBIET

Das Areal Werkstatt in dicht bewohnter Lage bietet sich als attraktiver und dynamischer Arbeitsort an. Die Vision einer «Stadt der kurzen Wege» kann hier verwirklicht werden. Die bestehenden Strukturen und das geplante städtebauliche Konzept erfordern die Entwicklung einer innovativen Mobilitätsstrategie.

Das Grundprinzip, welches hierfür verfolgt wird, ist ein Verkehrskonzept mit sparsamem Flächenverbrauch. Für die Werkstatt wird das erreicht durch die konsequente Förderung platzsparender Verkehrssysteme (Öffentlicher Verkehr ÖV und Fuss- und Veloverkehr FV/VV) und die Reduktion des Einsatzes des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf gezielte Funktionen.

Die konsequente Umsetzung dieser Prinzipien wird durch die Entwicklung eines integrierten digitalen Mobilitätsframeworks begleitet. So kann der Footprint der Mobilität auf dem Areal und in dessen Umfeld erheblich reduziert werden.

#### ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG – GROSSRÄUMIGE EINBINDUNG

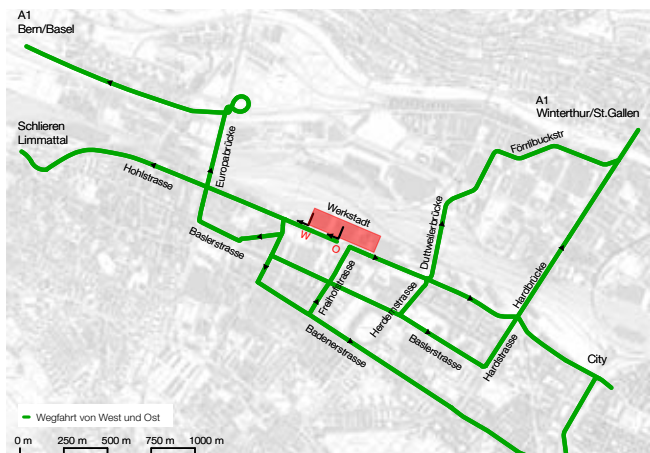
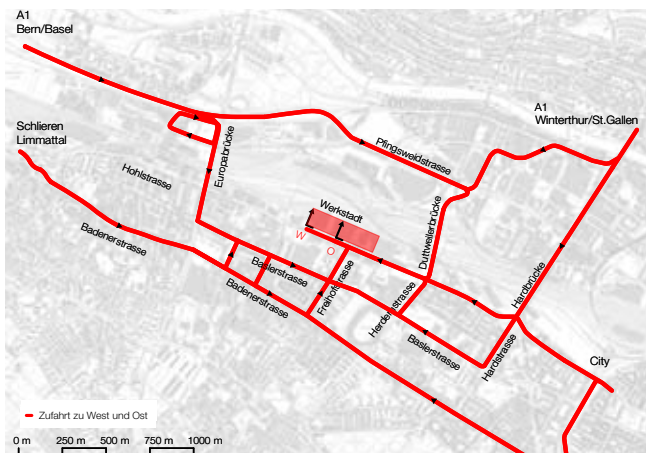
Das Areal Werkstatt wird über zwei Anschlüsse erschlossen. Die heutige Hauptzufahrt westlich der Freihofstrasse bleibt erhalten (Zufahrt Ost). Zusätzlich ist eine neue Zufahrt an der westlichen Arealgrenze geplant (Zufahrt West). Bei der Realisierung der neuen Zufahrt gilt es zu prüfen, ob diese mit der Nebeneinfahrt des Letzi Turms zusammenschlossen werden kann.

Mittelfristig bleibt die Zufahrt Ost wie heute bestehen, einfach vortritts geregelt, so dass alle Fahrbeziehungen möglich sind. Bei der neuen Zufahrt West wird nur rechts rein-/ausfahren möglich sein. Langfristig wird die Realisierung des Tramprojektes Linie 1 die Rahmenbedingungen für die Erschließung des Areals erschweren. Seitens Stadt Zürich wurden bereits Vorstudien gemacht, ein Bauprojekt liegt jedoch noch nicht vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass auch bei der bestehenden Zufahrt Ost nur noch rechts rein-/ausfahren möglich sein wird. Die grossräumige Erschließung des Areals wäre auch mit der Einschränkung durch die neue Tramlinie gewährleistet.

Für zu Fuss Gehende und Velofahrende besteht ein dichtes Netz an Feinerschließung zwischen Hohlgrasse und Hohlstrasse, das eine direkte Wegführung zu den zwei bestehenden ÖV-Haltestellen ermöglicht.

Grossräumige Erschließung.

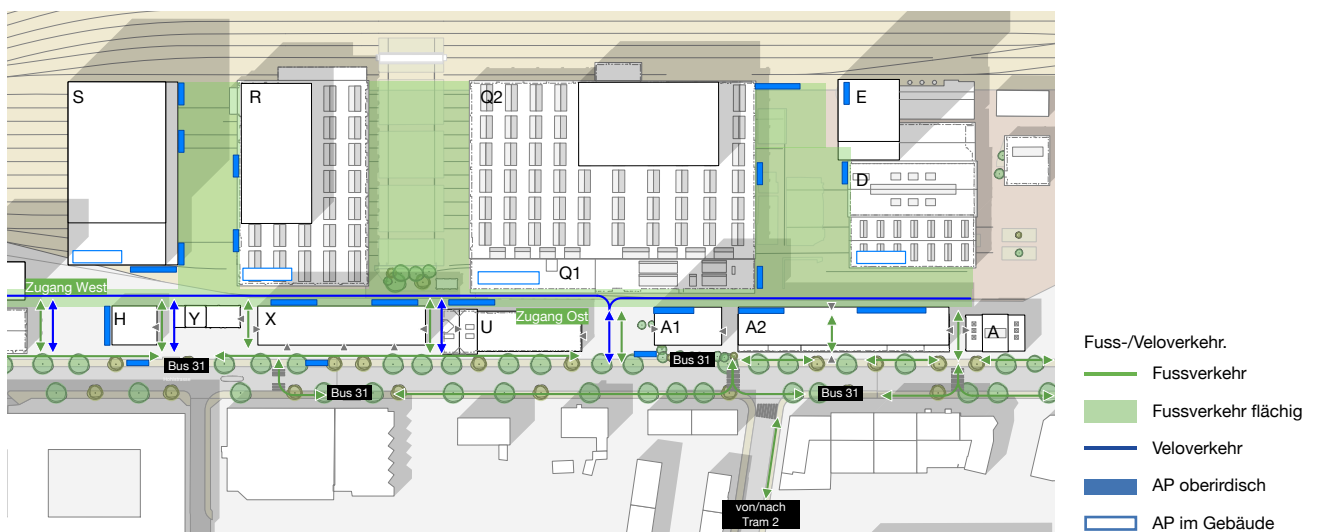
- Zufahrt
- Wegfahrt



## INNERE ERSCHLIESSUNG

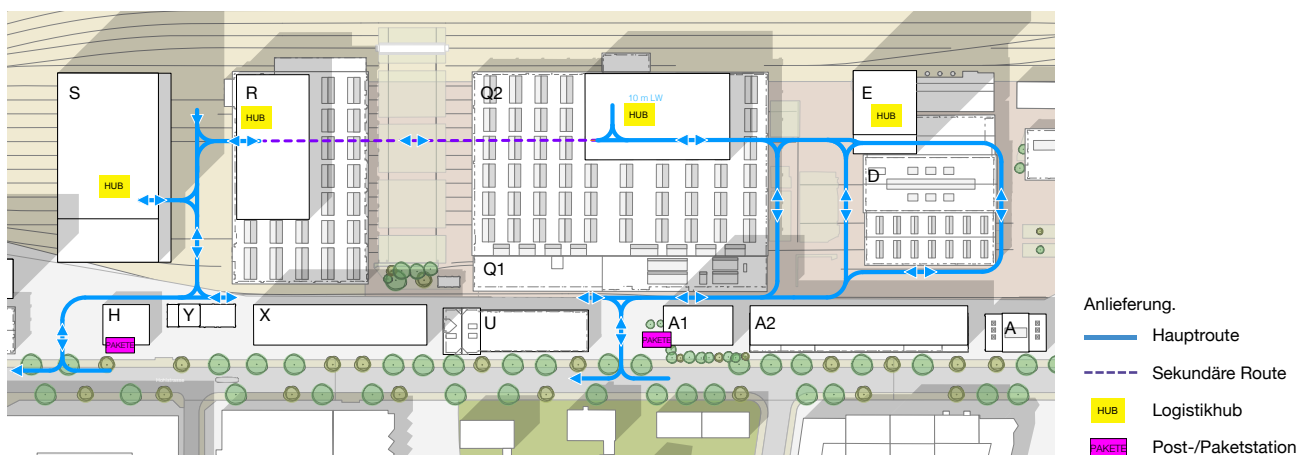
### Fuss- und Veloverkehr

Der arealinterne Freiraum ist als durchlässige, multifunktionale Begegnungszone geplant. Direkte Zugänge und eine attraktive Gestaltung geben das Gefühl, dass das Areal auf den nicht-motorisierten Verkehr ausgelegt ist. Ausreichende und qualitativ hochstehende Veloabstellplätze sind im Bereich der Eingänge (Areal und Gebäude) sowie an der hochfrequentierten Hohl-gasse angeordnet und fördern die spontane und effiziente Benutzung des Velos. Im Rangierhof ist die Realisierung von Veloabstellplätzen aus denkmalpflegerischen Gründen nicht möglich.



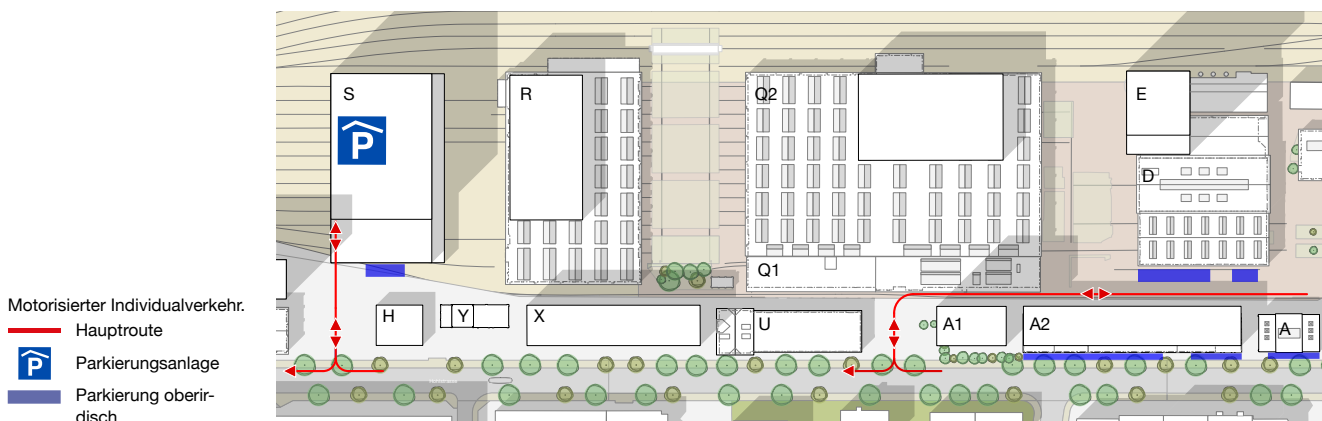
### Anlieferung

Für die Anlieferung sind grundsätzlich vier «Logistik hubs» im Areal sowie zwei «Post-/Paketstationen» an der Hohlstrasse vorgesehen. Hier wird neben der Anlieferungsrampe und/oder Umschlagplätzen für Lastwagen (Logistik hubs) und Lieferwagen (Logistik hubs und Post-/Paketstationen) Raum für die Zwischenlagerung angeboten. Vereinzelt Anlieferungen, z. B. bei punktuellen Betriebsstörungen, Bauarbeiten etc., können die Durchbindungsachse zwischen den Logistik hubs beanspruchen.



## Motorisierter Individualverkehr

Abstellplätze für PW und Lieferwagen werden im Bereich der zwei Zufahrten angeboten. Im Westen ist für die Mehrheit der Parkplätze ein neues Parkhaus geplant. Vereinzelt Kurzzeitparkplätze werden vor dem Gebäude S und entlang der Hohlstrasse angeboten. Im Osten ist eine beschränkte Anzahl an oberirdischen Parkplätzen vor dem Gebäude D und entlang der Hohlstrasse vorgesehen.



## MOBILITÄTSKONZEPT

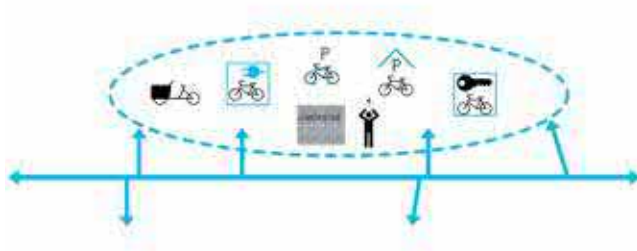
Prinzipien, Vorgaben, Umsetzungsregeln und Kontrollinstrumente sind in ein Mobilitätskonzept integriert, welches die Entwicklung der Werkstadt begleitet und sukzessive mit der Transformation weitergeschrieben wird.

Das Mobilitätskonzept der Werkstadt basiert auf der abgestimmten Entwicklung von «Hardware» (übergeordnete ÖV-Anbindung, städtebauliche Struktur, Erschliessungsnetze, Parkierungsinfrastrukturen etc.) und «Software» (Betriebskonzepte). Den Benutzerinnen und Benutzern werden integrierte Instrumente und Informationen bereitgestellt, die nicht nur auf persönlicher Ebene, sondern auf der Ebene des Gesamtsystems effiziente (smarte) Mobilitätsentscheidungen ermöglichen. Mit dem Mobilitätskonzept wird eine radikale Reduktion der Parkplätze gegenüber den Normwerten erzeugt. Diese werden, bis auf notwendige Ausnahmen, nicht den Mitarbeitenden zur Verfügung stehen. Schlüsselemente des Mobilitätsangebots in der Werkstadt werden sein:

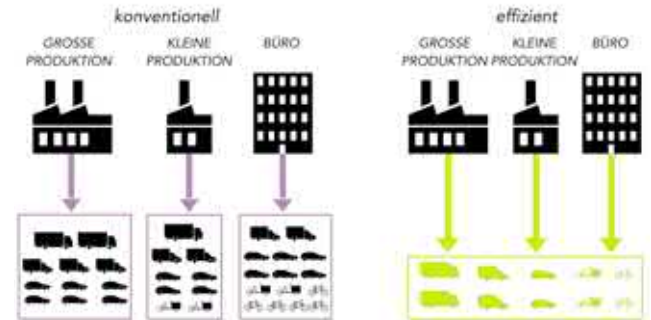
- MIV-Parkierung (integrierte lenkungswirksame Bewirtschaftung der Parkplätze, Infrastruktur für Elektro-Fahrzeuge)
- Car-Sharing (Entleihstation für Sharing-Fahrzeuge)
- Velo-Parkierung (hochwertige Abstellplätze)
- Velowerkstatt (Möglichkeit zur Veloreparatur in frei zugänglicher Velowerkstatt)
- Bike-Sharing (Entleihstation der Werkstadt Velo-Sharing-Flotte)
- E-Trottinette (Entleihstation für Elektro-Trottinette)
- Post-/Paket-Station (Nutzende können an der Station Post und kleine Pakete abholen, abgeben, zwischenlagern. Diese ist direkt ab der Hohlstrasse anfahrbar)
- Dynamische Information (Auskunftspunkt über das Mobilitätsangebot)
- Schnittstelle (digitale Plattform, App) mit dem das gesamte Mobilitätsangebot den Nutzenden präsentiert/zur Verfügung gestellt wird.



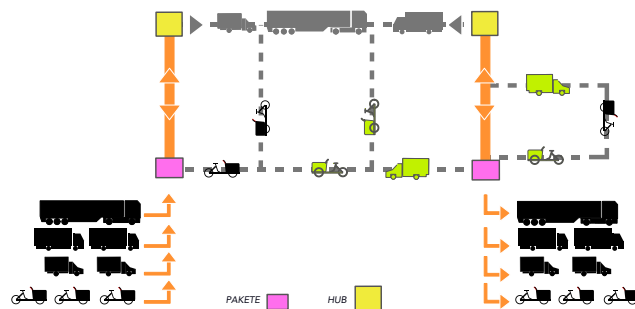
## VELO



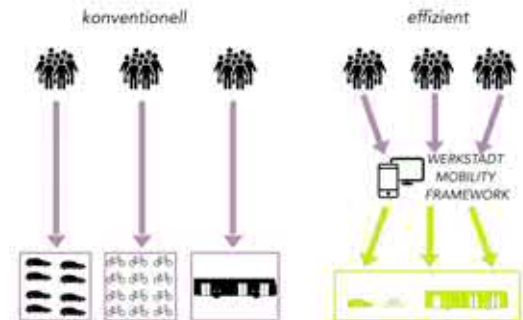
## BETRIEBSFAHRZEUGE



## ANLIEFERUNG



## MOBILITY FRAMEWORK



Erschliessungskonzepte.

- Schnittstelle (Betreiber Cockpit) mit dem die WerkstädterInnen die Mobilität der Besuchenden steuern können.
- Schnittstelle zum Controlling der Mobilitätsdaten/Mobilitätskonzeptziele.

### Digitales Mobility Framework der Werkstatt

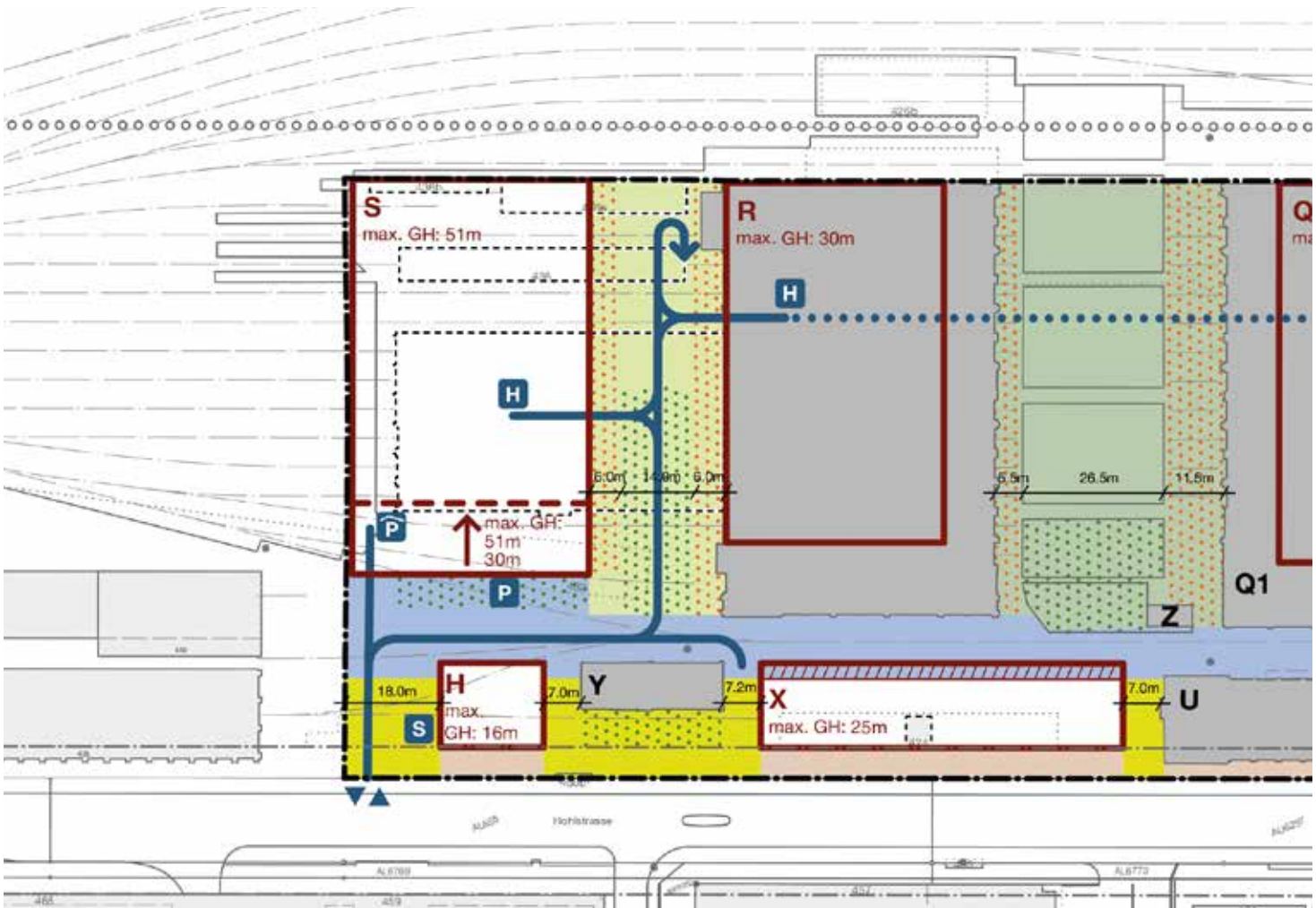
Die Mobilität soll über eine integrierte digitale Plattform bewirtschaftet werden. Dieses Instrument ermöglicht die Gesamtkoordination und das Monitoring und stellt den Unternehmen eine umfassende Toolbox für die flexible Implementierung von Bewirtschaftungsmodellen zur Verfügung. Dies optimiert die Effizienz der verfügbaren und bereitgestellten Ressourcen. Die Toolbox beinhaltet Instrumente wie z. B.:

- Priorisierung der Benutzerinnen und Benutzer je nach Wohnort, Arbeitszeit etc.,
- Kontrolle und Bewirtschaftung des Zugangs zur Parkierungsanlage (inkl. individueller Gestaltung der Tarife, Zugangskriterien etc.),
- Buchung von Parkplätzen,
- Bewirtschaftung von Sharing-Fahrzeugen,
- Organisatorische Unterstützung des Car-Poolings,
- Bereitstellung von dynamischen Informationen über das ÖV-Angebot,
- Förderung von alternativen Verkehrsmitteln bewirtschaften (ÖV-Abos, Velo-Bonus etc.),
- Controlling des erzeugten Verkehrs und Modal Splits.

### Logistikkonzept

Das Konzept für den Lieferverkehr verfolgt das Ziel, gute Bedingungen für den Warenverkehr zu schaffen und gleichzeitig die Verkehrserzeugung auf dem Gelände möglichst gering zu halten. Dies wird über ein duales System erreicht. Zum einen gibt es die Möglichkeit der Direktanlieferung an die Gebäude und zum anderen ermöglicht ein Logistikhub eine Bündelung der Warenströme. Grosse Lieferungen können hier empfangen, zwischengelagert und dann verteilt werden. Betriebe ohne ausreichend grossen Lagerraum können den Logistikhub als kurzzeitigen Lagerort nutzen. Mikroanlieferungen können direkt an die Post-/Paketstation in der Hohlstrasse zugestellt werden.

# 4 Masterplankarte



Die Masterplankarte ist ergänzend zu den Abbildungen in den Strategien zu verstehen und bildet die Entwicklung der Werkstadt mit einem planerischen Abstraktionsgrad ab. Basis sind die Ausführungen und Erkenntnisse sowie der Anordnungsspielraum in den jeweiligen Strategien, wie sie in Kapitel 3 beschrieben sind, sowie die Schutzverordnung. Die wesentlichen konzeptionellen Aussagen der Strategien Bebauung, Freiraum und Mobilität werden in der Masterplankarte zusammengefasst. Die Strategien zu Nutzung und Nachhaltigkeit betreffen meist das Gesamtareal und können nur beschränkt lokalisiert werden.

Der Masterplan skizziert eine grundsätzliche Stossrichtung auf einer strategischen Ebene. Sofern bei der konkreten Umsetzung ergänzende Planungsverfahren wie (§§ 79ff. oder 83ff. PBG), Baulinienvorlagen (§§ 96 ff. PBG) oder dergleichen erforderlich sein sollten, werden diese zu gegebenem Zeitpunkt durchgeführt.



**Perimeter Masterplan**



**Baubereich:** Innerhalb der acht Baubereiche können Neubauten resp. Aufbauten erstellt werden. Die Bestimmungen des vorliegenden Masterplans sowie der Schutzverordnung sind zwingend zu berücksichtigen.

max. GH

**Maximale Gebäudehöhe:** Die maximale Gebäudehöhe wird pro Baubereich angegeben. Im Baubereich S ist eine lineare Abstufung von 51 m auf 30 m Richtung Hohlgrasse definiert.



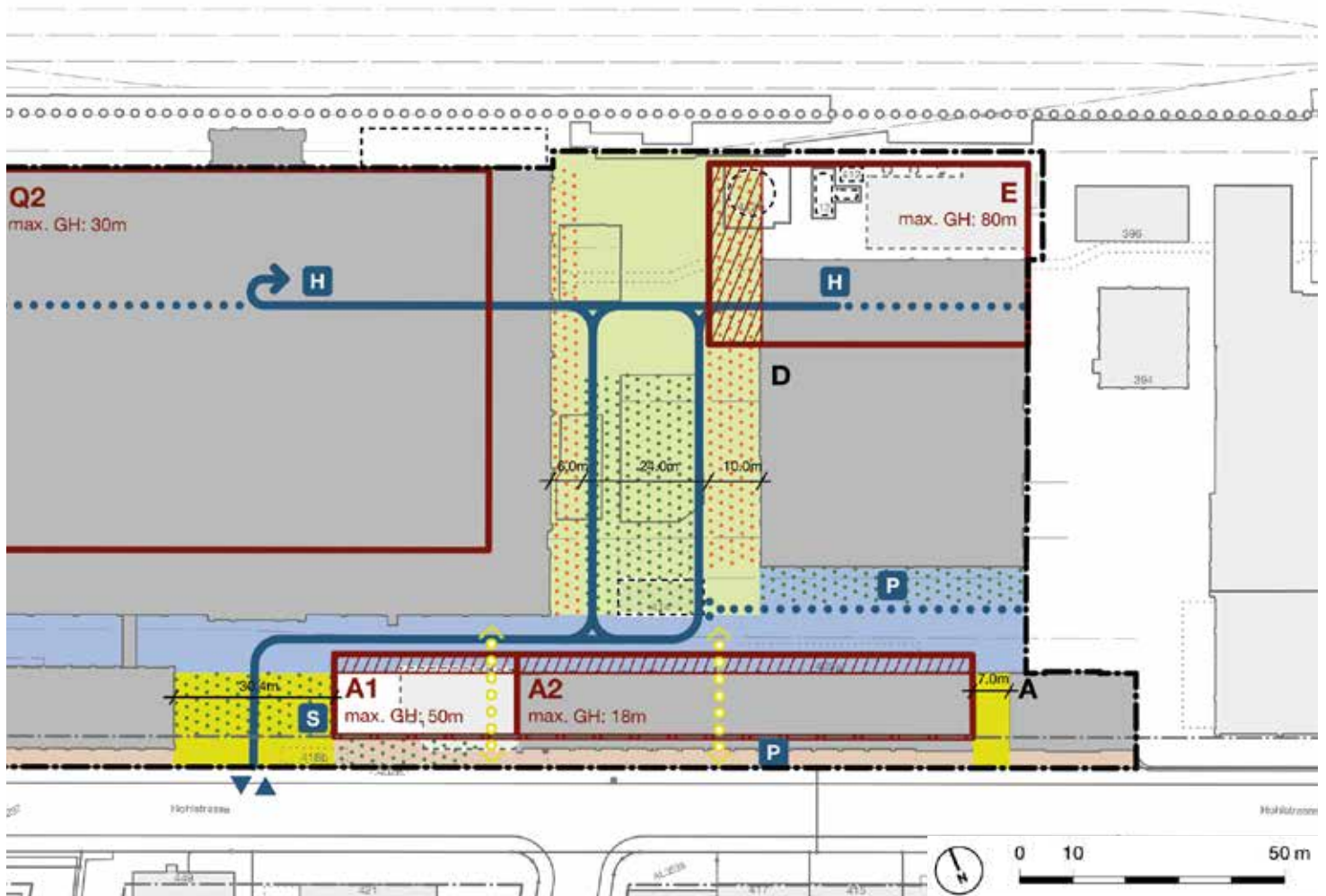
**Arkade:** Mit Arkaden wird eine freie Zone im Erdgeschoss geschaffen. Insbesondere ist die Breite der Hohlgrasse auf Erdgeschossniveau zu halten. Die Höhe der Auskragung orientiert sich bei Aufbauten am darunter liegenden Bestandesbau und bei Neubauten an den umliegenden Bestandesbauten.



**Stadt-/Werkhof:** Stadt-/Werkhof dienen vornehmlich der Erschliessung, als Umschlags- und Lagerplatz sowie als Arbeitsort. Der Boden weist patchworkartige Flächen auf und grössere Baumgruppen spenden Schatten.



**Rangierhof:** Der Rangierhof ist für die Öffentlichkeit zugänglich und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Mit seinen Rasenfeldern und der grossen Baumgruppe ist der Rangierhof der grüne Werkstadthof.



- Hohlgasse:** Die Hohlgasse ist das Verbindungselement zwischen den Höfen und dient insbesondere dem Fuss-/Veloverkehr und teilweise der Anlieferung.
  - Vorzone Hohlstrasse:** Entlang der Hohlstrasse werden nutzungsspezifische Vorzonen ausgebildet.
  - Entrée:** Die Entrées bilden den Eintritt ins Areal sowie die Adressierung auf dem Areal.
  - Baumgruppe:** Zwei bestehende Baumgruppen werden erhalten und neue Standorte angelegt. In den Höfen und den beiden Entrées wird insgesamt eine Baumkronenfläche von rund 20 % angestrebt.
  - Vorzone Hallen:** Die Vorzonen dienen den Nutzungen in den Hallen und schaffen so die Verbindung zwischen Innen und Aussen. Die Dimension der Vorzone variiert je nach örtlicher Gegebenheit.
  - Durchgang Fussverkehr:** Die Durchgänge sind den zu Fuss Gehenden vorbehalten und sind klare Durchgangsorte ohne eigene Aufenthaltsqualitäten.
  - Bereich für Ein-/Ausfahrt:** Die Erschließung funktioniert über zwei Zufahrten ab der Hohlstrasse.
  - Erschließungsloop:** Von den beiden Zufahrten gehen je ein Erschließungsloop ab. Wendemöglichkeiten bestehen innerhalb der Halle Q und im Stadthof.

- Anlieferung optional:** Die beiden Erschließungsloops können in seltenen Ausnahmefällen im hinteren Teil des Areals geschlossen werden.
  - P

**Parkierung oberirdisch:** An der Hohlgasse sind an zwei Stellen Parkplätze angeordnet. Zudem sind stellenweise Parkplätze entlang der Hohlstrasse möglich.
  - P

**Parkierungsanlage:** Über den westlichen Erschließungsloop wird eine Parkierungsanlage erschlossen.
  - H

**Logistikhub:** In den Hallen zum Gleisfeld hin werden Logistikhubs geschaffen, um die Anlieferung für das gesamte Areal zu konzentrieren.
  - S

**Post-/Paketstation:** Als Ergänzung zu den Logistikhubs werden Stationen angeordnet, welche direkt ab der Hohlstrasse erreichbar sind.
  - Verkehrsbaulinie
  - Gleisufweg
  - Bestehendes Gebäude (Abbruch)
  - Bestehendes Gebäude (Abbruch optional)
  - Bestehendes Gebäude (Schutzobjekt)
  - Bestehendes Gebäude ausserhalb Perimeter

# 5 Umsetzung

## 5.1 TRANSFORMATIONSPROZESS

Die bauliche Struktur der Werkstattgebäude sowie die Lage an der Hohlstrasse und am Gleisraum bieten gute Voraussetzungen für die schrittweise Öffnung und Umnutzung des Areals. Wichtiger Bestandteil dieser Transformationsstrategie ist die Synergie zwischen der identitätsstiftenden, historischen Bausubstanz, der öffentlichen Nutzung der Aussenräume sowie der möglichen baulichen Verdichtung. Dahinter steht die Idee einer offenen, flexiblen Stadtentwicklung, die das Areal in mehreren Phasen und mit behutsamen baulichen Massnahmen auf neue Nutzungen und Herausforderungen vorbereitet und als Stadtraum mit dem angrenzenden Quartier verbindet.

In rund sechs Etappen wird das Areal schritt- und gebäudeweise entwickelt. Die Abschnitte sind so gewählt, dass Teile des Areals baustellenfrei sind und das Areal Werkstatt in seiner Qualität und Attraktivität trotz anhaltender Bautätigkeit erfahrbar bleibt. Je nach Nachfrage und Art der Nutzung kann die Umsetzung variieren. Die nachfolgend beschriebene Reihenfolge sowie der Zeitpunkt der Umsetzung ist demnach als mögliches, jedoch nicht zwingendes Szenario zu verstehen. Es basiert auf der zeitlichen Verfügbarkeit und den bereits realisierten und laufenden Projekten. Die Bebauung stellt das Zukunftsbild dar, selbstverständlich sind innerhalb der definierten Mantellinien und unter Berücksichtigung der Schutzverordnung auch andere architektonische Formen möglich.

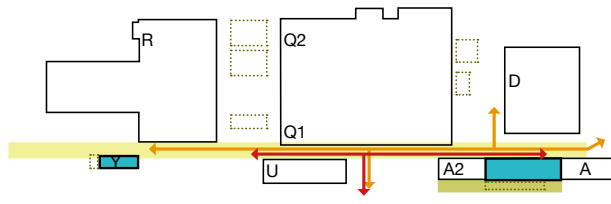
### PHASE 0

Die Transformation des Areals Werkstatt beginnt mit der Planung und Umsetzung verschiedener Sofortmassnahmen (Brand- und Personenschutz) zur unmittelbaren Vermietung einzelner, schon freistehender Räumlichkeiten. Das ehemalige Verwaltungs- und Lagergebäude A, die Halle D und der Annex des Gebäudes Q werden somit für die ersten Nutzerinnen und Nutzer aus den Bereichen urbane Manufaktur, Retail, Büro und Atelier geöffnet. Im Sinne einer Pinoniernutzung beleben sie einerseits das Areal und andererseits lassen sich anhand der Nutzungen erste Erkenntnisse der zukünftigen Produktions- und Logistikabläufe ableiten und unmittelbar in die laufende Planung des Transformationsprozesses integrieren. Weiter wird das Gebäude Y für eine Gastronomienutzung saniert. Die Hohlstrasse als verbindendes Freiraumelement ist von Beginn an nutzbar, da keine grossen Eingriffe erforderlich sind. Zeitgleich mit dem Umbau des Gebäudes A wird die angrenzende Vorzone zur Hohlstrasse hin aktiviert. Die Anlieferung funktioniert über die Hohlstrasse ab der bestehenden, östlichen Zufahrt (bis und mit Phase 3).

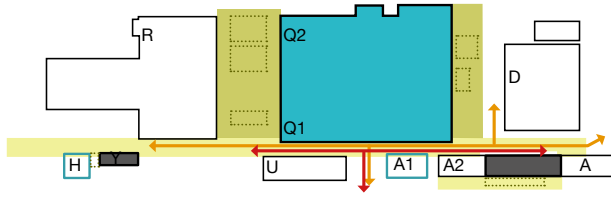
### PHASE 1

Die Halle Q wird in eine dauerhafte Umnutzung überführt und den heutigen Anforderungen entsprechend angepasst. Die Halle Q stellt das Herzstück des Areals dar und mit einer ausgewogenen Nutzungsmischung an unterschiedlichen klein- und grossteiligen Werkstätten, Manufakturen und Ateliers die Basis für den zukünftigen urbanen Werkplatz. Der Werkhof dient als Aussenfläche für die urbane Produktion sowie für Anlieferung und temporäre Nutzungen. Ebenfalls in dieser Phase wird der Rangierhof zugänglich und nutzbar gemacht.

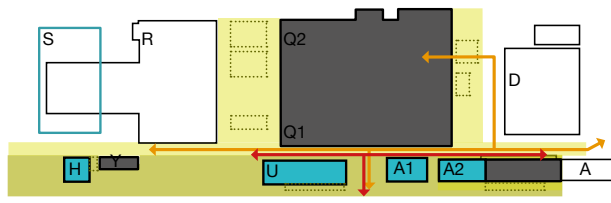
Phase 0 (2020)



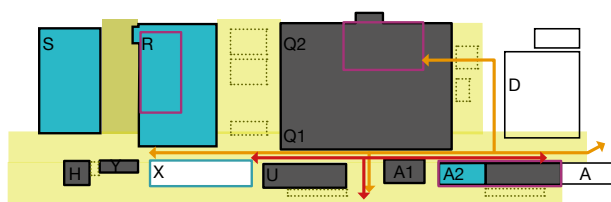
Phase 1 (2022)



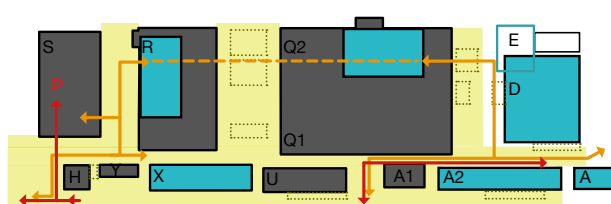
Phase 2 (2023/24)



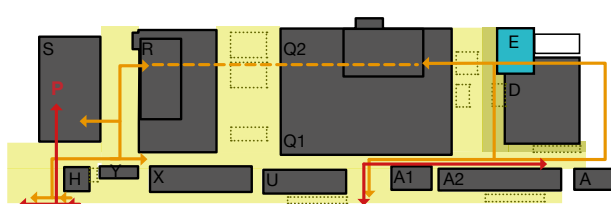
Phase 3 (2026/27)



Phase 4 (2029)



Phase 5 (2035)



Gebäude

- Bestand
- Planung Neubau
- Planung Aufstockung
- Im Bau
- In Gebrauch

Freiraum

- Retentionsflächen für Bestandesgebäude
- Im Bau
- In Gebrauch

Erschliessung

- Anlieferung
- MIV

Mögliche Phasen der Transformation. Stand 2021.

## PHASE 2

Entlang der Hohlstrasse werden einerseits freie Baufelder mit Neubauten ergänzt als auch bestehende Gebäude für eine dauerhafte Umnutzung saniert. In dieser Phase bildet sich die Abfolge verschiedener Tor- und Entrée-Situationen, die für die unterschiedlichen Funktionen (Anlieferung/Quartieranbindung) ausgewiesen werden.

## PHASE 3

Ab 2026/27 – nach Auszug der SBB Werkstätten aus den Gebäuden R und S – wird das Gebäude R in eine langfristige Umnutzung überführt. Analog zur Halle Q werden hier verschiedene Nutzungen aus dem Bereich Produktion und urbane Manufakturen etabliert. Das Gebäude S wird durch einen Neubau ersetzt. Damit wird der neue Stadthof gebildet, welcher sich in die Sequenz der bestehenden Höfe eingliedert.

## PHASE 4

Die Halle D wird bereits seit der Phase 0 genutzt und in der vorletzten Phase für die dauerhafte Umnutzung entsprechend saniert. Weiter werden wohl frühestens in dieser Phase die möglichen Aufbauten im Baubereich A2, auf dem Gebäude R und auf der Halle Q realisiert. Sobald die Gebäude R und S in Gebrauch sind, wird die zweite, westliche Zufahrt genutzt und das System mit den beiden Erschliessungslinien etabliert. Die neue Zufahrt ermöglicht den Bau des Gebäudes X, das die Bebauung zwischen Hohlstrasse und Hohl-gasse komplettiert.

## PHASE 5

In der letzten Phase wird das Gebäude E (Energilieferant für das Areal) durch einen Neubau teil- oder ganz ersetzt. Im Zuge dessen wird der angrenzende Freiraum im Werkhof weiterbearbeitet und die Erschliessung ergänzt.

## 5.2 QUALITÄTSSICHERUNG

Um die Qualität für die folgenden Planungsschritte und in der Projektierung und Realisierung zu sichern, sind verschiedene Punkte zu berücksichtigen. Diese werden nachfolgend ausgeführt.

### SCHUTZVERORDNUNG UND MASTERPLAN

Die Schutzverordnung und der vorliegende Masterplan inkl. Beilagen bilden die Grundlage für alle nachfolgenden Projekte auf dem Areal Werkstadt. Im Rahmen der Umsetzung ist dafür zu sorgen, dass der Masterplan Anwendung findet. Dafür verantwortlich ist die Eigentümerin.

Sofern im Rahmen der Umsetzung eine Abweichung vom Masterplan angezeigt ist, muss dies zu einem mindestens gleichwertigen Ergebnis führen. Beispielsweise kann die städtebauliche Flucht an der Hohlstrasse (Baubereiche A1, A2, H und X) in Abstimmung mit der Verkehrsbaulinie und dem konkreten Tramprojekt zu gegebener Zeit überprüft werden. Der Entscheid für ein Abweichen vom Masterplan wird im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens gefällt. Die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich (BZO) sowie des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) zur

Regelbauweise sind einzuhalten, andernfalls bedarf es eines zusätzlichen Planungsverfahrens wie Sondernutzungsplanungen, Baulinienvorlagen oder dergleichen.

#### QUALITÄTSSICHERNDE VERFAHREN

Zur Sicherstellung der gewünschten städtebaulichen, architektonischen und landschaftsarchitektonischen Qualität sind für Neu- und Aufbauten sowie umfassende Umbauten qualifizierte Varianz- oder Konkurrenzverfahren durchzuführen. Der zugehörige Freiraum wird basierend auf dem Masterplan und dem Umgebungskonzept mitbearbeitet (siehe unten).

Die kantonale Denkmalpflege, die Stadt und die SBB werden adäquat als Jurymitglieder eingebunden. Je nach Projektumfang und Aufgabenstellung kommen Projektwettbewerbe, Studienaufträge oder Planerwahlverfahren zur Anwendung. Die Schutzverordnung und der vorliegende Masterplan inkl. Beilagen bilden die Grundlage der entsprechenden Programme.

#### GESTALTUNG FREIRAUM

Die Schutzverordnung und der vorliegende Masterplan inkl. Beilagen bilden die Grundlage für das Umgebungskonzept gemäss kantonalen Schutzverordnung (siehe Kap. 1.5). Für die Gestaltung des Freiraums dient die Strategie der Patina als Orientierung und weiter sind insbesondere die Freiraumelemente (Höfe, Vorzonen, Hohlgasse, Entrées etc.) sowie die oberirdische Parkierung und Erschliessungsflächen je nach Anforderung zu integrieren.

Im Rahmen des jeweiligen qualitätssichernden Verfahrens ist die Gestaltung des angrenzenden Freiraums nach den Vorgaben des Masterplans und des Umgebungskonzeptes zu entwickeln und nachzuweisen (siehe oben).

#### NUTZUNGSKURATIERUNG

Wesentlicher Erfolgsfaktor der Werkstadt sind eine vielseitige Nutzungsdurchmischung sowie ein hoher Grad an Interaktionen unter den Werkstädterinnen und -städtern. Mit einer gezielten Auswahl von Betrieben und einem nachhaltigen Management der Nutzungen soll dafür gesorgt werden, dass die zukünftige Werkstadt primär der urbanen Produktion dient und eine grosse Anziehungskraft für gewerbliche und industrielle Innovationsbetriebe, Start-up Firmen und sozio-kulturelle Einrichtungen hat. Das Management der Nutzungen untersteht grundsätzlich der SBB als Grundeigentümerin.





# Anhang

A1	AUSGANGSLAGE	58
	Stadträumliche Lage	58
	SBB Hauptwerkstätten	59
	Fotostrecke	60
A2	SCHATTENSTUDIE	65
A3	KENNZIFFERN	66
	Flächen, Volumen und Parkplätze	66
	Endenergiebedarf	68
	Baumkronenfläche	70

# A1 Ausgangslage

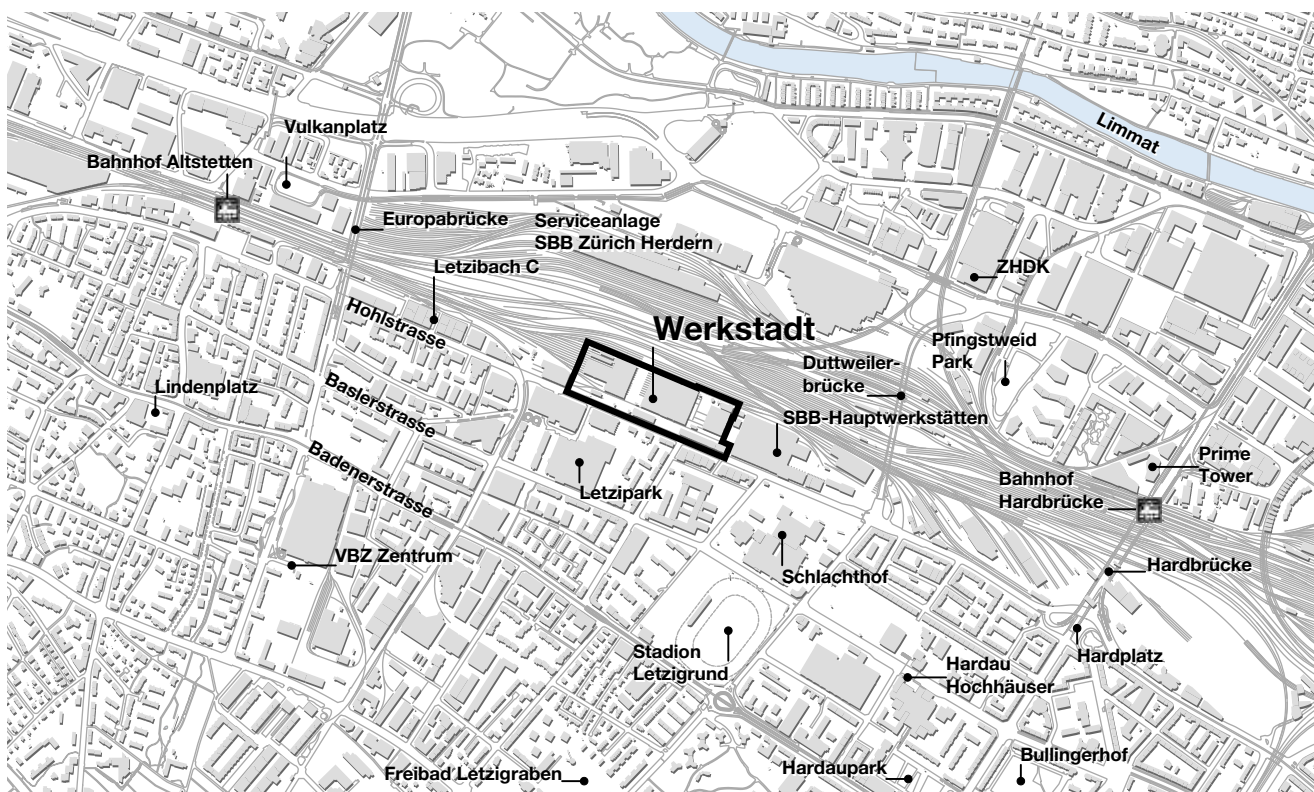
## STADTRÄUMLICHE LAGE

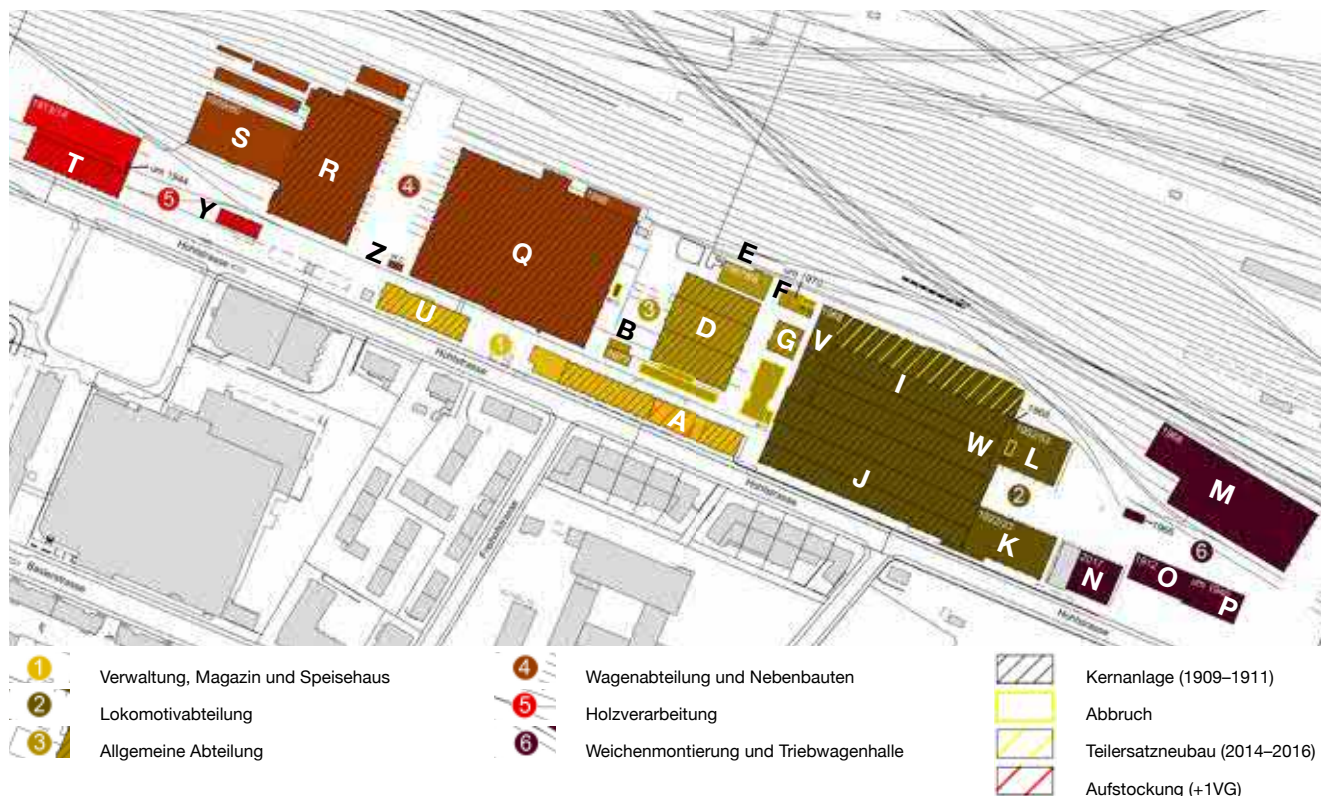
Das Areal Werkstatt liegt im Westen der Stadt Zürich, im Quartier Hard (Kreis 4 Ausser-sihl), direkt angrenzend an Altstetten (Kreis 9). Nördlich wird das Areal vom Gleisraum und südlich von der Hohlstrasse begrenzt. Richtung Westen bildet die Gleisharfe auf der Höhe des Letziparks den räumlichen Abschluss des Areals. Gegen Osten ist die Transformation bis an die Reparaturwerkstätte vorgesehen.

Im Gebiet Letzi bildet die Werkstatt heute mit weiteren Arealen wie dem Letzipark, dem Letzigrund und dem Schlachthof ein Konglomerat von Inseln mit unterschiedlichsten Charakteristiken. Zur Hohlstrasse hin bilden die Backsteinbauten und Einzäunungen eine geschlossene Strassenfront, hingegen auf der anderen Seite ist das Areal mit dem Gleisraum verflochten und es besteht eine enge räumliche und atmosphärische Beziehung zwischen den unterschiedlichen SBB-Welten. Die räumliche Erscheinung des Areals wird stark durch diese Lage am Gleisfeld, zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Bahnhof Hardbrücke geprägt.

Altstetten und das Gebiet Letzi sind in Bezug auf den Freiraum unterversorgt. Es lassen sich weder ein zusammenhängendes Netz an Grünräumen noch grössere Parkanlagen oder Plätze finden. Im Rahmen der laufenden Innenentwicklung ist die Stadt Zürich bestrebt, dass neben der baulichen Nachverdichtung des Stadtkörpers auch ein adäquates Angebot an nutzbaren und attraktiven Freiräumen sowie ausreichend Siedlungsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann.

Das Areal Werkstatt im stadträumlichen Kontext.





## SBB HAUPTWERKSTÄTTEN

Ursprünglich waren die Hauptwerkstätten in Aussersihl ein Projekt der privaten Bahngesellschaft Schweizerische Nordostbahn (NOB). Nach deren Verstaatlichung im Jahr 1901 verfolgte die SBB die Neubaupläne weiter. Zwischen 1906 und 1911 entstand die Kernanlage der SBB Hauptwerkstätten Zürich, welche später mehrfach mit Neu- und Anbauten sowie Aufstockungen erweitert wurde. Das Ensemble ist in zwei Schichten zwischen der Hohlstrasse und dem Gleisraum angeordnet und weist eine einheitliche Fassadengestaltung aus gelbem Backstein auf.

Mit der Kernanlage wurde bereits ein Grossteil der Hauptwerkstätten realisiert. Am westlichen Rand fand die Holzverarbeitung statt. Mit dem Neubauprojekt Letzi Turm wird der Erweiterungsbau ersetzt. Der Holzlagerschuppen und die Holzdruckerei bleiben erhalten. Weiter entlang der Hohlstrasse sind das Speisehaus sowie das Verwaltungs- und Magazingebäude angeordnet. In der zweiten Schicht Richtung Gleisraum liegt die Wagenabteilung, bestehend aus zwei ursprünglichen und einer neueren Wagenwerkstätte. In der Mitte der Hauptwerkstätten befinden sich die allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede, Raddreherei und Bandagerie sowie die elektrische Zentrale. Die Heizzentrale am Gleisraum ist ein neuerer Bestandteil der Anlage. Der Magazinanbau, der Garderobentrakt und die Lehrwerkstätte existieren nicht mehr. Die Lokomotivreparaturwerkstätte spannt sich von der Hohlstrasse bis an den Gleisraum und wurde in mehreren Etappen erweitert. Im östlichen Teil wurde die Kernanlage mit einer Triebwagenhalle ergänzt.

Nebst den wertvollen Bestandesbauten weist das Areal einen charakteristischen Freiraum auf. Dieser ist stark funktionsgeprägt und zeugt von der industriellen Geschichte. Zur Hohlstrasse hin befindet sich eine ortsprägende Einfriedung. Hinter den Zeilenbauten mit Verwaltung, Magazin und Speisehaus verläuft eine innere Strasse, welche die verschiedenen Arealteile verbindet und so das Rückgrat der Hauptwerkstätten bildet. Quer dazu liegen die Freiräume mit den Schiebebühnen, die den Blick auf die Geleise öffnen.

Ein umfangreicher Beschrieb der SBB Hauptwerkstätten und ihrer Geschichte ist dem denkmalpflegerischen Gutachten der Stadt Zürich (2014) sowie dem Inventarblatt des Kantons Zürichs (2020) zu entnehmen.

Übersichtsplan  
SBB Hauptwerkstätten.  
Denkmalpflegerisches Gutachten der Stadt Zürich 2017,  
Bezeichnung Gebäude ergänzt

## FOTOSTRECKE

Die folgenden Fotos sind seit 2016 entstanden und bieten einen Einblick in das charakteristische Areal Werkstadt.

Halle D,  
im Hintergrund Heizentrale.





Durchgang im Gebäude A von der Hohlstrasse her.



Gebäude A und Hohlgasse, Sicht Richtung Osten.



Gebäude E, Nordfassade mit Heizzentrale.



Hof zwischen Halle Q (links) und R (rechts), Sicht Richtung Hohlstrasse.



Gebäude Y, im Hintergrund Komplex 457 und «fifty-fifty» (im Bau).



Hohlgasse zwischen Gebäude  
U (links) und Halle Q (rechts),  
Sicht Richtung Westen.  
*Juliet Haller, AfS*



Dachlandschaft Halle R,  
Sicht Richtung Halle Q.



Innenansicht Halle Q.  
*Juliet Haller, AfS*



Innenansicht Halle D.



Treppenhaus im Gebäude A.  
*Juliet Haller, AfS*



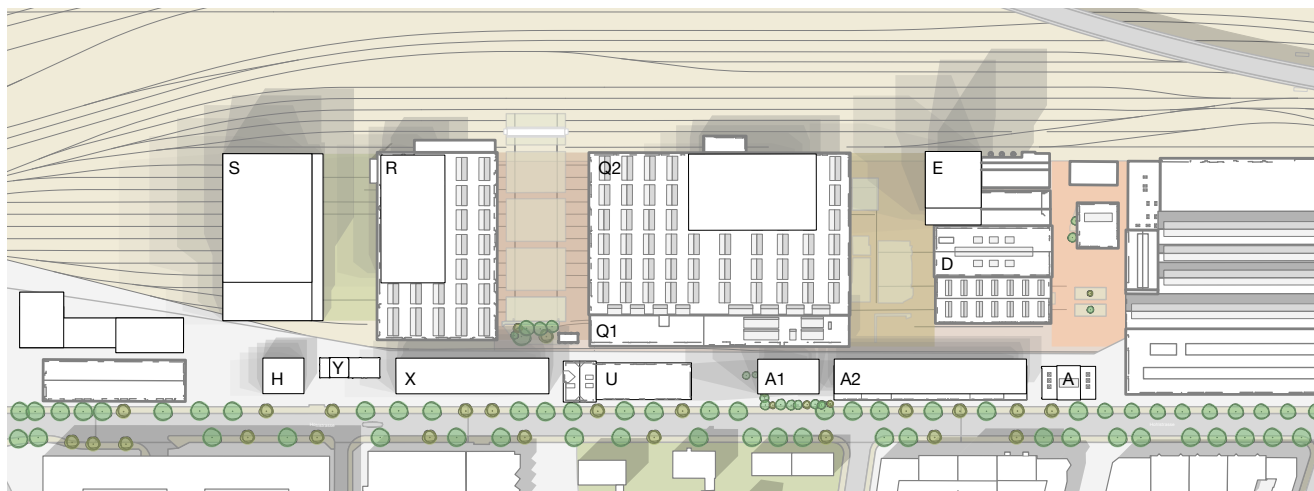
Büro von FluidSolids  
in der Halle D.



Atelier von OFFCUT  
in der Halle Q.

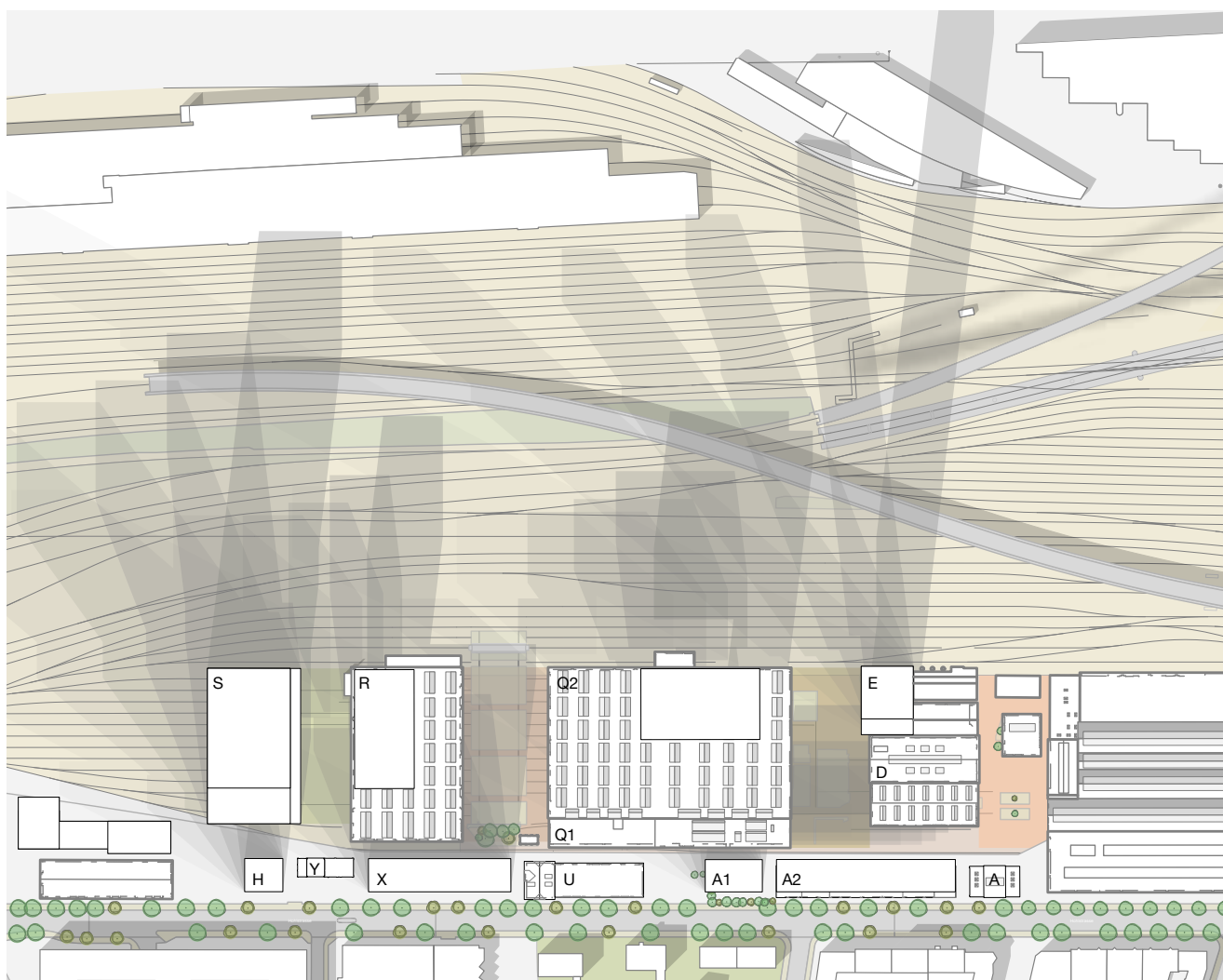


# A2 Schattenstudie



Schattenstudie Areal Werkstatt,  
21. Juni, 9:00-15:00

Schattenstudie Areal Werkstatt,  
21. Dezember, 9:00-15:00



# A3 Kennziffern

## FLÄCHEN, VOLUMEN UND PARKPLÄTZE

Die folgende Tabelle ist eine Zusammenstellung der Kennziffern zum Areal Werkstadt. Die Angaben beziehen sich auf den Perimeter Masterplan (siehe Kap. 1.6) und die Bebauungsoption des Zukunftsbilds. Flächen, Volumen und Anzahl Parkplätze (PP) hängen schliesslich von der Einfüllung der Mantellinie und den konkreten Projekten und Nutzungen ab. Folglich ist die vorliegende Zusammenstellung lediglich eine Annäherung. Die Flächen der Bestandsgebäude sind gerundet und aufgrund der derzeit laufenden Baugesuche dynamisch. Sie werden im jeweiligen Projekt nachgewiesen und im Rahmen der Baueingabe verifiziert.

	Perimeter Masterplan [m <sup>2</sup> ]	Massgebende Grundstücksfläche [m <sup>2</sup> ] Annahme	Baumasse [m <sup>3</sup> ]	Baumassenziffer [m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> ]
<b>Bebauungsoption Zukunftsbild</b>	<b>43'030</b>	<b>43'030</b>	<b>499'800</b>	<b>11.6</b>
Gemäss BZO	–	–	max. 516'360	max. 12

	Fläche Gemäss Masterplankarte [m <sup>2</sup> ]	Gebäude- grundfläche Bebauungsoption [m <sup>2</sup> ]	Baumasse Bebauungsoption [m <sup>3</sup> ]	Geschossfläche Bebauungsoption [m <sup>2</sup> ]
<b>Bestand ohne Baubereich</b>	<b>3'600</b>	<b>3'600</b>	<b>32'800</b>	<b>6'250</b>
<b>A Dienstgebäude</b>	350	350	4'150	1'100
<b>D Süd/Mitte</b>	2'100	2'100	19'300	2'300
<b>U</b>	900	900	8'000	2'500
<b>Y</b>	250	250	1'350	350
<b>Bestand mit Baubereich</b>	<b>16'650</b>	<b>15'850</b>	<b>147'850</b>	<b>21'750</b>
<b>A Bestand</b>	1'250	1'250	15'100	2'550
<b>D Nord/E Bestand</b>	1'250	450	4'000	450
<b>Q1 und Q2 Bestand</b>	9'800	9'800	88'750	14'400
<b>R Bestand</b>	4'350	4'350	40'000	4'350
<b>Baubereich Neubau</b>	<b>7'350</b>	<b>5'550</b>	<b>249'200</b>	<b>54'850</b>
<b>A1 Neubau</b>	550	350	20'700	5'000
<b>E Neubau</b>	2'050	650	57'200	12'200
<b>S</b>	3'350	3'350	140'950	30'300
<b>X</b>	1'100	900	25'600	6'150
<b>H</b>	300	300	4'750	1'200
<b>Baubereich Aufbau</b>	<b>10'900</b>	<b>4'950</b>	<b>69'950</b>	<b>18'500</b>
<b>A2 Aufbau</b>	1'350	1'350	12'150	4'050
<b>Q2 Aufbau</b>	6'750	1'950	31'400	7'850
<b>R Aufbau</b>	2'800	1'650	26'400	6'600
<b>Total</b>	<b>27'600</b>	<b>25'000</b>	<b>499'800</b>	<b>101'350</b>

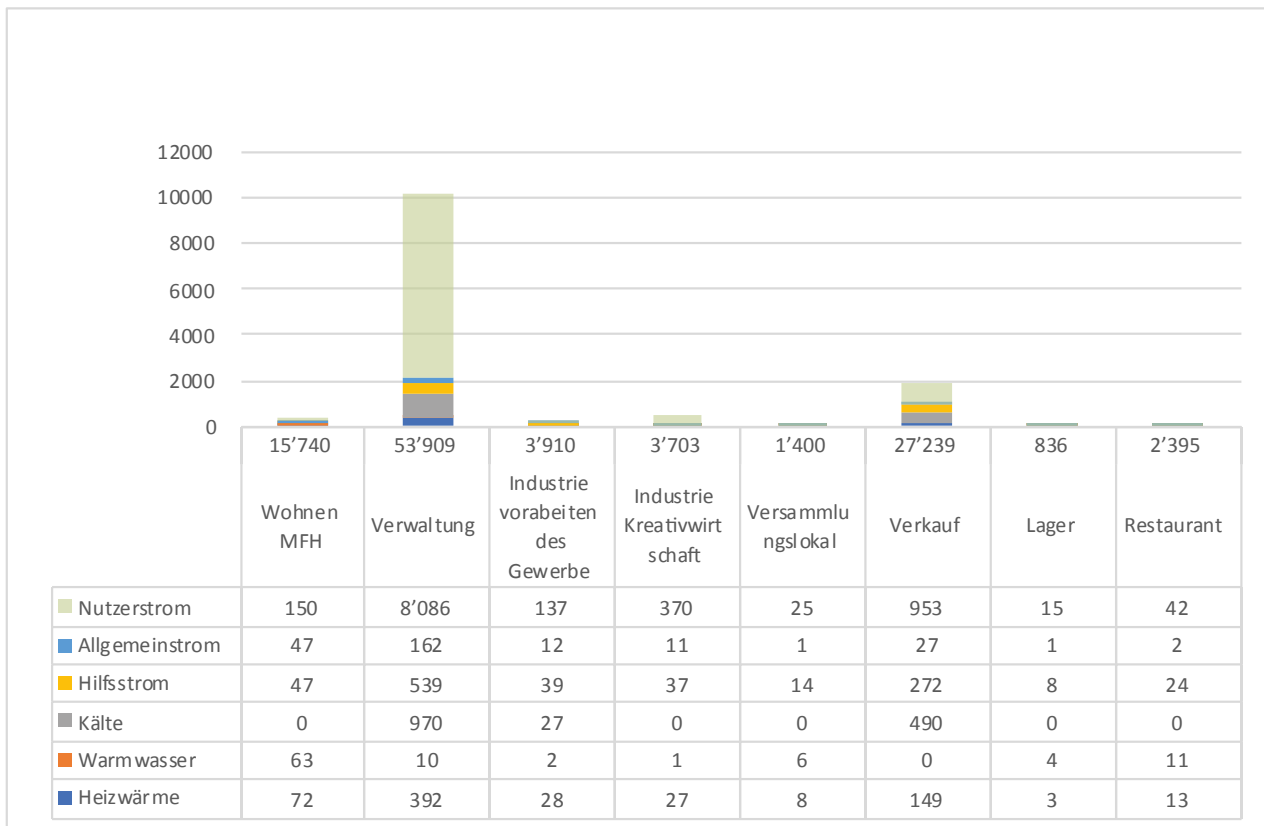
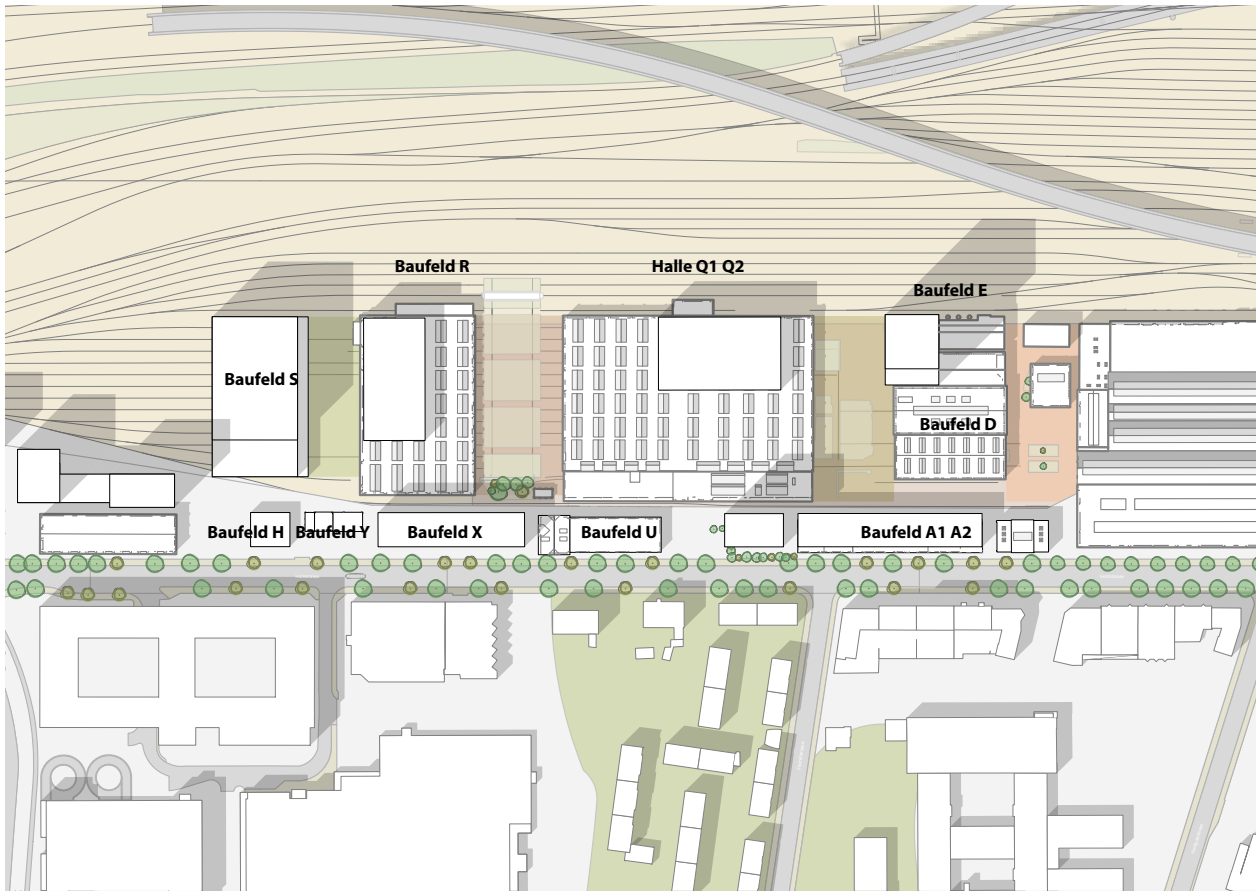
grau: nicht Teil vom Total

Geschossflächen DL [m <sup>2</sup> ]	Ausnutzungsziffer DL [%]	Freifläche [m <sup>2</sup> ]	Freiflächenziffer [%]
<b>18'450</b>	<b>43%</b>	<b>5'100</b>	<b>12%</b>
max. 21'515	max. 50%	min. 4'303	min. 10%

Geschossfläche DL [m <sup>2</sup> ]	PP Mitarbeitende Mit Mobilitätskonzept [PP]	PP Besuchende Mit Mobilitätskonzept [PP]	PP total Mit Mobilitätskonzept [PP]	PP Velo Mit Mobilitätskonzept [PP]
<b>4'050</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>52</b>
1'100	1	2	3	4
0	0	1	1	2
2'500	3	4	7	35
450	1	1	2	11
<b>2'250</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>36</b>
2'250	9	2	11	13
0	0	0	0	0
0	4	9	13	18
0	1	3	4	5
<b>8'100</b>	<b>23</b>	<b>51</b>	<b>74</b>	<b>99</b>
4'350	4	7	11	15
2'550	4	10	14	19
0	13	28	41	54
900	2	5	7	9
300	0	1	1	2
<b>4'050</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>30</b>
4'050	4	7	11	14
0	2	5	7	9
0	1	4	5	7
<b>18'450</b>	<b>49</b>	<b>89</b>	<b>138</b>	<b>217</b>

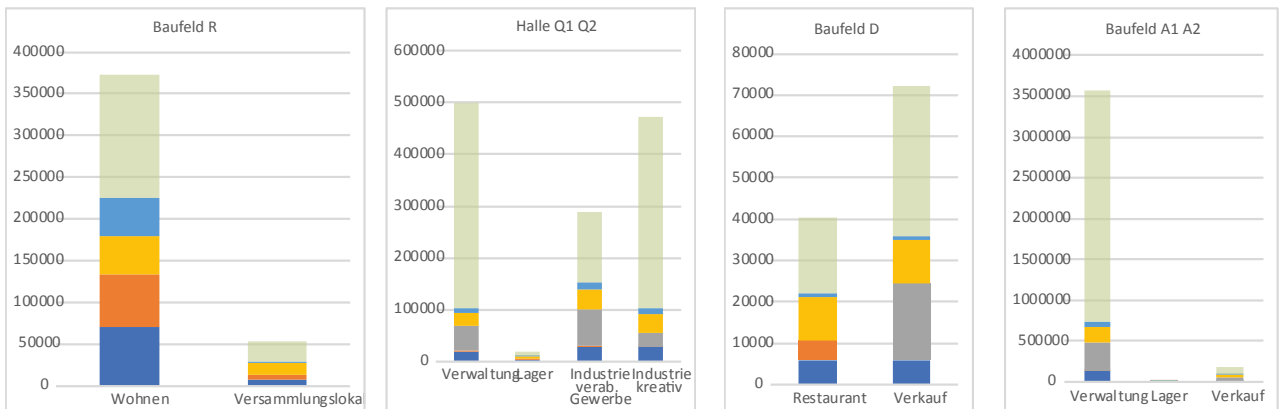
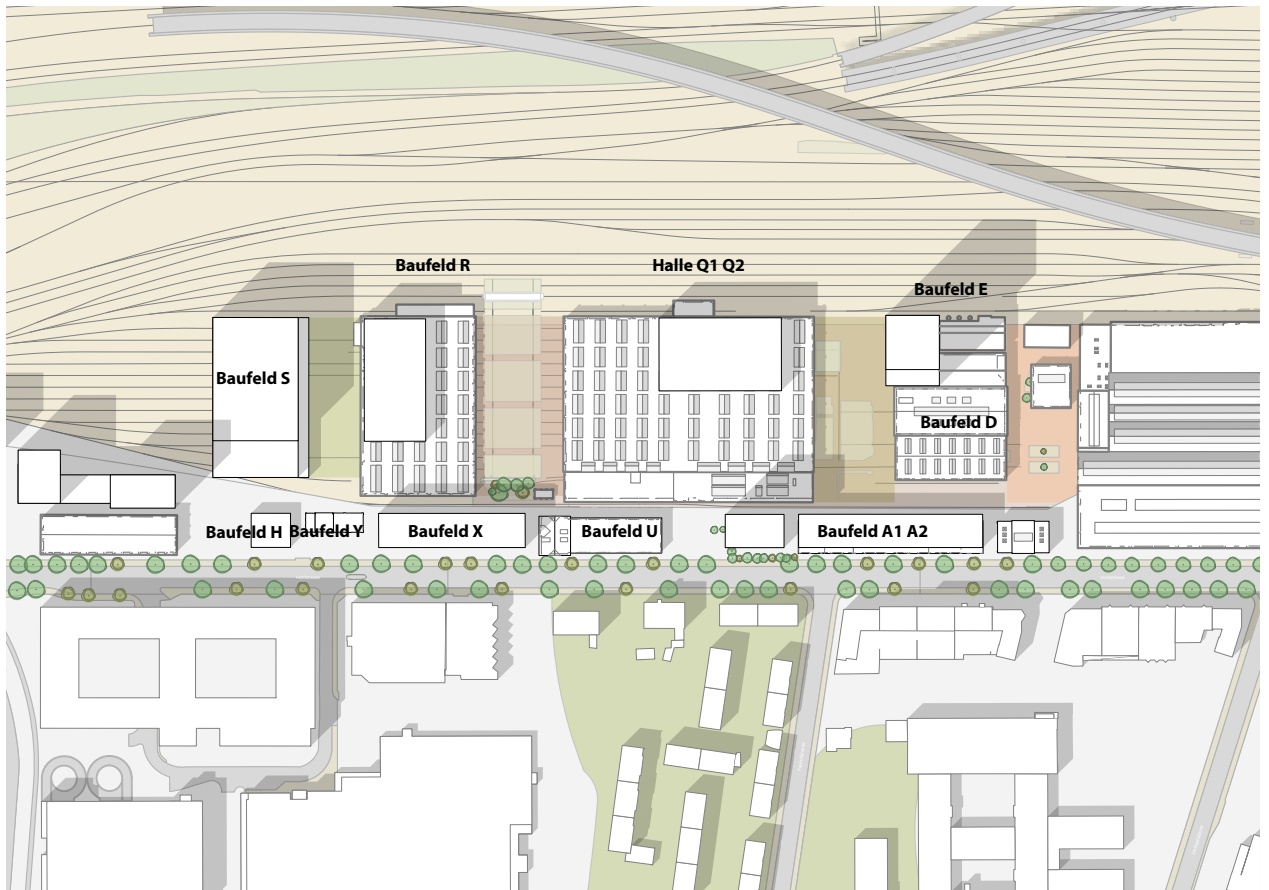
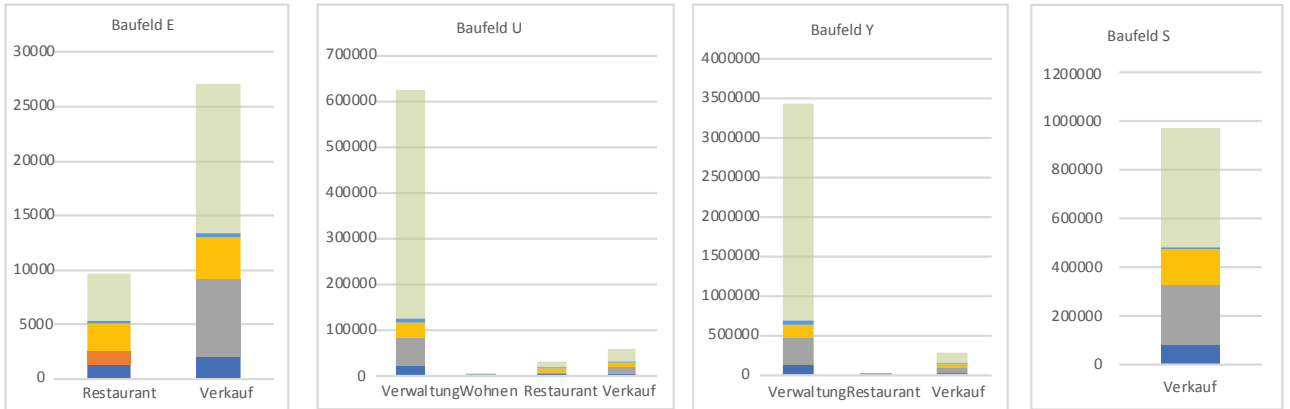
# ENDENERGIEBEDARF

Endenergiebedarf Gesamt nach Nutzung  
[MWh]



### Endenergiebedarf Gesamt nach Baufeldern

[MWh]



# BAUMKRONENFLÄCHE



Bezugsfläche für Prozentangabe (div. Farben).

	Stadthof	Werkhof	Rangierhof	Hauptentree	Entree West
<b>Gesamfläche Hof (ca.)</b>	2'560 m <sup>2</sup>	3'410 m <sup>2</sup>	3'690 m <sup>2</sup>	480 m <sup>2</sup>	650 m <sup>2</sup>
<b>Schatten durch Kronenfläche (10%)</b>	-	-	369 m <sup>2</sup>	-	-
<b>Schatten durch Kronenfläche (20%)*</b>	512 m <sup>2</sup>	682 m <sup>2</sup>	738 m <sup>2</sup>	96 m <sup>2</sup>	130 m <sup>2</sup>
<b>Schatten durch Kronenfläche (30%)</b>	-	-	-	144 m <sup>2</sup>	195 m <sup>2</sup>

Als Zielwert wird eine Baumkronenfläche von rund 20 % für die Fläche in den drei Höfen sowie in den beiden Entrées zwischen H und X sowie zwischen A1 und U angestrebt. Aus denkmalpflegerischen Gründen kann im Rangierhof vom Zielwert abgewichen und eine Baumkronenfläche von mindestens 10 % erreicht werden. Eine Kompensation kann in den beiden Entrées stattfinden.

Bei einem mittleren Baum wird eine Kronenfläche von 50 m<sup>2</sup> angenommen, bei einem grossen Baum 100 m<sup>2</sup>.

Mit dem Zukunftsbild wird im Rangierhof eine Baumkronenfläche von 16 % erreicht, die übrigen 4 % werden in den Entrées kompensiert.

	Rangierhof	Hauptentree	Entree West
<b>Gesamfläche Hof (ca.)</b>	3'690 m <sup>2</sup>	480 m <sup>2</sup>	650 m <sup>2</sup>
<b>Min. Schatten durch Kronenfläche</b>	369 m <sup>2</sup>	96 m <sup>2</sup>	130 m <sup>2</sup>
<b>Erreichte Kronenfläche (16%)</b>	590 m <sup>2</sup>		
<b>Delta</b>	221 m <sup>2</sup>		
<b>Min. Kompensation</b>		189 m <sup>2</sup> (39.4%)	258 m <sup>2</sup> (39.7%)

+93 m<sup>2</sup>

+128 m<sup>2</sup>