

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | VOM INDUSTRIEAREAL ZUM TRENDQUARTIER | 2 |
| 2 | PLANUNG UND ABSICHTEN IM ÜBERBLICK | 5 |
| 2.1 | Legislaturziele der Stadt Zürich für Wohnungsbau und Stadtentwicklung (äusserer Kreis 5) . | 6 |
| 2.2 | Kooperative Entwicklungsplanung / «Entwicklungskonzept Zürich West» | 7 |
| 3 | WOHNEN IN ZÜRICH WEST | 9 |
| 4 | BÜRORAUM IN ZÜRICH WEST | 12 |
| 5 | VERKEHRSPLANUNG | 14 |
| 5.1 | Städtische Verkehrsplanung Zürich West 1999/2000..... | 17 |
| 5.2 | «Runder Tisch Verkehr»..... | 17 |
| 5.3 | Parkplatzplanung Zürich West..... | 18 |
| 5.4 | Planung öffentlicher Verkehr Zürich West | 21 |
| 5.5 | Lärmbelastung im Quartier und Grenzwerte..... | 23 |
| 6 | FREI-/GRÜNFLÄCHEN | 24 |
| 7 | EINZELNE PROJEKTE IN DER BEWILLIGUNGSPHASE..... | 26 |
| 7.1 | Maag Areal Plus | 27 |
| 7.2 | Stadion Zürich..... | 29 |
| 7.3 | Hardturm-Areal | 31 |
| 7.4 | Thesen IG Hardturmquartier zur Quartierentwicklung..... | 33 |

1 Vom Industrieareal zum Trendquartier

AUF EINEN BLICK

« Im Westen Zürichs zwischen Hardbrücke und Hardturm ist die moderne Dienstleistungsgesellschaft manifest geworden. Hier ist Zürich nicht Disneyland, sondern Weltstadt. Hier mischen sich Wohnen, Arbeiten und Kultur. »

[www.comwest.ch – Homepage der Überbauung com.West, Vinzenz Albers]

Die Entwicklung zu einem Quartier, wo «sich Wohnen, Arbeiten und Kultur mischen», ist durch die neuesten Planungen in Frage gestellt.

Beispiel: Seit April 2002 ist das Büro- und Dienstleistungsprojekt com.West fertig gestellt. Schätzungen zufolge ist die gesamte Überbauung per Januar 2003 nur zu rund einem Viertel belegt. Ein Teil der leer stehenden Büros ist an die Telekurs vermietet; die Büros werden nun doch nicht gebraucht. Von der geplanten Shopping-Mall im Erdgeschoss ist noch nicht sehr viel zu bemerken.

Einen ausgezeichneten Überblick zur bisherigen Quartierentwicklung bietet folgender Zeitungsartikel.

Solothurner Zeitung, 4. Juni 2002

« Erstens kommt es anders und schneller, als man denkt. Was der Volksmund bei unliebsamen Überraschungen sagt, trifft ins Positive gewendet auf Zürichs Stadtkreis 5 zu. Das lang gezogene Industriequartier, das sich vom Hauptbahnhof, eingerahmt von den Gleisanlagen und der Limmat, nach Westen hin erstreckt, galt vor zehn Jahren noch als Inbegriff für Drogenelend und Verslumung. Das Leben in den Wohngebieten nahe beim Bahnhof drohte bis zur Auflösung der offenen Szene 1995 abzusterben. Gleichzeitig schien die Rezession im unteren westlichen Teil eine neue Nutzung zu verunmöglichen. Dort hatten sich im Zuge der Deindustrialisierung von Zürich die ausgedehnten Arbeitsplatzgebiete allmählich entleert. Der jahrelange politische Streit um eine rechtsgültige Zonenordnung trug dazu bei, Investoren abzuschrecken. Der 1992 erstellte Zürcher Technopark blieb lange das einzige, realisierte Grossprojekt, das anfänglich gar als Investitionsruine zu enden drohte. ...

... Auf dem Areal von Sulzer-Escher-Wyss restaurieren Bauarbeiter gegenwärtig die über hundertjährige, 1987 stillgelegte Giessereihalle. Sie bildet in Zukunft den Kern eines 170 Meter langen, siebenstöckigen Glaspalastes, der darum herum erstellt wird. Die klingenden Namen aus der Blütezeit der Industrialisierung leben mit anderer Bedeutung fort. Auf dem Steinfels-Areal – der Seifensieder verlegte die Produktion 1986 aus der Stadt – entsteht eine riesige Wohnüberbauung. Maag steht nicht mehr für Zahnräder, sondern für einen Komplex, wo sich auf faszinierende Weise neben vorderhand noch industriell genutzten Werkstätten ein Kaleidoskop unterschiedlichster Mieter, von der Modedesignerin bis zum Architekten, eingemietet hat. In einer Maag-Halle wird das Musical 'Deep' aufgeführt. Entlang der Limmat, wo einst das Textilunternehmen Schoeller wirtschaftete, leben heute mehrere hundert Menschen in 'Limmatwest', der bisher grössten Wohnsiedlung im Quartier. Bedenken, das schmale Areal am schattigen Flussufer, durchschnitten von einem Bahnviadukt, sei dafür ungeeignet, erwiesen sich als unbegründet. Die meisten der 320 Wohnungen waren vor Bauabschluss verkauft oder vermietet. Beim Begriff Toni Molkerei denken Zürichs Nachtschwärmer nicht an Joghurt, sondern an ein gestyltes Szenelokal.

Zürich West umfasst das Gebiet vom Hardturm bis zur Bahnlinie nach Wipkingen, deren gekrümmter Viadukt die Trennlinie zwischen dem Wohnquartier und den Arbeitsgebieten im Kreis 5 bildete. Gut 5000 Einwohner sollen hier einmal leben, gegen 20'000 Arbeitsplätze zumeist neu entstehen.

Am Anfang der heutigen Entwicklung stand eine atmosphärische Entkrampfung: 1996, noch herrschte Krise, rief Stadtpräsident Josef Estermann das Stadtforum ins Leben. Während Monaten diskutierten Grundeigentümer, Quartierbewohner und Vertreter der Stadtverwaltung intensiv ihre Vorstellungen, Visionen und Ziele. 'Es spielte eine enorme Rolle, dass sehr unterschiedliche Menschen einmal am selben Tisch sassen und einander zuhörten. Dabei gelang es, und das ist nicht zu unterschätzen, eine Grundstimmung des Vertrauens zu schaffen', sagt Brigit Wehrli-Schindler, Direktorin der Fachstelle für Stadtentwicklung, die den Prozess von Anfang an begleitete.

Aus dem Stadtforum gingen zwei Initiativen hervor: Eine von der Stadt und der Wirtschaft paritätisch getragene 'Impulsgruppe Aufwertung Zürich West' organisierte

eine Aktion, um die Öffentlichkeit auf das Potenzial des Gebiets hinzuweisen. Soweit überhaupt nötig, war sie ein voller Erfolg:

Heute erübrigen sich Impulse von aussen. Die Umgestaltung von Zürich West ist zum Selbstläufer geworden. Die eingeleitete Entwicklung stösst auf ungeteilte Zustimmung, was nicht heisst, es seien keine Auseinandersetzungen mehr zu erwarten. Widerstand löst vor allem das neue Stadion aus. Nicht der geplante, fünfeckige Fussballtempel an sich ist umstritten, sondern die Mantelnutzung auf den heutigen Trainingsplätzen. Die maximale Ausnutzung mit Büros und einem Einkaufszentrum verursache zusätzlichen Verkehr, der tiefe Anteil an Wohnungen stehe im Widerspruch zum erklärten Ziel, ein durchmischtes Quartier zu schaffen, kritisieren Anwohner. Die wachsende, und wachsame Bevölkerung hat sich in der IG Hardturmquartier organisiert und artikuliert ihre Bedürfnisse. Wenig überraschend entwickelt sich das Verkehrskonzept zum Zankapfel, das vorsieht, die zentrale Pfingstweidstrasse zur Hauptachse auszubauen. Beim öffentlichen Verkehr gerät die Stadt durch die rasante Entwicklung allmählich in Verzug. Geplant ist eine neue Tramlinie, die jedoch den Betrieb frühestens 2008

aufnehmen wird. ... »»

*«
Dort, wo Zürich am dynamischsten ist: rund um die Giessereihalle
– Läden, Restaurants, Bars, Cafés, Büros, Ateliers, ein Wellnesscenter
und über 100 Eigentumswohnungen. »»*

[www.puls5.ch – Homepage der Überbauung Puls5 auf dem Sulzer-Escher-Wyss-Areal rund um die Giessereihalle, das grösste der aktuell im Bau befindlichen Projekte.]

2 Planung und Absichten im Überblick

AUF EINEN BLICK

« In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts galt im Städtebau die Maxime der Nutzungsentflechtung. Sie wird nun mehr und mehr von der Erkenntnis abgelöst, dass nur eine gute Nutzungsdurchmischung einen lebenswerten urbanen Raum schaffen kann. Als unterste Grenze für eine funktionierende Durchmischung gilt ein Wohnanteil von 30 Prozent.

Durch die aktuell absehbare Entwicklung wird der Wohnanteil in Zürich West von gegenwärtig rund 12 Prozent auf rund 20 Prozent steigen – zu wenig, um ein funktionierendes Quartier zu schaffen. Aber in Zürich West schlummert das Potential für einen wesentlich höheren Wohnanteil. Würde es konsequent genutzt, bestünde die Chance, die Monokultur der Dienstleistungsarbeitsplätze zu durchbrechen. Zürich West könnte zu einem gut durchmischten, modernen Stadtquartier werden.

Die Realisierung des Szenarios 'Potenzial' bedingt aber eine sorgfältige Planung und optimale Zusammenarbeit aller betroffenen Instanzen (v.a. Behörden und Investoren). Insbesondere die Probleme im Zusammenhang mit Verkehrsemissionen sowie die Infrastrukturvoraussetzungen (Kindergärten, Schulen etc.) müssen gelöst werden. »

[«Wohnen in Zürich West», Potenzial-Studie von Wüest + Partner, 2002]

« Beim Abschluss des Stadtforums nach knapp einem Jahr war man sich über die Notwendigkeit einer städtebaulichen Aufwertung von Zürich West einig. Aufwertung wurde vom Forum als mehrjähriger kooperativer Prozess verstanden, bei dem die Bedürfnisse der Wohn- und Arbeitsbevölkerung, der Wirtschaft und Grundeigentümer, wie auch die Interessen von Zürich als Ganzem berücksichtigt werden sollen. »

[Brigit Wehrli-Schindler, Direktorin Fachstelle für Stadtentwicklung, 2001, «Ansätze zur nachhaltigen Stadtentwicklung am Beispiel von Zürich West»]

2.1 Legislaturziele der Stadt Zürich für Wohnungsbau und Stadtentwicklung (äusserer Kreis 5)

In neuen Quartieren eine gute Lebensqualität zu schaffen, Wohnen und öffentlichen Verkehr zu fördern, das sind auch Ziele, die sich der Stadtrat für die Legislatur 2002-2006 gesetzt hat.

Der Stadtrat will bis 2006 u.a.:

- in neuen Quartieren eine gute Lebensqualität schaffen
- in belasteten Quartieren die Lebensqualität verbessern
- wichtige Bauten verwirklichen (u.a. Stadion: «bis 2006 eröffnet und optimal erschlossen»)
- den Anteil des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs steigern und Mehrverkehr durch öffentlichen und Langsamverkehr auffangen
- Lärmschutzmassnahmen im Strassenverkehr ergreifen
- Das Programm «10'000 Wohnungen in zehn Jahren» von 1999 weiterführen und dabei u.a.
 - fehlende Wohnungssegmente (z.B. grosse Wohnungen) durch Um- und Neubau fördern
 - preisgünstigen und experimentellen Wohnungsbau fördern
 - experimentelle Wohnbauprojekte mit sozialer oder ökologischer Ausrichtung unterstützen
 - Wohnbauprojekte mit einfachem Standard und kostengünstiger Finanzierung fördern

[Stadtrat von Zürich: «Legislatorschwerpunkte 2002-2006 – Ziele und Strategien für die laufende Legislatur», www.stadt-zuerich.ch]

Das Finanz- und Hochbaudepartement formulierte 1999:

« Strategie 6: Wohnumfeldverbesserung

Das Wohnumfeld in besonders belasteten Gebieten der Stadt Zürich soll durch die Verbesserung der Siedlungsinfrastruktur und eine Verminderung der Immissionen systematisch aufgewertet werden. »

[Finanz- und Hochbaudepartement, 17. Mai 1999, Umsetzung Legislaturziel «10'000 Wohnungen in 10 Jahren»]

2.2 Kooperative Entwicklungsplanung / «Entwicklungskonzept Zürich West»

Die Stadt setzte in den städtischen Entwicklungsgebieten auf die so genannte «kooperative Entwicklungsplanung», die frühzeitige Zusammenarbeit von grossen Grundeigentümern und Stadt. Im «Entwicklungskonzept Zürich West» hat sie ihr Ziel, ein durchmischtes, lebenswertes Quartier zu schaffen, festgeschrieben.

Zürich West ist eines der grossen Entwicklungsgebiete der Stadt. Seine Entwicklung wird u.a. bestimmt durch die nachhaltige Aufwertung und damit einem hohen Nutzen für Bevölkerung, Grundeigentümer und Wirtschaft. Wichtig sind:

- ein Mix von Nutzungen (u.a. auch das Stadion);
- der Ausbau von Infrastrukturen (u.a. Schulen, öffentlicher Verkehr);
- Zukunftsbewusste Flexibilität, also die Maxime, Bauten so erstellen, dass ihre Nutzung mit hoher Flexibilität über lange Zeit anhält;
- Wirtschafts-, Sozial- und Umweltverträglichkeit.
 - Sozialverträglichkeit bedeutet u.a. eine Entwicklung, die der Integration der verschiedensten Bevölkerungssegmente förderlich ist und bezüglich Lebensraumgestaltung, Gesundheit und Sicherheit hohe Qualität schafft.
 - Umweltverträglichkeit bedeutet u.a., Emissions- und Immissionswerte wenn möglich zu unterbieten und den Boden quantitativ und qualitativ schonend zu nutzen.

**[Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Juni 2000 –
«Entwicklungskonzept Zürich West» – Kooperative Entwicklungsplanung]**

Kooperative Entwicklungsplanung hiess: Planung von Stadt und Grundeigentümern – ohne angemessene Berücksichtigung der Anliegen der AnwohnerInnen.

« 1. Ausgangslage

.... An den kooperativen Entwicklungsplanungen sind jeweils die Stadt und die Grundeigentümer der bisherigen Industrieareale beteiligt. Die Phase A mit den Entwicklungsvorstellungen und Zielen ist im März 1999 mit dem Synthesebericht 'Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West' abgeschlossen worden. Die räumliche Umsetzung mit abgestimmten Konzepten ist nun Gegenstand der Phase B, dazu gehören auch genauere Abklärungen zur Verkehrserzeugung und Parkplatzproblematik im Planungssperimeter, insbesondere auch im Hinblick auf das neue Stadion Zürich West..
...»

**[Tiefbauamt der Stadt Zürich, «Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich-West»,
Dezember 1999 / Detailkorrekturen April 2000]**

Die Stadt hat sich die laufende Überwachung der nachhaltigen Entwicklung von Zürich West zur Aufgabe gemacht.

« ... Die Phase der Umsetzung und der Qualitätskontrolle:

In den letzten Monaten wurden die planerischen Vorstellungen für das Gebiet zwischen Hardbrücke und Hardturm konkretisiert und in einem *Entwicklungskonzept* festgehalten. Parallel zur Planung wurden und werden bereits viele Bauprojekte realisiert: Überbauung Limmatwest, die Accor-Hotels, das Schauspielhaus im Schiffbau – um nur einige zu nennen. ...

In dieser dynamischen Entwicklungsphase laufen Gebietsplanung und Projektbegleitung parallel. Die Aufgabe der Stadt liegt darin, diese Projekte im Sinn der Vereinbarung über die nachhaltige Entwicklung zu begleiten, neue Investoren auf die Entwicklungsziele aufmerksam zu machen und dafür zu sorgen, dass die Vereinbarung kein Papiertiger bleibt. So wird z.B. darauf geachtet, dass Bauprojekte bereits heute auf die geplante Freiraumentwicklung Bezug nehmen. Geplante Nutzungen werden im Hinblick auf eine gute Nutzungsmischung des Gebiets und im Hinblick auf Umweltverträglichkeit überprüft. In Erarbeitung sind auch Richtlinien für nachhaltiges Bauen. ...»

[Brigit Wehrli-Schindler, Direktorin Fachstelle für Stadtentwicklung, 2001, «Ansätze zur nachhaltigen Stadtentwicklung am Beispiel von Zürich West»]

3 Wohnen in Zürich West

AUF EINEN BLICK

- Der Kreis 5 verfügt nach dem Kreis 1 über den kleinsten Wohnungsbestand der Stadt.
- Die in Realisierung stehenden Projekte werden noch Wohnungen bringen: Bis 2003 steigt die Wohnfläche in Zürich West von 110'000 m² auf 160'000 m², der Anteil der Wohnflächen wird dann 12 bis 13 Prozent betragen.
- Geht es so weiter wie bisher – Szenario «Fortschreibung» –, wird sich zwischen 2003 und 2010 der Wohnflächenbestand in Zürich West verdoppeln, der Wohnanteil liegt dann knapp unter 20 Prozent (17 bis 19 Prozent).
- Als unterste Grenze für eine funktionierende Durchmischung gilt ein Wohnanteil von 30 Prozent.
- Unter bestimmten Voraussetzungen ist es möglich, bis 2015 einen Wohnanteil von knapp über 30 Prozent zu erreichen (28 bis 35 Prozent).
- Die Wohnqualität wird in weiten Teilen des Quartiers durch hohes Verkehrsaufkommen gemindert (Luft/Lärm).
- Es gibt eine gute Versorgung mit kulturellen Angeboten und Restaurants, Bars etc., das Manko an Einkaufsmöglichkeiten wird sich durch Puls5 und Stadion verbessern. Nach wie vor fehlen aber Grund- und Mittelschulen im Quartier.
- Fazit: Zürich West hat ein Potential für einen wesentlich höheren Wohnanteil als den aktuellen und geplanten. Er lässt sich aber nur verwirklichen, wenn die Investoren mitziehen und die Behörden z.B. bei Infrastrukturen unterstützen.

[«Wohnen in Zürich West», Potenzial-Studie von Wüest + Partner, 2002.]

Neue Zürcher Zeitung, 18. September 2002: «Wie viel 'Wohnen' in Zürich West?»

« mju. In Zürich West entsteht ein neuer Stadtteil. Aus dem traditionellen Zürcher Industriequartier, das neben dem Kreis 1 über den niedrigsten Wohnungsbestand in der Stadt verfügt, soll ein durchmischtes Viertel mit Wohnungen und Geschäftsbauten werden. Denn heute gelten nur Quartiere, die verschiedenen Nutzungen offen stehen, als lebenswerte Stadtteile. Die Frage ist nur: Wie viele Wohnungen können – und sollen – in Zürich West entstehen.

Die Zürcher Hamasil-Stiftung gab beim Raumplanungsbüro Wüest & Partner eine Studie in Auftrag, um das Potenzial für Wohnbauten im Gebiet abzuklären. Projektleiter Martin Hofer rechnet in seiner Arbeit mit zwei Szenarien: Wird weiter gebaut wie bisher, resultierte bis ins Jahr 2010 ein Wohnanteil von 20 Prozent. Damit laufe das Quartier Gefahr, von Arbeitsplätzen dominiert zu werden: Als kritische Grenze, um einen durchmischten Stadtteil zum lebendigen Quartier werden zu lassen, gelte ein Wohnanteil von 30 Prozent. Wird jedoch gemäss ihrer Studie auf 17 grösseren Grundstücken das vorhandene Potenzial ausgeschöpft, wäre bis ins Jahr 2015 ein Wohnanteil bis zu 35 Prozent machbar. Wüest & Partner schlagen beispielsweise vor, auf dem Parkplatz Heinrichstrasse anstatt der in der BZO festgelegten 5 Prozent Wohnungen 75 bis 85 Prozent zu erstellen. Das Grundstück des Parkplatzes Löwenbräu könnte durch einen Bürobau vom Lärm geschützt werden; so könnten dort mehr als ein Drittel Wohnungen entstehen und nicht, wie es die BZO vorsieht, gar keine. Einen beträchtlich höheren Wohnanteil als in der BZO orten Wüest & Partner auch an der Geroldstrasse, bei den Gewerbehäusern 'Neue Hard', beim Tramdepot West an der Limmat, beim Engros-Markt oder bei den Familiengärten. Die Studie zeigt die Probleme von Zürich West auf. Noch ist die Infrastruktur fürs Wohnen zu wenig ausgebaut. Es fehlen Grund- und Mittelschulen, es fehlen aber auch Läden im Quartier. Doch besteht in Zürich West die Gefahr, dass das Gewerbe in der einen und das Wohnen in der anderen Ecke des Quartiers entsteht; die richtige Mischung müsse auf jedem einzelnen Areal erreicht werden, betonte Hofer. ... »

Städtische Entwicklungsziele für BewohnerInnen und Arbeitsplätze

Das Verhältnis EinwohnerInnen/Arbeitsplätze betrug im Jahr 2000:

In Zürich West bis Hardbrücke: 1 zu 9,77

In Zürich West Hardbrücke bis Viadukt: 1 zu 8,78

Geht die Entwicklung so weiter, wird es 2010 folgendermassen aussehen:

In Zürich West bis Hardbrücke: 1 zu 6,78

In Zürich West Hardbrücke bis Viadukt: 1 zu 5,36

D.h. das Verhältnis verbessert sich – aber im «inneren» Zürich West (Hardbrücke bis Viadukt) war und ist dieses Verhältnis besser als im «äusseren» Zürich West (Stadion bis Hardbrücke)

Laut BZO 1999 wäre eine Entwicklung zulässig, die zu anderen Zahlen führen würde (kann):

In Zürich West bis Hardbrücke: 1 zu 8,40

In Zürich West Hardbrücke bis Viadukt: 1 zu 6,64

Dies wäre zwar eine Verbesserung im Vergleich zu 2000, aber im Vergleich zur jetzt angebahnten Entwicklung eine Verschlechterung – dank der BZO aber eine mögliche Verschlechterung!

[«Nutzungsstudie Zürich West», Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich, Amt für Städtebau der Stadt Zürich, Oktober 2001]

4 Büroraum in Zürich West

AUF EINEN BLICK

- Im Wirtschaftsraum Zürich stehen heute 503'000 m² Bürofläche leer.
- 4,9 Prozent aller vorhandenen Geschäftsräume sind ungenutzt.
- Zürich West weist einen hohen Leerstand von 10,6 Prozent auf.
- «Die einseitige Ausrichtung der neuen Gebäude auf Grossnutzer aus IT- und Allfinanzbranche rächt sich nun, da diese ihre Ansprüche drastisch reduzieren mussten.»

[Marktbericht der Immobilienberatungsfirma Colliers CSL]

- In der Stadt Zürich wurde ein Fünftel der geplanten Investitionen in grosse Geschäftsgebäude auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, weitere 10 Prozent wurden definitiv sistiert.

[Umfrage Wüest + Partner, 2002]

Tages-Anzeiger, 11. Dezember 2002: «Büroraum im Überfluss»

« Die Euphorie in den Boom-Quartieren in Zürich-Nord und -West war gross, die Nachfrage der 'New Economy' nach schicken Räumen schien unersättlich. Jetzt sind die Büros fertig gebaut – und die vermeintlichen Mieter verschwunden. Im Wirtschaftsraum Zürich stehen heute laut dem neuen Marktbericht der Immobilienberatungsfirma Colliers CSL 503 000 Quadratmeter Bürofläche leer. 4,9 Prozent aller vorhandenen Geschäftsräume sind ungenutzt. Das Urteil der Autoren ist unmissverständlich: 'Die einseitige Ausrichtung der neuen Gebäude auf Grossnutzer aus IT- und Allfinanzbranche rächt sich nun, da diese ihre Ansprüche drastisch reduzieren mussten.'

Der überraschend schnelle Einbruch bereitet aber nicht nur in den Quartieren mit weiträumigen Neubauten Sorge. Gerade Geschäftsbauten aus den Siebziger- und Achtzigerjahren mit bescheidenem Ausbaustandard sind auf dem übersättigten Markt derzeit schlicht nicht mehr konkurrenzfähig – und teure Renovationen zahlen sich kaum aus. So weist auf Stadtgebiet nicht nur das neu entstandene Trendquartier Zürich-West einen hohen Leerstand von 10,6 Prozent auf; auch in Altstetten (14,8%) und Oerlikon (9,2%) werden Büromieter en masse gesucht. Das mittlere Glatttal (10,3%) spürt nebst dem allgemeinen Konjunkturunbruch noch die Folgen der Swissair-Krise: 'Allein am Balsberg sind zwei Drittel der Fläche nicht benutzt', erklärte Colliers-Partner Roger Beier gestern vor den Medien.

'Wenn irgendwie möglich, werden momentan Projekte sistiert', so Beier weiter, 'lediglich ein Drittel der Vorhaben wird noch ausgeführt.' Zusätzlich zu den 230 000 Quadratmetern dieses Jahres werden in den nächsten zwei Jahren weitere 555 000 Quadratmeter Bürofläche, die derzeit noch im Bau sind, auf den Markt gelangen – theoretisch Raum für weitere 25000 Arbeitsplätze, die in der aktuellen Wirtschaftslage kaum geschaffen werden.

Dennoch hat sich das Preisniveau bis vor kurzem erstaunlich gut gehalten. Nun geraten aber die Preise ins Rutschen, denn so wie vor einigen Jahren kaum eine grössere Büroeinheit im Grossraum Zürich zu finden war, kann jetzt laut Colliers zwischen über 30 Offerten ausgewählt werden. Die Angebote seien derzeit immer verhandelbar, so Colliers-Geschäftsleiter Jürg Müller. Statt eines tieferen Mietpreises würden häufig zusätzliche Dienstleistungen geboten oder während der ersten Monate auf eine Verrechnung verzichtet: 'Kaufkräftige Kunden nutzen die Gunst der Stunde und wechseln zum gleichen Preis an attraktivere Lagen.' »

5 Verkehrsplanung

AUF EINEN BLICK

- Das übergeordnete Strassennetz, wie etwa die SN1.4.1, die Schweizerische Nationalstrasse 1, Abschnitt 4.1 von Altstetten bis zum Hauptbahnhof («Westast»), ist dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Kommt es dort zum Kollaps, bedeutet das deutlichen Mehrverkehr im Quartier.
- Der geplante Abbruch der Abfahrtsrampen von der Hardbrücke in die Hardturmstrasse würde gemäss Einschätzung des Tiefbauamtes des Kantons den Verkehr im östlichen Abschnitt der Pfingstweidstrasse – u.a. beim Maag-Areal – gegenüber heute verdoppeln und ihn auch auf der Hardbrücke erheblich vermehren.
- Der «Runde Tisch Verkehr», einberufen von Stadträtin Martelli, lehnt die Realisierung des «Westastes» ab und schlägt stattdessen ein Bündel anderer Massnahmen vor.
- In den bisherigen Berechnungen des Verkehrsaufkommens ist der zusätzlich durch das Shopping-Center im Stadion verursachte Verkehr noch nicht berücksichtigt.
Die bisherigen Berechnungen gehen von der Annahme aus, dass 90% der BesucherInnen des Stadions mit öffentlichem Verkehr anreisen, ein Wert, der weit über den Erfahrungen an anderen Orten liegt.
- Ob der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wie von der Rechtssprechung gefordert, rechtlich und finanziell spätestens auf Fertigstellung der neuen Projekte gesichert ist, darf bezweifelt werden.
- Die Parkplatzzahl im gesamten Gebiet liegt nach Einschätzung des städtischen Tiefbauamtes heute zu hoch.
Das «spezifische Verkehrspotential» (von der Umweltschutzfachstelle der Stadt Zürich errechnete Zahl der pro Parkplatz generierten Fahrten pro Tag) beträgt bei Wohnungen 2.5. Ein Büro-Parkplatz verursacht 3.5 Fahrten; bei einem Hotel

sind es 4, bei einem Unterhaltungsbetrieb 10 und bei einem Einkaufszentrum 16 Fahrten pro Tag und Parkplatz.

Die Verkehrsplanung ist u.a. deshalb von entscheidender Bedeutung, weil die Standortwahl für die grossen Projekte im Gebiet wie für das Stadion immer auch damit begründet wird, die verkehrsmässige Erschliessung sei hier ideal. Nur: Wenn all die geplanten Projekte tatsächlich realisiert werden, dürfte sich das als Irrtum erweisen. Das übergeordnete Strassennetz, wie etwa der «Westast», die SN1.4.1 (Schweizerische Nationalstrasse 1, Abschnitt 4.1 von Altstetten bis zum Hauptbahnhof), ist dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Kommt es dort zum Kollaps, bedeutet das deutlichen Mehrverkehr im Quartier!

Die Eröffnung der Autobahnumfahrung um Zürich im Jahre 2008 entlastet das Quartier von Transitverkehr. Die Zusatznutzungen führen gemäss den Berechnungen der Verkehrsplaner aber zu einer Zunahme des Verkehrs auf der Hardturmstrasse von 10'500 Fahrten 1997 auf 12'300 Fahrten pro Tag. Auf der Pfingstweidstrasse nimmt der Verkehr in diesem Zeitraum von 43'700 Fahrten auf 54'800 Fahrten pro Tag zu.

«Es wird rasch ersichtlich, dass bei Annahme von städtischen durchschnittlichen Modal-Split-Werten das Strassennetz in der Spitzenstunde überlastet sein wird und sich somit die Spitzenstunde zwangsläufig verbreitern wird. Die maximale Parkplatzzahl gemäss Parkplatzverordnung kann deshalb trotz Reduktionsgebieten C und D nicht voll ausgeschöpft werden, weil mit den verdichteten Nutzungen erhebliche verkehrliche Probleme zu erwarten sind. Es zeichnet sich ab, dass mit der Ausnützung eines Mittelwertes zwischen Minimum und Maximum aus der Parkplatzverordnung bereits mit vereinzelt beträchtlichen Störungen des Verkehrsablaufs zu rechnen ist. ...»

[Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle, «Fahrtenmodell Zürich West, Diskussionsgrundlage», Januar 2001]

Das Projekt SN1.4.1 sieht den Abbruch der Abfahrtsrampen von der Hardbrücke in die Hardturmstrasse vor. Die Realisierung dieses Projektes würde eine Reduktion des Verkehrs in der Förrlibuckstrasse von 12'300 auf 8700 Fahrten pro Tag erlauben, würde aber die Frequenzen im östlichen Abschnitt der Pfingstweidstrasse von heute 25'000 Fahrten auf neu 46'600 nahezu verdoppeln und zu einer Verkehrszunahme auf der Hardbrücke von 55'000 auf 63'500 Fahrten pro Tag führen.

[Tiefbauamt des Kantons Zürich: «Generelles Projekt SN1.4.1», Zürich 1997]

Diese Prognosen rechnen noch nicht mit dem zusätzlichen Verkehr, den das Stadion und seine kommerziellen Zusatznutzungen auslösen. Für das Stadion inklusive Mantelnutzung sind 2600 Parkplätze vorgesehen. 1000 für den Stadionbetrieb, 1600 für die Mantelnutzung, wobei 500 Parkplätze der Mantelnutzung während Veranstaltungen den StadionbesucherInnen zur Verfügung stehen.

[Tiefbauamt der Stadt Zürich: «Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West, 1999, Korrekturen 2000»]

Bei einer durchschnittlichen Auslastung eines Autos mit 1.6 Personen müssen folglich 90% der BesucherInnen bei einem Grossanlass mit ausverkauftem Stadion mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Wie dieser Wert, der weit über den Erfahrungen an anderen Orten liegt, zustande kommen soll, erklärt niemand.

5.1 Städtische Verkehrsplanung Zürich West 1999/2000

Der Stadtrat befürwortet die rasche Realisierung des «Westastes»; flankierende Massnahmen, um das Quartier zu entlasten, erachtet er als notwendig.

Die auf 2008 geplante Westumfahrung Zürich soll der Pfingstweidstrasse 20 Prozent Entlastung bringen. Diese Entlastung kann «für das künftige zusätzliche Verkehrsaufkommen von Zürich West» genutzt werden. Der für 2006/2007 vorgesehene «Westast» (Nationalstrasse SN1.4.1) soll den motorisierten Individualverkehr auf der Pfingstweidstrasse bündeln: ausgebaut auf sechs Spuren soll der «Westast» auf die Hardbrücke und ins Sihlquai führen, zwischen Stadion Hardturm und Hauptbahnhof als zentrale Verkehrsachse für Zürich West dienen und gleichzeitig A 1 und Innenstadt verbinden. Damit soll er Hardturm-, Förlibuck- und Duttweilerstrasse entlasten. Deshalb befürwortet der Stadtrat eine rasche Realisierung des Westastes als «eine wichtige Vorleistung im Zusammenhang mit dem städtischen Entwicklungsgebiet Zürich West», stellt aber fest:

- Flankierende Massnahmen werden zwingend notwendig sein, um eine Entlastung der betroffenen Quartiere hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Immissionen (Luftschadstoffe und Lärm) zu gewährleisten.
- Mit dem Westast werden weder an der Pfingstweidstrasse noch am Sihlquai neue Kapazitäten für den Autoverkehr zur Verfügung gestellt. Das Kapazitätsangebot bleibt in heutigem Rahmen bestehen.

[Tiefbauamt der Stadt Zürich, «Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West», Dezember 1999 / Detailkorrekturen April 2000]

5.2 «Runder Tisch Verkehr»

2001 wurde der «Runde Tisch Verkehr» von Kathrin Martelli einberufen, er setzt sich zusammen aus VertreterInnen von Bevölkerung, Stadt, Politik, Wirtschaft und Grundeigentum und befasst sich mit der Verkehrssituation in Zürich West. Dabei zeigte sich, dass die städtische Planung mit dem «Westast» im Quartier auf grosse Kritik stiess: Er führe zu einer Verkehrszunahme auf fast allen Strassen und bringe keine zukunftstaugliche Lösung der Verkehrsprobleme. Also erhielt ein Ausschuss des «Runden Tisches Verkehr» bis Ende 2002 Zeit, um einen Gegenvorschlag vorzulegen.

Vorschläge des «Runden Tisch Verkehr»

- SN1.4.1./«Westast»: nicht realisieren, da untauglich
- Trennung von motorisiertem Verkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV)
- ÖV: Aufwertung Bahnhof Hardbrücke
- ÖV: zügige Realisierung der Tramverbindung vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Altstetten via Pfingstweidstrasse.
- MIV: künftiger «Toni-Knoten» als Verbindung auf der Süd-West-Achse wie auch auf der Nord-West-Achse
- MIV: übergeordnete Verkehrsströme werden durch den neuen «Waidhaldetunnel mittel» geführt
- MIV: Sihlquai mit Zubringerfunktion, ohne Anschluss an den Stadttunnel
- Abbruch der Hardbrücke (Wipkingenplatz bis Bahnhof Hardbrücke)
- Aufwertung der Rosengarten- und Hardstrasse

5.3 Parkplatzplanung Zürich West

Die Zahl der Parkplätze in Zürich West ist (Stand Ende 1998) zu hoch – auch wenn die Nutzung des Quartiers noch verdichtet wird. Zürich West ist im Bezug auf ÖV-Verbindungen so gut, im Bezug auf Verkehrsbelastung (Luft- und Lärmprobleme) so schlecht positioniert, dass höchstens die mittleren Parkplatzwerte der Parkplatzverordnung angewendet werden sollen.

[Tiefbauamt der Stadt Zürich: «Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West», Dezember 1999 / Detailkorrekturen April 2000]

Das heute propagierte Fahrtenmodell steht juristisch auf wackligen Füßen und löst die Probleme nicht, da seine Einhaltung nicht gewährleistet und somit eine Eindämmung des Mehrverkehrs nicht garantiert ist.

« Zürich West

Die künftige Verkehrserschliessung für den motorisierten Individualverkehr kennzeichnet sich aus durch eine Bündelung des Verkehrs auf Pfingstweidstrasse und Hardbrücke. Die grossen Nutzungsverdichtungen und die erstrebte Urbanität und Lebensqualität in Zürich West führen zu Konfliktpotenzial im Verkehrsbereich, denn hohe Nutzungsdichten erzeugen in hohem Mass motorisierten Individualverkehr. Aus Sicht der Stadt- und Umweltverträglichkeit, wie auch aus wirtschaftlicher Sicht, ist ein übermässiges Ansteigen des Verkehrsaufkommens beim Individualverkehr aber nicht wünschenswert. Verkehrszusammenbrüche auf den beschränkten Strassenflächen wären die Folge. Um einen grossen Anteil des neu erwarteten Verkehrsaufkommens umweltverträglich abwickeln zu können, sind für Zürich West deshalb auch ein deutlicher Ausbau des öffentlichen Verkehrs gemäss Richtplan der Stadt Zürich, eine grösstmögliche Durchlässigkeit des Gebiets für den Fuss- und Veloverkehr, die Beschränkung der Parkplatzzahlen, Car-Sharing-Konzepte (bzw. Standorte) und Citylogistik-Konzepte geplant »

[«Fahrtenmodell Zürich West, Diskussionsgrundlage», Tiefbauamt der Stadt Zürich Verkehrsplanung, Umwelt- und Gesundheitsschutz Umweltschutzfachstelle, Januar 2001]

Grundlagen

Parkplatzzahl

- Sie wird bestimmt durch die Parkplatzverordnung.
- Zürich West liegt so, dass der mittlere Wert der Parkplatzverordnung angewendet werden soll (ÖV, Luft- und Lärmbelastung).
- Ende 1998 gab es ins Zürich West 10'216 Parkplätze, dem Mittelwert der Parkplatzverordnung würden 9'130 Parkplätze entsprechen.
- Das Angebot an Parkplätzen ist bereits heute zu gross und entspricht «in etwa der einer künftigen verdichteten Nutzung eher als der heutigen Nutzung.»

Verkehrsaufkommen (aus Parkierung und Nutzung)

- Wird der Mittlere Wert der Parkplatzverordnung ausgeschöpft, ist in der Spitzenstunde mit beträchtlichen Behinderungen zu rechnen.
- Die Belastung stammt a) aus Neuverkehr aus Nutzungsverdichtung, b) vom Parkplatzüberangebot und c) von der Attraktivität der Hardturmstrasse für den MIV.
- Für die Hardturmstrasse sind deshalb weitere verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen.

- Für die Gebiete mit neuen grossen Nutzungsdichten, deren Verkehrsaufkommen und Parkplatzbedarf wegen einer anderen als der üblichen Verweildauer mit den herkömmlichen Berechnungsmethoden nicht mehr berechenbar ist, sollen Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.
- Treten Probleme mit den Umweltbelastungen auf, kann das Modell auch durch ein Fahrleistungsmodell ergänzt werden.

[Tiefbauamt der Stadt Zürich: «Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West», Dezember 1999 / Detailkorrekturen April 2000]

Die Stadt will, via kontrollierte Parkfelder und Parkhäuser, eine Beschränkung der Fahrtenzahl erreichen, die den Grundeigentümern hinsichtlich der Bewirtschaftung einen Spielraum gewährt und im Rahmen der zugestandenen Fahrtenzahl die nutzungsunabhängige Bewirtschaftung ermöglicht.

Juristische Situation/Probleme

- Fahrtenmodelle sind noch in keinem übergeordneten Planungs- und Vollzugsinstrument des Kantons rechtlich abgesichert sind. Die Parkplatzverordnung kennt noch kein Fahrtenmodell.
- Das Fahrtenmodell beruht auf Freiwilligkeit und muss mit privatrechtlichen Verträgen mit öffentlichrechtlicher Wirkung abgesichert werden.
- Die rechtliche Grundlage für die vertragliche Regelung zur Entrichtung von Abgaben beispielsweise bei Nichteinhalten der Fahrtenzahl ist ungewiss.
- Wie wird der Zugang von nicht-registrierten Shopping-Center KundInnen geregelt? Wie zu einem normalen Parkhaus?

[Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle, «Fahrtenmodell Zürich West, Diskussionsgrundlage», Januar 2001]

Ein Fahrtenmodell kann die Problematik in einem immer mehr gesättigten Strassennetz nicht alleine lösen. Es sind flankierende Massnahmen auf städtischer und privater Ebene nötig. Als solche sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht zum Fahrtenmodell folgende Vorschläge überprüfenswert: Serviceleistungen im ÖV, CarSharing/CarPooling ...

[Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle, «Fahrtenmodell Zürich West, Diskussionsgrundlage», Januar 2001]

«Die Stadtentwicklung, wie zum Beispiel im Zentrum Zürich Nord, bringt automatisch Mehrverkehr mit sich. Mein Ziel ist, diesen Mehrverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Velo aufzufangen. Ein Instrument zur Verkehrssteuerung, das mir sehr gefällt, ist das Fahrtenmodell, das zurzeit im Zentrum Zürich Nord getestet wird. ... Ein solches Modell könnte ich mir auch für andere Quartiere oder langfristig für die ganze Stadt vorstellen. Nur fehlen dazu die rechtlichen Grundlagen. Im Rahmen der Revision des Planungs- und Baugesetzes möchte ich zusammen mit dem Kanton eine solche Gesetzesgrundlage entwickeln.»

[Stadtrat Martin Waser, Tages-Anzeiger vom 8. Oktober 2002]

Zürich-Nord wird zum Zentrum eines einzigartigen Experiments: Private führen ein Fahrtenmodell ein, um Parkplätze besser zu nutzen. (...) Der Versuch startet am 1. Oktober 2001 und ist auf zehn Jahre befristet.

[Tiefbauamt der Stadt Zürich Verkehrsplanung, Umwelt- und Gesundheitsschutz
Umweltschutzfachstelle, Januar 2001]

5.4 Planung öffentlicher Verkehr Zürich West

Ist der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs rechtlich und finanziell gesichert? Wird er bis zur Fertigstellung der Bauten realisiert sein?

Praxis der Rechtssprechung

«Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinn von §237 Abs.1 PBG muss grundsätzlich wie andere Voraussetzungen einer Baubewilligung im Zeitpunkt des Bewilligungsentscheides gegeben sein (§320). Unter Umständen kann es genügen, dass die Erreichbarkeit auf die Fertigstellung der Bauten hin feststeht; dafür muss jedoch der Ausbau des betreffenden öffentlichen Verkehrsmittels sowohl rechtlich als auch finanziell gesichert sein.»

Eine Absichtserklärung genüge nicht. Begründung: Es liege nicht im Sinne des PBG, *«das Gebiet erst irgendwann im Nachhinein mit öffentlichen Verkehrsmitteln genügend zu erschliessen»*.

[Begründung des Zürcher Regierungsrates im Fall Migros Grüze in Winterthur]

«Schliesslich ist es auch sinnvoll und zulässig, mit raumplanerischen Mitteln zu vermeiden, dass Private durch den Bau von Grossanlagen praktisch den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Kostenfolgen zu Lasten des Gemeinwesens präjudizieren.»

[Bundesgericht im Fall Coop Zürich, Pestalozzi AG Dietikon, 14. 2. 2002]

Der abschlägige Entscheid der Vorinstanz sei auch nicht willkürlich, weil das Gelände damit ja nicht *«gänzlich unüberbaubar»* werde:

«Vielmehr steht es der Beschwerdeführerin frei, weniger publikumswirksame Überbauungen (z.B. Wohn- oder Bürohäuser) zu errichten.»

[Bundesgericht im Fall Mövenpick Dienstleistungs AG, Adliswil, 5. 9. 2001]

Planung VBZ – nach Verkehrskonzept Zürich West

- neue Tramachse Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten (Tram 18): Nach Vorprojekt VBZ und Machbarkeitsstudie Tiefbauamt soll sie auf der Hardstrasse in Mittellage zwischen den Brückenpfeilern, auf der Pfingstweidstrasse in nördlicher Seitenlage und zwischen Stadion und Bahnhof Altstetten in südlicher Seitenlage liegen. Informationen über die Finanzierung liegen nicht vor.
- Buslinien 33 und 72 auf der Hardbrücke: neue Haltestelle auf Höhe Cinemax (ersetzt Haltestelle Pfingstweidstrasse) – zur *«vorläufigen Aufwertung des Sulzer-Escher Wyss-Areals»*.
- Es wird geprüft, ob die Buslinien 33 und 72 *«zur Belebung des Hardstrassenraums»* auf das dort entstehende Tramtrasse zwischen den Brückenpfeilern verlegt werden soll.
- neue Tramverbindung Hardplatz – Escher-Wyss-Platz – Stadion (verlängerte Linie 8) *«in einer späteren Etappe»* – keine Angaben zu Finanzierung und Zeitplan
- Buslinie zwischen S-Bahnhof Hardbrücke via Sulzer-Escher Wyss-Areal zum Stadion – keine Angaben zu Finanzierung und Zeitplan

Planung SBB/Bahn

- Der Bahnhof Hardbrücke ist ein wichtiger Knotenpunkt für die Erschliessung des Quartiers mit dem öffentlichen Verkehr. Nach Verkehrskonzept Runder Tisch Verkehr soll der Bahnhof Hardbrücke aufgewertet und damit für die Benutzerinnen und

Benutzer attraktiver werden – das würde rund 10 Millionen kosten. Finanzierung nicht zugesichert.

- Für das Stadion ist ein «Event-Bahnhof» beim Engros-Markt geplant. Auf wann?

5.5 Lärmbelastung im Quartier und Grenzwerte

Die Hardturmstrasse (von Escher Wyss bis Einmündung Bernerstrasse), die Förrlibuckstrasse (von Hardturmstrasse bis Sportweg) und die Pfingstweidstrasse (ab Hardbrücke bis Pfingstwegbrücke) liegen laut Lärmkataster «um oder über» dem Immissionsgrenzwert.

Dies müsste in erster Priorität zu Massnahmen an der Lärmquelle führen.

Der Immissionsgrenzwert (IGW) ist ein Belastungsgrenzwert. Belastungen über dem IGW besagen, dass die Lärmeinwirkungen schädlich oder zumindest lästig und für das Wohlbefinden der Menschen erheblich störend sind.

In bestehenden Bauzonen sind die Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Der Immissionsgrenzwert ist das in Baubewilligungsverfahren massgebende Grenzwert.
Gesetzesgrundlage: USG Art. 15

«... Der Strassenverkehr ist das stadtzürcherische Lärmproblem Nr. 1. An rund 230 km Strassen sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, längs ca. 30 km sogar die Alarmwerte.

Die eidg. Lärmschutz-Verordnung (LSV) verlangt, dass Strassen bei denen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind, saniert werden müssen. Für die Sanierung sieht die LSV ein 3-stufiges Konzept vor:

1. Massnahmen an der Lärmquelle (z.B. lärmarme Strassenbeläge, technische Veränderungen an den Fahrzeugen)
2. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Lärms (z.B. Lärmschutzwände)
3. Massnahmen an den Gebäuden (z.B. Schallschutzfenster) »»

[Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Gesundheits- und Umweltdepartement der Stadt Zürich, Januar 03]

6 Frei-/Grünflächen

AUF EINEN BLICK

Das «Entwicklungsgebiet Zürich West» ist arm an Parks und Grünanlagen. Das sieht der Stadtrat zwar auch, dennoch wies er im November 2002 eine Motion zurück, die in Zürich West fünf neue Parks verlangt.

Tages-Anzeiger, 28. Juni 2002

« Im neuen Stadtteil Zürich-West gibt es klar zu wenig Grünflächen. Ganz im Gegensatz zum Entwicklungsgebiet Zürich-Nord, das zwar um zwei Drittel kleiner ist, aber vier Parks besitzt. Deshalb hat der Stadtrat beschlossen, Anfang Juli einen öffentlichen Projektwettbewerb für einen 'Gleispark'* auszuschreiben. ... Geplant ist in Zürich-West vorläufig nur noch ein einziger, allerdings sehr kleiner Park – Frey [Marcel Frey, Projektleiter Gleispark, Grün Stadt Zürich] nennt es das 'Mühlepärklein' – schräg gegenüber der Migros Pfingstweid beim Mühleweg zwischen Toni-Molkerei und Hardturm. Der Turbinenplatz soll ein Platz mit einigen Bäumen bleiben. Bei Grün Stadt Zürich ist man sich bewusst, dass die Versorgung mit öffentlichem Grün in dem neuen Stadtteil alles andere als üppig ist. Für die geplanten 22'000 Arbeitsplätze und 5000 neuen Wohnungen sind nur gerade 6000 Quadratmeter Freifläche vorgesehen. Zum Vergleich: Ein Fussballfeld misst 7000 Quadratmeter. Deshalb reichten die Grünen vor zwei Wochen im Gemeinderat eine Motion ein, in der sie vom Stadtrat gleich fünf neue Parks für Zürich-West verlangen. »

* Der «Gleispark» führt 1,6 Kilometer vom VBZ-Tramdepot Escher-Wyss via Technopark, EWZ, Maag-Areal zum Bahnhof Hardbrücke – eine Schlaufe entlang dem alten Industriegeleise. Er wird zwar «Park» genannt, ist aber an manchen Stellen nur wenige Meter breit und führt entlang stark befahrener Strassen, dann wieder weitet er sich wieder ein bisschen.

Die Stadt hat einen Studienauftrag ausgeschrieben, sieben Teams haben ihre Gestaltungsvorschläge auf Ende 2002 abgegeben, die Jurierung soll Ende Januar 2003 stattfinden.

Neue Zürcher Zeitung, 8. November 2002, «Stadtrat gegen Vorlage zum Bau von fünf Parks in Zürich West»

« mju. Mit einer Motion von Katharina Prelicz (gp.) ist der Zürcher Stadtrat beauftragt worden, im Stadtgebiet Zürich West fünf neue Parks zu planen. Der Stadtrat gesteht jetzt zwar ein, dass die Freiraumsituation in Zürich West verbesserungswürdig ist. Es sei ihm aber unmöglich, innert der Frist von zwei Jahren Vorlagen für den Bau von fünf Parks vorzulegen. Gemäss einer Mitteilung des Stadtrats dürften im Laufe der Entwicklung von Zürich West ohnehin Pärke und andere Freiräume entstehen, die im Umfang ungefähr den Forderungen der Motion entsprechen. Dazu gehören das Schütze-Areal zwischen Hardstrasse und Wipkinger Viadukt, der Turbinenplatz beim Technopark, der Tuggenerhof beim Maag- und Coop-Areal, der zukünftige Duttweilerpark westlich des Toni-Areals, ein neuer Park auf dem Hardturm-Areal sowie eine Vielzahl grösserer und kleinerer Grundstücke. Die meisten Freiräume lägen allerdings auf Privatgrund und würden erst realisiert werden, wenn die Grundeigentümer ihre Landstücke überbauen; auf den Baubeginn könne der Stadtrat jedoch keinen Einfluss nehmen. »

7 Einzelne Projekte in der Bewilligungsphase

AUF EINEN BLICK

In diesem Jahr werden mit den Grossprojekten «Maag Areal Plus», «Stadion Zürich» und «Hardturm-Areal» wichtige Weichen für die Entwicklung von Zürich West gestellt. Eine sorgfältige Planung in diesen Gebieten entscheidet darüber, ob Zürich West zu einem durchmischten, lebendigen Quartier wird oder zu einer Dienstleistungswüste mit entsprechenden Problemen.

Die bisher vorgelegten Planungen werden das Quartier nicht aufwerten. Ihre Dichte ist zu hoch, sie tragen nichts zu einer Durchmischung bei, der Wohnanteil liegt zu tief. Zudem generieren sie wegen dem geplanten einseitigen Nutzungsmix einen nicht verantwortbaren privaten Mehrverkehr.

7.1 Maag Areal Plus

Maag-Areal, inkl. Welti-Furrer und Coop-Verteilzentrum: 130'000 m² gross; erlaubte Ausnutzung 3.0, laut Sonderbauvorschriften werden davon 270% realisiert. Das Maag Areal Plus ist das Tor zum Quartier vom Bahnhof Hardbrücke aus, zwischen den Gleisen, der Hardstrasse und der Pflingstweidstrasse.

Sechs Teams waren eingeladen worden, für dieses enorme Areal Projektstudien zu erstellen. Diese wurden inzwischen eingereicht und evaluiert; im Januar 2001 wurden sie vorgestellt und der Gewinner ausgelesen. Hier sollen 5000 bis 8000 Arbeitsplätze entstehen, der Wohnanteil soll laut Sonderbauvorschriften bei 26% liegen. Auf dem Maag-Areal darf es nur «mässig störende Nutzungen geben». Die konkrete Umsetzung erster Teile soll ab 2003 beginnen; der Realisierungszeitraum für das ganze Areal beträgt acht bis zehn Jahre.

Homepage: www.maagarealplus.ch

Aus Sicht der Interessengemeinschaft Hardturmquartier sind folgende Änderung der Sonderbauvorschriften unumgänglich

Die gesamte Dichte der Überbauung ist zu reduzieren, um die Anforderungen gemäss Art.1 (Zweck) nach Umweltgerechtigkeit und hoher Qualität der Aussenräume zu erfüllen.

Der gesamte durchschnittliche Wohnanteil ist auf mindestens 40% zu erhöhen. Insbesondere ist auch in den Teilgebieten 1+2 ein substanzieller Wohnanteil festzulegen. Zusätzlich könnte die Durchmischung gefördert werden, indem 10-20% kombinierte Nutzungen (Wohn-/ Arbeitsateliers) festgelegt würden. Hotelnutzungen sind nicht zum Wohnanteil, sondern zu den Dienstleistungen zu zählen.

Die Realisierung eines Hochhauses von über 60 m Höhe im Teilgebiet 1 darf keinesfalls zu einer Erhöhung der Ausnutzung führen, sondern muss zu einer Erhöhung der Freifläche führen.

Die Freiflächen im gesamten Planungsgebiet sind substanziell zu erhöhen, die gesamte Ausnutzung entsprechend zu reduzieren. Die Verkehrs- und oberirdischen Parkierungsflächen sind nicht in die Freiflächenziffer einzurechnen. Der Anteil der Freiflächen, die begrünt werden müssen, sowie die Anteile für Spielflächen für Kinder und Jugendliche sind festzulegen.

Der Anteil an ökologischen Ausgleichsflächen, Versickerungsflächen und Begrünung ist zu erhöhen und verbindlich festzulegen.

Der Baustellenverkehr soll so geregelt werden, dass der gesamte Aushub und Materialtransport per Bahn abgewickelt wird (eigenes Industriegeleise im Areal!)

Die Anzahl der zulässigen Parkplätze ist auf ein absolutes Minimum zu reduzieren und den Nutzungen zuzuordnen. Die Anzahl ist auf 25% des Normalbedarfs zu reduzieren. In jedem Teilgebiet soll eine definierte Anzahl Abstellplätze für das Carsharing und

Carpooling zwingend zur Verfügung stehen. Auf das Fahrtenmodell ist zu verzichten, weil es eine höhere Ausnützung aller zur Verfügung stehenden Abstellplätze erlaubt.

Die Lärmbelastung von Pflingstweid- und Hardturmstrasse soll mit entsprechenden verkehrlichen Massnahmen drastisch reduziert werden (Langsamverkehr (Tempo 30), Abbruch der Hardbrücke (vgl. Vorschläge «Runder Tisch Verkehr») ...). Bis geeignete Massnahmen beschlossen sind, ist von der Genehmigung der Sonderbauvorschriften abzusehen.

Tages-Anzeiger, 23. November 2002

« Mit dem 13 Hektaren grossen 'Maag-Areal Plus' steht ein weiteres Gebiet im Industriequartier vor seiner Verwandlung. Am Freitag veröffentlichten die Behörden die Sonderbauvorschriften, in denen die baulichen Eckdaten und Nutzungsvorschriften festgehalten sind. Sie stützen sich auf eine Projektstudie des Architekturbüros Diener & Diener, das siegreich aus einem Wettbewerb hervorgegangen war. Die Sonderbauvorschriften sehen ein höchstens 80 Meter hohes Hochhaus vor, das nahe am Bahnhof Hardbrücke zu stehen kommen soll. Vorgeschrieben sind zudem ein dichtes Netz an Fuss- und Radwegen, eine gut gestaltete, umweltgerechte und dichte Überbauung sowie qualitativ hoch stehende Aussenräume. Gestattet sind nur 'mässig störende Nutzungen', also keine Entertainment-Tempel und Fachmärkte. Ferner muss der Wohnanteil mindestens 26 Prozent betragen. Die Bauherren (eine Planungsgemeinschaft unter der Federführung der Maag-Holding) wollen den Anteil noch etwas vergrössern, wie Richard Heim vom Amt für Städtebau sagt. Unter Denkmalschutz steht keines der Gebäude. Die Bauherren wollen dennoch zwei Fabrikgebäude stehen lassen. Zu den Vorschriften gehört auch ein neues Modell für die Bewirtschaftung der Parkplätze: das Fahrtenmodell, womit im Zentrum Zürich Nord derzeit erste Erfahrungen gesammelt werden. Anders als die übliche Regelung per Parkplatzverordnung sind die Parkplätze nicht festen Nutzern zugeschrieben. Sie sind frei verfügbar, dürfen aber im Jahresdurchschnitt eine gewisse Anzahl an Ein- und Ausfahrten nicht übersteigen: Insgesamt maximal 5000 Fahrten pro Tag, 1 825 000 jährlich. Die Grundbesitzer müssen kontrollieren, ob die Limiten eingehalten werden, und den Behörden Bericht erstatten. Sollte dies - nach einer Schonfrist von zwei Jahren - nicht möglich sein, kann die Stadt Parkplätze streichen. Werden die Vorgaben zum dritten Mal hintereinander überschritten, wird das alte System eingeführt. Die Sonderbauvorschriften 'Maag Areal Plus' liegen bis 3. Februar 2003 im Amtshaus IV auf. Danach werden sie überarbeitet und dem Gemeinderat vorgelegt. Zuletzt ist es am Regierungsrat, die Vorschriften zu bewilligen. Gemäss Heim soll 2004 die erste Bauetappe in Angriff genommen werden. (zo) »

7.2 Stadion Zürich

Das neue Stadion ist das Schlüsselprojekt für die weitere Entwicklung des äusseren Kreis 5.

Seit dem 1. Juli 2002 ist die Credit-Suisse Financial Services die Hauptverantwortliche für den Bau des Stadions. Erwin Heri, Chef Anlagegeschäfte, und Reinhard Giger, Leiter Immobilien, sind die Verantwortlichen Personen in der CSFS. Sie sagen, dass bei Investitionen mit einer Beteiligung mehr Rendite erwirtschaftet werden kann als bei reinen Darlehensgeschäften. Sie wollen 6.5% Rendite aus der Mantelnutzung erwirtschaften – unter anderem mit einem Shopping Center. Nach einer Anlaufzeit von 3 Jahren sollen die Geschäfte gewinnbringend sein.

Bezüglich der Mantelnutzungen besteht eine begriffliche Verwirrung. Das was die CreditSuisse Mantel nennt, ist eigentlich das Jacket. Der Mantel geht wesentlich weiter und erstreckt sich über die Trainingsplätze bis zum Viadukt beim Toni-Areal. Dieses riesige Gebiet, eine der letzten grossen Landreserven in Zürich West mit 53'500 Quadratmetern Fläche (ohne Stadion), wird immer zusammen mit dem Stadion geplant. In mehrjährigen Verhandlungen zwischen dem Grundeigentümer Albers und der Stadt änderte sich die erlaubte Nutzung dieses Gebietes erheblich. Als Begründung werden die wirtschaftlichen Zwänge ins Feld geführt. Ein Stadion sei nur auf billigem Land finanzierbar und einem tiefen Landpreis für das Stadion stimme Albers nur zu, wenn auf dem restlichen Grundstück umso höhere bauliche Dichten möglich seien. So wurde seit 1998 aus der viergeschossigen Wohnzone W4b mit einem Wohnanteil von 50% und einer Ausnutzungsziffer von 120% über mehrere Stufen bis zum November 2001 eine Zentrumszone Z5 mit sechs zulässigen Vollgeschossen, einem Wohnanteil von 30% und einer Ausnutzungsziffer von 235%. Nach den aktuellen Festsetzungen bietet das Areal zwischen Viadukt, Förrlibuckstrasse, Pfingstweidstrasse und Sportweg Platz für circa 4000 Arbeitsplätze und 450 Wohnungen mit circa 1200 BewohnerInnen.

ZürichExpress, 3. Dezember 2002

« Regula von Gunten, Leiterin 'Letzipark' ist erstaunt über 'den Sinneswandel im Stadthaus': Der Stadtrat habe immer deutlich gemacht, er wolle keine neuen Shoppingcenter in der Stadt, nun sei im Hardturmstadion eins geplant. Erstaunt ist sie auch über die 1250 Parkplätze, die das Stadion und damit das Center haben wird: Der Letzipark habe 1995 bauen und seine Ladenfläche um 20'000 Quadratmeter vergrössern wollen, dabei habe der Stadtrat aber gesagt: Die vorgesehenen 1500 Parkplätze lägen nicht drin und es gebe nur 800. Also habe der Letzipark auf den Ausbau verzichtet. 2001 habe 'Letzipark' nochmals einen Vorstoss gemacht, der sei aber auch abgelehnt worden (der Rekurs des Letziparks dagegen ist hängig beim Regierungsrat). »

Aus Sicht der Interessengemeinschaft Hardturmquartier sind folgende Änderung der Sonderbauvorschriften unumgänglich

Das Projekt ist den Quartier-üblichen Dimensionen anzupassen.

Die Gesamthöhe des Projektes ist so zu reduzieren, dass es sich in das Quartier einfügt und die umliegenden Wohngebäude nicht «in den Schatten stellt» (Hochhausrichtlinien der Stadt Zürich).

Die Mantelnutzung ist auf maximal 20'000 m² zu reduzieren.

Bei der Konzipierung und Vermietung der Dienstleistungs- und Gewerbeflächen ist darauf zu achten, dass verkehrsarmen, quartierbezogenen Nutzungen der Vorzug gegeben wird, zum Beispiel kleineren Läden für die Quartiersversorgung, einer Schule, Hallen für Indoor-Sportarten, einer Kindertagesstätte, einem Jugendtreff und Quartiterräumen. Allenfalls würde sich auch das Kongresszentrum als Mantelnutzung eignen.

Auf ein eigentliches Shoppingcenter soll verzichtet werden.

Zusätzlich zum Hotel ist der Wohnanteil im Planungsgebiet auf 20% festzusetzen.

Die geplanten Parkplätze sind massiv zu reduzieren und nur für den Stadionbetrieb zu verwenden. Auf das Fahrtenmodell ist gänzlich zu verzichten, da seine Einhaltung nicht gewährleistet und somit eine Eindämmung des Mehrverkehrs nicht garantiert ist.

Der Baustellenverkehr soll so geregelt werden, dass der gesamte Aushub und Materialtransport per Bahn abgewickelt wird, über ein Förderband über die Pfingstweidstrasse ins Geleisefeld Altstetten.

7.3 Hardturm-Areal

Das Siegerprojekt im Stadion-Wettbewerb war in Bezug auf die Trainingswiesen noch nicht differenziert ausgearbeitet. Die präsentierte Vorstufe sah acht Grossbauten, genügend Freiflächen und ein renaturierten Wolfgrimbach dort vor, wo heute die Förrlibuckhäuser stehen. Die Förrlibuckhäuser wurden aber 1995 vom städtischen Denkmalschutz unter Schutz gestellt.

Die Albers-Gruppe hat im August 2002 den (Stadion-)Architekten Meili & Peter den Auftrag gegeben, unterschiedliche Szenarien auszuarbeiten, unter anderem eine Variante, mit der die Reihenhäuser erhalten bleiben könnten. Laut Areal-Besitzerin Albers Gruppe sind folgende Elemente «in Bearbeitung»: «Überarbeitung Freiraum, Analyse Denkmalschutz Förrlibuck Häuser, Überprüfung Nutzungsmix Wohnen/Arbeiten». Vincenz Albers will die Resultate im 1. Quartal 2003 präsentieren. Bisher ist ein Wohnanteil von 30 Prozent vorgesehen.

Die Resultate der Überarbeitung müssen in Hinblick auf eine nachhaltige Quartierentwicklung überprüft werden, sobald sie vorliegen. Wichtig ist insbesondere ein Wohnanteil, der klar über den bisherigen 30% liegt.

Tages-Anzeiger, 16. September 2002: «Hektik um die Förrlibuckhäuser»

«Kaum an einem anderen Ort im äusseren Zürich-West prallen Zukunft und Vergangenheit so heftig aufeinander wie hier an der Förrlibuckstrasse. Auf der einen Seite der Strasse stehen dominante Dienstleistungsgebäude, daran angrenzend die massigen Bauten des linksalternativen Wohnexperiments Kraftwerk 1. Und auf dem gegenüberliegenden Strassenabschnitt: Reihenhäuschen, Obstbäume, Gemüsegärten und ausgedehnte Grünflächen. Hier die Grossstadt, da die Gartenstadt. Hier die modernen Bauten des mondänen Zürich-West, da die Arbeiterhäuschen des untergehenden Industriequartiers. Geht es nach dem Willen der Hardturm Immobilien AG, der Besitzerin des ländlichen Idylls, gelten bald auf beiden Seiten der Strasse urbane Verhältnisse. Die aus dem Schöller-Textilimperium entwachsene Immobilienfirma möchte das Gelände, auf dem sich auch die Fussballtrainingsplätze der Grasshoppers befinden, mit Neubauten versehen. Die Pläne wurden erstmals in den 80er-Jahren bekannt, das lange Seilziehen um die Zonierung von Industriegebieten verhinderte die Umsetzung. Mit der neuen Bau- und Zonenordnung (BZO) für Zürich-West wäre nun eine dichte Überbauung realisierbar – wenn nicht zwei Hindernisse im Weg stehen würden: der städtische Denkmalschutz, der die Häuser vor sieben Jahren unter Schutz gestellt und gemäss seinem Leiter, Jan Capol, davon nicht abrücken will. Die zweite Hürde ist der noch hängige Rekurs von An- und Bewohnern der Förrlibuckhäuser gegen den BZO-Entscheid des Gemeinderates.

Ein konkretes Projekt liegt zwar noch nicht vor, aber immerhin die Vorstufe dazu. Im Rahmen des Wettbewerbs für das neue Fussballstadion Zürich mussten die Architekten eine städtebauliche Variante für das angrenzende Bauland ausarbeiten. Ihr Vorschlag: acht Grossbauten, genügend Freiflächen und ein renaturierten Wolfgrimbach just an der Stelle, wo heute die Reihenhäuser stehen. Die Angst vor einer Pattsituation hat die Grundbesitzer nun aber veranlasst, nochmals über die Bücher zu gehen. Anfang August haben die Verantwortlichen von Meili & Peter Architekten den Auftrag erhalten, unterschiedliche Szenarien auszuarbeiten; unter anderem eine Variante, mit der die Reihenhäuser erhalten bleiben könnten. Die Aufgabe sei nicht einfach zu lösen, sagt Architekt Markus Peter. Städtebaulich macht es für ihn kaum Sinn, die kleinen Häuser

stehen zu lassen, zumal sie dereinst von stattlichen, über 25 Meter hohen Gebäuden umgeben sein werden. Ein weiteres Problem, das die Häuschen provozierten, sei die Lage der Wohnflächen. Bisher waren sie gegen die wenig befahrene Förrlibuckstrasse ausgerichtet, sie müssten neu an die hektische Pfingstweidstrasse rücken. Und dort werde der Lärmgrenzwert stark überschritten. 'Gemäss Lärmschutzverordnung dürfen wir dort keine Fenster bauen, die sich öffnen lassen.'

Zur Variante 'Hüsli plus' haben die Architekten den Auftrag erhalten, eine Projekt mit einem erhöhten Wohnanteil auszuarbeiten. Der Anteil an Wohnungen auf dem Grundstück beträgt 30 Prozent, so hat es unlängst der Gemeinderat in einem Kompromiss bestimmt - ursprünglich ging das Hochbaudepartement von 20 Prozent aus. In der Zwischenzeit ist aber einiges in Bewegung geraten; Büroflächen stehen leer, Wohnflächen dagegen sind heiss gesucht. Der Ruf nach mehr Wohnungen ist heute mehrheitsfähig. Zudem weist die Studie 'Wohnen in Zürich-West', die heute Abend im Technopark vorgestellt wird, politischen Handlungsbedarf nach. Ein hoher Anteil an Wohnungen trage zur Stabilisierung des Quartiers bei, meinen auch die Architekten. Das Kraftwerk brauche ein Pendant auf der anderen Seite der Strasse. Sonst entstünden Gleichgewichtsprobleme, die auch zu einem Exodus der Mieter führen könnten. Auch Hochbauchefin Kathrin Martelli hält den Wohnanteil für zu gering: 30 Prozent sei 'das absolute Minimum' (TA vom Samstag).

Die Bewohner der Reihenhäuser stehen vor einer unsicheren Zukunft. Ihre Mietverträge sind auf Ende März 2003 befristet. Freie Wohnungen werden nicht mehr an Familien vermietet. In der Zwischenzeit wurde eine Interessengruppe gebildet, die gegen den Abbruch kämpft. Kraftwerk 1, das sich in der Vergangenheit bereits stark für zusätzliche Wohnungen im Quartier eingesetzt hat, unterstützt die Gruppe logistisch und finanziell. Die benachbarten Schöller-Häuser haben für sie auch eine strategische Bedeutung: Sie sind ein Bollwerk gegen unerwünschte Baupläne.

Die Wohnhäuser an der Förrlibuckstrasse 193 bis 215 wurden per Stadtratsbeschluss vom März 1995 nahezu integral unter Denkmalschutz gestellt. Geschützt wurden die 1918 und 1931 erstellten Häuser samt Fassaden, erkerartigen Vorbauten, Dächern, der Gebäudestruktur und vielen weiteren Details mehr. Ferner auch die Vorgärten mit dem originellen Wegsystem sowie das Waschwäuschen. Gegen diesen Stadtratsbeschluss hatte die Schöller-Hardturm AG (heute Hardturm Immobilien AG) Rekurs eingelegt. Das Verfahren ist seither sistiert. Die Arbeiterhäuser seien von wirtschaftsgeschichtlicher Bedeutung, schrieb der Stadtrat in seinem Beschluss. Etwas abseits des Industriearials in einem damals praktisch unverbauten Gebiet erstellt, sollten sie ein Leben in der Natur und doch in der Nähe des Arbeitsorts ermöglichen. Weil es in Zürich wenig Wohnhäuser gebe, die von Industriebetrieben erstellt wurden, seien sie auch in typologischer Hinsicht bedeutungsvoll. Vor allem aber veranschaulichten 'die im Abstand von 13 Jahren erstellten Häuser den Wandel vom formal aufwändigen, repräsentativen Heimatstil des frühen 20. Jahrhunderts zu einer schlichten und funktionalen Architektur'. Der Stadtrat betont, dass die Häuser 'einen hohen Wohnwert' hätten und als 'Familienwohnungen auch heute noch bestens geeignet' seien. Die periphere Lage der Bauten am Rande der Parzelle behindere eine 'rationelle Überbauung' nicht. Für die Verbindung von Neubauten mit den beiden Häuserzeilen gebe es 'gute Lösungen'. Die Zukunft der Schöllerhäuser wird bald auch ein Thema für den Gemeinderat. Heinz Bögle und Monika Spring (beide SP) haben ein Postulat eingereicht, das anregt, die Unterschutzstellung 'raschmöglichst zu vollziehen'. Der Stadtrat finanziere schliesslich den Grasshoppers in Dielsdorf ein neues Trainingszentrum. 'Im Zusammenhang mit dieser grosszügigen Offerte wäre auch seitens der Grundeigentümer eine Geste zu erwarten.' Nicht zuletzt könne damit vermieden werden, 'dass unter Umständen langwierige Einspracheverfahren à la Rigiplatz beziehungsweise Kreuzplatz' die Realisierung des Stadionprojekts verzögerten. (zo) »

7.4 Thesen IG Hardturmquartier zur Quartierentwicklung

- Kein Shopping-Center im neuen Stadion. Was wir benötigen, ist der Ausbau der Quartier-**Infrastruktur**: Dem Quartier fehlt es nicht an Einkaufszentren, sondern an der Grund-Infrastruktur wie Post, Apotheke, Kindergärten, Spielplätze und Parks, Primarschule, Gemeinschafts- oder Jugendräume. Auch ein durchgehendes und sicheres Fuss- und Velowegnetz fehlt.
- Chancen für nachhaltige Quartierentwicklung nutzen: Das Quartier soll gemäss modernen Erkenntnissen einer nachhaltigen Entwicklung ausgebaut werden. Für ein funktionierendes Quartier braucht es eine **gute Durchmischung** von Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen mit einem **Wohnanteil von mind. 40-50%**, sowie genügend öffentliche Grünräume und Plätze. Gemäss städtischen Richtlinien bedeutet dies mindestens 4 bis 5 weitere Parks zusätzlich zum Turbinenplatz.
- Bestehende Siedlungen integrieren: Die Quartierentwicklung soll **auf die bestehenden Siedlungen Rücksicht nehmen** und diese in angemessener Art integrieren (Bernoullii Häuser, Förllibuck-Häuser, A-porta-Siedlung etc.).
- **Griffige Massnahmen gegen den zunehmenden Verkehr**. Dazu gehören: Tempo-30-Zonen, Aufwertung und bessere Verbindungen zum Bahnhof Hardbrücke, Ausweitung des Nachtfahrverbotes in der Hardturmstrasse, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, zusätzliche und verbesserte Übergänge für Schulkinder, Anpassung der Ampelführung und ein Lastwagenfahrverbot in der Hardturmstrasse. Zudem wünschen sich die Anwohnenden autofreie Tage beispielsweise an 12 Wochenenden pro Jahr.

[IG Hardturmquartier: Thesen beschlossen an der a.o. MV der IG Hardturmquartier von 16.9.2002]