



**HOCH
PART
ERRE**

Themenheft von Hochparterre, Juni 2025

Die Säulenhalle

Endlich ein Zentrum für Zürich West! Wie der Raum unter der Hardbrücke zu einem lebendigen Stadtplatz für alle wird.

Die Säulenhalle

Endlich ein Zentrum für Zürich West! Wie der Raum unter der Hardbrücke zu einem lebendigen Stadtplatz für alle wird.



Schauplatz des Geschehens: Der triste Raum unter der Hardbrücke soll sich zur Säulenhalle und zum pulsierenden Zentrum von Zürich West wandeln.
Foto: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Bruno Bieri

Inhalt

- 4

Die Entdeckung der Säulenhalle
13 Grundpfeiler zur Wiederbelebung eines Zürcher Unorts
- 6

Der Weg zum Stadtquartier
Ein neues Zentrum für Zürich West: Stationen der Transformation
- 10

L’homme qui marche
Vom Bahnhof Hardbrücke bis zum Fluss – das Szenario in Sequenzen
- 16

Den Raum befreien
Wie man Platz schafft für den verkehrsberuhigten öffentlichen Raum
- 18

Reges Treiben unter der Brücke
Das Zukunftsbild eines lebendigen und vielfältigen Quartiers
- 20

Die letzte Brache
Ein Grundstück, eine Gelegenheit: Wo die Stadt in der Pflicht steht
- 22

Die offene Stadt – ein politischer Auftrag
Welche übergeordnete Rolle spielt die Säulenhalle? Ein Kommentar

- Arbeitsgruppe Säulenhalle**
- Martin Hofer, Architekt und Immobilienfachmann; Leiter und Konzeptverfasser

– Köbi Gantenbein, Soziologe; Leiter und Sekretär

– Marcel Bächtiger, Architekt, Redaktor bei Hochparterre

– Dominique Ghiggi, Landschaftsarchitektin, Ghiggi Paesaggi, Landschaft und Städtebau, Zürich

– Lowis Gujer, Architekt, Linyer Architektur, Zeichner der Visualisierungen

– Christoph Gysi, Präsident der «Vereinigung Industriedistrict Zürich West – aus Industrie wird Kultur», Zürich

– Christoph Kellenberger, Architekt und Gründungspartner Büro OOS, Zürich

– Markus Knauss, Co-Geschäftsleiter des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) und Gemeinderat

– Maresa Kuhn, Stadt- und Projektentwicklerin im Büro Belebung & Begegnung, Zürich

– Jordi Riegg, Raum- und Verkehrsplaner im Büro Rombo, Zürich

– Alain Thierstein, Stadtentwickler, Delegierter Hamasil Stiftung

– Hamasil Stiftung, Auftraggeberin, Finanzierung

Editorial

Was für ein Potenzial!

Dieses Heft macht einen städtebaulichen Vorschlag: Befreien wir den Raum unter der Hardbrücke vom Verkehr und lassen wir stattdessen einen besonderen städtischen Ort entstehen – die Säulenhalle! Vom Aufgang des Bahnhofs Hardbrücke bis zum Escher-Wyss-Platz an der Limmat soll sich ein 700 Meter langer, gedeckter öffentlicher Platz erstrecken, wo flaniert, gespielt und Sport getrieben werden kann. Es gibt Platz für Gewerbe, Gastronomie und Dolcefarniente, und Zürich West erhält das gesellschaftlich integrierende, räumlich verbindende Zentrum, das es schon seit Langem braucht.

Das Projekt, das in Form von Plänen, Bildern und Texten vorgestellt wird, stammt von der «Arbeitsgruppe Säulenhalle», einem Zusammenschluss von Architekten und Landschaftsarchitektinnen, Stadtentwicklern und Soziologinnen, Verkehrsplanern und Urbanistinnen. Ihr Vorschlag ist nicht in Stein gemeisselt, aber ernst gemeint. Denn die Säulenhalle liesse sich mit vernünftigen Aufwand und innert kurzer Zeit realisieren. Es braucht nicht viel mehr als den politischen Willen und die Lust zur aktiven Stadtgestaltung. Man vergleiche nur den verstellten, düsteren und ungenutzten Raum, der heute unter der Hardbrücke vorzufinden ist, mit den Zukunftsbildern, die in diesem Heft präsentiert werden! Das Potenzial ist riesig. Es zu nutzen – und zwar besser heute als morgen –, ist ein Gebot der stadtplanerischen Vernunft.

Das Heft zur Säulenhalle schreibt die Reihe fort, die Hochparterre in Kooperation mit der IG Zentrum Hardbrücke seit 2023 herausgibt. Immer steht dabei die nachhaltige Entwicklung in Zürich West im Fokus. Wie schon die Projekte «Blühende Pfingstweide», «Josef will wohnen» und «Ein Pfingsthain für Zürich West» ist auch das Projekt zur Umnutzung des Raums unter der Hardbrücke ein Aufruf an Verwaltung, Legislative und Bevölkerung. Es zeigt, was in Zürich West möglich wäre – oder besser: was dringend notwendig ist.

Für die farbenprächtigen Axonometrien und Perspektiven in diesem Heft hat Lowis Gujer, Architekt und Mitglied der Arbeitsgruppe, mit dem Illustrator Nando von Arb zusammengearbeitet. Marcel Bächtiger

Dieses Themenheft/dieser Themenfokus ist eine journalistische Publikation, entstanden in Zusammenarbeit mit Partnern. Die Hochparterre-Redaktion prüft die Relevanz des Themas, ist zuständig für Recherche, Konzeption, Text und Bild, Gestaltung, Lektorat und Übersetzung. Die PartnerInnen finanzieren die Publikation, genehmigen das Konzept und geben ihr Einverständnis zur Veröffentlichung.

Impressum
Verlag Hochparterre AG Adressen Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon +41 44 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch
Geschäftsleitung Deborah Fehlmann, Roderick Hönig Redaktionsleitung Axel Simon Leitung Themenhefte Roderick Hönig Konzept und Redaktion Marcel Bächtiger
Illustrationen Lowis Gujer und Nando von Arb Art Direction Antje Reineck Layout David Bühler Produktion Ursula Trümpy Korrektorat Rieke Krüger
Lithografie Team media, Gurtellen Druck Stämpfli AG, Bern
Herausgeber Hochparterre in Zusammenarbeit mit Interessengemeinschaft Zentrum Hardbrücke (IGHZ) und Hamasil Stiftung, Zürich
hochparterre.ch/saeulenhalle Themenheft bestellen (Fr.15.–, €12.–) und als E-Paper lesen

Die Entdeckung der Säulenhalle

Vom Kampf gegen das Monster Hardbrücke zu einem fantasievollen Umgang mit dem Bestand: 13 konkrete Vorschläge, wie sich ein unwirtliches Stück Stadt zum Leben erwecken lässt.

Text: Köbi Gantenbein und Martin Hofer

Im Jahr 1972 weihte Zürich die Westtangente ein, eine Hochleistungsstrasse, die seit nunmehr 53 Jahren vom Milchbuck über den Bucheggplatz, über die Rosengartenstrasse, die Hardbrücke und weiter durch die Quartiere Aussersihl und Wiedikon quer durch die Stadt führt. Das Symbol dieser Stadtzerstörung ist die Hardbrücke, die sich von der Limmat bis zum Hardplatz zieht.

Freilich hält sich der Widerstand gegen die Westtangente bis heute hartnäckig. Architektinnen und Urbanisten schrieben dagegen an, der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) wurde, kaum war er gegründet, zum Hort der Gegnerinnen und Gegner. In der IG Westtangente Plus haben sich Menschen aus dem Quartier versammelt, Stadtindianerinnen und Urbanisten, um mit Demonstrationen und politischen Vorstössen gegen die Strasse anzukämpfen; in mehreren Urnengängen wurde versucht, das Monster zu bändigen – vergeblich.

Auch dem Autoverkehr ist das gleichgültig – in immer dichter Folge fahren die Autos seit einem halben Jahrhundert über die Strasse. Und wenn die Demonstranten «Reisst die Hardbrücke ab!» rufen, so tut diese keinen Wank, freut sich sogar, dass sie bei einer Renovation ein nobleres Kleid erhalten hat und noch breiter geworden ist.

Also gilt es, Möglichkeitsräume zu vermessen: Wenn die Hardbrücke nicht abgerissen wird, wie lässt sie sich dann für die Stadtwerdung von Zürich West nutzen? Die IG Zentrum Hardbrücke (IGZH) hat die «Arbeitsgruppe Säulenhalle» siehe Seite 3 beauftragt: «Denkt über ein Stadtzentrum für Zürich West nach. Prüft, wie der Raum unter der Hardbrücke zum Zentrum und Herzstück von Zürich West gemacht werden kann!»

Die «Arbeitsgruppe Säulenhalle» spazierte die Strecke vom Bahnhof Hardbrücke zum Limmatufer auf und ab, fotografierte, zeichnete und recherchierte. Sie sah: 33 Betonsäulenpaare tragen das Verkehrsbauwerk. Sie bilden eine 800 Meter lange, majestätische Säulenhalle und spannen einen für Zürich ungewöhnlich grosszügigen Raum auf. Hier könnten Märkte und Quartierfeste, Läden und Cafés, ein Open-Air-Kino und Werkstätten, Sitzbänke und Sportflächen Platz finden – das neue Zentrum von Zürich West! Was es dazu braucht, fassen die in 13 Säulen festgehaltenen Forderungen für den Raum unter der Hardbrücke fest.

Säule Nr. 1 Weniger Transitverkehr, mehr Aufenthalt
Heute sind die 800 Meter zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz eine Verkehrs- und Parkierungsachse. Neu soll es unter Brücke weniger Verkehr geben, dafür Aufenthalt und Begegnung, Gewerbe und Genuss.

Säule Nr. 2 Weg mit den Parkplätzen!
Alle 180 Parkplätze werden aufgehoben. Das ergibt etwa 2000 Quadratmeter neue Aufenthaltsfläche. Einige Taxistellplätze und Güterumschlagsplätze bleiben erhalten.

Säule Nr. 3 Verbannung der Autos unter der Brücke
Der Autoverkehr unter der Brücke wird unterbunden. Die anstossenden Wege Josef- und Schiffbaustrasse werden zu Sackgassen mit Wendehammer. Nur via Pfingstweidstrasse/Neue Hard fahren weiterhin Autos unter der Brücke durch.

Säule Nr. 4 Eine Tramspur daneben statt darunter
Das Versetzen des mittigen Tramtrassees auf den westlichen Freiraum neben der Brücke ist ein Befreiungsschlag. Sowohl die Trampiloten als auch die Fussgänger und Velofahrerinnen danken dafür, dass es unter der Brücke nicht mehr so gefährlich ist.

Säule Nr. 5 Raum für den Langsamverkehr
Der Raum unterhalb der Brücke gehört nun vollständig den Fussgängerinnen und den gemütlichen Velofahrern; eine allfällige Velo-Expressstrecke wird separat geführt. Die Vernetzung mit den angrenzenden Strassen und Quartieren wird verbessert.

Säule Nr. 6 Weiterbestehen des Mühlezugs – vorläufig
Der Weizentransport unter der Hardbrücke in Richtung Mühle an der Limmat wird vorläufig weiterhin per Bahnwaggon zelebriert, mit allen Vor- und Nachteilen. Es kann jedoch sein, dass der Wandel des Einzelwagenverkehrs der SBB den Mühlezug erübrigen wird. So wird zusätzlicher Platz frei.

Säule Nr. 7 Endlich ein Bahnhofplatz – und erst noch ein verkehrsfreier!
Endlich bekommt der von 50000 Menschen pro Tag frequentierte Bahnhof Hardbrücke einen anständigen Bahnhofplatz. Er erstreckt sich bis zur Pfingstweidstrasse, ist gedeckt und verkehrsfrei. Der Güterumschlag und das Bringen und Holen von Bahnpassagieren («Kiss&Ride») ist selbstverständlich weiterhin möglich. Der geschützte Platz eignet sich gut für Märkte und Quartierfeste.

Säule Nr. 8 Eine Abfolge von Plätzen
Der Raum unterhalb und neben der Hardbrücke wird durch Plätze und querende Strassen rhythmisiert und mit dem Quartier verwoben. Nach dem Bahnhofplatz folgt der Shibuya-Platz als Kreuzung mit der Pfingstweidstrasse, dann der Vorplatz vor der ehemaligen Autowaschanlage, danach der mit Josef- und Schiffbaustrasse verschmolzene Steinfels-Schiffbau-Platz – das Herzstück des neuen städtischen Zentrums.

Säule Nr. 9 Belebte Erdgeschosse
Die an die Brücke angrenzenden Liegenschaften, ob private oder öffentliche, werden mit dem Raum unter der Brücke verknüpft. Das gilt insbesondere für die Erdgeschosse, die Publikumsnutzungen aller Art aufweisen sollen. Das ZKB-Zentrum Neue Hard öffnet sein Erdgeschoss mit den Innenhöfen für das Publikum. Das MAN-Industrieareal wendet sich, soweit praktikabel, der Säulenhalle zu.

Säule Nr. 10 Das Ende der Autowaschanlage zugunsten von Zentrumsnutzungen und mehr Wohnungen
Im Jahr 2027 wird das Areal der Autowaschanlage frei für eine neue Nutzung. Die alten Werkstatthallen verbinden sich mit einem Hochhaus zum neuen Clara-Ragaz-Haus. Im Erdgeschoss sind Quartiersversorger angesiedelt, darüber gibt es Gewerbe- und Kulturflächen und 100 neue Wohnungen im stark unterversorgten Quartier.

Säule Nr. 11 Ein Freiluftzentrum
Die rund 20 Meter breite Hardbrücke auf etwa 8 Metern Höhe bildet einen Wetterschirm mit fast 17000 Quadratmetern immertrockenem Boden. Die 10 bis 20 Meter breiten berechneten Räume links und rechts der Brücke ergänzen das Freiluftangebot.

Säule Nr. 12 Viele Innenräume
Auch geschlossene Räume finden in der Säulenhalle Platz. Die lichte Raumhöhe von rund 8 Metern ermöglicht bis zu zweigeschossige Boxen unter der Brücke. Dank der wettergeschützten Lage lassen sie sich kostengünstig und einfach rückbaubar konstruieren. Das Erdgeschoss bietet sich für Läden, Gastronomie oder Kultur an, oben können Werkstätten, Ateliers und Büros untergebracht werden.

Säule Nr. 13 Konzentriertes, starkes Grün
Unter der Brücke wächst Grünes nur unter erschwerten Bedingungen. Ausserdem sind die Freiflächen fast vollständig mit Tiefbauinfrastrukturen unterlegt. Dies soll aber nicht daran hindern, auf geeignete Weise möglichst viel und möglichst intensiv zu begrünen und Beläge aufzubrechen. Auch der Brückenbau lässt sich bis zu einem gewissen Grad als Grüntragwerk verwenden.

Postskriptum: Zwei grosse Brocken konnte die Arbeitsgruppe nicht bearbeiten. Auf sie wartet der nächste Streich. Mit dem Escher-Wyss-Platz – seit seiner Überdeckung ein städtebaulicher Problemfall – hat sich die Arbeitsgruppe nur am Rande beschäftigt, schlägt aber vor, einen breiten Zugang zur Limmat zu schaffen. Auch beim Bahnhof Hardbrücke beschränkt sich die Arbeitsgruppe auf generelle Aussagen. Notwendig wäre eine gesonderte Studie, denn das Verkehrsaufkommen wird hier in den nächsten Jahren nochmals rasant wachsen. Klar ist: Der Bahnhof Hardbrücke ist ein eminent wichtiger Ort für das Kerngebiet von Zürich West – und seine Bedeutung wird weiter zunehmen. ●

Vergangenheit und Zukunftsszenarien: Die Geschichte der Hardbrücke

- 1897** Bau einer ersten Brücke als Fachwerk mit Kalksteinen. Sie überquert die Eisenbahn vom Hardplatz bis zur Pfingstweidstrasse und verbindet den Süden von Zürich mit dem Norden.
- 1948** Brückenverstärkung wegen der Trolleybusse
- 1965** Beschluss zum Bau der Westtangente mit gut 70 Prozent Zustimmung an der Urne
- 1969 – 1972** Bau der 1350 Meter langen Hardbrücke als Viadukt vom Hard- zum Wipkingerplatz (mit Unterbrücken)
- 1974** Erste Protestsperrung der Westtangente
- 1982** Bau des Bahnhofs Hardbrücke
- 1985 – 1987** Demonstration des Kur- und Verkehrsvereins Wipkingen unter dem Motto «Tangentenbrecher» und Petition «Westtangente muss abspecken».
- 1988** Initiative des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) für den Umbau der Westtangente wird mit 67 Prozent abgelehnt.
- 1997** Zweite Protestsperrung: 25 Stunden Ruhe an der Westtangente
- 2003** Dritte Protestsperrung zu 31 Jahren Provisorium: «Reisst die Hardbrücke ab!». Ein breit gestreutes Hochparterre-Themenheft sagt, was nun zu tun ist.
- 2007** Die IG Westtangente Plus und andere lancieren zwei Volksinitiativen für eine sofortige Beruhigung des Nordastes der Westtangente und für ein Tram.
- 2008 – 2011** Umbau des Escher-Wyss-Platzes zum Tramkarussell; Tram 4 fährt neu unter der Brücke zur Pfingstweidstrasse und weiter nach Altstetten.
- 2009 – 2011** Renovation, Verbreiterung und Verschönerung der Brücke
- 2009** Eröffnung der Westumfahrung. Der VCS und der Stadtrat, vertreten durch Josef Estermann, erkämpfen flankierende Massnahmen – ein Teil der Westtangente in Aussersihl und Wiedikon wird zu einer stadtverträglichen Strasse umgebaut.
- 2010** Ablehnung der Initiative und des Gegenvorschlags «Tram für die Westtangente» mit 60 Prozent Stimmenanteil. Das Parlament verabschiedet den Gegenvorschlag zur Initiative für Sofortmassnahmen ohne Volksabstimmung.
- 2009** Vierte Protestsperrung zum 30. Geburtstag der Hardbrücke
- 2015 – 2017** Tram 8 fährt vom Hardplatz weiter über die Brücke zur Pfingstweidstrasse, dann unter der Brücke hindurch und über den Escher-Wyss-Platz zum Hardturm.
- 2019** «Rosengartenram & Rosengartentunnel», ein Vorhaben von Kanton und Stadt Zürich für ein Mobilitätsmonster an der Westtangente, kommt zur Abstimmung. Der VCS Zürich führt einen engagierten Abstimmungskampf. Ein breit gestreutes Hochparterre-Themenheft mobilisiert gegen die Vorlage.
- 2020** Das Projekt «Rosengartenram & Rosengartentunnel» wird mit 63 Prozent Stimmenanteil verworfen – eine krachende Niederlage für Regierungsrätin Carmen Walker Späh.
- 2021** Vorstösse im Gemeinde- und Kantonsrat für Sofortmassnahmen und Aussichten. Die «Rosengärtnerinnen» von Hochparterre zeigen bilderstark, wie man Rosengarten und Hardbrücke zu einer normalen Stadtstrasse umbauen kann.
- 2022** Der Kanton Zürich verbietet das Fest zum 50. Geburtstag der Hardbrücke. Geplant waren die fünfte Protestsperrung und ein Volksfest mit Pauken und Trompeten.
- 2025** Der Zürcher Stadtrat befürwortet einen Kredit, um die Rosengartenstrasse ab 2026 umzubauen. Er geht zurück auf eine Motion von Markus Knauss (Grüne) und Simone Brander (Gemeinderätin, SP), die mittlerweile als Stadträtin federführend ist.
- 2026 – 2032** Planung und Umbau des Raums unterhalb der Hardbrücke: Die Säulenhalle wird zum neuen Stadtplatz in Zürich West.
- 2032** Eröffnung der Säulenhalle als Geschenk zum 60. Geburtstag der Hardbrücke und damit Erhebung des Stadtmonsters von einst zu einem Denkmal für morgen.

Der Weg zum Stadtquartier

In Zürich West fehlen Menschen und öffentliche Orte. Die Interventionen der IG Zentrum Hardbrücke weisen die Richtung – hin zu einem intakten, lebendigen Stadtviertel.

Text:
Marcel Bächtiger

Zürich West war einst ein Versprechen: In den Fabrikhallen und Werkstätten des ehemaligen Industriequartiers nisteten sich in den 1990er- und 2000er-Jahren Clubs und Restaurants, Kunst- und Grafikateliers ein. Daneben schoss der Prime Tower in die Höhe, jemand baute einen spektakulären Wolkenbügel über die Hausdächer, und das Schauspielhaus Zürich brachte in der Schiffbauhalle der ehemaligen Maschinenfabrik Escher Wyss international gefeierte Produktionen auf die Bühne. Auch das Detailhandelsunternehmen Migros liess sich von der Aufbruchstimmung inspirieren und erfand für die Filiale in Zürich West das «Flirten per Einkaufskorb».

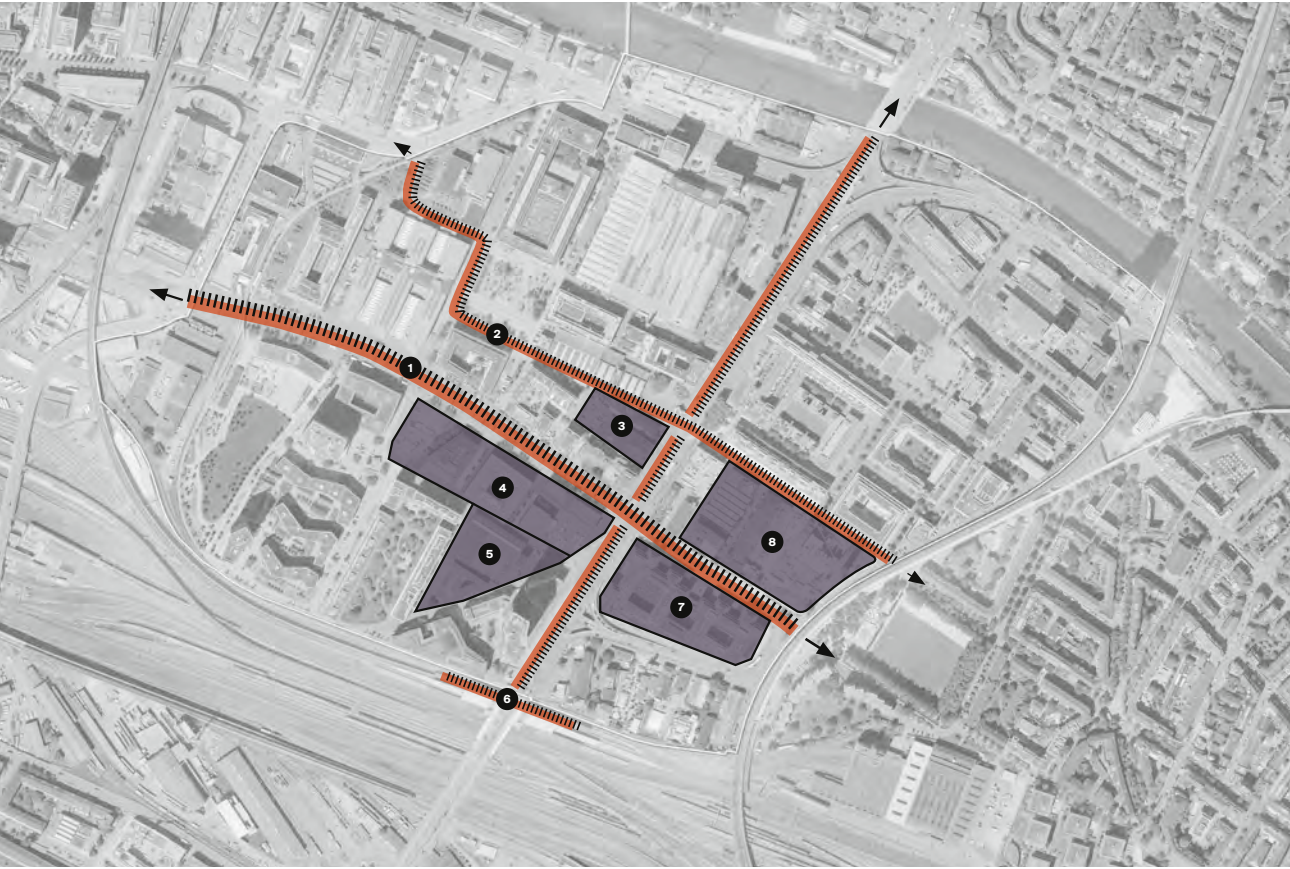
Zürich West war ein Quartier der Gegensätze, das viele faszinierte: Er kenne kein Quartier in der westlichen Welt, wo auf so kleinem Raum so viel Unterschiedliches, so viel Komplexität und Widersprüchlichkeit entstanden

seien, meinte beispielsweise der Stadtplaner Carl Fingerhuth. Ja, eine Zeit lang konnte man den Eindruck gewinnen, dass hier gerade das coolste, überraschendste und urbanste Quartier der Schweiz entstand.

Ohne Menschen kein Stadtleben

Vom viel beschworenen «Trendquartier Zürich West» ist im Jahr 2025 allerdings nicht mehr viel zu spüren. Zeichneten sich die Jahre nach dem Wegzug der Industrie durch heitere Improvisation, durch das Nebeneinander unterschiedlichster Szenen und Atmosphären aus, läuft Zürich West heute Gefahr, zu einem monotonen und leblosen Geschäftsviertel zu werden.

Woran liegt das? Einen Hinweis liefert bereits der Begriff Trendquartier, denn Trends kommen und gehen. In der Tat war Zürich West beim Zürcher Szenevolk «in», so lange ständig neue Locations aus dem Boden spriessten und an allen Ecken günstige Räume zu mieten waren. Mit dem sukzessiven Verschwinden des industriellen Baubestands und der kreativen Zwischennutzungen, die da-



- Das Kerngebiet von Zürich West und die Entwicklungsschwerpunkte der IG Zentrum Hardbrücke**
- 1 Pfingstweidstrasse
 - 2 Josefstrasse, Schiffbaustrasse und Turbinenplatz
 - 3 Areal Autowaschanlage
 - 4 Welte-Furrer-Areal
 - 5 Maag-Areal
 - 6 Bahnhof Hardbrücke und Hardstrasse
 - 7 ZKB-Gebäude
 - 8 Neue Hard
 - 9 Josef-Areal

rin Platz fanden, verschwanden auch die Menschen, die zum grossstädtischen Feeling von Zürich West beigetragen hatten. Nun machte sich schmerzlich bemerkbar, was man in den Jahren des Übergangs verpasst hatte: genug Wohnraum zu schaffen, damit Zürich auch langfristig und unabhängig von flüchtigen Trends leben kann.

Die zähen Verhandlungen zwischen Stadt und Grundeigentümern haben zwar zu verschiedenen Leitbildern und Entwicklungskonzepten geführt, die Wohnanteile und Freiflächen definieren, doch besitzen alle diese Vereinbarungen bloss orientierenden Charakter: De facto entstehen seit drei Jahrzehnten vornehmlich Büro- und Geschäftsflächen. Das historische Bauerbe der Industrie, das massgeblich zum Charakter des Quartiers beiträgt, wird dabei kontinuierlich zerstört. Neuer lebenswerter Stadt- und Wohnraum hingegen ist nicht in Sicht.

Die Zahlen sprechen für sich: Ein gut funktionierendes durchmischtes Stadtquartier hat gemäss Experten einen Wohnanteil von mindestens 30 Prozent. In Zürich West liegt der Wohnanteil bei gerade einmal 18 Prozent – weit unter dem zürcherischen Durchschnitt. Ein Stadtquartier kann aber nicht existieren ohne Menschen, die es bewohnen und beleben. Der erste, dringendste und wichtigste Schritt zur Rettung von Zürich West besteht deshalb darin, einen guten, durchmischten und bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Die Wohnhoffnungen

Die Säulenhalle, die in diesem Heft präsentiert wird, stammt aus dem Umfeld der IG Zentrum Hardbrücke. Mit dem Projekt setzt die IG eine Serie von Initiativen fort, die Wege in eine bessere Zukunft für Zürich West und insbesondere für das zentrale Gebiet rund um die Hardbrücke aufzeigen: Alternativvorschläge für die Entwicklung des Welte-Furrer- und des Josef-Areals sowie ein Projekt für die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse in einen 800 Meter langen grünen Boulevard. Erarbeitet wurden die Projekte in unterschiedlich zusammengesetzten Arbeitsgruppen, stets unter der Leitung des Architekten und Immobilienexperten Martin Hofer und des ehemaligen Hochparterre-Chefredaktors Köbi Gantenbein. Hochparterre hat die Vorschläge jeweils in einem Themenheft vorgestellt und so in die Öffentlichkeit getragen: Sie illustrieren am Beispiel eines Ortes, wie in Zürich West mehr Wohnraum und damit wieder mehr Leben, mehr Kultur und mehr Vielfalt entstehen können.

Die Publikation «Die blühende Pfingstweide» Hochparterre-Themenheft, April 2023 nahm die geplante Überbauung des Welte-Furrer-Areals zum Anlass, einen Gegenvorschlag zu formulieren: Anstelle des Abrisses der Industriebauten und des Neubaus zweier uniformer Büroquader schlug die Arbeitsgruppe den Erhalt und die Umnutzung des Bestands in Kultur- und Gewerberäume sowie die Anreicherung des Areals durch ein Arbeits- und Wohnhochhaus vor. «Josef will wohnen» Hochparterre-Themenheft, Oktober 2023 forderte nicht weniger als 500 gemeinnützige Wohnungen auf dem stadteigenen Josef-Areal. Anhand verschiedener Volumenstudien zeigte die Arbeitsgruppe, wie zwischen Bahnviadukt und Hardbrücke ein durchmischtes Stadtgeviert entstehen könnte – dichter und vor allem viel lebendiger, als im Entwicklungskonzept der Stadt Zürich vorgesehen. Die mögliche Reduktion der Autos Spuren auf dem ehemaligen Autobahnzubringer Pfingstweidstrasse schliesslich bildete den Ausgangspunkt des Vorschlags «Ein Pfingsthain für Zürich West» Hochparterre-Themenheft, Juni 2024: ein bis zu 20 Meter breiter und 800 Meter langer Grünstreifen zwischen Viaduktbögen und Toni-Areal. Der Hain wäre nicht nur für den öffentlichen Raum, die Bio-



«Die blühende Pfingstweide», ein Alternativvorschlag für das Welte-Furrer-Areal: Statt neue Büroquader zu bauen, wird der Bestand umgenutzt und durch ein Wohnhochhaus ergänzt. Illustration: Rahel Arnold

diversität und das Stadtklima ein substanzieller Gewinn, sondern mittelbar auch für den Wohnanteil im Kerngebiet von Zürich West. Denn entlang der Pfingstweidstrasse fehlen Wohnnutzungen derzeit fast vollständig.

Schuld daran sei der Strassenlärm durch die überdimensionierte Verkehrsachse, sagt der Immobilienexperte Martin Hofer. Mit der Transformation der Pfingstweidstrasse in einen zweispurigen, auf Tempo 30 reduzierten und begrünten Hain würde sich auf den Arealen entlang der Strasse ein enormes Wohnpotenzial entfalten. Theoretisch machbar wären 2000 neue Wohnungen, realistisch wohl 1000, so Hofer. Selbst beim realistischen Szenario jedoch steigt die Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner im Zentrum Hardbrücke auf 7000 an, was in Relation zu den 17 500 Arbeitsplätzen immerhin einen Wohnanteil von 28 Prozent ergibt. Das lebendige Stadtquartier rückt in greifbare Nähe.

Der Stand der Dinge

Was haben die Initiativen der IG Zentrum Hardbrücke bislang bewirkt? Gegen die Abriss- und Neubaupläne für das Welte-Furrer- und für das benachbarte Maag-Areal haben die mit der IG verbundene Hamasil-Stiftung und der Heimatschutz Rekurs eingereicht. Im Mai 2024 hat das Zürcher Baurekursgericht die Maag-Hallen als denkmal-schutzwürdig bewertet und den Rekurs gutgeheissen. →

→ Damit bleiben die Maag-Hallen bis auf Weiteres erhalten. Die Grundeigentümerschaft des Welti-Furrer-Areals hält vorläufig an ihren Plänen fest. Aufgrund des laufenden Rekurses ist allerdings nicht mit einem baldigen Abriss der bestehenden Bauten zu rechnen.

Unmittelbar positive Folgen hat die Intervention «Josef will wohnen» gezeitigt: Angeregt von den in der Hochparterre-Publikation formulierten Vorschlägen, reichte eine breit abgestützte parlamentarische Allianz am 6. Dezember 2023 eine Motion ein, die den Stadtrat beauftragte, eine Teilrevision der Bau- und Zonenordnung für das Josef-Areal vorzulegen, damit dort «gemeinnützige Wohnungen und Gewerberäume mit ausreichendem Grün- und Freiraum» realisiert werden können. Mit einer deutlichen Mehrheit von 70 Prozent verpflichtete das Parlament den Stadtrat am 5. März 2024 dazu, der Motion zu folgen und das Josef-Areal anders zu planen, als es im städtischen Entwicklungskonzept vorgesehen war.

Heute noch nicht abzusehen sind die Entwicklungen entlang der Pfingstweidstrasse. Die IG Zentrum Hardbrücke sucht in Sachen «Pfingsthain» die Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich, die im Grundsatz ähnliche Ziele verfolgt. Während die Reduktion auf Tempo 30 bereits geplant ist, bleiben die bürokratischen Hürden für Spurreduktion und Begrünung allerdings hoch, nicht zuletzt deshalb, weil die Strasse nach wie zum Inventar des Bundesamts für Strassen (ASTRA) gehört. Gleichzeitig nimmt der Druck aus der Bevölkerung zu, und die IG Zentrum Hardbrücke plant verschiedene öffentliche Aktionen, um auf die problematische Situation an der Pfingstweidstrasse aufmerksam



«Josef will wohnen», ein Alternativvorschlag für das stadteigene Josef-Areal: Verschiedene Szenarien zeigen, wie mitten in Zürich West 500 kostengünstige Wohnungen entstehen können. Illustration: Allen + Crippa Architektur



«Der Pfingsthain», ein Entwurf zur Umgestaltung der Pfingstweidstrasse: Aus einer ungenutzten vierspurigen Autoschneise wird ein 800 Meter langer Park. Illustration: Nicole Vögeli

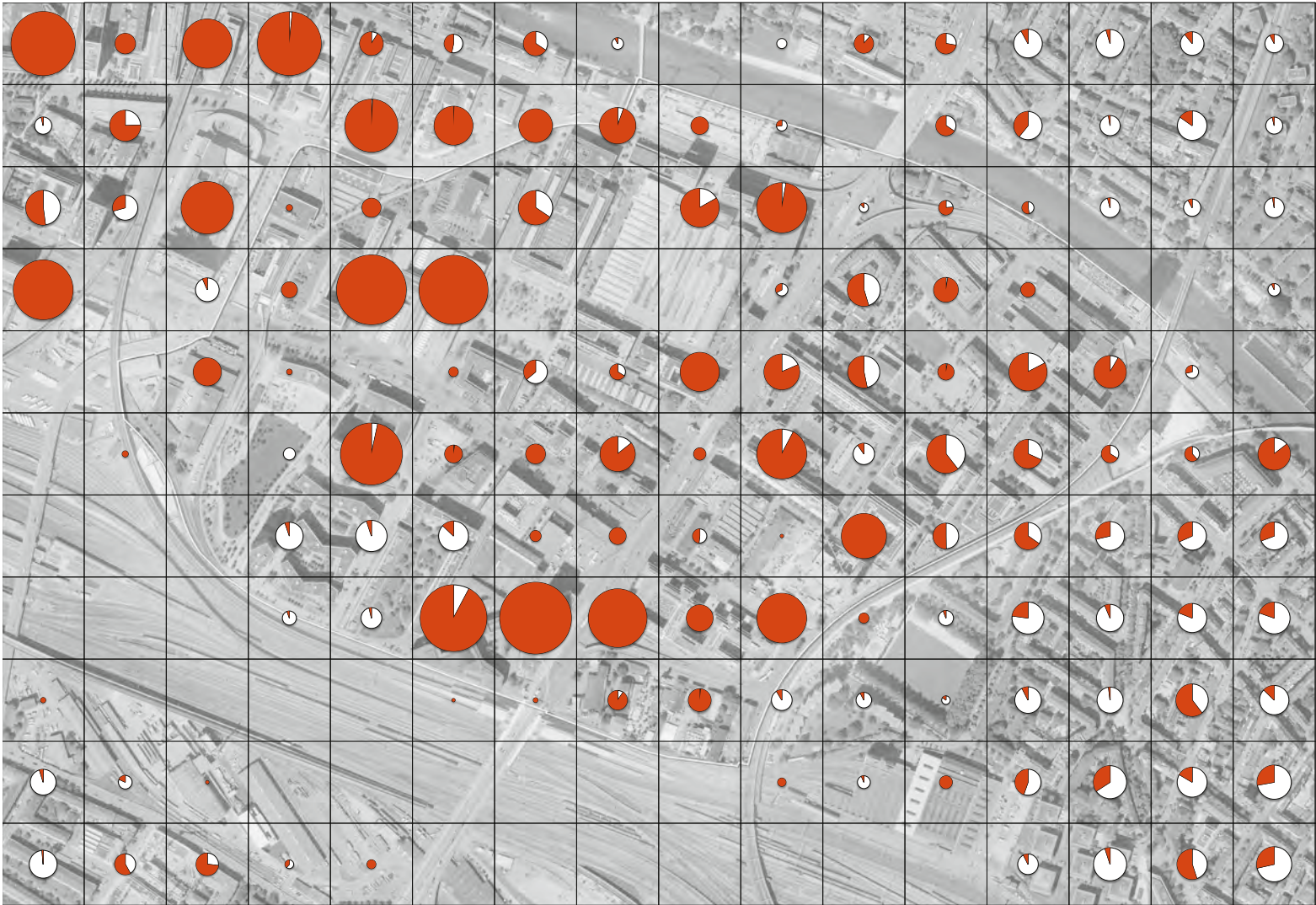
zu machen. Die Forderung bleibt so einfach wie naheliegend: Wo heute eine unnötige Verkehrsschneise das Quartier durchschneidet, sollen die Menschen im Grünen wohnen und leben.

Das verbindende Zentrum

Die Binsenwahrheit lautet: Ein Stadtquartier lebt nur dann, wenn es auch Menschen gibt, die dort leben. Diese Menschen brauchen aber nicht nur Wohnungen, sondern auch Räume, in denen sie sich treffen und austauschen können. Öffentlichen Raum braucht es gerade dort, wo dicht und städtisch gewohnt wird, etwa auf dem geplanten Josef-Areal oder in der eben bezogenen städtischen Wohnsiedlung «Tramdepot Hard».

Wenn die erste Forderung der IG Zentrum Hardbrücke die nach mehr Wohnraum ist, dann lautet die Folgeforderung logischerweise, mehr öffentlichen Raum zu schaffen. Ein Stadtquartier braucht gut gestaltete, angenehm zu benutzende und zentral gelegene Plätze, Parks und Strassen. In Zürich West gibt es auch davon zu wenig. Fast überall haben der motorisierte Verkehr und die Tramlinien Vorrang, fast nirgends fühlen sich Fussgänger und Radfahrerinnen willkommen, fast nie kommt man auf die Idee, sich irgendwo länger aufzuhalten.

Die beliebten Stadtquartiere machen es vor. Zürich-Wiedikon hat den Idaplatz, Zürich-Hottingen den Hottingerplatz, Zürich-Wipkingen den Röschibachplatz: Fixpunkte des öffentlichen Lebens und Identifikationsorte für ein ganzes Quartier. Zugegeben: Zürich West hat den



Verhältnis Bewohner/Beschäftigte
Im Zentrum Hardbrücke arbeiten mehr als 21100 Menschen (Vollzeitäquivalente). Die ständige Wohnbevölkerung besteht aus lediglich 3470 Personen. Das Verhältnis Bewohner zu Beschäftigte beträgt demzufolge 1 zu 6.

Anzahl Beschäftigte und Bewohner je 100 x 100 m

2000 1000 500 250

■ prozentualer Anteil Beschäftigte
□ prozentualer Anteil Bewohner

Quelle: Städtebauliche Datenanalyse von DXMA

Turbinenplatz. Nur macht eine Fläche allein noch keinen zentralen Platz. Hinter dem Schiffbau in der zweiten Reihe gelegen, fehlt dem Turbinenplatz nicht nur die nötige öffentliche Nutzung, sondern auch die räumliche Selbstverständlichkeit, die ihn zu einem Zentrum, einem Angelpunkt des Quartiers machen würde. Auch diesbezüglich bieten die belebten Plätze und Strassen in den historisch gewachsenen Quartieren einfachsten Anschauungsunterricht: Ein Zentrum entsteht dort, wo die wichtigsten Strassen und Wege zusammenlaufen.

Das grössere Ganze

Die gute Nachricht lautet: Zürich West besitzt bereits ein solches Zentrum. Es ist bloss fast nicht zu erkennen. Sowohl die historische städtebauliche Struktur des Industriequartiers als auch das Netzwerk des öffentlichen Verkehrs und seiner Knotenpunkte verdeutlichen jedoch: Wenn es eine zentrale Achse in Zürich West gibt, dann verläuft sie zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Escher-Wyss-Platz. Einst verlief hier eine prächtige Baumallee – eine grüne Lunge zwischen den Fabrikhallen. Heute sind die Bäume verschwunden und der Strassenraum wird von einer mächtigen zweiten Strasse überdeckt: von der Hardbrücke.

Der jüngste Vorstoss aus der Küche der IG Zentrum Hardbrücke ist mutig, aber folgerichtig: Was, wenn der Raum unter der Hardbrücke nicht mehr Restraum einer Infrastruktur, sondern Dreh- und Angelpunkt des ganzen Quartiers wäre? Was, wenn er vom Verkehr befreit würde? Wenn wir ihn nicht mehr als Betonmonster betrachten würden, sondern als gedeckte Stadtlloggia, als Galerie – als Säulenhalle?

Dabei ist diese Säulenhalle wie die drei vorangegangenen Vorschläge kein Selbstzweck, sondern Puzzlestück in einem grösseren Ganzen. Als zentraler öffentlicher Raum im Kerngebiet von Zürich West ist die Säulenhalle das Rückgrat der anzustrebenden Vernetzung auf Fussgängerebene. An die Säulenhalle schliessen Plätze an, an die Plätze Querverbindungen für den Langsamverkehr. Es entsteht ein feinmaschiges Netz aus vielfältigen Strassen und Stadträumen, die für Fussgänger und Velofahrerinnen gemacht sind: Von den Viaduktbögen spaziert man über die Josefstrasse zur Säulenhalle und weiter zum Turbinenplatz. Oder vom arkadischen Pfingsthain zum neu geschaffenen Clara-Ragaz-Haus und dann den Säulen entlang bis hoch zur Limmat, die eine neue Uferpromenade erhalten hat. Es sind die blühenden Zukunftsbilder eines zum Leben erwachten Stadtquartiers. ●

Der Bahnhofplatz

Den Auftakt zur Säulenhalle macht der Bahnhofplatz für die SBB-Station Hardbrücke. Auf einer Strecke von mehr als 100 Metern empfängt er die Menschen, die zur Arbeit pendeln, dem Freizeitvergnügen oder den Konsumpflichten nachgehen. Über eine sanfte Rampe steigen sie aus dem Untergrund der Eisenbahn empor – und: wow, diese Weite! Als raumbildende Kolonnade stehen die Säulen, die die Auffahrten und Abfahrten von der Hardbrücke zur Pfingstweidstrasse sichern: ein grosser Auftritt des Stützens und Strebens. Hartbelag, Jura-Kies, Sandboden festigen die Flächen, gesäumt von Sträuchern, die harte Bedingungen gewohnt sind.

L'homme qui marche

Sequenzen und Rhythmen sollen das Niemandsland unter der Hardbrücke zu einem spektakulären öffentlichen Raum werden lassen – zur Säulenhalle für Zürich West.

Text:
Köbi Gantenbein
Illustrationen:
Lowis Gujer und
Nando von Arb

Mit strenger Ordnung haben die Autobahnbauer in den 1970er-Jahren einen Wald aus Säulen zwischen Limmat und Hardplatz errichtet und darauf Fahrbahnen betoniert. So haben sie das Mahnmal einer stadtfeindlichen Verkehrspolitik ganz im Dienst des Autos geschaffen. Einen grauen Transitkanal, vollgestellt mit Anlagen für das Tram, für die Automobile, für Velos und für den Zug, der alle paar Stunden das Korn vom Güterbahnhof zur Coop-Mühle an der Limmat fährt. Es ist dunkles, trostloses und gefährliches Niemandsland. Aber die Brücke steht da, bestehend aus Tausenden Tonnen Beton.

Da wir gehalten sind, von den Beständen auszugehen, um die Welt zu verbessern, wird das Monster zur Grundlage des werdenden Stadtplatzes von Zürich West. Die Konstruktion gibt ihm den Namen: Säulenhalle. Hoch ist also das Ziel gesteckt, denn Säulenhallen, Kolonnaden und Arkaden tragen eine ruhmreiche Geschichte. Seit dem siebten Jahrhundert vor Christus gehören sie zum Repertoire von Baumeistern mit grossen Ambitionen.

Ehrfürchtig besuchen wir in Griechenland die Ruine der Akropolis von Lindos oder die Überreste der einst grossen Stoa in Delphi. Säulenhallen dann bei den Römern; tausendfünfhundert Jahre später baute Lorenzo Bernini eine Kolonnade als späte Mutter aller Säulenhallen auf dem Petersplatz in Rom. Und so weiter – bis nach Zürich hat es diese Architektur geschafft, gab die Säulenhalle doch einst einem kurzlebigen Club auf dem Areal der ehemaligen Brauerei Löwenbräu, ein paar Minuten zu Fuss von der Hardbrücke entfernt, den Namen. Grosse Tradition also – doch Geringeres soll es auch nicht sein für den Stadtplatz von Zürich West.

Als während der Corona-Pandemie alles stillstand, war unter der Hardbrücke ein Raum zu erleben ähnlich wie einst in den riesigen, aufgelassenen Anlagen auf den weitläufigen Industriebrachen des Kohleabbaus in den letzten Jahren der DDR. Gespenstische Ruhe, überwältigende Grösse, stille Trostlosigkeit und grosse Aussicht – völlig unschweizerisch. Eine Sequenz von 66 Folgen, scheinbar langsam abfallend vom Bahnhof Hardbrücke zum Fluchtpunkt an der Limmat.

Ein Stadtplatz mit Schutzpatron

Diese unverrückbare Säulenfolge und der von ihr getragene und aufgespannte Innenraum ist das Kennzeichen des werdenden Stadtplatzes. Der Wechsel von Rhythmen, von Geschäftigkeit und Ruhe, bestimmt seine Eigenart. Geworden ist er weitgehend aus dem Bestand – es gilt, auszuräumen und neu zu nutzen. Einzig das Verkehrsregime wird kräftig umgebaut; es gibt keinen Vorzug des Automobils mehr, und das Tram unter der Brücke erhält eine bessere Fahrbahn an der Seite der Halle, wo seine Chauffeure und Pilotinnen nicht mehr fürchten müssen, dass Autos und Menschen unversehens mit ihrem Fahrzeug kollidieren.

Wer nach der Eröffnung der Säulenhalle im Jahr 2032 vom Bahnhof Hardbrücke zur Limmat blickt, sieht dort auf grossem Fuss schreitend: «L'homme qui marche», die Skulptur von Alberto Giacometti. Ein in sich gekehrter Mensch schreitet aus, suchend, immer weiter schreitend, selbstbewusst. Ihm, dem ewigen Fussgänger, wird die Säulenhalle gewidmet. Denn in ihr und um sie gilt keine Koexistenz aller möglichen Formen der Mobilität – hier haben die Fussgängerin und der Fussgänger jeden Vorzug.

In die Sequenzen schreibt das Leben Brüche – in die Säulenhalle schiebt es vier Plätze. Sie haben vier Bestimmungen: Transit, Handel, Kontemplation und Arbeit.



Ein offener Raum zwischen Säulen und Sträuchern: der neue Bahnhofplatz beim Bahnhof Hardbrücke

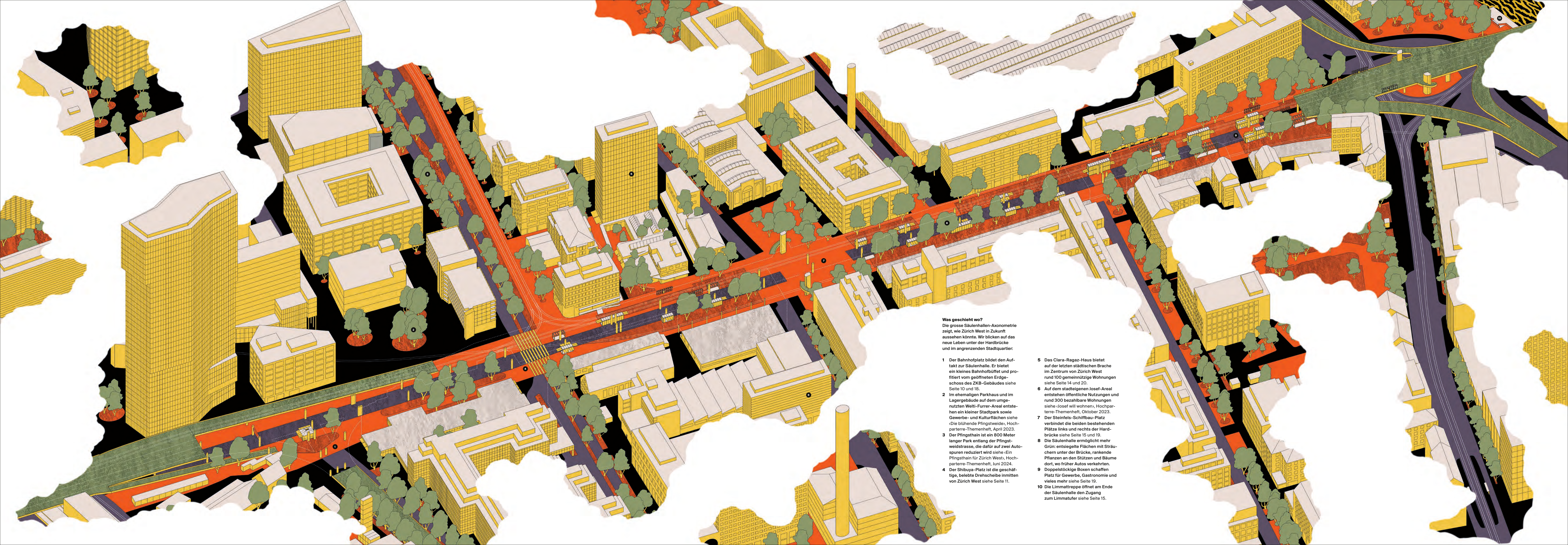
Der Shibuya-Platz

Als grosse Kreuzung bei der Pfingstweide wird der zweite Platz eingerichtet: der Shibuya-Platz. Er ist eine Reverenz an die berühmte Strassenkreuzung in Tokio, auf der gemäss Schätzungen täglich eine halbe Million Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Platz und auf den breiten weissen Streifen an seinen Seitenlinien unterwegs sind. In einem grossen Spektakel setzen sich dort tausend Menschen in Bewegung, wenn die Ampeln von Rot auf Grün schalten. Und ringsum sitzen ebenso viele Menschen, die den Querenden zuschauen – keine Starbucks-Filiale auf der Welt macht so viel Umsatz wie die in Shibuya.



Grossstadtgefühle an der Pfingstweidkreuzung: der Shibuya-Platz mit ikonischem Fussgängerstreifen





Was geschieht wo?
Die grosse Säulenhallen-Axonometrie zeigt, wie Zürich West in Zukunft aussehen könnte. Wir blicken auf das neue Leben unter der Hardbrücke und im angrenzenden Stadtquartier:

- 1 Der Bahnhofplatz bildet den Auftakt zur Säulenhalle. Er bietet ein kleines Bahnhofbüffet und profitiert vom geöffneten Erdgeschoss des ZKB-Gebäudes siehe Seite 10 und 18.
- 2 Im ehemaligen Parkhaus und im Lagergebäude auf dem umgenutzten Welti-Furrer-Areal entstehen ein kleiner Stadtpark sowie Gewerbe- und Kulturflächen siehe «Die blühende Pfingstweide», Hochparterre-Themenheft, April 2023.
- 3 Der Pfingsthain ist ein 800 Meter langer Park entlang der Pfingstweidstrasse, die dafür auf zwei Auto-spuren reduziert wird siehe «Ein Pfingsthain für Zürich West», Hochparterre-Themenheft, Juni 2024.
- 4 Der Shibuya-Platz ist die geschäftige, belebte Drehscheibe inmitten von Zürich West siehe Seite 11.
- 5 Das Clara-Ragaz-Haus bietet auf der letzten städtischen Brache im Zentrum von Zürich West rund 100 gemeinnützige Wohnungen siehe Seite 14 und 20.
- 6 Auf dem stadt-eigenen Josef-Areal entstehen öffentliche Nutzungen und rund 300 bezahlbare Wohnungen siehe «Josef will wohnen», Hochparterre-Themenheft, Oktober 2023.
- 7 Der Steinfels-Schiffbau-Platz verbindet die beiden bestehenden Plätze links und rechts der Hardbrücke siehe Seite 15 und 19.
- 8 Die Säulenhalle ermöglicht mehr Grün: entsiegelte Flächen mit Sträuchern unter der Brücke, rankende Pflanzen an den Stützen und Bäume dort, wo früher Autos verkehrten.
- 9 Doppelstöckige Boxen schaffen Platz für Gewerbe, Gastronomie und vieles mehr siehe Seite 19.
- 10 Die Limmattreppe öffnet am Ende der Säulenhalle den Zugang zum Limmatufer siehe Seite 15.



Aus der umgenutzten «Autowäshi» und einem neuen Hochhaus entsteht das Clara-Ragaz-Haus mit Läden, Restaurant, Kulturräumen und Wohnungen.

Das Clara-Ragaz-Haus

Beim Ballett der schiefen, sich langsam neigenden Seitendächer und der geschäftig kreuz und quer gehenden Menschen aus Richtung Shibuya-Platz wird die Säulenhalle majestätisch. Ihr zugeordnet, mündet nach drei Dutzend Metern der Vorplatz des Clara-Ragaz-Hauses in die Halle. Dieses Haus gibt es noch nicht – es entsteht als Konglomerat aus den Werkstatthallen der ehemaligen Autowäscherei und dem dahinter anschliessenden neuen Hochhaus der Stadt Zürich siehe Seite 20. Am Kreuzungspunkt der beiden Langsamverkehrsachsen von Josef-/Schiffbaustrasse und Säulenhalle gelegen, strahlen das Haus und sein Vorplatz Ruhe und Gelassenheit aus – ein Kontrast zum geschäftigen Shibuya-Platz. Anders als die flexibel und vielfältig nutzbare Säulenhalle sind der Vorplatz, das öffentliche Erdgeschoss und die Hochhausflächen präziser definierte Orte, an denen ein Lebensmittelladen, ein Restaurant, Kulturräume und Wohnungen Platz finden. Das Gegenüber des Carla-Ragaz-Hauses, die ehemalige Jumbo-Filiale auf der anderen Seite der Säulenhalle, ist nun ein geschlossenes Rechenzentrum. Das Leben in der Säulenhalle ist eine Einladung an die Betreiber, sich zu öffnen und auch einen Beitrag zur lebhaften Stadt zu leisten.

Köbi Gantenbein hat diesen Text als Sekretär der «Arbeitsgruppe Säulenhalle» geschrieben. Er fasst die Erkenntnisse der Gruppe zusammen, in der die Landschaftsarchitektin Dominique Ghiggi sowie die Architekten Lowis Gujer und Christoph Kellenberger federführend waren beim räumlichen Konzept der Säulenhalle.

Die Limmattreppe

Schliesslich zieht sich die Säulenhalle zum Escher-Wyss-Platz. Er muss weiterhin die Last des Tram- und Autoverkehrs tragen, der sich von hier stadtauswärts und -inwärts verzweigt. Im kleinen Format wird auch hier Shibuya eingerichtet – die Fussgängerinnen und Fussgänger werden in allen Belangen privilegiert und durch Ampelanlagen vor den Autos, Trams und Velos geschützt, denn diese verkehren dicht über den Platz. Und langsam verläuft die Säulenhalle hinter dem Verkehrsgewusel und neben der «L'Homme qui marche»-Skulptur über eine breite Treppe zum Ufer der Limmat.

Der Steinfels-Schiffbau-Platz

Das geschäftige urbane Leben, das sich in den vergangenen 30 Jahren vor dem Schauspielhaus Schiffbau entfaltet hat, nimmt der Steinfels-Schiffbau-Platz auf. Sein Name besagt, dass dieser Platz ausgeweitet wird als Querung in Richtung Säulenhalle und Verbindung zum Steinfels- und zum Josef-Areal. Hier kann ein soziokultureller Begegnungsort und Festplatz entstehen, mit Spielflächen und Sitzmöglichkeiten, Tischtennis und Pumptrack, Open-Air-Kino oder Wochenmarkt. Zunehmend sind nun ein- und doppelstöckige Boxen zwischen den Säulen platziert – als Unterkunft für kleine Unternehmen, die handwerkliche und sonstige Dienste anbieten. Erschlossen wird dieser Bereich durch die Automobile der Anlieferer.



Der Steinfels-Schiffbau-Platz bietet reichlich Fläche für nicht-kommerzielle Nutzungen: Spiel und Sport, Markt und Quartierfest.



Am Ende das Wasser: Nach dem Escher-Wyss-Platz öffnet sich die Säulenhalle zur neu eingerichteten Limmattreppe.

Den Raum befreien

Die Säulenhalle kann nur zum Leben erwachen, wenn der Bereich unterhalb der Hardbrücke vom Verkehr befreit wird. Wie könnte das funktionieren? Ein Lösungsansatz.

Text:
Marcel Bächtiger

Die Hardbrücke ist vieles. Zunächst einmal ein Verkehrsträger für den motorisierten Verkehr: Auf der Hardbrücke verlaufen vier Fahrbahnsuren, die Autos und Busse vom Wipkingerplatz im Norden zum Hardplatz im Süden bringen. Dabei führt die Hardbrücke über die Limmat und mitten durch Zürich West, um schliesslich das Gleisfeld beim Bahnhof Hardbrücke zu queren. Hinzu kommt ein Trasse für das Tram vom Hardplatz zum Bahnhof Hardbrücke.

Es gibt aber nicht nur den Raum auf der Brücke, sondern auch denjenigen darunter. Dort, wo die Hardbrücke weder über den Fluss noch über die Gleise führt, ist sie ein eigenartiges Objekt im Stadtraum, ein Betondeckel auf zahllosen Betonstützen. Vor allem aber ist die Hardbrücke eine merkwürdige Doppelung der historischen Hardstrasse, die genau darunter verläuft und den Escher-Wyss-Platz mit dem Bahnhof Hardbrücke verbindet. Die Frage liegt nahe: Wenn oben auf der Hardbrücke der Verkehr rauscht, muss er das dann auch unten auf der Hardstrasse tun? Nein, sagt die «Arbeitsgruppe Säulenhalle» – mit guten Gründen. Denn wenn der Raum unter der Hardbrücke zu

einem attraktiven öffentlichen Raum werden soll, muss er ein Raum für Fussgänger und Langsamverkehr werden. Es gilt, Platz zu schaffen für öffentlichen Raum. Nur: Ist das verkehrstechnisch realistisch und machbar?

Zwei Querungen für die Autos genügen

Was den motorisierten Individualverkehr (MIV) angeht, profitiert die Hardstrasse schon heute von der Hardbrücke: Weil die Brücke die grossmassstäblichen Verbindungen schafft, lassen sich die Hardstrasse und die meisten anschliessenden Strassen auf Stadtniveau als Quartierstrassen mit Tempo 30 führen. Wie eine Quartierstrasse wirkt die Hardstrasse trotzdem nicht. Die Verkehrsführung ist unübersichtlich und aufgrund der mehrfachen Seitenwechsel von Auto-, Tram- und Fussgängerspuren auch gefährlich. Zwar ist das MIV-Aufkommen vergleichsweise gering, doch die Verkehrsflächen dienen hauptsächlich dem motorisierten Verkehr und der Parkierung.

Die Forderung der «Arbeitsgruppe Säulenhalle», festgehalten in den Säulen 2 und 3 siehe «Die Entdeckung der Säulenhalle», Seite 4, ist so einfach wie radikal: Parkplätze aufheben und Autos anders führen. In der Tat ist der Nord-Süd-Transit auf der Hardstrasse unnötig, denn für diese Verbindung sorgt bereits die Hardbrücke. Auffahrten von

Stadt- auf Brückenniveau gibt es an beiden Enden der Hardstrasse, beim Escher-Wyss-Platz sowie bei der Pfingstweid- und der Geroldstrasse. Dazwischen braucht es keine Autos. Entsprechend schlägt die Arbeitsgruppe eine erste MIV-Querung bei der Auffahrt Pfingstweidstrasse/Neue Hard/Geroldstrasse und eine zweite Querung beim Escher-Wyss-Platz vor. Dazwischen soll die Säulenhalle weitgehend autofrei werden, das heisst: zu einem öffentlich bespielbaren Raum. Die anderen an die Hardstrasse anstossenden Strassen werden mit einem Wendehammer versehen und rückwärtig erschlossen. Nach wie vor werden das Escher-Wyss-Areal und der obere Teil der Heinrichstrasse über den Escher-Wyss-Platz erreicht.

Flanieren statt parkieren

Mit dem Autoverkehr sollen auch die Parkplätze wefallen. Die stolze Zahl von derzeit 180 Parkplätzen plus 10 Taxi-Stellplätzen zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz beansprucht nicht nur viel Fläche, sondern generiert auch einen beachtlichen Teil des Autoverkehrs unter der Brücke: Rund 50 Prozent der Gesamtbelastung gehen heute auf Kosten des Parkierverkehrs. Damit ist aus umgekehrter Richtung bewiesen, dass die Hardstrasse ohne grosse Folgeprobleme vom Autoverkehr befreit werden kann. Die «Arbeitsgruppe Säulenhalle» schlägt vor, einzig die Taxi-Stellplätze und die Behindertenparkplätze beim Bahnhof Hardbrücke zu belassen.

Eine Kompensation der abgeschafften Parkplätze ist nicht notwendig: Einerseits gibt es in der nahen Umgebung zahlreiche Parkgaragen; allein das an der Ecke Hard-/Pfingstweidstrasse gelegene Parkhaus Pfingstweid bietet 280 Stellplätze an, und das etwas weiter westlich gelegene Parkhaus West an der Förrlibuckstrasse verfügt über 1000 Plätze. Hinzu kommen die meist unternutzten Tiefgaragen der neu bebauten Areale in unmittelbarer Nachbarschaft der Säulenhalle. Andererseits zeigen verschiedene Studien, dass nicht nur Anwohnerinnen und Fussgänger von einer Strassengestaltung mit weniger Parkplätzen und weniger Autoverkehr profitieren, sondern

auch Gewerbe, Einzelhandel und Gastronomie. Mehr Fussgängerverkehr und mehr Aufenthaltsqualität führen zu höheren Einzelhandelsumsätzen. Wenn der Raum unterhalb der Hardbrücke sich also vom Unort zur Säulenhalle wandelt, wird dies verstärkt die Ansiedlung von lokalen Geschäften nach sich ziehen. Auch das ist ein zentraler Baustein eines lebendigen Stadtquartiers – und festgehalten in den Säulen 9, 10 und 12 siehe «Die Entdeckung der Säulenhalle», Seite 4. Der Raum unter der Brücke gehört nun den Fussgängern und Velofahrerinnen. Er verbindet sich mit den belebten Langsamverkehrsrouten, die im grösseren Zukunftsbild der IG Zentrum Hardbrücke mitgedacht sind: mit dem Pfingsthain an der Neuen Hard/Pfingstweidstrasse und der Verbindung Josefstrasse–Schiffbaustrasse.

Das Tram rückt auf die Seite

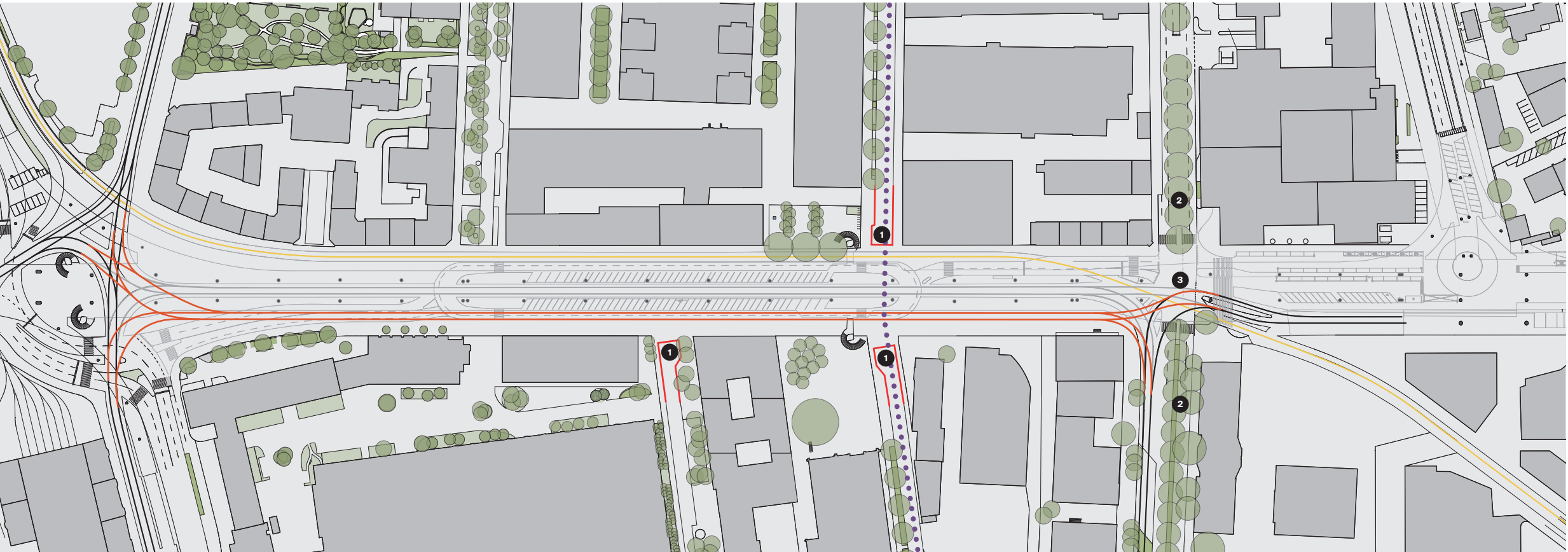
Entscheidend für die Bespielung der Säulenhalle ist schliesslich die Verlegung der Trampuren. Derzeit werden beide Spuren mittig unter der Hardbrücke geführt. Sie beanspruchen also genau diejenige zentrale Fläche zwischen den Säulen, die das Potenzial hat, zu einem einzigartigen öffentlichen Raum in Zürich zu werden.

Die «Arbeitsgruppe Säulenhalle» hat verschiedene Varianten des Umgangs mit der Trampur geprüft. Am sinnvollsten erscheint es, beide Spuren auf die westliche Seite der Hardbrücke zu verlegen. Neben dem offensichtlichen Gewinn der autofreien Mitte ergibt sich bei dieser Anordnung eine ausgeglichene Verteilung der Freiflächen mit beidseitig gleich viel Platz unter der Hardbrücke: Solange der Güterzug noch dreimal täglich vom Gleisfeld zum Kornsilofährt, tut er dies auf seinen angestammten Gleisen auf der östlichen Seite der Hardbrücke.

Mit der Verlegung geht zudem ein Plus an Sicherheit einher: War bislang die Sichtbarkeit des Trams stark von den beidseitigen massiven Stützen beeinträchtigt, so ist es nun für alle Verkehrsteilnehmer über die ganze Länge der Hardstrasse gut zu sehen. Für die Trampilotinnen wird die Passage vom Escher-Wyss-Platz zur Pfingstweide weniger gefährlich. Das Tram erhält eine neue Haltestelle am etablierten Ort: beim Schiffbau. Wie bisher trennen sich die beiden Tramlinien auf der Höhe Pfingstweidstrasse: Während die Linie 4 stadtauswärts abzweigt, führt Tram 8 hinauf zur Hardbrücke.

Dass die Verlegung einer ungefähr 440 Meter langen zweigleisigen Trampur mehr Aufwand mit sich bringt als die Aufhebung von Parkplätzen, ist klar. Mitrechnen muss man den Rückbau der bestehenden und die Erstellung der neuen Gleise, Leitungen und Haltestellen sowie die Instandstellung des Terrains. Allerdings: Tramgleise werden ohnehin regelmässig ersetzt – je nach Belastung in einem Zeitrahmen von 10 bis 35 Jahren nach Erstellung. Die Tramstrecke durch Zürich West wurde 2012 eingeweiht. Würde man die Strecke zwischen Escher-Wyss-Platz und Pfingstweidstrasse ein wenig früher ersetzen als unbedingt nötig, wäre durch vertretbare Mehrkosten bereits ein grosser Anteil des Aufwands gedeckt. In Relation gesetzt zum Gewinn für Zürich West und damit für die ganze Stadt, lohnt sich die Investition auf jeden Fall.

Es versteht sich, dass die vorgeschlagenen Massnahmen nur als Annahmen gemeint sind. Vor ihrer Umsetzung bedürfte es einer genaueren Überprüfung im Rahmen einer Studie. Dass eine verkehrsbefreite Säulenhalle aber grundsätzlich möglich ist, scheint klar – die Skizze weist den Weg. ●



Skizze für ein neues Verkehrsregime
Die Verlegung des Tramtrassees, die Aufhebung der Parkplätze und die Umleitung des Autoverkehrs spielen den Raum unter der Hardbrücke frei.

- neues Tramtrasse auf der westlichen Seite der Hardbrücke
- bestehendes Geleise Güterverkehr
- Querung Langsamverkehrsverbindung Josef-/Schiffbaustrasse
- 1 neuer Wendehammer
- 2 Pfingsthain mit Grünstreifen, Fahrradweg und auf zwei Spuren reduziertem Autoverkehr
- 3 grosse Fussgängerquerung Shibuya-Crossing

Reges Treiben unter der Brücke

Was spielt sich in der Säulenhalle ab? Wie lässt sich die Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Kulturzone in Zürich West nutzen? Ein Zukunftsszenario und vier Prämissen.

Text:
Christoph Gysi
Illustrationen:
Lowis Gujer

Hunderte von Menschen strömen von der Bahnstation Hardbrücke via Unterführung aufwärts ins Leben – zum autofreien Vorplatz des Bahnhofs unterhalb der Hardbrücke. Der Platz ist seit 2022 eine begrünte Bahnhofshalle. Hier beginnt der Stadtplatz von Zürich West: Rund um den Primetower ist ein entsiegelter Park entstanden.

Im Jahr 2028 hat die Stadt die denkmalgeschützten Maag-Hallen von der Immobiliengesellschaft Swiss Prime Site gekauft. Innerhalb von fünf Jahren hat sie darin und darum herum eine Zentrale für Kultur, Kommerz und Events realisiert und im irrwitzig modern-ökologischen Aufbau auf dem Dach der weiterhin bestehenden Industriehalle zahlreiche Wohnungen erstellt – bezahlbaren Wohnraum statt Microapartments zu astronomischen Mietpreisen. Mit dem Grossprojekt wurde umgesetzt, was das Architekturbüro Lacaton & Vassal in seinem Siegerbeitrag beim Architekturwettbewerb 2021 entworfen hatte. Und flugs hat es sich zu einem Publikumsmagneten in mitten der Bürowüste im Stadtzentrum entwickelt.

Freilich nimmt der Bahnhofplatz auch eine altehrwürdige Tradition der Eisenbahn auf: Auf dem Platz gibt es ein Bahnhofbuffet. Tagsüber rasten hier Stadtschauerinnen, Flanierer und Reisende, spätabends sitzen hier die Träumerinnen und freuen sich darauf, dass sie nun bald die Koffer packen, in den Zug steigen, im Hauptbahnhof in den Nachtzug nach Lissabon sitzen und dort auf das grosse Schiff steigen werden, das sie zur Trauminsel bringt.

Shibuya Crossing in Zürich West

Am Rand des Bahnhofplatzes öffnet das transformierte Hauptgebäude der Zürcher Kantonalbank sein Erdgeschoss; die Durchgänge und Innenhöfe sind entsiegelt. Eine beruhigte Mischverkehrszone verbindet den Pfingst-

hain, die Neue Hard, das Josef- und das Gerold-Areal – wie im Bezirk Shibuya in Tokio entsteht hier ein vielfrequenziertes Fussgängerkreuz. Einen Teil des Eintrittsverkehrs nimmt das «Park and Ride Welti Furrer» auf, weitere Parkplätze stehen in den preislich abgestuften Tiefgaragen der nahegelegenen Überbauungen zur Verfügung. Diese Stellflächen genügen, um alle oberirdischen Parkplätze verschwinden zu lassen.

Im Schatten der Hardbrücke führt der Weg weiter durch einen verkehrsberuhigten blühenden Kreisel der Pfingstweidstrasse zum städtischen Wohn- und Geschäftshochhaus Clara Ragaz auf dem Areal der ehemaligen Autowaschanlage siehe «Die letzte Brache», Seite 20. Im Erdgeschoss hat Manor einen exzellenten Supermarkt für Lebensmittel eingerichtet, fixe und temporär genutzte Stände in der Säulenhalle ergänzen das Angebot. An drei Markttagen pro Woche ist hier Frischware zu haben – von Kapuzinerkresse aus dem Thurgau über Käse aus dem Prättigau und Fleisch aus dem Muotatal bis hin zu Fisch aus dem Zürichsee. Die vielen unterschiedlichen kommerziellen Nutzungen in der Säulenhalle und im Clara-Ragaz-Haus haben Angebote und Räume ermöglicht, die nicht auf Konsum aus sind.

Die frei gewordene Fläche unter der Hardbrücke ist eine weitläufige, bunte Halle zum Flanieren und Verweilen, für Treffen und Begegnungen. Publikumswirksame Anziehungspunkte und eine wohnliche Beleuchtung sorgen für urbane Gemütlichkeit. Die entsiegelten Flächen sind mit Sträuchern bepflanzt, um die Säulen rankt sich Immergrün, und von der Brücke hängen Gärten. An der Heinrichstrasse vor dem Kino Abaton und bei weiteren Liegenschaften mit Kundenverkehr gibt es ein paar entsiegelte Parkplätze – der weisse Jurakies und der mediterrane gelbe Sandbelag bilden einen attraktiven Kontrapunkt zum da und dort noch nötigen dunklen Teer.

Doch noch ein Kongresshaus

Die Säulenhalle hat sich zu einem lebhaften Platz entwickelt. Die Gastronomiebetriebe haben neue «Retail & Leisure»-Läden angezogen. Auch MICE-Zentren sind entstanden: Orte also für Meetings, Incentives, Conventions, Events respektive Exhibitions. Was einst verhandelt wurde – ein Konferenz- und Messezentrum in Zürich West –, ist inzwischen in den unternutzten Räumen von Abaton, Clouds, Pfingstweidpark, Puls5 und Schiffbauhalle umgesetzt worden.

Die Quartier- und Kulturmanagerinnen haben dafür gesorgt, dass in Zirkus- und Veranstaltungszelten auf dem Turbinenplatz Anlässe stattfinden können, die zuvor jeweils das Stadtzentrum bedrängten. Beim Ausläufer der Säulenhalle am Escher-Wyss-Platz haben sich zahlreiche kleine Gewerbebetriebe in doppelstöckigen Boxen eingerichtet – Start-ups der ETH, Handwerker, Handelsunternehmen, Grafikerinnen, Erfinder. Ihr Wachsen und Weiterziehen ermöglicht immer wieder neuen Unternehmerinnen, Fuss zu fassen und von der Säulenhalle aus ihr Glück in der Welt zu versuchen.



Genusszone unter der Brücke: Für Verpflegung sorgen Foodtrucks und ein Supermarkt in der ehemaligen Autowascherei.

Vier massgebende Entwicklungen

Damit aus dem unwirtlichen Raum und dem trostlosen Niemandsland unter der Hardbrücke die Säulenhalle als belebter Stadtplatz entstehen kann, sind vier Entwicklungen massgebend.

Erstens müssen Gemeinde- und Stadtrat erkennen, dass ein Stadtzentrum in Zürich West nur dann entstehen kann, wenn die Politik entschieden und beherzt die Leitung übernimmt, in einen Dialog mit der Quartierbevölkerung, den Liegenschaftsbesitzerinnen und den Unternehmern tritt und eng mit ihnen zusammenarbeitet.

Zweitens engagiert sich eine pfiffige Gruppe von Kulturmanagerinnen als Kümmerer für die Säulenhalle. Sie weiss, wie man inhaltliche und ökonomische Entwicklungen voranbringt – und sie kann entscheiden, was wann, wie und wo zu tun ist. Die Stadt muss sich auf das langjährige Engagement der Kulturmeile verlassen und ihr weitreichende Mandate anvertrauen.

Drittens sorgt die Politik dafür, dass der Wohnanteil in Zürich West 30 Prozent betragen wird. Denn ein Stadtplatz ergibt nur dann einen Sinn und kann nur dann leben, wenn es neben den Pendlern, Besucherinnen und Freizeitlern auch Menschen im Quartier gibt, die diesen Platz wollen und beleben.

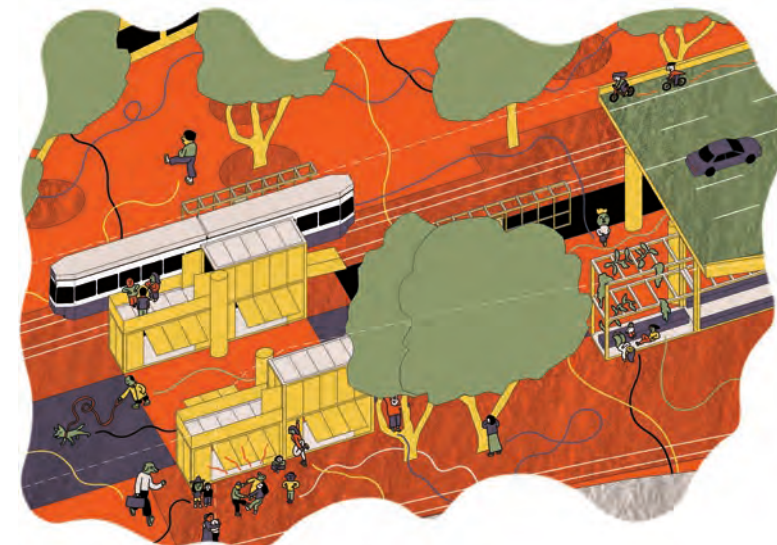
Viertens gilt das Prinzip: Gehe aus von deinen Beständen. Es wird nur das Nötigste gebaut. Der überwiegende Teil des Geldes fliesst nicht in Glas, Stein und Beton, sondern in die Fantasie im Umgang mit der Nutzung. ●

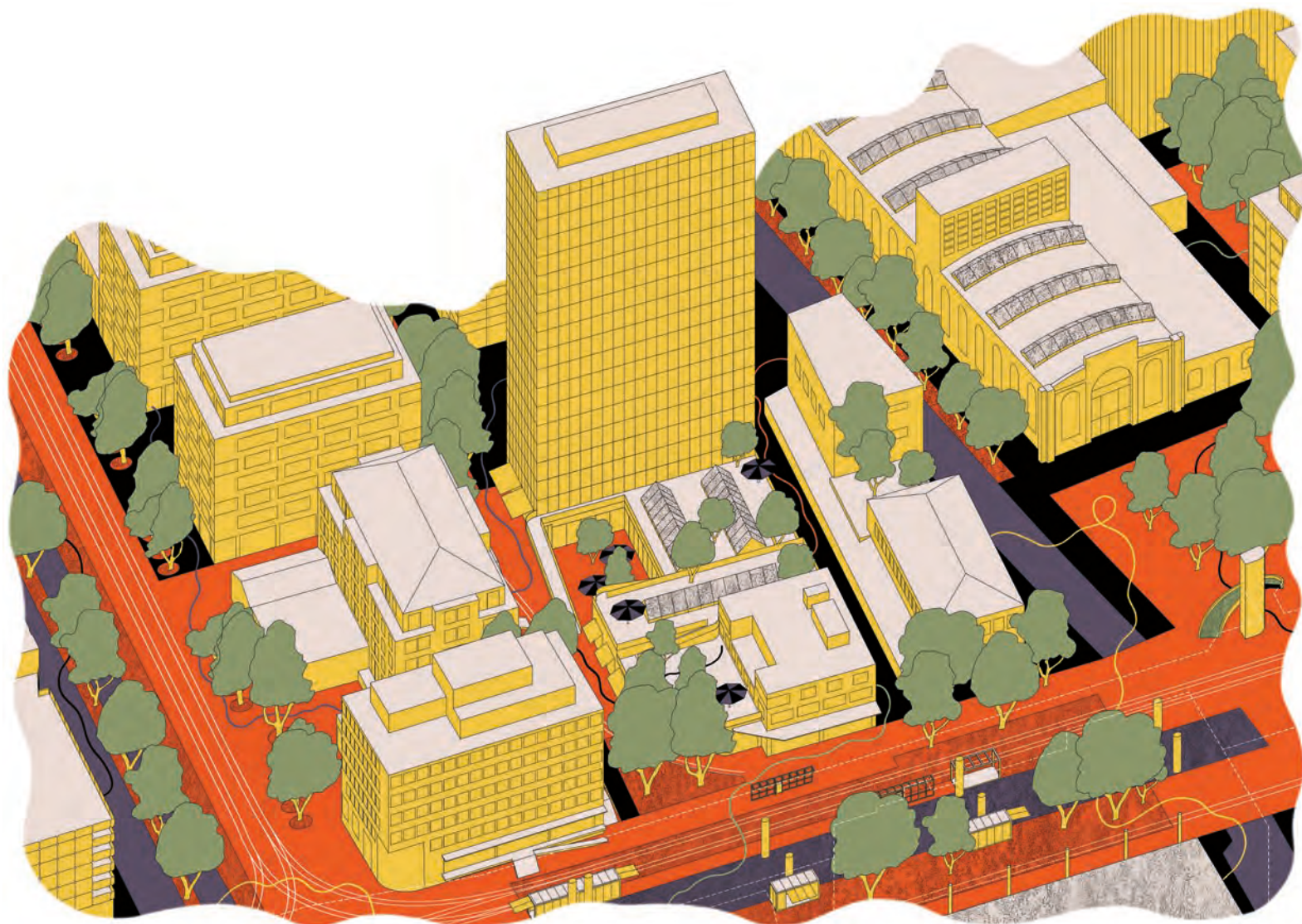
Christoph Gysi

ist Präsident der «Vereinigung Industriestadt Zürich West – aus Industrie wird Kultur», in der zahlreiche Liegenschaftsbesitzer, Geschäftsleute und Bewohnerinnen organisiert sind. Er hat das Restaurant und den Laden Les Halles aufgebaut und während vieler Jahre geführt. In der «Arbeitsgruppe Säulenhalle» hat Gysi sich gemeinsam mit Maresa Kuhn vom Büro Belebung & Begegnung unter anderem um die Nutzung der Säulenhalle gekümmert.

In doppelstöckigen Boxen können sich kleine Gewerbebetriebe, Start-ups, Erfinderinnen und Handwerker einmieten.

Zwischen dem Aufgang des Bahnhofs Hardbrücke (links) und dem umgenutzten Erdgeschoss des ZKB-Gebäudes (rechts) entsteht ein lebendiges Drehkreuz.





Wie das Josef-Areal gehört auch das Gelände der Autowaschanlage der Stadt. Wie auf dem Josef-Areal können hier kostengünstige Wohnungen entstehen. Das vorgeschlagene Clara-Ragaz-Haus bietet Platz für 100 Familien.

Die letzte Brache

An bester Lage zwischen Schiffbau und Bahnhof Hardbrücke befindet sich eine Autowaschanlage. 2027 laufen die Mietverträge aus – nun es ist an der Stadt, Zeichen zu setzen.

Text:
Marcel Bächtiger
Illustration:
Lowis Gujer

Wie für viele Areale im ehemaligen Industriegebiet gibt es auch für das Baufeld H zwischen Schiffbau- und Pfingstweidstrasse einen Gestaltungsplan. Er legt die Grundsätze bezüglich der zukünftigen Bebauung, der Freiräume und Erschliessungen fest. Das übergeordnete Ziel ist dabei klar formuliert: eine «attraktive, nachhaltige, zweckmässige und wirtschaftliche Nutzung des Baufeldes H».

Der Gestaltungsplan datiert zurück auf das Jahr 2010 und definiert vier Baubereiche. Drei davon sind in den vergangenen 15 Jahren von ihren jeweiligen Eigentümern weiterentwickelt, umgenutzt, verdichtet oder neu bebaut worden. Mit dem Kulturpark der Hamasil Stiftung, der kostengünstiges Wohnen, Büro, Gewerbe und Veranstaltungsräume umfasst, dem gehobenen Allreal-Wohn- und Geschäftshaus an der Schiffbaustrasse 7 und den historischen Bauten an der Pfingstweidstrasse, in denen legendäre Lokale wie «Les Halles» zu finden sind, ist ein leben-

diges kleines Stadtstück entstanden. In Ansätzen ist hier bereits zu sehen, in welche Richtung ein durchmischtes und belebtes Zürich West sich entwickeln könnte.

Szenario für ein städtisches Grundstück

Der vierte Baubereich hingegen präsentiert sich noch immer ungefähr so wie vor 10, 20 oder 30 Jahren. Anders als die anderen Grundstücke befindet er sich im Eigentum der Stadt. Das zentrale Gebäude war einmal eine Fahrleitungswerkstatt der städtischen Verkehrsbetriebe. Danach folgten verschiedene Zwischennutzungen, zuletzt war es eine Autowaschanlage, die Ende 2024 ihren Betrieb eingestellt hat. Die Mietverträge der kleineren Parteien im Gebäude enden 2027. Damit stehen alle Möglichkeiten für eine Entwicklung des vierten Baubereichs offen.

Die «Arbeitsgruppe Säulenhalle» hat auch dazu ein Szenario erarbeitet. Zwischen dem neu geschaffenen Shibuya-Platz und dem Steinfels-Schiffbau-Platz liegt die ehemalige Autowaschanlage nämlich an einem der belebtesten Abschnitte der Säulenhalle. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung von Zürich West, die die Ge-

schichte und die Identität des Quartiers ebenso mitdenkt wie Ressourcen und graue Energie, schlägt die Arbeitsgruppe vor, den historischen Baubestand zu erhalten, ihn jedoch im rückwärtigen Teil durch ein Wohnhochhaus zu ergänzen. In den Sockelgeschossen von Bestand und Hochhaus finden Lebensmittelgeschäfte, Kultur- und Gewerbeflächen Platz. In den oberen Geschossen des Hochhauses entstehen rund 100 neue Wohnungen. Bestand und Neubau formen zusammen das Clara-Ragaz-Haus, einen charakteristischen Bau im Herzen von Zürich West. Sein Name geht zurück auf Clara Ragaz-Nadig, geboren 1874 in Chur, gestorben 1957 in Zürich – eine Sozialistin, eine Kämpferin für die Sache der Frau und für den Weltfrieden, eine Frau von grosser Güte und Entschiedenheit, die passende Patronin für ein gemeinschaftsstiftendes, offenes Haus für die Bevölkerung von Zürich.

Erhalten bleiben in diesem Vorschlag auch die beiden Häuser, die den Übergang zum Schiffbauplatz definieren und als Veranstaltungsorte wichtige kulturelle Ankerpunkte setzen: das «Labor» und das «Exil». So entstünde ein Geviert, das das Gewachsene und das Neue, das Gross- und das Kleinmassstäbliche, das Wohnliche und das Geschäftliche miteinander verbindet – ein muster-gültiges Beispiel des bunten Nebeneinanders, das Zürich West im besten Fall auszeichnet.

Ein Areal mit Schlüsselrolle

Varianten zum skizzenhaften Vorschlag sind selbstverständlich denkbar. Weder sind Setzung und Form des Hochhauses sakrosankt, noch ist der Ersatz der historischen Bausubstanz undenkbar. Entscheidend ist die Probe aufs Exempel: Schaut, so könnte an diesem Ort gewohnt, gelebt und gearbeitet werden.

Das Potenzial ist gross, nicht zuletzt wegen der ausgesprochen zentralen Lage: In unmittelbarer Nachbarschaft von Schiffbau, Kulturpark und Maag-Halle gelegen, ist die ehemalige Autowaschanlage nicht nur die letzte, sondern in vielerlei Hinsicht auch die attraktivste Brache im Kerngebiet von Zürich West. Sie profitiert von der Lage am Kreuzungspunkt zweier Langsamverkehrsachsen: der Josef-/Schiffbaustrasse und der zur Säulenhalle gewordenen Hardstrasse unter der Hardbrücke. Die Entwicklung des Baubereichs A würde nicht nur die bereits vielfältigen Nutzungen in der Nachbarschaft stärken, sondern mit einem klug organisierten, durchlässigen Erdgeschoss auch zur weiteren Vernetzung des Quartiers beitragen:

das Konglomerat des Carla-Ragaz-Hauses als Dreh- und Angelpunkt zwischen Säulenhalle und Kulturpark, Gerold-Areal, Viaduktbögen und Schiffbau- und Turbinenplatz.

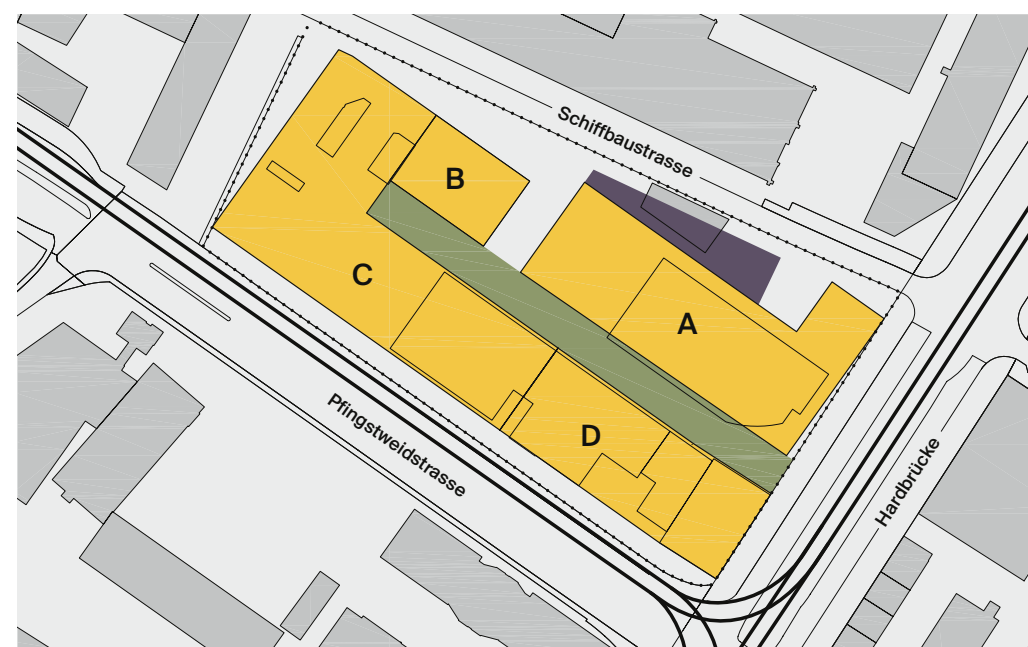
Nicht zuletzt kann die Stadt als Grundeigentümerin auf dem Baufeld H dem gesetzlichen Auftrag, mehr gemeinnützigen Wohnraum auf Stadtgebiet zu schaffen, nachkommen. 100 kostengünstige Wohnungen würden nicht nur Abhilfe gegen die notorische Wohnungsnot in der Limmatstadt schaffen und einen wertvollen Beitrag zur Innenverdichtung leisten, sondern auch für mehr soziale Vermischung in Zürich West sorgen. Der Wohnanteil im ehemaligen Industriequartier ist nämlich nicht nur zu tief siehe «Der Weg zum Stadtquartier», Seite 6, sondern auch zu homogen: Wie das Städtebaubüro KCAP in einer Studie festgehalten hat, weisen die neu erstellten Wohnbauten in Zürich West eine durchschnittliche Wohnfläche von 80 Quadratmetern pro Person auf – fast das Doppelte des städtischen Durchschnitts.

Die letzte Brache auf dem Baufeld H ist deshalb ein Schlüsselareal nicht nur für die stadträumliche Integration, sondern auch für die soziale Durchmischung in Zürich West. Am besten, die Stadt entwickelt es gleich zusammen mit dem Josef-Areal.

Die Stadt in der Pflicht

Seit 2011 bestimmt der rechtskräftige Gestaltungsplan, was auf dem Baufeld H passieren soll. Während die privaten Grundeigentümer im Sinne der gemeinsam vereinbarten Ziele investiert haben, hat die Stadt bislang wenig zur «attraktiven, nachhaltigen, zweckmässigen und wirtschaftlichen Nutzung» des Areals beigetragen. Mit den auslaufenden Mietverträgen bietet sich nun die Gelegenheit, den Pflichten nachzukommen und den städtischen Teilbereich vorbildlich, das heisst zum Wohle von Zürich West und der ganzen Stadt, zu entwickeln.

Bereits in den 2005 verabschiedeten offiziellen Leitlinien der Entwicklungsplanung Zürich West formulierte die Stadt Zürich die weisen Sätze: «Damit ein lebendiges und durchmischtes Quartier entstehen kann, ist die Entwicklung eines substanziellen Wohnanteils von grosser Wichtigkeit. Aufgrund des eher niedrigen Wohnanteils in Zürich West müssen an geeigneten Orten konzentrierte Wohnnutzungen generiert werden. Diese setzen Zeichen und können damit eine Ausstrahlung entfalten.» Wer, wenn nicht die Stadt, sollte diesen Zielen nachkommen, sobald sich die Gelegenheit bietet? ●



Baufeld H gemäss Gestaltungsplan von 2011
Der Baubereich A befindet sich im Besitz der Stadt Zürich. Wenn der Mietvertrag der ehemaligen Autowaschanlage ausläuft, kann die zentrale Brache neu gedacht werden.

- ... Perimeter
- Baubereiche A-D
- Spezialbaubereich
- zentrale Gasse
- bestehende Bauten



Aus Restraum wird ein Landschaftspark für alle: «Sabine Promenade» in Houston (2006) Foto: Tom Fox/SWA Group



Ein offener Raum für vieles: Der «City Walk» unter der Autobahnbrücke in Birmingham (2022) Matt Hogue & Britt Allen



Sinnbild städtischer Kultur: die Loggia dei Lanzi in Florenz (Gemälde von Carlo Canella, 1830)

Die offene Stadt – ein politischer Auftrag

Zürich wächst, die Stadt wird dichter und komplexer. Damit die Menschen in lebendiger Vielfalt zusammenleben können, braucht es offene Räume wie die Säulenhalle.

Text:
Marcel Bächtiger

Der geringe Wohnanteil in Zürich West sollte nicht von der Tatsache ablenken, dass in der Stadt Zürich künftig viel mehr Menschen leben werden als heute: Das mittlere Wachstumsszenario geht davon aus, dass die Bevölkerung von derzeit rund 450 000 auf 524 000 Personen im Jahr 2040 anwachsen wird. Das Quartier Escher Wyss, das neben dem Kerngebiet von Zürich West auch das westlich davon gelegene Gebiet zwischen Limmat und Bahngleisen bis und mit Hardturmstadion umfasst, ist gemäss Prognosen der Stadt sogar mit einem Bevölkerungswachstum von 50,4 Prozent konfrontiert. Wichtig ist vor diesem Hintergrund, dass nicht nur gemeinnütziger Wohnraum im Zentrum des Quartiers entsteht, sondern auch öffentlicher Raum, der das komplexe Miteinander von Menschen mit unterschiedlichsten sozialen und kulturellen Hintergründen mitdenkt und ermöglicht.

Orte der Gleichzeitigkeit

In seinem 2018 erschienenen Buch «Die offene Stadt» verwendet der renommierte Stadtsoziologe Richard Sennett zur Beschreibung solcher öffentlichen Räume den Begriff Synchronität. Synchronische Orte sind für ihn Orte,

an denen viele Dinge gleichzeitig geschehen und die die Menschen sich zur selben Zeit in unterschiedlichster Art aneignen. Es gibt an diesen Orten keine einzelne vorgeschriebene Nutzung, sondern ein Nebeneinander von Angeboten und Möglichkeiten. Die synchrone Form mit ihrer Stimmenvielfalt, schreibt Richard Sennett, vermöge die Menschen zu aktivieren; sie rege sie dazu an, ihre Augen und Ohren zu benutzen, umherzugehen und körperlich wach zu sein, mit dem Fremden und Unbekannten zu interagieren und gleichzeitig ihre eigenen Bedürfnisse auszuleben. Kurz: Synchrone Orte sind zentral für eine offene Stadt, und eine offene Stadt ist das gebaute Spiegelbild einer offenen Gesellschaft.

Dank ihrer Vielfältigkeit, Wandelbarkeit und schieren Dimension ist die in diesem Heft vorgeschlagene Säulenhalle ein synchroner Ort par excellence. Unter der Hardbrücke entsteht ein öffentlicher Raum, der gleichzeitig konsumfrei und gewerbefreundlich ist, der sowohl Sportfläche als auch Freiluftcafé sein kann, der sich einmal als Bummelfläche und ein andermal als geschäftiger Verkehrshub präsentiert. Vor allem aber ist die Säulenhalle ein grosser, freier Raum, der sich entwickeln und verändern kann. Sie ist ein Stück Stadt, das nicht bis ins letzte Detail kuratiert und reglementiert ist, sondern von der täglichen Interaktion mit den Menschen lebt und von diesen geprägt wird. Anders gesagt: Es geht nicht allein um

verkehrsberuhigte Freiflächen oder um die Begrünung asphaltierter Stadträume. Es geht auch darum, dass öffentliche Räume wie die Säulenhalle zwischenmenschliche Begegnungen und soziale Aushandlungsprozesse befördern. Der Vorschlag der «Arbeitsgruppe Säulenhalle» ist deshalb auch ein politischer Auftrag, ein Aufruf an die Zürcher Stadtregierung: Schafft offene Räume für eine offene Stadt! In Zeiten immer dichterem Zusammenlebens und immer heterogenerer Gesellschaften stünden sie nicht nur Zürich West, sondern der ganzen Stadt gut an.

Gebaute städtische Kultur

Verblüffend präzis widerspiegelt die Säulenhalle auch die städtebaulichen und architektonischen Merkmale, die Richard Sennett von einem erfolgreichen öffentlichen Raum erwartet. Da ist zum einen die Gestaltung von Säulen statt Grenzen. Nichts anderes geschieht, wenn die trennende Wirkung von Auto- und Tramverkehr unter der Hardbrücke aufgehoben und der Raum in einen vielseitig nutzbaren Schwellenraum verwandelt wird. Die Säulenhalle ist kein auf sich selbst bezogener öffentlicher Platz, sondern eine durchlässige Membran, die die westliche und östliche Hälfte von Zürich West verbindet und gleichzeitig eine geschützte Fussgängerverbindung vom Bahnhof Hardbrücke bis zur Limmat anbietet.

Zum andern liefert die Hardbrücke quasi unentgeltlich das mit, was Sennett als «heiligen Gral der Stadtplanung» bezeichnet: die Schaffung von Orten mit besonderem Charakter. Nicht umsonst taucht die Brücke seit ihrer Fertigstellung in zahlreichen Spielfilmen auf, so etwa in Christian Schochers legendärem «Reisender Krieger» (1981), in Stefan Haupts «Utopia Blues» (2001) oder Simon Jaquemets «Chrieg» (2014). Immer ist das Bauwerk dabei Chiffre für die Grossstadt, die Zürich gerne wäre (oder eben nicht sein will). Ob man das Betonmonster liebt oder verabscheut – einen vergleichbaren Ort gibt es in dieser Stadt nicht. Dieses Potenzial gilt es zu nutzen: Unter der Brücke schlummert ein einmaliger öffentlicher Raum mit Strahlkraft für ganz Zürich.

Dass die Säulenhalle gleichzeitig keine städtebauliche Neuerfindung ist, versteht sich von selbst. Die griechische Stoa oder die italienische Loggia sind frühe Beispiele gedeckter öffentlicher Räume und Sinnbilder städtischer Kultur. Heute blicken wir mit kritischerem Blick auf die Exklusivität dieser öffentlichen Räume, die in Wahrheit nur für eine bestimmte Schicht gedacht waren. Ihre architektonische Relevanz bleibt davon aber unberührt: Als frei zugängliche Orte im Stadtgefüge demonstrieren die historischen Wandelhallen ihre quasi überhistorischen Qualitäten – als zugleich räumliches und gesellschaftliches

Erlebnis. Ähnliches gilt für zeitgenössischere Spielarten des öffentlichen Wohnzimmers: für die Galerien, Passagen oder Bahnhofshallen.

Nicht zuletzt beweisen zahlreiche neuere Projekte, wie durch geschickte Interventionen aus vergessenen Resträumen Orte für die Stadtbevölkerung entstehen können. Von Shanghai über Birmingham bis New York erblühen unter Brücken und Bahnviadukten neue städtische Räume. Sie stellen nicht nur eine Antwort auf den knapp werdenden Raum dar, sondern können dank einer gelungenen Balance zwischen Definiertem und Unbestimmtem, Gebautem und Begrüntem als Sinnbilder einer zeitgemässen Urbanität gelesen werden. Es sind Orte, die ihren räumlichen Reiz aus dem Vorhandenen ziehen und dadurch einzigartig werden. Orte, die auf eine vernünftige Mobilität setzen und damit der klimafreundlichen Stadt zudienen. Orte, die ein gesellschaftliches Miteinander ermöglichen, ohne es zu erzwingen. Orte des städtischen Lebens. In Zürich West liegt ein solcher Ort in Griffweite. ●



Säulenhalle des Karnak-Tempels in Luxor (Gemälde von David Roberts, 1838)



Vieux Port Pavillon in Marseille, erbaut von Norman Foster (2013) Foto: Nigel Young



Flohmarkt unter der Brooklyn Bridge in New York Foto: Mary Lewansky

Dieses Heft zeigt, wie unter der Hardbrücke ein belebtes Zentrum in Zürich West entstehen kann. Eine Arbeitsgruppe aus Architekten, Stadtentwicklerinnen, Soziologen, Verkehrsplanerinnen und Landschaftsarchitekten hat ein Konzept erarbeitet, das den verkehrsbelasteten Unort in einen öffentlichen Raum für alle verwandelt. Pläne, Illustrationen und Texte veranschaulichen den Vorschlag, der auch ein Aufruf an die Stadt ist: Nutzen wir das einmalige Potenzial unter der Brücke, machen wir Zürich West zu einem lebendigen Stadtquartier! Das Heft ist entstanden in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Zentrum Hardbrücke (IGZH) sowie mit Unterstützung der Hamasil-Stiftung, die sich seit ihrer Gründung für eine nachhaltige Entwicklung in Zürich West einsetzt.

Dieses Heft zeigt, wie unter der Hardbrücke ein belebtes Zentrum in Zürich West entstehen kann. Eine Arbeitsgruppe aus Architekten, Stadtentwicklerinnen, Soziologen, Verkehrsplanerinnen und Landschaftsarchitekten hat ein Konzept erarbeitet, das den verkehrsbelasteten Unort in einen öffentlichen Raum für alle verwandelt. Pläne, Illustrationen und Texte veranschaulichen den Vorschlag, der auch ein Aufruf an die Stadt ist: Nutzen wir das einmalige Potenzial unter der Brücke, machen wir Zürich West zu einem lebendigen Stadtquartier! Das Heft ist entstanden in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Zentrum Hardbrücke (IGZH) sowie mit Unterstützung der Hamasil-Stiftung, die sich seit ihrer Gründung für eine nachhaltige Entwicklung in Zürich West einsetzt.