

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: [12]: Zürich West : vor zwanzig Jahren schickte sich das Quartier Escher-Wyss an, ein neuer Stadtteil zu werden. Die Sturm- und Drangjahre sind vorbei. Eine Zwischenbilanz

Artikel: Was Zürich von Hamburg lernen kann
Autor: Schneider, Hape
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392482>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Was Zürich von Hamburg lernen kann

Welche Lehren lassen sich aus der Entwicklung der Hafencity in Hamburg für den neuen Stadtteil Zürich West ziehen? Ein Insider über die Parallelen und Unterschiede.

Text:
Hape Schneider

Das Stadtquartier jenseits der Hardbrücke ist mir gut vertraut. Mitte der Neunzigerjahre habe ich fast zwei Jahre dort gelebt und gearbeitet. Seine jüngsten Entwicklungen hingegen sind mir zumindest als Alltagserfahrung etwas entrückt. Seit fünfzehn Jahren lebe ich in Hamburg, wo ich im Rahmen der Entwicklung der Hafencity zu einem neuen Stadtteil bei der stadteigenen Entwicklungsgesellschaft tätig bin. Bis 2025 wird die Hafencity auf 157 Hektar ehemaliger Hafenflächen die Innenstadt Hamburgs mit einer dichten, urbanen Nutzungsmischung um etwa 12 000 Bewohner und 45 000 Beschäftigte erweitern.

Räumlich und emotional verankert

Zürich West beginnt zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Hardbrücke fulminant: Die Hochstrasse über der Hardstrasse ist eine Schwelle, hinter der eine Stadt jenseits der gelernten urbanen Codes beginnt. Die Hardbrücke hat sich in den letzten Jahren vom verlärmten Transitraum der City-Express-Hochstrasse zu einem auf zwei Ebenen organisierten, räumlich prägnanten Verteilraum urbaner Mobilität entwickelt. Dieser «Mobilitätsraum» pumpt in hoher Zahl und Frequenz Besucher, Beschäftigte und Bewohnerinnen in das Stadtquartier. Als erste neue Landmarke des Quartiers bildet der Prime Tower den vertikalen Gegenspieler zum horizontalen Kor-

ridor von Hardbrücke und Hardstrasse. Ein neues Stück Stadt wie Zürich West braucht solche stadträumlich und emotional verankerte Identifikationsorte. Doch der Prime Tower trägt nicht nur wegen seiner architektonischen und stadträumlichen Aspekte zur Identitätsbildung des Quartiers bei. Wichtig ist auch, dass diese Immobilie hochpreisige Büronutzungen ins Quartier bringt, mit neuen Mietern, die bisher klassische Citylagen bevorzugten.

Eine gute Stadtstruktur schafft Rahmenbedingungen für vielfältiges urbanes Leben. Dazu gehört eine grosse Bandbreite unterschiedlichster Wohnangebote und eine eng verflochtene Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen. Mit den Bernoullihäusern und dem genossenschaftlichen Wohnungsbau – der mit Kraftwerk 1 Frischluftzufuhr erhalten hat – verfügt das Quartier über gut geerdete, konzeptionelle «Basislager» für städtische Wohnformen. Dazu gesellten sich in jüngster Zeit die Industrielofts von im Leben etablierten Urbaniten und die hochpreisigen Apartments der Young Urban Professionals.

Fragmentiert

Das neue Stadtquartier hat viele Zutaten für eine erfolgreiche Stadtentwicklungsgeschichte. Denn der Wandel von Zürich West von einem Industrie- zum Stadtquartier ist keine auf spekulativen Annahmen basierende Tabula-rasa-Entwicklung, sondern ein vor zwei Jahrzehnten eingeleiteter Transformationsprozess. Angezogen von der Ruppigkeit des Orts, von leer stehenden Flächen und grossstädtischen Massstabsbrüchen ist im Kreis 5 →

Die Überbauung Neue Hard war in den Siebzigerjahren der erste Bürokomplex im Industriequartier.



In dreissig Jahren vom Haltepunkt
zum Verkehrsknoten: die
S-Bahn-Station Hardbrücke.



→ eine stark vernetzte Kultur- und Subkulturszene herangewachsen. Mit der Umnutzung der Toni-Molkerei für die neu strukturierte Hochschule der Künste mit etwa 5000 Studierenden und Unterrichtenden hat die öffentliche Hand eine kostspielige, aber intelligente Neuprogrammierung einer ehemaligen Industrienutzung vorgenommen und im Stadtteil einen wichtigen Entwicklungsimpuls gesetzt. Gleichzeitig zeigen private Investitionen die wirtschaftliche Kraft der Entwicklung auf. Durch die Einbindung der mehrheitlich privaten Grundstückseigentümer in den Quartierentwicklungs- und Planungsprozess hat sich die Stadt eine bessere Handlungsposition für die Entwicklung von Zürich West geschaffen. Doch reicht das?

In Zürich West scheinen zwar «aufgeklärte», also langfristig denkende private Grundeigentümer und die öffentliche Hand mit ihrer Planungshoheit an einem Strick zu ziehen. Doch ein privater Eigentümer hat einen anderen Blick auf die Entwicklung seiner Grundstücke als die öffentliche Hand: Er sucht primär die optimale Verwertung seiner Flächen und hat wenig Möglichkeiten und Anreize, mit benachbarten Eigentümern im grösseren Massstab zu denken und planerische Synergien zu erzielen.

Stadtinnovationen

Die Eigentumsverhältnisse sind ein entscheidender Faktor bei der Suche nach Strategien für ein Entwicklungsareal. Sie haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Stadtentwicklung. Im Projektgebiet der Hamburger Hafencity konnte die stadteigene Entwicklungsgesellschaft im Laufe von zehn Jahren für über 95 Prozent der Landflächen als Grundeigentümerin die Entwicklungskontrolle übernehmen. Wenn sich ein bauwilliger Investor mit seinem Nutzungskonzept in einer Ausschreibung durchgesetzt hat, muss er in der weiteren Entwicklungs- und Planungsphase mit uns zusammenarbeiten. Erst wenn der Bauantrag genehmigt ist, wird das Grundstück an ihn verkauft. So geben uns die einzelnen Grundstücksausschreibungen immer wieder von Neuem die Möglichkeit, Wettbewerbssituationen für die besten Konzepte und Ideen für die Quartiere zu erzeugen. Daraus entwickeln wir auch «Kollektivgüter» für die Bewohner und Beschäftigten im Stadtteil: So entsteht gegenwärtig für die östliche Hafencity auf Grundlage einer 2009 europaweit durchgeführten Ausschreibung eine dezentrale Nahwärmeversorgung, die zu 92 Prozent auf erneuerbaren Energieträgern beruht. Im stark wohngeprägten Quartier Baakenhafen ermöglichen wir den Bauherren in Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden die Reduktion der erforderlichen Parkplätze pro Wohneinheit auf 0,4, wenn sie sich an einem gemeinsamen Carsharing-Konzept beteiligen und in den Tiefgaragen für mindestens ein Drittel der geforderten Stellplätze Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorsehen.

Mit den Erlösen der meist an private Entwickler verkauften Grundstücke wird die erforderliche neue Infrastruktur finanziert. Dazu gehören die Sanierung und Erhaltung der teilweise historischen Quaimauern in den Hafenbecken für die nächsten sechzig bis achtzig Jahre oder der langfristig an die Klimaentwicklung angepasste Hochwasserschutz mit neuen, hochgelegten Strassen und Brücken. Auf mehr als einem Drittel der Gesamtfläche entstehen öffentliche oder öffentlich zugängliche Promenaden, Plätze, Terrassen und Parks.

Fünf Meter für flexible Nutzungen

Eine grosse Herausforderung für eine Stadtentwicklung ist die Aktivierung der Erdgeschosse für den öffentlichen Raum. In der Hafencity müssen die Erdgeschosse eine lichte Höhe von mindestens fünf Metern aufweisen,

damit sie langfristig für Geschäfte, Einzelhandel oder Restaurants nutzbar sind. Am Ende der Entwicklung werden in der Hafencity dereinst rund 330 000 Quadratmeter derartige Erdgeschossflächen entstanden sein – eine Fläche, die ungefähr der gesamten Detailhandelsfläche in der Hamburger Innenstadt entspricht. Zwar liegt davon nicht alles in guter Passantenlage, doch immerhin 180 000 Quadratmeter – das entspricht der Verkaufsfläche von drei bis vier grossen Shoppingcenters – eignen sich für öffentlichkeitsbezogene Nutzungen. Doch auch die Hafencity wird nicht an allen Stellen dicht genug konzipiert sein, dass überall Cafés, Restaurants und Läden entstehen (und überleben) können.

Umgekehrt profitieren auch umsatzstarke Nutzungen in den Erdgeschossen davon, wenn dort auch Flächen für umsatzschwächere oder nicht kommerzielle Nutzungen entstehen. Das können kulturelle, soziale, wissensbezogene oder touristische Nutzungen sein, die die starken kommerziellen Nutzungen als «Urbanitätshefe» ergänzen können. Dank unserer Position als Landeigentümer können wir für die Hafencity auch noch in einer sehr späten Phase der Projektentwicklung die Programmierung der Erdgeschosse zumindest beeinflussen. Zudem können wir als landbesitzende Entwicklungsgesellschaft den Grundstückspreis in Abhängigkeit der Nutzung differenzieren und so die Startbedingungen für erwünschte, aber zunächst ökonomisch nicht tragfähige Erdgeschossnutzungen verbessern. Ein sonst der Hafencity sehr wohl gesinnter Architekturkritiker hat unsere Entwicklungsstrategie einmal als «neo-etatistischen Gewährleistungsurbanismus» bezeichnet.

Urban gedacht

Der Blick auf das heutige Zürich West lässt einen zweifeln, ob sich im Quartier ein urbanes Verständnis für den öffentlichen Raum wirklich durchsetzt – oder ob es überhaupt gewollt ist. Die Sanierung der Hardbrücke klärte zwar die städträumlichen Bezüge und bildete den Escher-Wyss-Platz als grosse, zusammenhängende Fläche aus. Doch dieser Platz kann nicht genutzt werden. Das gescheiterte Nagelhaus hätte den Ort zwar beleben können, doch ungeachtet dessen ist der Umbau des Escher-Wyss-Platzes eine verpasste Chance.

In Zürich West ist eine teilweise grossstädtische Nutzungsmischung bereits vorhanden – alleine dadurch, dass sich «alte» und «neue» Nutzungen durch den Transformationsprozess überlagern. Aber was passiert, wenn sich der Autocarosseriebetrieb oder die Autowaschanlage die anziehenden Mietpreise nicht mehr leisten können? Oder wenn sich die neuen Nachbarn über den Lärm beschweren? Mutiert Zürich West dann zur langweiligen Bürostadt, durchsetzt mit zu Wohn- und Kulturinseln aufgepeppten, ausgeweideten Reliquien der Industrie? Wird die Pfingstweidstrasse jemals ein städtischer Boulevard mit den Erlebnisqualitäten eines öffentlichen Raums? Wie macht Zürich West das Beste aus seinem Typ? Zwar leistet der Prime Tower mit der öffentlichen Zugänglichkeit von Sockel und Spitze einen wichtigen Beitrag für die Belebung des umgebenden Stadtraums, doch macht er dies ausschliesslich über Konsumräume. Doch bedeutet «Stadt» für uns nicht mehr als konsumieren?

Vielleicht wird Zürich West nie bunter und grossstädtischer sein als in der heutigen Momentaufnahme. Oder entwickelt Zürich West aus seiner Fragmentierung heraus sogar besondere Qualitäten mit lokaler Identität? Viele dieser für das aufregendste Zürcher Stadtquartier wichtigen Fragen werden über die Ausbildung der öffentlichen Räume und der Erdgeschossnutzungen entschieden. ●

Hape Schneider

Der Architekt Hape Schneider untersuchte 2012 im Rahmen eines MAS-Studiengangs an der ETH Zürich die Bedeutung und Schutzwürdigkeit der Hochstrasse über der Hardstrasse und befasste sich dabei auch mit Zürich West als neuem Stadtquartier. Hape Schneider ist als Assistent der Geschäftsführung bei der Hafencity Hamburg GmbH tätig und koordiniert dort die Belange der nachhaltigen Stadtentwicklung.