



DIE ROSENGARTENSTRASSE

BERUHIGT IN DIE GENTRIFIZIERUNG?



... X, Y, TEMPO-30? ₂

VOM BAUERNDORF ZUM
«PROVIDURIUM»
ROSENGARTENACHSE ₄

NEUE, BEWOHNTE
LÄRMSCHUTZMAUERN ₈

VERSUCH EINES
TREFFPUNKTS ₁₂

KOMMT DIE LEISE
SCHNEISE? ₁₄

EIN GRABEN ZWISCHEN
DORF UND STADT ₁₈

JOGGING – AUTOBAHN ₂₀

«SEEFELDISIERUNG» UND
«LANGSTRASSE PLUS»:
EIGENHEITEN VON
ZÜRICHS AUF- UND
ABWERTUNGEN ₂₄

SAN FRANCISCO:
«DIE GANZE STADT
IST DEIN BÜRO» ₂₈

Editorial

Liebe Leserin*, lieber Leser*

Die Rosengartenstrasse, letztes Überbleibsel einer Verkehrspolitik der 1960er Jahre, gemäss derer die verschiedenen Autobahnanschlüsse ausserhalb des Zentrums durch die Innenstadt miteinander verbunden werden sollten. Bis diese Expressstrasse «Ypsilon» eröffnet würde, sollte die als Provisorium angelegte Westtangente vom Milchbuck über die Rosengartenstrasse bis zur Sihlfeld- und Weststrasse mitten durch die Innenstadt geführt werden. Da diese Expressstrasse letztlich Planungsutopie blieb, entwickelte sich die Westtangente rasch zum zentralen Verbindungsstück und verwandelte ehemalige Quartierstrassen in Schwerverkehrsachsen. Während die zentrumsnahen Teile der Westtangente in den letzten Jahren bereits verkehrsberuhigt wurden, verbleibt die Rosengartenstrasse (zusammen mit der Bucheggstrasse) als letzter Strassenabschnitt, auf dem sich die tägliche Fahrzeugflut mitten durchs Wohnquartier wälzt.

Seit Oktober 2013 ist bekannt, dass Stadt und Kanton Zürich gemeinsam ein Gesamtprojekt Rosengartentunnel und Rosengartentram vorantreiben. Die Rosengartenstrasse soll darin mittels Tunnel vom Durchgangsverkehr befreit werden. Dieser Tunnelbau ist an das Rosengartentram gekoppelt. Die Strecke vom Buchegg- bis zum Wipkingenplatz soll in eine zweispurige und mit Fahrradweg versehene Strasse mit Tempo-30 umgestaltet werden. Die Befürworter*innen des Verkehrsprojekts betonen, dass die Planung erst im Gesamtpaket Sinn mache. Vor einem Jahr (Februar 2017) gaben der Kanton und die Stadt Zürich die Gesetzesvorlage und den Rahmenkredit dafür bekannt. Kosten: rund eine Milliarde Franken. Es bleibt bis jetzt jedoch ungewiss, ob dieses kombinierte Grossprojekt je realisiert wird. Der Kantonsrat hat das Projekt bis jetzt nicht bewilligt und es ist umstritten. Ein Referendum ist nur möglich, wenn das Parlament der Vorlage zustimmt. Bei einem Nein im Rat ist das Projekt vom Tisch. Bevor also der Tunnel wie vorgesehen 2030 in Betrieb genommen werden könnte, müsste das

... X, Y, TEMPO-30?

Projekt noch einige politische Hürden nehmen. Bereits heute sind allerdings erste bauliche Veränderungen entlang der Rosengartenstrasse sichtbar.

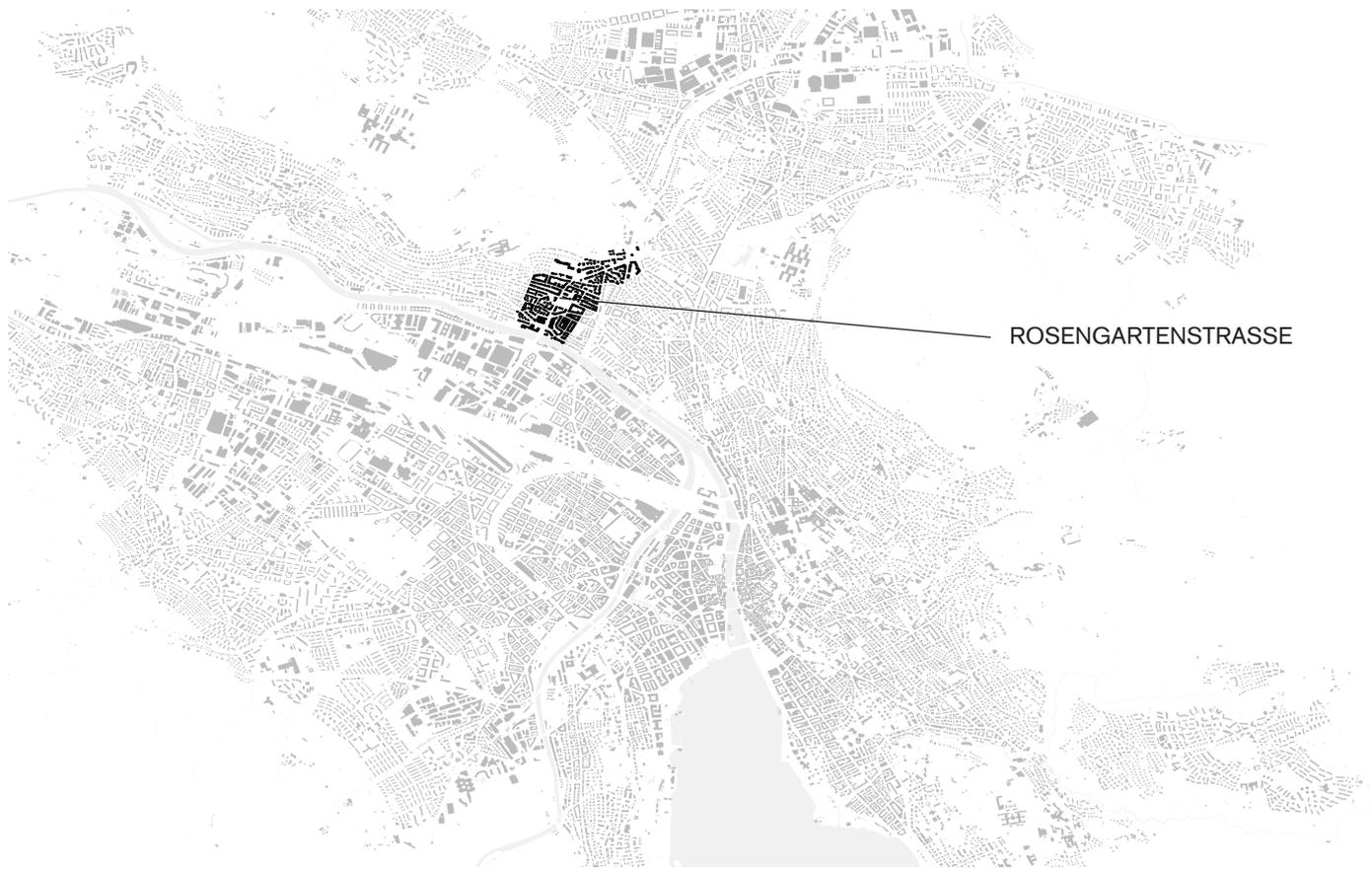
Vor einem Jahr untersuchten wir die laufenden Verdrängungsprozesse an der Weststrasse, die bis 2010 ebenfalls Teil der Westtangente war. Seit deren Sanierung und Wiedereröffnung als Quartierstrasse zeigen sich hier deutliche Gentrifizierungsprozesse, die innerhalb weniger Jahre zu einem völlig anderen Quartiercharakter geführt haben. Dieses Jahr wollten wir einen Stadtteil erforschen, dem solche tiefgreifende Planungsprojekte vielleicht erst bevorstehen. Die Beiträge dieser Zeitung entstanden während des von uns geleiteten Seminars «Vor der Gentrification? Feldstudie der Rosengartenstrasse in Zürich Wipkingen» im Frühling 2018 am Departement Architektur der ETH Zürich. Anhand von Beobachtung, Interviews und fotografischen Erkundungen gingen die Studierenden in ihrer Feldforschung den Fragen nach, wie sich der städtische Alltag in diesem Quartier heute gestaltet und was eine Verkehrsberuhigung für die Bewohner*innen und Gewerbetreibenden bedeuten würde. Der Beitrag des Architekturhistorikers Daniel Weiss zur baulichen Entwicklung des Quartiers um die Rosengartenstrasse bietet einen Überblick zu den städtischen Verkehrsplanungen und den kritischen Auseinandersetzungen dazu. Zum Abschluss besprechen zwei Beiträge weitere lau-

fende Auf- und Abwertungsprozesse in unseren Städten: Unser Artikel nimmt mit «Seefeldisierung», «Langstrasse Plus» oder «Viertel» die Eigenheiten der Zürcher Stadtentwicklung in den Blick. Die Stadtforscherin Katja Schwaller geht in ihrem Beitrag zu San Francisco den Zusammenhängen von Gentrifizierung und Software-Konzernen nach, welche das Städtische als Produktionsfaktor entdecken und so von San Francisco über Zürichs Europaallee bis nach Berlin-Kreuzberg als grosse Player in der Stadtentwicklung auftreten.

Wir möchten mit dieser Zeitung einladen, über die momentanen Entwicklungen in Wipkingen und darüber hinaus nachzudenken. Was bedeuten die gegenwärtigen Planungsideen für die Menschen im Quartier? Zeichnen sich bereits Verdrängungsprozesse ab? Wir möchten die gewonnenen Einblicke und neuen Fragen mit den Menschen an der Rosengartenstrasse und im Quartier teilen und danken allen herzlich, die sich Zeit für ein Gespräch genommen und damit wesentlich zu dieser Zeitung beigetragen haben.

Wir wünschen eine gute Lektüre.

Die Redaktion
Rahel Nüssli, Monika Streule,
Florian Wegelin



ROSENGARTENSTRASSE

STADT ZÜRICH 1:50'000

NEUE, BEWOHNTE
LÄRMSCHUTZMAUERN

Seite 8 – 9

JOGGING – AUTOBAHN

Seite 20 – 21

VERSUCH EINES
TREFFPUNKTS

Seite 12 – 13

KOMMT DIE LEISE SCHNEISE?

Seite 14 – 15

EIN GRABEN ZWISCHEN
DORF UND STADT

Seite 18 – 19



VOM BAUERNDORF ZUM «PROVIDURIUM» ROSENGARTENACHSE

Von Daniel Weiss

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts bestand Wipkingen aus einem kleinen, verwinkelten Dorfkern beim heutigen Wipkingerplatz. Davon ist heute kaum mehr etwas zu sehen. Im Gegensatz zum stattlichen Weinbauerdorf Höngg war die Gemeinde kleinbäuerlich geprägt und arm. Ab 1860 geriet das Dorf zunehmend in den Sog der nahen Stadt Zürich, die sich schnell zum Eisenbahnknotenpunkt und zur Wirtschaftsmetropole entwickelte. Durch den tiefen Einschnitt der Eisenbahnlinie nach Oerlikon wurde das Gemeindegebiet in zwei Teile getrennt, welche sich von da an sehr unterschiedlich weiterentwickelten. Beim alten Dorfkern wurde 1872 an Stelle der Fährverbindung eine Brücke über die Limmat errichtet. Wipkingen war nun direkt an die Fabriken von Aussersihl angeschlossen, welche entlang der Limmat- und der Hardstrasse ausserhalb des Stadtgebiets von Zürich ein Industriequartier bildeten. Dies führte in Wipkingen zu einer ersten Urbanisierung. Immer mehr Arbeiter*innen liessen sich hier nieder. Entlang der Höngger- und der Burgstrasse entstand ein dichtes Quartier mit einfachen Mietskasernen. Die Bevölkerung wuchs zwar rapide, die Steuereinnahmen blieben jedoch tief. Wie andere Vororte von Zürich verschuldete sich die Gemeinde zunehmend und konnte die dringend nötigen Investitionen für Schulen, Strassen oder Ka-

nalisation nicht aufbringen. Dies sollte sich mit der ersten Eingemeindung von 1893 von insgesamt elf Vororten ändern. In Wipkingen wurde dadurch die Nordstrasse zur direkten Verbindung zum Stadtzentrum und das Quartier verdichtete sich vor allem entlang dieser Strasse sowie im Landenbergquartier rasch. Die Tramlinie durch das Industriequartier wurde bis zum Wipkingerplatz verlängert und später über die neu angelegte, sanft geschwungene Röschi bachstrasse bis hinauf zur Nordbrücke geführt. Der untere Teil des Dorfkerns musste bis 1910 neuen Strassen weichen. Die zweite Eingemeindung von 1934, bei der unter anderem Höngg und Oerlikon zum Stadtgebiet hinzukamen, bedeutete für das Quartier einen weiteren Entwicklungsschub. Wipkingen rückte damit stärker ins Zentrum. Für die Neuanlage der Rosengartenstrasse hinauf zum Verkehrsknotenpunkt Bucheggplatz wurde 1934 schliesslich auch der obere Teil des Dorfkerns abgerissen. Zudem erhielt Wipkingen 1932 einen eigenen Bahnhof bei der Tramendstation am Röschi bachplatz, der immer mehr zu einem zweiten Zentrum des Quartiers wurde. Die Bautätigkeit ging hier vor allem von Privaten aus, welche dichte Blockrandbebauungen erstellten, während sich die Stadt auf die Anlage von Strassen und die Ausarbeitung von Bebauungsplänen konzentrierte, um die Bodenspekulation zumindest etwas in geordnete Bahnen zu lenken. Jenseits des Eisenbahneinschnitts nahm die Entwicklung einen ganz anderen Ver-

lauf. Städtebaulich ist dieses Quartier in Richtung Unter- und Oberstrasse orientiert. Aufgelockerte und durchgrünte Genossenschaftssiedlungen prägen das Bild. Um die Stadtentwicklung zu kontrollieren und den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern, hatte die Stadt ab 1907 weite Teile des Lettenplateaus aufgekauft und dafür einen einheitlichen Bebauungsplan entworfen. Ab 1920 realisierten hier verschiedene Genossenschaften Wohnungen für mehr als 2500 Personen. Die heute selbstverständliche Anbindung dieses Wohnquartiers an den Kreis 5 und den Limmatplatz kam erst 1929 mit dem Bau der Kornhausbrücke zustande. Bis dahin bildete die Brücke zwischen Escher-Wyss- und Wipkingerplatz den einzigen befahrbaren Übergang zwischen dem Industriequartier und Wipkingen.

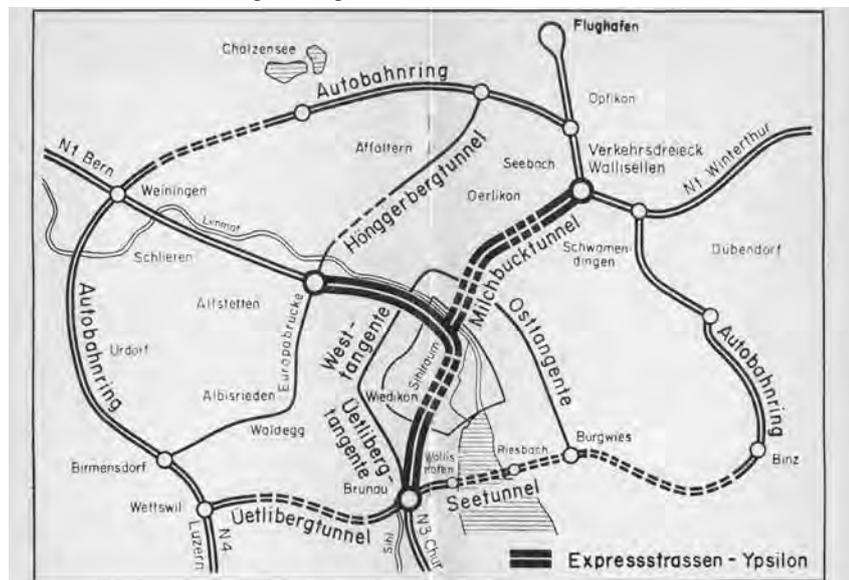
Verkehrsplanungen im Fordismus

Von der baulichen Struktur her entsprechen das heutige Zentrum von Wipkingen und die Rosengartenachse in vielem noch dem Zustand um 1935. Die Lebensbedingungen haben sich jedoch durch die Verkehrsplanungen der Nachkriegszeit erheblich verändert. Mit dem Wirtschaftsaufschwung und der Wachstumseuphorie der 1950er und 1960er Jahre schlug auch in der Schweiz die Stunde der Planer*innen und Verkehrsingenieur*innen. Man träumte von einem Millionen-Zürich mit einem Metropolitanraum von

über 2 Millionen Einwohner*innen und arbeitete am Reissbrett eifrig an Entwürfen für grosse Sattelitenstädte. 1958 stimmten 85 Prozent der Schweizer Männer für den Bau eines flächendeckenden Nationalstrassennetzes. In den konkreten Planungen schoben sich aus drei Richtungen leistungsfähige Autobahnen auf das Zentrum von Zürich zu. Wie aber sollten diese Hauptverkehrsachsen miteinander verbunden werden? Auf den unterschiedlichsten Entscheidungsebenen, vom Bund über den Kanton bis zur Gemeinde, arbeiteten Expert*innen und Behörden fiebrig an Vorschlägen. Durchsetzen konnte sich in diesen langwierigen und undurchsichtigen Prozessen ein ambitioniertes Gesamtkonzept, das einen sogenannten Cityring, eine vierspurige Stadtautobahn rund um die Innenstadt, einen grossen Umfahrungsring ausserhalb des Stadtgebiets, verschiedene Durchgangstangenten, darunter die Westtangente mit der Rosengartenachse, sowie als Kernstück das sogenannte Expressstrassen-Ypsilon umfasste. Das Y sah vor, die Autobahn von Süden her als Hochstrasse über der Sihl mitten ins Zentrum von Zürich und unter dem Bahnhof hindurchzuführen. Über der Limmat, am Letten, war ein monströses Autobahndreieck geplant, von dem aus der Schnellverkehr durch einen Tunnel nach Norden sowie über eine Expressstrasse entlang der Limmat nach Westen gelenkt werden sollte.

Während der Umfahrungsring vorerst zurückgestellt und erst 1971 wieder offiziell in das Nationalstrassennetz aufgenommen wurde, war der Bau des Y beschlossene Sache. Da sich dieses jedoch nicht so schnell verwirklichen liesse und der Verkehr rasant zunahm, begann man 1965 mit den Planungen für eine Überbrückungslösung – der

itaktik, vorgeschobenen Sachzwängen und einer gehörigen Portion Willkür konnte das gesamte «Provisorium» schliesslich 1982 in Betrieb genommen werden. Tag für Tag wälzte sich nun der Pendel- und Schwerverkehr mitten durch dicht bewohnte Quartiere.



Westtangente vom Bucheggplatz über den Rosengarten und die Hardbrücke durch die Weststrasse bis in die Brunau. Trotz sich allmählich formierendem Widerstand wurde 1969 mit dem ersten Teilstück, der Wipkingerbrücke, begonnen. Selbst ein Nein in der Volksabstimmung über das nächste Teilstück, die Umgestaltung des Hardplatzes, konnte 1972 den Ausbau nicht stoppen. Dank Salam-

Zivilisationskritik und Widerstand

Inzwischen hatte sich die Stimmung in der Bevölkerung wie auch bei Fachleuten jedoch entscheidend verändert. Der Aufbruch von 1968 und die Ölkrise von 1973 sowie die darauffolgende weltweite Rezession trugen wesentlich dazu bei. Zudem schrumpfte die Stadt Zürich anstatt wie prognostiziert zu wachsen. Immer mehr ehemalige Bewohner*innen zogen in die wachsende Agglomeration.

Als Folge schollen die Blechlawinen auf den überlasteten innerstädtischen Strassenachsen für alle sicht- und hörbar an. Schon seit Mitte der 1960er Jahre hatte der deutsche Stadtsoziologe Alexander Mitscherlich «Die Unwirtlichkeit unserer Städte» angeprangert und 1973 veröffentlichte der Schweizer Architekt Rolf Keller sein Manifest «Bauen als Umweltzerstörung. Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart». Das Buch, das sich in kürzester Zeit in mehreren Auflagen verkaufte, zeichnete in eingängigen Text- und Bildcollagen ein düsteres Szenario von zersiedelten Landschaften, monotonen Massenwohnungsbauten und trostlosen Verkehrseinöden. Als Mahnmal prangte auf dem Titelblatt prominent ein Foto des 1971 begonnenen Südastes des Y, der Hochstrasse über der Sihl, der bis heute als eindruckliches Fragment einer verfehlten Verkehrspolitik zu bewundern ist. Keller gehörte 1959 zu den Mitbegründern der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS. Diese griff mit alternativen Vorschlägen in die stadtplanerischen Debatten ein und engagierte sich unter anderem für die Erhaltung von historischen Bauten, für ein verkehrsfreies Limmatquai sowie für eine Fussgänger*innenzone beim Bahnhof Stadelhofen. Mit dem Projekt Lawinenverbauungen schlug sie 1970 40 Massnahmen vor, wie der motorisierte Verkehr aus der Innenstadt ferngehalten und der öffentliche Verkehr gefördert werden könnte. Schon 1960 hatte sie die Führung der Expressstrassen

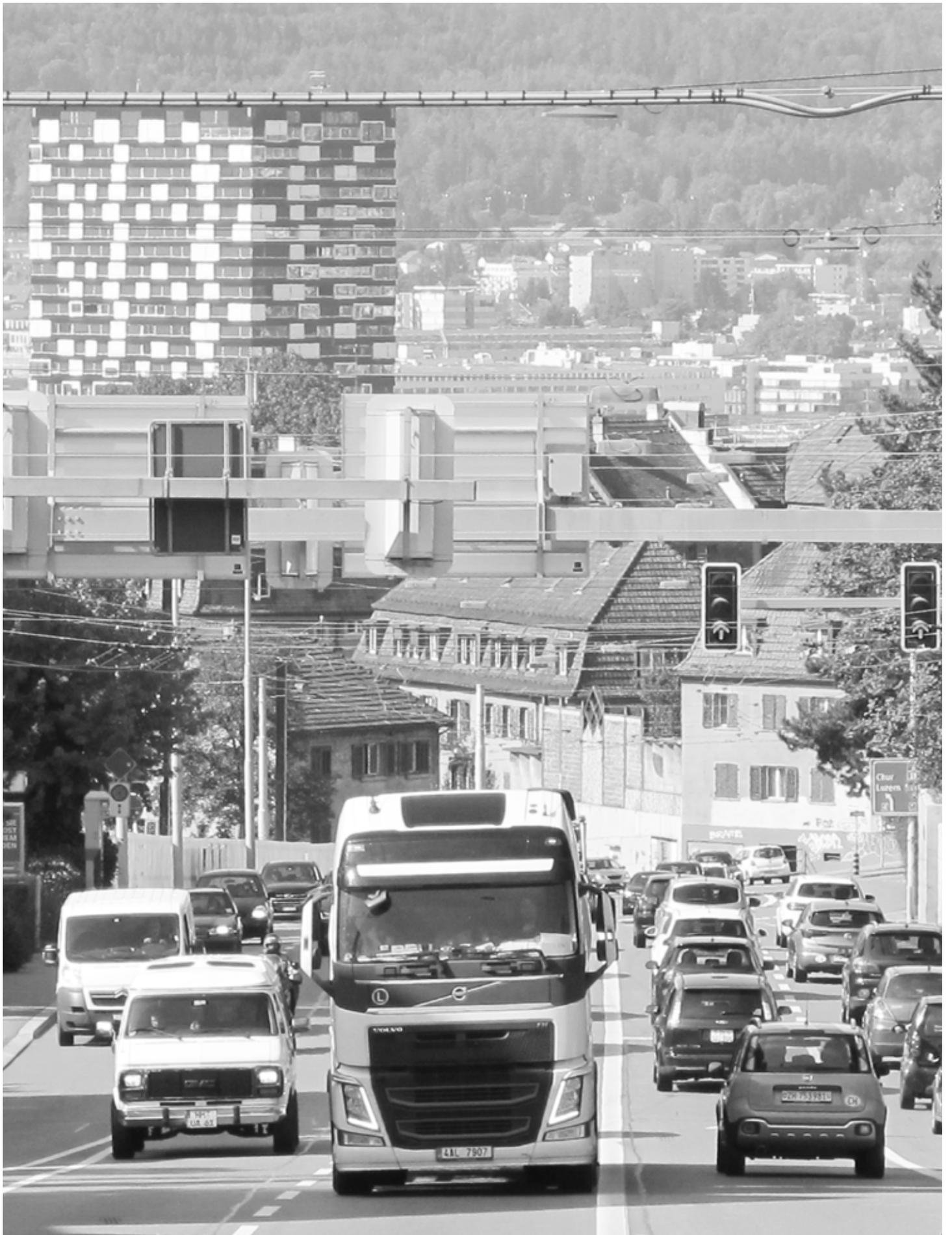
durch Zürich kritisiert. Zusammen mit der AG Umwelt, einem kurz zuvor von Studierenden und Assistierenden beider Hochschulen gegründeten Verein, lancierte die ZAS 1971 eine kantonale Volksinitiative gegen das Y. Die Behörden versuchten diese zuerst für ungültig zu erklären und stellten ihr schliesslich einen Gegenvorschlag für eine Variante mit nur einem Autobahnast, dem sogenannten I, gegenüber. Bei der lange hinausgezögerten Abstimmung wurde die Initiative 1974 zwar in der Stadt deutlich angenommen, im Kanton jedoch verworfen, wie auch der Gegenvorschlag. 1977 kam das Y noch einmal zur Abstimmung. Wieder überstimmte der Kanton die Stadt und mit dem Bau des nördlichen Astes des Y, dem Milchbuckeltunnel, wurde 1975 begonnen. Bei dessen Einweihung 1984 war die Westtangente jedoch schon auf ihrer gesamten Länge in Betrieb und die schliesslich doch in Angriff genommene Nordumfahrung stand kurz vor ihrer Fertigstellung. Wie zuvor schon der Cityring und der Seetunnel von der Liste gestrichen wurden, so verschwand auch die Fertigstellung des Y schleichend in der Schublade. Die Westtangente hingegen wurde trotz regelmässiger Proteste und Vorstösse zum «Providurium».

Wie weiter?

Die Hardbrücke erlebte im Zuge der Transformation der ehemaligen Industriearale zur Innenstadterweiterung Zürich West ab Ende der 1990er Jahre eine Neubewertung. Statt als Schand-

fleck wurde sie zunehmend als urbane Bereicherung wahrgenommen und zusammen mit dem Escher-Wyss-Platz saniert und umgestaltet. Nach der Inbetriebnahme der Südumfahrung wurden 2012 Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse abklassiert und auch der Hardplatz neu gestaltet. Als eines der letzten Teilstücke der Westtangente rückt gegenwärtig die Rosengartenachse in den Fokus der Aufmerksamkeit, zumal Wipkingen in den letzten Jahren als innerstädtisches Wohnquartier ständig begehrter wurde. Was würde eine Verkehrsberuhigung hier für die heutigen Bewohner*innen bedeuten? Welche konkreten Lösungen werden angestrebt und werden diese wie schon die Verkehrsplanungen im Fordismus oder die Verkehrsberuhigung an der Weststrasse über die Köpfe der Betroffenen hinweg imaginiert und durchgesetzt? Mit Folgen wie stark steigenden Boden- und Mietpreisen, zahlreichen Handänderungen, Verdrängung und Gentrifizierung? Gerade verkehrsplannerische Eingriffe sollten nicht isoliert als rein technische oder stadtplanerische Fragen behandelt werden, sondern über lange Zeiträume hinweg als soziale Fragen im Kontext grossräumiger und zugleich kleinteiliger, spezifischer Stadtentwicklungsprozesse betrachtet werden.

Daniel Weiss ist Architekturhistoriker und Historiker. Er ist stellvertretender Leiter des Archivs des Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur (gta) an der ETH Zürich. Seit Jahren ist er aktiv in stadtentwicklungskritischen Zusammenhängen.





Von Chantal Bekkering, Eric Bonhôte, Isabelle Burtscher, Alana Elayashy, Xijie Ma, Maximilian Sommerauer, Philippe Steiner, Isabel Waidacher, Luca Zehnder

Stau auf der Rosengartenstrasse. Vor uns ragt ein roter Baukran in die Höhe und hievt einen Betonmischer aufs Gerüst. In Kürze entsteht hier ein Wohnheim für Student*innen mit 130 Zimmern. Dieses Wohnheim stellt sich in eine Reihe von Neubauten, die in wenigen Jahren entlang der Rosengartenstrasse entstanden sind. Ein Ersatzneubau einer Genossenschaft am Bucheggplatz, das Matma Gebäude bei der reformierten Kirche, das Student*innenwohnheim der Stiftung für studentisches Wohnen Zürich, kurz SSWZ, sowie das Speichareal bei der Hardbrücke verändern momentan das Strassenbild. Sind sie Vorboten eines Baubooms an der Rosengartenstrasse? Informiert man sich über die Grundeigentümer*innen im Gebiet, fällt auf, dass es nebst privaten und städtischen Liegenschaften auch zahlreiche Genossenschaftssiedlungen gibt. Diese Diversität an Grundeigentümer*innen kann sich verlangsamend auf einen Aufwertungsprozess auswirken. Da Genossenschaften und Stiftungen nicht gewinnorientiert bauen, reagieren sie nicht gleich stark auf Veränderungen und durch die Kostenmiete bleiben die Mieten meist

NEUE, BEWOHNT LÄRMSCHUTZ- MAUERN

unter den marktüblichen Preisen. Sie scheinen ihre eigenen Zyklen der Erneuerungen ihrer Gebäude zu haben. Anhand des Beispiels der erwähnten neuen Familiensiedlung der Baugenossenschaft Waidberg am Bucheggplatz kann man dies gut beobachten. Das realisierte Projekt bezieht sich auf den Ist-Zustand der Umgebung und nicht auf mögliche Veränderungen wie etwa die geplante Verkehrsberuhigung der Rosengartenstrasse. Der Neubau ist gross genug, dass sich die drei Wohnblöcke so anordnen liessen, dass heute im Innenhof eine eigenständige, ruhige Atmosphäre geschaffen wird. Der Spielplatz im Innern der Überbauung wird so von bewohnten Schutzmauern umgeben.

Schleichende Aufwertung

Die Rosengartenstrasse, einst mit viel günstigem Wohnraum, werde langsam «salonfähig», wie es Barbara Roth von der SSWZ im Gespräch mit uns beschreibt. Projekte wie das sich im Bau befindende Student*innenwohnheim würden ihren Teil dazu beitragen. Die Stadt übergab der Stiftung vor zwei Jahren das brachliegende Wasserreservoir gegenüber der Kirche. Im Zuge der geplanten Verkehrsberuhigung der Rosengartenstrasse ist das Projekt teils umstritten, da auch teurerer Wohnraum möglich gewesen wäre. Die von Studierenden bewohnte eigentliche Lärmschutzmauer sei aber vor allem im Quartier sehr begrüsst worden, da der Neubau die dahin-

terliegenden Einfamilienhäuser vom Verkehrslärm der Rosengartenstrasse abschirmt. Baulich muss das Gebäude auf die geltenden hohen Lärmschutznormen reagieren. Doch falls die Verkehrsberuhigung kommt, verpasst der 150 Meter lange Riegel die Chance auf einen belebten Strassenraum, da eine öffentliche Erdgeschossnutzung beinahe gänzlich fehlt. Vermutlich wird aber die geplante anliegende Grünfläche den Wert der umliegenden Parzellen steigern.

Eine vermauerte Zukunft?

Doch auch private Liegenschaftsbesitzer*innen bleiben an der Rosengartenstrasse nicht untätig. Die Matma AG baute kürzlich einen Ersatzneubau mit Eigentumswohnungen, gleich bei der Kirche. Trotz der unwirtschaftlichen Lage direkt an der Bucheggstrasse fanden die Wohnungen regen Absatz. Der Neubau hat jedoch die Nutzung im Erdgeschoss mit einer Garageneinfahrt hin zur Strasse fix definiert, wodurch eine Umnutzung in Zukunft kaum möglich gemacht wird. Die Garage bezieht sich ausschliesslich auf die momentane Situation an der stark befahrenen, sehr lauten und vierspurigen Strasse. Die Wohnungen dagegen sind mit schalldichten Fenstern allesamt nach Norden ausgerichtet, mit Blick über die ganze Stadt bis zum See und den Bergen. Diese Abgeschlossenheit der Häuser zur Strasse hin scheint Trend der Neubauten an der lärmigen Rosengartenstrasse

zu sein. Falls die Strasse jedoch tatsächlich verkehrsberuhigt werden sollte, haben diese neuen Gebäude keine Chance für eine adäquate Erdgeschossnutzung, sondern wirken wie eine kalte, abweisende Wand. Die Neubauten stehen allesamt im Kontrast zum vorgestellten zukünftigen Bild einer fussgängerfreundlichen, grünen Quartierstrasse. Ein Bewohner des Matma-Baus äussert sich zu dieser Situation wie folgt: «Ich bin meistens mit dem Auto unterwegs. Die Autobahn ist direkt um die Ecke. Die ebenerdige Parkgarage kommt mir gelegen. Ich persönlich finde die Lage super und ich stehe nie im Stau. Ich kenne das Projekt des neuen Rosengartentunnels. Aber auf mich persönlich wird es keinen Einfluss haben, denn er kommt sowieso erst in etwa zwanzig Jahren.» Unabhängig von den Plänen zur Verkehrsberuhigung entwickelte auch die Collofunda AG am unteren Ende der Rosengartenstrasse einen Neubau, das Speichareal. Als Grundeigentümerin einzelner Parzellen konnte sie über die Jahre weitere dazukaufen und zu einem grösseren Grundstück vereinen. Es entstand eine spannende Mischung aus Mietwohnungen, Ateliers und Gewerbeflächen direkt an der Limmat. Gerade weil es noch ungewiss sei, ob und wann die Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden, müsse man von der jetzigen Situation ausgehen, meint Andreas Friedli, Geschäftsleiter der Collofunda AG. Er

weist darauf hin, dass trotz dieser Ungewissheit teure bauliche Massnahmen gefordert sind, um den heutigen hohen Lärmschutzanforderungen gerecht zu werden. Gleichzeitig könne momentan an dieser Lage nicht mit wesentlich höheren Mieten gerechnet werden. Dieses Beispiel zeigt, dass ein Bauboom an der Rosengartenstrasse wohl in naher Zukunft ausbleiben wird, bis sich die Situation bezüglich der zukünftigen Verkehrsführung geklärt hat. Die derzeitigen Neubauten scheinen also den Gentrifizierungsprozess nicht gross zu beschleunigen. Ihrer Bauart ist jedoch etwas gemeinsam: Die Abwendung von der Strassenseite ist nun mit den wandartigen Fassaden regelrecht baulich verankert. Somit schreibt sich die Westtangente derzeit nochmals auf eine andere Art und Weise ins Quartier ein. Sollte die Verkehrsberuhigung kommen, wäre die ehemalige Durchgangsstrasse noch lange aufgrund der derzeit erstellten Neubauten sichtbar.







Von Ion Blaja, Dario Caccialupi, Rafael Gherdan, Alfred Graber, Jan Honegger, Timmy Huang, Jorgos Ledermann, Joël Maître, Christian Sangvik, Louis Strologo

«Nächster Halt: Bucheggplatz», sagt die bekannte Stimme aus dem Lautsprecher des 72er-Trolleybusses Richtung Milchbuck. Wie fast jeden Tag während des Semesters fahre ich diese Strecke. Ich steige aus und nehme anders als gewöhnlich nicht den nächsten Bus, sondern gelange über eine rote Wendeltreppe auf die Fussgänger*innenbrücke, die Spinne, wie sie auch genannt wird. Von hier oben sehe ich die vielen Gebäude, die neu gebaut wurden und noch eingekleidet sind. Ich blicke weit über die Stadt, sehe bis zum Prime Tower und dem Swissmill-Turm. Hier fühlt sich Zürich sehr urban an. Vor wenigen Jahren wurde der Bucheggplatz umgestaltet und durch Blumenbeete und ein paar rote Bänke ergänzt. Auf einem dieser Bänke mache ich es mir gemütlich und betrachte das hektische Treiben. Der laute Verkehr und das ständige Abbremsen und Anfahren der Busse und Trams sind allgegenwärtig. Der Bucheggplatz ist ein wahrhaftiger Pendler*innen-Umschlagplatz, der von einem doppelspurigen Autostrassenring umschlossen ist. Der grösste Teil der Menschen verbringt nur etwa fünf Minuten am Bucheggplatz. Die meis-

VERSUCH EINES TREFFPUNKTS

ten steigen hier lediglich von einer ÖV-Linie auf die andere um. Die Pendler*innen starren auf ihre Mobiltelefone und warten ungeduldig auf ihre nächste Verbindung. Manche versuchen rennend ihre Anschlussverbindung noch zu erwischen. Es scheint, als ob der gesamte öffentliche Raum des Platzes einzig auf diese Umsteigefunktion ausgelegt sei.

Wohnqualitäten im Quartier

Ich spreche eine Passantin am Bucheggplatz an. Es stellt sich heraus, dass sie hier in der Nähe wohnt. Auf die Frage, wie sich das Quartier in den letzten Jahren verändert habe, meint sie, dass keine grosse Veränderung stattgefunden habe. «Es gibt ein paar neue Häuser, aber weiter unten entlang der Rosengartenstrasse wird viel gebaut. Hier am Bucheggplatz ist abgesehen von dieser neuen Genossenschaftsüberbauung nicht viel anders geworden.» Wenn jedoch tatsächlich ein Tunnel gebaut würde, meint sie weiter, wäre es bestimmt ruhiger hier. «Und an der Rosengartenstrasse könnten dann massiv teurere Mieten verlangt werden. Aber hier um den Bucheggplatz sind so viele Genossenschaftsbauten, dass wir trotzdem weiterhin günstig wohnen könnten.» Die Qualitäten des Quartiers um den Bucheggplatz sind auf den ersten Blick nicht gleich ersichtlich. Das ganze Gebiet scheint von der Blechlawine des Privatverkehrs regelrecht überrollt und verschluckt zu werden. Trotzdem

wollen die Leute hier nicht weg. Ich frage einen etwa 40-jährigen Mann, der direkt an der Rosengartenstrasse wohnt, was die Rosengartenstrasse für ihn bedeute. Er lacht und meint: «Diese Frage wurde mir schon oft gestellt! Diese Strasse hat einen so schlechten Ruf in der Bevölkerung, dass man sich schon fast rechtfertigen muss, wenn man in ihrer Nähe wohnt. Für mich ist die Rosengartenstrasse keine Belastung. Ich lebe schon seit zehn Jahren hier mit meiner Familie und wohne sehr gerne hier. An den Verkehr habe ich mich längst gewöhnt.» Keiner der zahlreichen Interviewpartner*innen dieses Nachmittags hegt den Wunsch, woanders zu wohnen, denn die Qualitäten überwiegen, versicherte man mir in jedem Gespräch. Sobald ich mich ein paar Meter von der Hauptachse wegbewege, kann ich das auch nachvollziehen. Es zeigt sich ein komplett anderes Bild als zuvor. Der Verkehrslärm ist verschwunden, ebenso die urbane Atmosphäre. Zwischen den Häusern liegen grosse, grüne Gärten. Das Quartier rund um den Bucheggplatz hat offensichtlich auch seine ruhigen und gemütlichen Seiten. Ich frage einen älteren Mann, der gerade seine Gartenhecke stutzt, ob er im Sommer im Garten sitzen könne. «Nein, also hier auf keinen Fall. Wir haben zum Glück eine Dachterrasse, die nach Westen, also weg vom Lärm, orientiert ist. Dort geht es. Und der Blick auf die Berge und den See entschädigen vieles.»

Lärmgutachten für einen Container

Mitten auf dem Bucheggplatz wird seit ein paar Monaten in einem alten Schiffscontainer ein temporäres Café betrieben. Der rote Container sieht aus, als wäre er vor vielen Jahren direkt mit der roten Spinne und den roten Bänken zusammen geplant worden. An den Tischen davor sitzen junge Frauen mit Kinderwagen, die in Gespräche vertieft sind und den ganzen Verkehr um sie herum gar nicht wahrzunehmen scheinen. Solche Orte zum Treffen und Verweilen gibt es nicht viele in der Nähe. Das sonstige Angebot am Platz mit Denner, Kiosk und Blumenladen ist sehr überschaubar. Inspiriert vom umgebauten Container-Restaurant «Kleine Freiheit» im Weinbergpark, haben sich im Jahr 2013 drei engagierte Anwohnerinnen aus der unmittelbaren Nachbarschaft des Bucheggplatzes dafür eingesetzt, ein ähnliches Projekt hier umzusetzen. Warum gerade der Bucheggplatz, frage ich eine der Betreiberinnen. «Es ist ein Unort. Es hatte hier nichts und wir haben uns immer schon gedacht: Hier muss es etwas haben. Die meisten Leute steigen hier um und keiner verweilt. 2014 wurde dann der ganze Platz neugestaltet und sie stellten Bänke hin, aber sonst nichts. Etwas fehlte.» Angetrieben vom eigenen Wunsch, einen Treffpunkt mit gemütlichem Café zu besuchen, hätten sie sich gedacht, wenn es sonst niemand tue, dann eröffnen sie selbst eines.

«Wir wohnen alle seit mehreren Jahren in der Nähe des Bucheggplatzes in einer Genossenschaftssiedlung. Mit dem Container können wir den Platz auch ein wenig von der lauten Strasse abschirmen. Die roten Bänke hier werden nun auch genutzt, was sie vorher nie wurden, auch wenn sie schon lange da standen.» Die Strasse sei schon sehr laut, meint die Mitbesitzerin weiter. «Die dürfte gern unten durch. Das Absurde ist, dass wir ein Lärmgutachten machen mussten für die Bewilligung, wegen den Anwohner*innen.» Nach anfänglichen Rückschlägen, einem langen amtlichen Prozedere und erfolgreichem Crowdfunding gelang es im Dezember 2017 schliesslich, das Vorhaben eines Cafés auf dem Bucheggplatz zu realisieren. Da es in einem umfunktionierten Schiffscontainer Platz finden sollte, stand es innerhalb kürzester Zeit vor Ort. «Da wir nicht in der Bauzone sind und die Stadt selbst ein wenig improvisieren musste bei der Bewilligung für unseren Container, gilt das Café als Provisorium. Wir bezahlen deshalb Miete, wie wenn wir in einem Aussenquartier wären. Ob die Einschätzung so bleibt, wissen wir nicht. Die Stadt will sich offenhalten, die Bewilligung anzupassen, je nachdem, was nun mit der Rosengartenstrasse passiert.» Ihre Kundschaft beschreibt sie als sehr durchmischt. Oft sind es auch Student*innen vom Höggerberg oder von der Uni Irchel. Einige setzten sich hin. Die meisten kaufen

aber auch nur kurz einen Kaffee zum Mitnehmen und gehen dann sofort weiter. Am Bucheggplatz verweilen sehe ich vor allem Ältere, die auf den roten Bänken gemütlich Zeitung lesen oder das Geschehen beobachten. Nach einer halben Stunde gehen aber auch sie weiter. Langsam wird es auch mir zu laut hier und ich steige in den nächsten Bus Richtung ETH Höggerberg.



Von Andrea Giger, Ludwig Hänssler, Valentin Locher, Livia Notarangelo, Sophie Nussbaumer, Anna Travaglini, Tim Vogel, Theo von Arx, Lina von Waldkirch, Talissa Weder

Freitag, später Nachmittag, 16:30 Uhr – die Sonne scheint, die Arbeitswoche neigt sich langsam ihrem Ende zu, reger Verkehr dominiert das Geschehen an der Rosengartenstrasse. Wie der Eingang zu einer anderen Welt präsentiert sich die für die Autofahrenden kaum wahrzunehmende Abzweigung. Ich passiere das Tempo-30-Schild, welches die verkehrsberuhigte Zone ankündigt, und biege in die geradeaus führende Wibichstrasse ab. Zur Rechten begleiten hier zweibis dreigeschossige Wohnhäuser aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts den Weg. Sie sind um einen schmalen, gepflegten, vorgartenähnlichen grünen Streifen vom baumgesäumten Strassenraum zurückgesetzt. Fahrräder sind vor den Eingängen abgestellt, grüne Bio-Abfall-Eimer für den persönlichen Bedarf und kleine Blumentöpfe schmücken die Fensterbänke. Zwischen den einzelnen Gebäuden wird mir ein kurzer Einblick in die grosszügigen Gärten gewährt, welche sich auf der Südwestseite der Häuser befinden. Es herrscht eine unerwartete Stille, die es mir beinahe erlaubt, dem Gespräch, welches in einem der Gartensitzplätze auf

KOMMT DIE LEISE SCHNEISE?

der gegenüberliegenden Strassenseite zwischen fünf Personen stattfindet, zu lauschen, während ein Mitarbeiter der Stadtpolizei Zürich sich fleissig um die rechtmässige Belegung der Blaue-Zone-Parkplätze sorgt.

Begehrte Wohnqualitäten

In kaum einem anderen Stadtteil Zürichs scheinen die Anwohner*innen eine so enge Verbindung zu ihrem Wohnort zu empfinden wie in Wipkingen. Auch viele Jahre nach einem Umzug in ein anderes Quartier zieht es einige zurück. Die intakte Nachbarschaft wird in den Quartierstrassen durch den freundlichen Umgang sichtbar. Viele der Bewohner*innen kennen sich persönlich. Zudem entwickelt sich Wipkingen nicht zuletzt dank seiner zentralen Lage immer mehr zu einem Trendquartier, wobei sich das Freizeitangebot rund um den Röschibachplatz konzentriert. Diese Qualitäten scheinen auch andere dazu zu bewegen, nach Wipkingen zu ziehen, zumal zusätzlich die Verkehrserschliessung für Pendler*innen mit dem Auto optimal ist. «Die direkte Anbindung an die Autobahn ist für uns sehr praktisch», erklärt uns eine Frau in den Mittdreissigern, die wir auf der Strasse ansprechen. Zusammen mit ihrem Mann und ihrem Kleinkind spaziert sie durch die Strassen, denn sie suchen in der Gegend eine Wohnung, da ihnen ihre derzeitige Bleibe zu eng geworden ist. Auf die Frage, warum sie gerne gerade nach

Wipkingen ziehen möchte, meint sie: «Unser Leben würde sich weg von der Rosengartenstrasse hin zum Röschibachplatz orientieren. Durch die Rosengartenstrasse würden wir uns wohl nicht gestört fühlen, da ja der Verkehr in den Seitenstrassen kaum wahrzunehmen ist.» Doch nicht alle sehen die Rosengartenstrasse bloss als praktische Verkehrsanbindung. «Direkt an der Westtangente zu wohnen ist vielleicht nicht so toll, aber mir persönlich gefällt die Rosengartenstrasse – das ist für mich Stadt. Ich wohne in einer Stadt und geniesse die städtischen Verhältnisse», findet ein Anwohner, der schon seit über 30 Jahren hier lebt. «Diese Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind meiner Meinung nach Blödsinn: Erstens kostet das zu viel und zweitens werden dann die wenigen verbliebenen günstigen Wohnungen hier auch noch verschwinden.»

Vom Dorf zum zweigeteilten Stadtquartier

Die Inbetriebnahme der Rosengartenstrasse 1972 als Teil der Westtangente, auf der heute täglich rund 56'000 Autos verkehren, führte zur Spaltung des ehemals dörflich geprägten Quartiers in zwei Teile. Um der Lärmbelastung entgegenzuwirken, suchte man nach geeigneten Mitteln, um die direkt an der Strasse angrenzenden Wohnhäuser entsprechend nachzurüsten. Zu den getroffenen Massnahmen zählte der Einbau neuer

Schallschutzfenster sowie die Errichtung zweier grosser Lärmschutzwänden. So unterscheidet sich die heutige Haustypologie unmittelbar an der Rosengartenstrasse deutlich von den Bauten in den zwei dahinterliegenden Bereichen. Die fünf- bis sechsgeschossigen Gebäude bilden eine Art Lärmschutzwand für die dahinterstehenden, deutlich niedrigeren Häuser in beiden Quartierteilen. Dazwischen verläuft die inzwischen vierspurige Rosengartenstrasse und bildet einen klaren Schnitt durch das früher als Einheit wahrgenommene Wipkingen. Schnell wird klar, weshalb sie von den Anwohner*innen häufig als Trennlinie bezeichnet wird. Vergebens sucht man nach einem direkten Weg auf die gegenüberliegende Strassenseite. Nur der Umweg durch die Unterführung ermöglicht es, von einem Quartierteil in den anderen zu gelangen.

Lebloser Boulevard oder öffentlicher Raum?

Ob als trennende Schneise durch das Quartier, Ursache für Luftverschmutzung, prägendes Motiv für Urbanität oder praktische Verkehrsanbindung – die Rosengartenstrasse bleibt bestimmend für den Alltag der Quartierbewohner*innen. Wenig überraschend also, dass die alte Frage nach den verschiedenen Möglichkeiten im Umgang mit ihr nach wie vor aktuell ist. Insbesondere gibt die Diskussion um eine potentielle Stilllegung der Hauptverkehrsachse Anlass zur Re-

flexion. Was genau würde eine Verkehrsberuhigung bedeuten? Reicht sie allein, um aus der heute intensiv befahrenen Strasse einen qualitativ besseren städtischen Raum zu generieren? Was könnte aus dem plötzlich nicht mehr benutzten Strassenraum werden? Eine Verkehrsbrache? Ein langgezogener, lebloser Boulevard, der sich vom Wipkingerplatz bis hin zum Bucheggplatz erstreckt? Die Erdgeschoss der direkt an der Rosengartenstrasse liegenden Wohnhäuser scheinen nicht darauf ausgelegt zu sein, öffentlichen Raum zu generieren. Oft sind sie aufgrund ihrer heutigen Funktion fensterlos und lediglich durch schmale Eingänge erschlossen. Auch ihre Bausubstanz zeugt von einer Ausrichtung auf die derzeitige, von intensivem Verkehr geprägte Situation und deutet weniger auf eine belebte öffentliche Zone hin. Mit einer Verkehrsberuhigung würden sie womöglich ihre Daseinsberechtigung als Lärmschutzwand verlieren. Als Überbleibsel einer früheren Funktion stünden sie wie Fremdkörper an den Rändern des neu geschaffenen Boulevards und würden diesen von den beiden Quartierteilen abschotten. Fragwürdig also, ob eine Verkehrsberuhigung alleine in der Lage wäre, einen Mehrwert für die Anwohner*innen von Wipkingen zu erzeugen.





Zürich

Rettet Züri!
Drum am
13. März:

Ja!

für
ein Zürich ohne
Expressstrassen!

Peter Br ZH



An
die Bevölkerung
des Kantons
Zürich



Von Joshua Andres, Tobias Häusermann, Nando Helbling, Anas Honeiny, Frederik Kaufmann, Juliette Martin, Tania Perret, Luca Rösch, Christina Ruckstuhl, Magdalena Szczesna

Zürich sieht selten so nach Grossstadt aus wie hier. Die Hardbrücke, in den 1970er Jahren als Provisorium gebaut, ist heute aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Direkt im Anschluss an die Brücke beginnt die Rosengartenstrasse, die ähnlich einem mittelalterlichen Burggraben das Quartier Wipkingen zu trennen scheint: Auf der westlichen Seite wechseln sich mehrheitlich Einfamilien- mit Reihenhäusern und ihren kleinen Gärten ab – sogar ein Dorfplatz ist vorhanden. Auf der östlichen Seite finden sich fast ausschliesslich Blockrandbebauungen. Hier ist der Quartiermittelpunkt eine städtische Piazzetta, der Röschi-bachplatz. Dazwischen liegt die vielbefahrene Rosengartenstrasse. Die Verstädterung und teilweise auch die Aufwertung scheinen bis jetzt an diesem Graben Halt gemacht zu haben. An der Rosengartenstrasse selbst vermieten die Besitzer*innen die Fassade ihrer Häuser an Werbefirmen und machen ein kleines Geschäft aus der Präsenz der Verkehrsteilnehmer*innen. Mit dem Autolärm gehen die Anwohner*innen verschieden um. Sieht man auf der einen Seite gross angelegte Lärmschutzwände, findet

man gleich daneben einen Balkon mit Hängematte, direkt über der Strasse. Die diskutierte Verkehrsberuhigung mit dem geplanten Tunnelbau hätte in diesem Strassenabschnitt sehr direkte Auswirkungen, denn die erste Zeile an der Rosengartenstrasse müsste dafür abgerissen und durch das neugebaute Tunnelportal ersetzt werden.

«Chäs Egge» und Dorfplatz

Nur ein paar Meter weg von der Rosengartenstrasse lässt uns eine dörfliche Szenerie den städtischen Kontext vergessen. Den Lärm bekommt man nicht so stark mit, die Absenkung der Strasse hilft ihn merkbar abzuschwächen. «Es kommen nur selten Leute von der Rosengartenstrasse hier vorbei. Kund*innen habe ich vor allem aus der Nachbarschaft. Viele von denen kenne ich», erzählt uns der Besitzer des Pizza-Take-Aways mit dem etwas verwirrenden Namen «Chäs Egge». Der kleine, an der Nordstrasse gelegene Laden ist einfach eingerichtet, es gibt neben Pizzas ein kleines Sortiment an haltbaren Lebensmitteln und Getränken, jedoch keinen Käse. Der Besitzer erklärt, dass er vor zehn Jahren hier eine Pizzeria aufgemacht habe, dass aber davor zwanzig Jahre ein Käseladen hier gewesen sei und ihm der Name gefallen habe. Ein Rentner, der seit über 30 Jahren in der Siedlung neben dem Take-Away wohnt, erzählt, dass man sich früher besser gekannt habe im Quartier. «Mit der Zeit wurde die Nachbarschaft

EIN GRABEN ZWISCHEN DORF UND STADT

anonymer. Das hat auch mit den Renovationen zu tun. Als die Wohnungen hier renoviert wurden, hat man für diese Zeit eine Ersatzwohnung bekommen. Viele sind aber trotzdem weggezogen. Hier in der Siedlung gibt es nur kleine Wohnungen, deshalb ziehen Familien, die grösser werden, weg. Man kennt aber immer noch Leute, die etwas länger hier wohnen, so wie ich.» Der Dorfplatz mitten in der 100 Jahre alten Siedlung wirkt beinahe ländlich, man hat den Eindruck, in einer idyllischen Kleinstadt zu sein. Die Nähe der Rosengartenstrasse bekommt man zwar kaum mit, sie prägt den Alltag der Bewohner*innen aber trotzdem. «Die Rosengartenstrasse hat das Quartier geteilt. Praktisch alle Läden sind auf der anderen Seite der Strasse und es ist relativ umständlich, dahin zu gelangen. Die Strasse selbst stört mich aber gottseidank nicht. Es gibt zwar viel Verkehr, aber das ist mir egal», schliesst der Rentner das Gespräch ab.

Der bespielte Graben

«Der Lärm der Rosengartenstrasse stört mich überhaupt nicht. Ich fahre gerne Auto und der Anschluss ist genial», teilt uns ein Familienvater mit, der mit zwei Einkaufstaschen und seinen beiden Töchtern unterwegs ist. Auch eine Anwohnerin, die wir auf der anderen Strassenseite ansprechen, findet den Anschluss toll, den Lärm aber weniger. Im Quartier sei davon aber nichts zu hören. «Die Rosen-

gartenstrasse ist zwar etwas laut, aber es ist cool», meint sie abschliessend. Obwohl die Strasse Wipkingen in zwei Hälften teilt und auf den ersten Blick kein Aufenthaltsort ist, finden wir hier gleich neben dem Schulhaus und inmitten des Verkehrsknotens einen Fussballplatz, der rege genutzt wird. Weiter unten an der Rosengartenstrasse findet sich ein Kiosk, eine Shisha-Bar und ein indischer Take-Away, viele dieser Lokale befinden sich wegen der tiefen Mieten hier. Überraschender ist an diesem Standort eher der Fahrradverleih. Gezielt und regelmässig besucht zu werden scheint aber nur der Cannabis Shop, der erst seit wenigen Jahren in Betrieb ist. Auch alle anderen genannten Geschäfte sind neu an der Rosengartenstrasse und haben erst kürzlich ihre Vorgänger ersetzt. Dieser Wechsel ging auch mit einzelnen Erneuerungen des Vorplatzes der Lokale und neu gestrichener Fassade einher.

Der neue Röschibachplatz

«Gibt es etwas, das Sie im Quartier gerne verändern würden?», fragen wir die junge Mutter, die am ersten warmen Sonntagabend dieses Jahres mit Kind und Kegel von einem Nachmittag an der Limmat über den Röschibachplatz nach Hause spaziert. «Generell den Verkehr», antwortet sie. «Wir sind immer zu Fuss unterwegs oder mit dem ÖV, wir haben kein Auto. Dass man diesen Platz beruhigt hat und der Verkehr nur noch

auf einer Seite durchfahren darf, ist sehr gelungen. Mehr solche Massnahmen wären natürlich toll!» Dass die Sanierung des Röschibachplatzes bei den Anwohner*innen auch sonst gut ankommt, sieht man an den vielen Menschen, die den Abend hier verbringen. Von den voll besetzten Boulevardcafés, allesamt mit Tischen auf dem breiten Trottoir, dringt Musik und Geplauder über den ganzen Platz. Die Bänke sind fast restlos besetzt. Ende August findet auf dem Platz ein Openair-Kino statt und jeden Samstag richtet sich ein Gemüsemarkt ein. «Wipkingen ist wie eine 'Bubble'», sagt uns eine junge Frau mit Kinderwagen. «Man hat hier irgendwie alles – es hat den Bus, man kann hinauf in den Wald, es hat Migros, Coop, Essgelegenenheiten, Cafés... – es ist recht familiär, eine angenehme Stimmung.» So stellen wir uns einen idealen Quartierplatz vor.

Partizipative Planung

Der Platz war aber nicht schon immer so. Der Quartierverein Wipkingen hat 2011 in einem intensiven Mitwirkungsverfahren mit dem Tiefbauamt und den Anwohner*innen in Workshops begonnen, einen Platz nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu entwerfen. Das grosse Ziel war, den Platz besser nutzbar zu machen und vom Durchgangsverkehr zu befreien. Rund hundert Anwohner*innen haben sich an dieser Planung beteiligt und ihre Bedürf-

nisse eingebracht – ein partizipativer Prozess, den wir uns auch für das Rosengartenprojekt wünschen würden. Die umgesetzte Verkehrsberuhigung wandelte den Platz in eine «Begegnungszone» mit breiteren Trottoirs, Tempo-20 und Einbahnverkehr. Heute, vier Jahre nach der Einweihung wird der umgestaltete Röschibachplatz als Erfolg für das Quartier gewertet. Der Kellner des Cafés verrät, dass er sich auch in seiner Freizeit gerne auf dem Platz aufhalte. Gefragt nach weiteren Veränderungen im Quartier in den letzten Jahren meint ein Anwohner schliesslich: «Ja, es hat ein bisschen eine Gentrifizierung stattgefunden. Häuser wurden renoviert, man merkt, es hat mehr Leute mit mehr Geld im Quartier. Aber es gibt immer noch einen hohen Anteil an Genossenschafts- und Stiftungswohnungen. Das ist schon ein Garant dafür, dass es so bleiben kann.»



Von Cyril Amrein, Slava Blazevic, Cedric Glanzmann, Chiara Kehl, Helena Laasch, Marco Maurer, Fabian Meisser, Sarah Noser, Laura Schalbetter, Tobias Wagner

Der Wipkingerplatz am unteren Ende der Rosengartenstrasse erinnert ausser im Namen kaum an einen Platz. Er ist dicht bedrängt von der gigantischen Hardbrücke, die über die Limmat führt und von den grossen Vorhaben der Planer*innen vergangener Tage erzählt. Ich stehe inmitten von Autos, LKWs und Motorrädern im riesigen Schatten, der dieses Verkehrsungetüm auf den angeblichen Platz wirft. Und auch wenn für wenige Sekunden alles still steht, flüstert das konstante Rauschen von allen Seiten. Alles scheint sich dem rollenden Verkehr unterzuordnen. In einer Zeitung war die Rede von einer Umfahrung, einem Tunnel, der zukünftig vom Wipkingerplatz bis zum Bucheggplatz führen und die breite Autostrasse ablösen soll. Was für ein wohlthuender Gedanke in diesem Moment: Ich versuche mir den Platz ohne Lärm und Abgas vorzustellen. Doch die Häuser antworten auf die stark befahrene Strasse im Hier und Jetzt: Das Gewerbehaus mit Coop, Arztpraxen und kleineren Geschäften distanziert sich mit Kolonnaden von der stark befahrenen Strasse. Auf der anderen Seite der Hardbrücke stehen die Gebäude

weit nach hinten gerückt, geben den Kreuzungsraum frei und wenden sich deutlich von der Rosengartenstrasse ab. Zeugen einer Zeit, die unmittelbar auf den Bau der Hardbrücke folgte und sich an verschiedenen Stellen im Quartier wiederfinden lässt. Die Infrastrukturentwicklung der frühen 1970er Jahre hat die bauliche Erscheinung Wipkingens deutlich beeinflusst.

Das Naherholungsgebiet quer zur Verkehrsachse

Vom Grau am Wipkingerplatz zieht es mich an diesem Frühlingstag hinunter zum Blau der Limmat. Diese rauscht einladend angenehm. Über die Treppen erreiche ich die Flusspromenade. Die grosse Wiese, der sandige Boden und das Gras am Ufer stehen im harten Kontrast zum Infrastrukturplatz. Ich setze mich auf die steinernen Stufen entlang der Limmat und lausche dem Plätschern, das sich mit Vogelgezwitscher vermischt. Dieser Frühlingstag lockt zahlreiche Menschen aus ihren Wohnungen. Vom Spielplatz des Gemeinschaftszentrums, dem GZ, hallen die Stimmen von Kindern, die Eltern unterhalten sich über die nächsten Veranstaltungen, auf dem Gehweg klingelt ein Mobilfunktelefon, mehrere Velofahrer*innen sausen vorbei. Ich stehe gemächlich auf und werde unterwegs fast umgestossen. Der Limmatuferweg entwickelt sich zu dieser Tageszeit zur Joggingautobahn. Auf den «Pannestreifen» abgedrängt gelange ich dennoch zum so-

JOGGING – AUTOBAHN

genannten Kinderbauernhof des GZ. Klein und Gross schauen zu, wie die Schweine gefüttert werden. Nebenan auf der Wiese geniessen die Anwohner*innen ihre Freizeit. Einige spielen Kubb, Frisbee und Federball. Am liebsten würde ich mich gleich anschliessen. Kaum vorstellbar, wie weit weg die graue Welt der Hardbrücke gerade ist. Ich treffe einen Mann mit Kind auf dem Spielplatz. Er schätze das Angebot und komme deswegen gerne her: «Sei es zum Spielplatz am Fluss oder zum Spazieren entlang des Limmatuferwegs. Früher habe ich am Escher-Wyss-Platz gewohnt. Jetzt habe ich aber Kinder und wohne in einem anderen Stadtquartier. Ich kenne jedoch noch immer viele Leute und komme darum oft hier hin.» Ich verabschiede mich und gehe wieder flussaufwärts zurück. Ich merke, wie der Verkehrslärm ansteigt. Er dringt in meine Ohren, als wäre es ein Zeichen, einfach noch einmal umzudrehen und dem Alltag zu entfliehen. Zwei Jugendliche kommen mir entgegen, denen es ähnlich zu gehen scheint. «Zum Glück wohnen wir nicht hier. Das wäre mir viel zu laut und zu befahren. Zudem sind alle im Stress.» Über die Stufen zurück unter der Hardbrücke, kehre ich der Rosengartenstrasse schnell den Rücken zu und gelange in ein Wohnquartier.

Wohnen gleich neben dem Strand

Nach wenigen Schritten rückt der Autolärm wieder weit weg. Es wirkt nahezu ausgestorben. Zwei Passanten witzeln, dass die Kirche hier schon lauter sei als die Strasse. Die Wohnhäuser sind bunt gemischt, dicht gedrängt oder fast einzelstehend. Die Klingelschilder und Einblicke in Wohnungen weisen auf eine Durchmischung hin: Namen und Interieur unterschiedlicher Couleur. Das Gespräch mit einem rund 40-jährigen Bewohner bestätigt meinen Eindruck: «Die Leute, die hier wohnen, kommen aus ganz verschiedenen sozialen Schichten. Es hat viele Student*innen, aber auch sehr viele Senior*innen hier.» Der Grund dafür sei, dass viele Wohnungen Genossenschaften seien oder der Stadt gehörten und so vor allem preislich sehr attraktiv seien. «Was auffällt ist, dass viele kreative Leute hier wohnen. Künstler*innen, Fotograf*innen oder auch Musiker*innen.» Nicht nur er, sondern auch andere heben die zentrale Lage und die gute Anbindung zum Stadtzentrum hervor. «Das Quartier ist geil» ruft mir eine Anwohnerin zu. Sie geht mit ihrem Hund Hugo spazieren und kommt aus dem Schwärmen nicht mehr heraus. Sie wohne schon lange hier, seit Kurzem auch bei einer Genossenschaft in einem Neubau. Sie fühle sich hier sehr wohl, der Fluss sei ihr eigener Strand. Der Lärm der

Rosengartenstrasse scheint bei vielen Anwohner*innen kein Thema zu sein. Dies widerspiegelt sich auch in den Triangoli Häusern, einem Neubauensemble in offenen, zueinander gestellten Dreiecksformen. Hier zeigt sich der Kontrast der neueren Wohnbauungen zur Blockrandbebauung, die nach Innen gerichtet ist und die Strasse abweist.





«SEEFELDISIERUNG» UND «LANGSTRASSE PLUS»: EIGENHEITEN VON ZÜRICH'S AUF- UND ABWERTUNGEN

Von **Monika Streule** und
Florian Wegelin

Santa Mari La Jauricua trägt eine trendige Hornbrille, die ihr etwas schief auf der Nase sitzt. Obwohl die Heilige aus Mexiko-Stadt unscheinbar daherkommt, bewahrt sie ihre Anhänger*innen von einem weitverbreiteten Leid: Sie ist die Schutzpatronin aller derer, die von Gentrifizierung bedroht sind. Und das sind viele. Mit einem Stossgebet bitten die Bewohner*innen zentraler Viertel der mexikanischen Megastadt ihre Heilige, sie vor den steigenden Mieten zu bewahren. Als Erfindung zweier Künstler*innen besitzt die Schutzheilige eine eigene Facebook-Seite und einen Twitter-Account. Der grösste Fernsehkanal berichtet über sie und auch die internationale Presse hat das Thema seit Kurzem entdeckt. Auf den Strassen von Mexiko-Stadt selbst kennt diese Heilige aber kaum jemand. Das Nachfragen verläuft ergebnislos. Es scheint, als ob die gute Idee selbst ein Kind der Gentrifizierung ist. Gleichzeitig ist diese medienwirksame Problematisierung der aktuellen Stadtentwicklung in Mexiko-Stadt ein gutes Beispiel dafür, wie Gentrifizierung von einem unbekanntem, schwer aussprechbaren Begriff der Stadtforschung zum Dauerbrenner in Radio, Tagespresse und Fernsehen geworden ist. Selbst die Kritik an der Gentrifizierung scheint im Trend zu liegen. Was klingt wie eine anstecken-

de Krankheit, ist ein Verdrängungsprozess, der immer mehr Leute aus den Stadtzentren abdrängt. Das gilt auch für Zürich. Waren es anfänglich die Arbeiter*innen, Alten oder Zwischennutzer*innen, sind heute immer öfters Wohngemeinschaften von Studierenden, alteingesessene Quartierbewohner*innen und Kleinfamilien der weissen Mittelschicht davon betroffen. Sie finden in zentralen Stadtteilen keine bezahlbare Wohnung mehr und ziehen nach Schwamendingen, Witikon oder Wallisellen. Ihr soziales Umfeld bleibt dabei oft auf der Strecke. Zugleich verändern sich die Aussenquartiere durch diese Neuzuzüger*innen aus der Innenstadt stark.

Die Langstrasse als das neue Seefeld

Die Auf- und Abwertung der Quartiere läuft in jeder Stadt, sogar in jedem Quartier, jeweils ganz unterschiedlich ab. In diesen Prozessen sind verschiedenste Akteur*innen beteiligt. Es gibt nicht den einen weltweiten Treiber dieses Prozesses. Dies lässt sich an den Eigenheiten solcher Transformationsprozesse in Zürich zeigen, wo man lieber von «Seefeldisierung» als von «Gentrifizierung» spricht, um den Prozess zu beschreiben, durch den Wohnlagen begehrt werden, zahlungskräftige Mieter*innen zuziehen und ein massiver Anstieg der Bodenpreise einsetzt. Die bis dahin beispiellose Aufwertungs- und Verdrängungsphase in den 1990 Jahren im

Seefeld liefert heute noch den Namen für alle Fälle einer kapitalgetriebenen Aufwertung in Zürich. Jedoch sind es mittlerweile vielmehr die Quadratmeterpreise im Langstrassenquartier, die längst zu einem noch höheren Wert gehandelt werden als jene im Seefeld. Die Langstrasse, ehemals geprägt durch das Arbeiter*innenquartier Aussersihl und das Rotlichtmilieu, gilt heute als das stadtbekannteste Paradebeispiel schlechthin für die zürcherischen Verdrängungsprozesse. Anders als in der namensgebenden «Seefeldisierung» wird der Prozess an der Langstrasse von verschiedensten Akteur*innen angetrieben. Hier allein die renditemaximierende private Immobilienbesitzer*innen für den Boom verantwortlich zu machen, würde viel zu kurz greifen. Mit einem Blick auf die Veränderungen der letzten Jahre wird schnell klar, dass solche laufenden Verdrängungen alles andere sind als eine «natürliche Entwicklung». Wie im Fall der verkehrsberuhigten Weststrasse im Zürcher Kreis 3 – Thema der letzten Nummer von Zwischenberichte – stiess die Stadtregierung selbst mit ihrem Projekt «Langstrasse Plus» die aktuellen Veränderungen an. Erste Massnahmen beinhalteten die Sanierung der als Randständigen-Treffpunkt bekannten Bäckeranlage oder die Einführung des Ordnungsdienstes «sip züri». Heute umfassen die Strategien im Langstrassenquartier die Wegweisungspolitik und Racial-Profilings-

Praxis der Stadtpolizei bei gleichzeitiger Förderung von kleinen hippen Unternehmen oder von Start-ups in Zwischennutzungen. Die Stadtregierung setzt immer wieder neue Strategien ein, um die Langstrasse nach ihren Vorstellungen «aufzuwerten». Doch genau hier zeigt sich auch, dass solche Prozesse nicht auf dem Reissbrett steuerbar sind: Den einen, linearen Prozess der Aufwertung gibt es nicht. Denn mittlerweile ist das Langstrassenquartier dermassen zu einem Ausgehviertel geworden, dass dies für zahlungskräftige, aber ruhebedürftige Neuzuzüger*innen zum Problem geworden ist. Das hat sich Rolf Vieli, hiesiger Schutzpatron von «Langstrasse Plus», wohl auch nicht so gewünscht, als er in einer Medienmitteilung von 2004 zu den Aufwertungsplänen des Langstrassenquartiers verlauten liess: «Vor allem jedoch tragen die kleineren, wenig spektakulären Handlungen und Investitionen zum Gelingen bei. Wie ein neues Geschäft, interessant für ein neues Publikum.»

«Belebte» Stadt

Damit diese urbane Lebendigkeit nicht verloren geht, plant man heute Grossüberbauungen bereits mit integrierten «alternativen Nutzungen». Ein solches Umdenken ist nicht zuletzt Resultat kritischer Stimmen gegenüber rein profitorientierten Projekten, wie sich etwa bei «Media Spree», eines der grössten Investorenprojekte Berlins, zeigt. Nach massiven Protesten

und einem Bürger*innenentscheid 2008 gegen die Überbauungspläne ergänzte man die laufende Vermarktung und Privatisierung des Spreeufers mit dem «Holzmarkt». Dieses «Kreativdorf» aus selbstgezimmernten Schuppen auf einem Grundstück, das der Stiftung Abendrot, einer Basler Pensionskasse, gehört, avancierte schnell zum städtebaulichen Vorzeigeprojekt. Ähnliche Überlegungen gegen seelenlose Luxusneubauten oder eine drohende Totsanierung eines Quartiers werden heute in der Europaallee angestellt. Zwar ist man stolz auf den Zuzug von Google als Grossmieter an der Lagerstrasse – einer der zentralen Akteure der Gentrifizierung in San Francisco, wie der Artikel von Katja Schwaller in dieser Ausgabe zeigt –, doch gleichzeitig verkündet die SBB auch ein Interesse an nicht gewinnorientierten Nutzungen. Während die SBB heute in der Zollstrassen-Überbauung der Genossenschaft Kalkbreite ein Grundstück für ein «Urban Gardening» Projekt schenkt, erstellte die Bundesbahn für die Europaallee bereits 2009 zusammen mit Fischer Immobilien ein Nutzungskonzept für die Erdgeschossflächen zur Lagerstrasse. Hier werden die «imposanten und wuchtigen Glasfassaden» mit einem «lebendigen Markt» ergänzt, wie es auf der Website heisst. «Was in den Zürcher Stadtkreisen 4 und 5 attraktiv ist, findet konzentriert in der Lagerstrasse statt.» Die Mieten für die Ladenlokale werden dabei durch

die Wohnungsmieten querfinanziert. Durch solche relativ günstigen Ladenmieten wird es kreativen aber kapital-schwachen Unternehmer*innen ermöglicht, ihr Projekt zu verwirklichen. Umgekehrt sollen diese das Neubaubereich «beleben». Solche «flankierenden Massnahmen» sollen dazu beitragen, dass bei der Kostenexplosion der Mieten im aufgewerteten Langstrassenquartier die ehemaligen alternativen Nischen und Anziehungspunkte nicht auf der Strecke bleiben. Denn es sind genau solche Orte, die das Quartier weiterhin attraktiv machen sollen. Fischer Immobilien, mit seiner Geschichte aus dem bewegten Zürich der 1980er Jahre kein unbeschriebenes Blatt und heute ein Unternehmen, das sich dem kreativen Städtebau Zürichs verschrieben hat, hat Erfolg mit diesem Modell. Der Versicherungskonzern Mobiliar setzt für ihr Neubauprojekt «Viertel» im Kreis 4 gegenüber der Genossenschaft Kalkbreite ebenfalls auf ihre Dienste. Auch hier sind vergleichsweise teure Wohnungen geplant, die wiederum die Ladengeschosse querfinanzieren sollen. Mit «verlockenden Einkaufsmöglichkeiten, charmanter Gastronomie, repräsentativen Büros/Ateliers und behaglichem Wohnen» widerspiegelt das auf 2019 entstehende Gebäude «Viertel» die geplante Urbanität nach den Vorstellungen der Investor*innen. «Viertel» ist laut Fischer Immobilien «der ganze Kreis 4 unter einem Dach.» Schnell wird klar, welches neue Pub-

likum erwünscht ist und wie engführend und normativ die Vorstellungen von städtischem Leben sind. Und wenn solche Projekte schliesslich als Erfolge oder Vorzeigebjekte gefeiert werden, in sozialen Medien und Presse eine bildgewaltige Resonanz erfahren – und schon der Projektname «Viertel» nicht gerade bescheiden daherkommt – beschleicht einem das Gefühl, dass sich hier ein neuer urbaner Mainstream am Etablieren ist.

Hoffnungsträger Genossenschaften

Prozesse der Verdrängung erfassen jedoch nicht nur das Langstrassenquartier. Stadtweit nehmen beispielsweise Leersanierungen zu. Setzen zwischen 2008 und 2010 noch ein Viertel aller Renovationen auf Leerkündigung, waren es zwischen 2014 und 2016 gemäss dem Statistikamt der Stadt Zürich bereits die Hälfte. Nur 15 % der betroffenen ehemaligen Mieter*innen finden eine neue Wohnung im gleichen Quartier. Die Verdrängung aus zentralen Stadtteilen nimmt zu, und zeigt sich schon seit Längerem in Altstetten, Wipkingen oder der Enge. Ein grundlegendes Problem hier ist die fehlende politische Einmischung der Stadt, wenn es darum geht, für günstigen Wohnraum zu sorgen und dadurch dem Verdrängungsprozess etwas entgegenzusetzen. Auch verfügt die Stadtregierung mit dem Raumplanungsrecht und der Möglichkeit, Liegenschaften zu kaufen, über Steu-

erungsmöglichkeiten, damit verschiedene Gesellschaftsschichten durchmischt bleiben und alteingesessene Quartierläden oder Restaurants trotz Gentrifizierung oder «Seefeldisierung» erhalten bleiben. In der öffentlichen Meinung wird diese Aufgabe jedoch meist den zahlreichen Wohnbaugenossenschaften zugeschrieben. Die Stadt Zürich wäre ohne die Genossenschaften nicht die Stadt, die sie heute ist. Frühere Gartenstadtsiedlungen oder industrienaher Wohnquartiere weichen mehr und mehr multifunktionalen Grossüberbauungen, die Minergie-Standards entsprechen und neue Wohnformen wie das Cluster-Wohnen ermöglichen. Die Mieten bleiben Kostenmiete, doch steigen sie durch die neu gesetzten Ausbaustandards empfindlich an. Etliche der ehemaligen Bewohner*innen können sich die gestiegenen Mieten nicht mehr leisten und müssen ausziehen. Solche Ersatzneubauten der Genossenschaften setzen zwar eine geforderte bauliche Verdichtung der Städte um. Sie zeigen aber auch, dass dadurch nicht immer neuer bezahlbarer Wohnraum entsteht. Wer von Verdichtung spricht, meint zwar häufig die Umwandlung von Einfamilien- oder Reihenhäuschen in Blockrandüberbauungen oder Hochhäuser. Verdichtung bedeutet in vielen Fällen jedoch auch einfach, maximale Rendite aus einem Grundstück herauszuschlagen. Überbaut und verdichtet werden die Grundstücke der SBB entlang der Zuggeleisen wie etwa

bei der Europaallee, der Zürichberg mit seinen grossen Privatgrundstücken und Villen ist davon jedoch nicht betroffen. Auch hier könnte die Stadtregierung mit der in der Bau- und Zonenordnung festgelegten Ausnutzungsziffer oder bei eigenen Grundstücken mit der Abgabe von Baurecht steuernd eingreifen. Wie die beiden Beispiele Weststrasse und Rosengartenstrasse zeigen, liegt die Verantwortung der Stadt nicht zuletzt in einer weitsichtigen Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Massnahmen, die durch die Lärmschutzverordnung des Bundes, welche die Stadt Zürich seit März 2018 zur Lärmsanierung der Strassenabschnitte mit zu hoher Lärmbelastung verpflichtet, nochmals einen Schub erfahren. Die Anrufung der Heiligen Santa Mari Juaricua allein reicht da wohl nicht mehr aus, um gegen die drohende Gentrifizierung anzukommen und für eine durchmischte Stadt für alle einzustehen.

Monika Streule ist Stadtethnologin und lebt in Zürich. Sie forscht und unterrichtet an der Dozentur Soziologie, Departement Architektur der ETH Zürich.

Florian Wegelin ist freischaffender Künstler und Filmemacher, lebt in Zürich und arbeitet in unterschiedlichen kollaborativen Projekten.



SAN FRANCISCO: «DIE GANZE STADT IST DEIN BÜRO»

Von Katja Schwaller

Der «Google Bus» ist wohl eines der bekanntesten Bilder, das uns aus den sozialen Kämpfen gegx Apple oder eben Google vorangetriebene Gentrifizierung in der San Francisco Bay Area erreicht. Diese konzerneigenen Shuttlebusse, die von Aktivist*innen immer wieder blockiert werden, karren jeden Tag Tausende Mitarbeitende dieser Technologieunternehmen vom Stadtzentrum in das rund 70 Kilometer entfernte Silicon Valley. Denn diese leben lieber im prickelnd urbanen San Francisco als in den konformistischen suburbanen Welten des Silicon Valley. Neuerdings sind es jedoch nicht mehr nur die Arbeitskräfte, sondern auch die Tech-Firmen selber, die die Vorteile eines zentrumsnahen Standortes entdecken. Was man in San Francisco schon seit ein paar Jahren kennt, hält nun auch in anderen Städten Einzug. So hat Google vor Kurzem einen neuen Standort an Zürichs Europaallee mitten im Kreis 4 eröffnet und versucht gerade in Berlin-Kreuzberg fuszufassen. In Toronto darf der Konzern Alphabet einen ganzen Stadtteil mit seiner Vision eines «Google Urbanismus» bespielen: eine vollständig deregulierte «Smart City», in der der städtische Kontext nichts weiter als eine Plattform ist, um neue Technologien zu testen, Daten zu extrahieren und damit den Einfluss der Technologieunternehmen weiter zu festigen.

Im «Dot-Com-Korridor»

Es lohnt sich also ein Blick nach San Francisco, wo die Stadtregierung bereits 2011 millionenschwere Steuer geschenke für Tech-Konzerne bereitstellte, die sich im zentrumsnahen Mid-Market Quartier niederlassen. Dieses ehemals heruntergekommene innerstädtische Quartier – lange ein Eldorado für die Leerstandsspekulation bei gleichzeitig hoher Obdachlosigkeit – stand bereits seit Längerem im Fokus von diversen Aufwertungsdiskursen. Heute gerne als neuer «Dot-Com-Korridor» oder urbanere Version von Silicon Valley angepriesen, steht das Quartier mit dem Zugang von Konzernen wie Twitter, Uber und Dolby im Zentrum tiefgreifender städtischer Umwälzungsprozesse. Hippe «Mikro-Hotels», «Co-Working-Büros» und teure Eigentumswohnungen ersetzen zunehmend die einfachen Atelier-Räumlichkeiten, NGO-Büros und billigen Unterkünfte, die früher das Bild prägten. Der Leerstand schwindet, doch die Obdachlosigkeit steigt. Bereits Zehntausende haben im Zuge der andauernden Hyper-Gentrifizierung in der ganzen Metroregion aufgrund explodierender Immobilienpreise ihre Wohnung verloren. Die Einnahme der Stadtzentren durch Start-ups, Tech-Konzerne und Co-Working-Ketten – nicht nur in San Francisco, sondern auch im benachbarten Oakland, Berkeley und San Jose – ist dabei nur die jüngste

Entwicklung in einer langen Reihe von Verdrängungsprozessen.

Urbane Goldgräber*innen

Im Gegensatz zum typischen isolationistischen Silicon Valley Campus – man denke etwa an den neuen raumschiffartigen Apple-Campus – geben sich die neuen städtischen Konzernstandorte betont offen. Der urbane Kontext wird von diesen Firmen aktiv begrüsst, geschickt in eigene Marketingstrategien eingeflochten und als willkommenes Input für die wissensbasierten Arbeitsprozesse der Innovationsindustrie und das Amusement der Arbeitskräfte angepriesen. «Wir wollen da sein, wo die Leute sind», verkündete jüngst etwa eine Sprecherin für Twitter, der erste grössere Tech-Konzern, der sich 2012 im Mid-Market Quartier niederliess. Waren es einst die pastoralen Welten sorgfältig frisierter Hecken und lieblicher Kunstseen auf dem Konzernareal in Silicon Valley, sind es heute gerade pulsierende urbane Räume und Begegnungen ausserhalb der Büroräumlichkeiten, die das kreative Schaffen der Programmierer*innen ankurbeln sollen. Hier lägen die Ideen sozusagen in der Luft, heisst es, man müsse sie nur abschöpfen und für die eigene Geschäftsidee oder die neue patentierbare Innovation nutzbar machen. Nicht zuletzt ermöglicht durch haus-eigene technologische Innovationen wie Skype oder Cloud lösen sich diese Arbeitsplätze so immer mehr von

einem fixen Ort ab. «Flex-Time» ist das Wort der Stunde, und ein zunehmend mobiles Büro erstreckt sich bis tief in unsere Betten, Strassen und Cafés hinein. Der Arbeitsplatz, heisst es in der Tech-Industrie heute gerne, ist das, was ihre Mitarbeitenden *erleben*. Oder wie es eine Angestellte des Co-Working-Büros «WeWork» in Mid-Market mir gegenüber jüngst ausdrückte: «Die ganze Stadt ist dein Büro!»

Deregulier mich!

Wie sehr sich ein solch arbeitszentrierter Lebensstil und die Logik des Marktes auf immer mehr Lebensbereiche ausdehnt, zeigen auch weitere Ableger der WeWork-Kette, die nicht nur Arbeitsplätze in Grossraumbüros anbietet, sondern unter dem Namen «WeLive» auch geteilten Wohnraum («Co-Living») feilhält. Dieser ist dem Tech-Büro bis aufs Haar nachempfunden, vom aufwendigen Design und umfanglichen Serviceleistungen bis zum lokal gebrautem Bio-Bier. «Sharing», heisst das im Tech-Jargon, und gegen Bezahlung (aber ohne soziale Absicherung) «geteilt» werden kann fast alles, von der Uber-Fahrt zum Hunde-Gassigänger über das urbane Airbnb-Loft bis zur singenden Reinigungsfachfrau. Dafür sorgen notabene die in Mid-Market angesiedelten Konzerne, für die der städtische Kontext nicht nur willkommener Input und Branding-Potential bedeutet, sondern in vielen Fällen auch Teil

des eigenen Geschäftsmodells ist. Als Beispiel kann hier etwa Uber dienen, deren «unabhängige Vertragsnehmer» mit ihren Privatautos die Velostreifen blockieren und den öffentlichen Raum für das Profitschema eines Privatunternehmens vereinnahmen. Erst vor einigen Wochen hat sich ein Taxifahrer vor dem New Yorker Stadthaus erschossen, nachdem er in einer Facebook-Botschaft erklärte, dass Uber seine Existenz zerstört habe. «Disruption», heisst das wiederum im Tech-Jargon. Gemeint ist die Zerschlagung eines existierenden Sektors durch einen App-Service, der routiniert das Arbeitsrecht missachtet, legale Graubereiche ausnutzt und gleichzeitig von öffentlichen Errungenschaften und Subventionen profitiert – ein Erfolgsmodell, in der Logik der sogenannten «Sharing Economy».

Bespielte Campuslandschaften

Diese in der Tech-Industrie weit verbreitete libertär-utopische Ideologie und das Ideal der kreativen Zerstörung kommen auch in der Ausgestaltung der neuen innerstädtischen Campus-Räumlichkeiten zum Ausdruck. Die Firmen integrieren dabei des Öfteren öffentlich zugängliche Räume in die wohlklimatisierten Unternehmenswelten und preisen sich mit Namen wie «Market Square» oder «The Commons» als die neuen privatwirtschaftlichen Erbringer ehemals öffentlicher Dienstleistungen an. Darunter scheint auch

das «Produkt» Demokratie zu fallen, welches die Software-Giganten mit ihren sozialen Medien besser zu verkörpern behaupten als demokratisch gewählte Politiker*innen mit ihren langwierigen bürokratischen Prozessen. Welche «Öffentlichkeit» sie dabei vor Augen haben, zeigt sich etwa in den neuen halb-öffentlichen Räumen der urbanen Tech-Campusse mit ihren letztlich willkürlichen Zugangskriterien. «The Commons» auf dem Twitter-Campus etwa, dessen Name auf das Prinzip der Allmend, d.h. auf gemeinsam bewirtschaftete und der Allgemeinheit gehörende Ressourcen verweist, ist nichts weiter als ein Streifen Kunstrasen, ausgerollt auf der ehemals öffentlichen Gasse zwischen den beiden Gebäuden, die heute zu einem einzigen Campus zusammengefasst sind. Hier sitzen junge, vornehmlich weisse Menschen in Gruppen vor ihren Laptops, nippen an ihren Latte Macchiatos oder reden in ihre Smartphones. Ein privater Sicherheitsbeauftragter dreht seine Runden. Obwohl der Platz eigentlich öffentlich zugänglich ist, kommt es kaum zu Begegnungen zwischen den Mitarbeitenden und den Bewohner*innen aus dem Quartier. Die Zeichen dieses sozialen Ausschlusses sind jedoch oft nur für jene unmittelbar lesbar, die davon betroffen sind. Diejenigen, die sich hier im geordneten Grün der künstlichen Natur räkeln, können dagegen unbekümmert über diese Ausschlussmechanismen hinwegsehen.

Aktivierung für wen?

In diesem Kontext fällt es auch immer weniger auf, wenn der öffentliche städtische Raum immer mehr an die Ästhetik des Tech-Büros angeglichen wird. So wird nun in einem Quartier, in dem Sitzbänke jahrelang abmontiert wurden, um den Obdachlosen das Leben schwer zu machen, mit sogenannten «Streetlife Nodes» zum Verweilen und zur gemeinsamen «Wissensgenerierung» eingeladen. In verschiedenen «Innovationszonen» wird die Market Street neuerdings mit «quartiernahen», interaktiven Prototypen bespielt, die zur «Aktivierung» des Quartiers beitragen sollen. Auf dem zentral gelegenen UN Plaza und anderen öffentlichen Räumen rund um den «Dot-Com-Korridor» wurde zudem jüngst der «Civic Center Commons» ausgerufen, der mit seinen «Echo-Röhren», «Ruf-und-Antwort»-Xylophonen und handgestrickten Baumkreaturen ebenfalls an grundlegende Prinzipien der Tech-Industrie anknüpft: Feedback, Partizipation und Gamifizierung. Direkt neben den spielerischen Elementen bewacht hingegen ein privater Sicherheitsbeauftragter die neuen Food-Trucks und den angenehmen Ort zum Verweilen, den diese für jene mit den richtigen Badges bieten. Auf diversen Schildern sind jene Tätigkeiten aufgelistet, die auf diesem öffentlichen Platz mit seinem grossen Brunnen verboten sind: waschen, baden, schlafen, kampieren

oder betteln etwa – alles Dinge, die vor allem für die vielen Obdachlosen von Interesse wären, die in dieser Gegend gestrandet sind, ohne Zugang zu angemessenen Dienstleistungen, und ständig von der Polizei belästigt und schikaniert. San Francisco, die progressive Vorzeigestadt sondergleichen, verfügt schliesslich über Gesetze, die selbst das Sitzen und Liegen im öffentlichen Raum kriminalisieren. Zumindest für jene, die nicht über private Rückzugsräume verfügen – zum Beispiel, weil sie vor Kurzem ihre Wohnung verloren haben, da der Vermieter gemerkt hat, dass sich diese viel gewinnbringender auf Airbnb oder an Angestellte der Technologieunternehmen vermieten lässt. Und in den neuen «öffentlichen» Räumen des WorldWideWeb, so habe ich munkeln gehört, lässt es sich eben auch nicht so gut schlafen.



Bildnachweis

Umschlag: Florian Wegelin

Seite 5: «Gewaltfreie Aktion gegen den Milchbuck-tunnel, Baustop am Y – noch nicht zu spät», Broschüre 1976 (gta Archiv, ETH Zürich)

Seite 7: Monika Streule

Seite 10 oben: Timmy Huang

Seite 10 unten: Timmy Huang

Seite 11: Monika Streule

Seite 16 oben: Alana Elayashy

Seite 16 unten: Isabel Waidacher

Seite 17: Aktionskomitee für ein Zürich ohne Ypsilon, Plakat zur Abstimmung vom 13.3.1977 über die Initiative für ein Zürich ohne Expressstrassen (gta Archiv, ETH Zürich)

Seite 22 links: Helena Laasch

Seite 22 rechts: Sarah Noser

Seite 23: Dario Caccialupi

Seite 27 oben: Monika Streule

Seite 27 unten: Anna Travaglini

Seite 31: Timmy Huang

Impressum

Herausgeberin
Dozentur Soziologie
Departement Architektur ETH Zürich
Stefano-Francini-Platz 5
8093 Zürich
www.sociologie.arch.ethz.ch

Redaktion
Rahel Nüssli
Monika Streule
Florian Wegelin

Lektorat
Katja Schwaller

Gestaltung
Chantal Bekkering
Maximilian Sommerauer

Auflage
300 Exemplare

Mai 2018

Diese Zeitung ist unter einer Creative-Commons-Lizenz vom Typ Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung 3.0 Schweiz zugänglich.
Die Rechte liegen bei den jeweiligen Autor*innen.

