

Soziologie: Vor der Gentrification? Feldstudie der Rosengartenstrasse in Zürich

Christian Sangvik

2. März 2018

Inhaltsverzeichnis

1 Administration	1
1.1 Übersicht Programm	2
1.2 Fragestellung	2
1.3 Aufgabe	2
1.4 Was erwartet Sie?	2
1.5 Gruppeneinteilung	3
2 Vorlesungen	3
2.1 Thematische Einführung	3
2.1.1 Rosengartenstrasse	3
2.1.2 Weststrasse Zürich	4
2.1.3 Die <i>neue</i> Weststasse	5
2.2 Inputvortrag zur Verkehrsplanungsgeschichte in Zürich, Daniel Weiss, gta	5
2.2.1 Wipkingen und die Rosengartenstrasse, Ein Stück Stadtentwicklungsgeschichte	5
3 Arbeitsorganisation, Agenda	6
3.1 Freitag, 2. März	6

1 Administration

- Dozentur Soziologie
- Keine Prüfung, aber **Anwesenheitskontrolle**
- Gruppenarbeiten zu verschiedenen Abschnitten der Strasse.
- Am Schluss wird eine Zeitung entwickelt.
- Wahlfacharbeit möglich. Informationen auf der [Dozenturwebseite](#).

1.1 Übersicht Programm

23. Feb	01	Thematische Einführung
02. Mär	02	Gastinput und Gruppeneinteilung
09. Mär	03	Methoden und wissenschaftliches Arbeiten
16. Mär	04	Feedback zu Abgaben, Interviewleitfaden
23. Mär	–	Seminarwoche
30. Mär	–	Osterferien
06. Apr	–	Osterferien
13. Apr	05	Feedback zu Abgaben, Präsentation Material
20. Apr	06	Tischkritik I
27. Apr	07	Tischkritik II
04. Mai	08	Schlussabgabe , Wahlfachauswertung, Präsentation
11. Mai	09	Kein Wahlfach, Zeitungsproduktion
18. Mai	10	Abschlussveranstaltung vor Ort

1.2 Fragestellung

- Wie gestalten sich das alltägliche städtische Leben entlang der Rosengartenstrasse und im Quartier heute?
- Was zeichnet das Quartier aus? Welche urbane Qualitäten schätzen die Bewohner und Gewerbebetreibenden?
- Was würde eine Verkehrsberuhigung für sie bedeuten?

1.3 Aufgabe

Wir untersuchen den anlaufenden Veränderungsprozess entlang der Rosengartenstrasse und versuchen, andere Möglichkeiten einer Städtebaulichen Entwicklung zu denken.

1.4 Was erwartet Sie?

- Gruppenarbeit
- Intensive Auseinandersetzung mit Gentrifizierung, einem aktuellen Thema von Architektur und Städtebau
- Starker Praxisbezug, konkretes Beispiel, gemeinsamer Output
- Gastbeiträge
- Erlernen und Anwendung der Werkzeuge für eine Feldforschung (Interviewtechniken, Beobachtungen, Fotos, Text)
- Zeit während des Semesters für Feldforschung, Stunden werden kompensiert. Zeit selber einteilen!

- Zeitung als gemeinsamer Output mit Ergebnissen des Wahlfachs, - Intervention!

1.5 Gruppeneinteilung

Gruppe 1

2 Vorlesungen

2.1 Thematische Einführung

2.1.1 Rosengartenstrasse

Das Thema des Seminars ist die grössere Region der Rosengartenstrasse zwischen Bucheggplatz und der Limmat in Wipkingen. Sie ist seit 1972 ein Provisorium der Westtangente der Stadt Zürich. Ausserdem ist sie eine der Wichtigsten Autostrassen in ganz Zürich. Die Verkehrslast steht bei über 50'000 Autos pro Tag, wobei der Grossteil auf den Individualverkehr zurückzuführen ist.

Die Rosengartenstrasse schneidet Wipkingen in zwei Teile, die sehr sporadisch miteinander verbunden sind. Bis in die 1970er Jahre war sie eine normale Quartierstrasse. Die Struktur des Quartiers ist noch sehr dörflich, aber mittlerweile durch die stark befahrene Strasse unterbrochen, und die daraus resultierenden zwei Subquartiere sind stark getrennt voneinander. Viele Anwohner sind der Strasse natürlich nicht sonderlich positiv gegenübergestellt.

Auch die Lärmeindämmungsvorkehrungen tragen weiter zur Abtrennung der einzelnen Teilquartiere bei.

Die neue Verkehrsplanung sieht vor, diesen Umstand zu ändern. Geplant ist ein Tunnel und eine neue Tramlinie durch das Quartier. Der Tunnel kann aber frühestens 2030 gebaut werden und das Tram wird nochmals zwei Jahre länger dauern. Die dafür gerechneten Kosten sind immens (aktuell bei rund einer Milliarde Franken) und steigen ständig.

Der Tunnel führt in der Vision direkt vom Milchbucktunnel zur Limmat. Der Autotunnel wird eine Schlaufe machen müssen um die Steigung für die Fahrzeuge einzuhalten.

Das Projekt ist aber erst in der Projektphase und eine Realisierung steht noch schwer zur Debatte.

Die Vorzüge sind aber klar abzusehen. Durch das Quartier würde dann eine Langsamverkehrszone führen (Tempo 30). Der fehlende Grossverkehr ermöglichte natürlich auch neue Städtebauliche Möglichkeiten.

Alleine die Ankündigung dieses Projektes ruft aber jetzt bereits erste Investoren auf den Plan an der Rosengartenstrasse aufwertungen zu betreiben. Zu erwarten sind stark steigende Mieten und eine Gentrifizierung.

Die Grundeigentümerschaft entlang der Strasse ist sehr heterogen. Sie reicht von Genossenschaften über private Grundbesitzer bis hin zu Stadtgrund. Es gibt keine grossflächigen Besitztümer sondern quasi durchgehend kleine Parzellen.

Welche Rolle den Genossenschaften zukommen würde ist fraglich, aber sie wären möglicherweise der Schlüssel zu günstigeren Mieten, auch wenn sie im Vergleich zum Status Quo natürlich ansteigen würden.

Aktuell entsteht von einer Stiftung ein Studentenwohnheim. Man sieht also bereits eine Transformation in der Struktur, obwohl noch nichts konkretes politisch auf dem Tisch steht.

2.1.2 Weststrasse Zürich

Die Weststrasse teilt ein ähnliches Schicksal, was mit der Westumfahrung begonnen hat. Pro Stunde waren damals circa 1000 Autos und 100 Lastwagen gezählt.

Heute prägt das Quartier einen völlig anderen Charakter. Öffentliche Räume sind die Priorität und das Gebiet ist sehr fussgängerfreundlich ausgelegt.

Viel Gewerbe, das aber auf den Verkehr ausgerichtet war sieht die Entwicklung nicht nur positiv.

Vor der Strassenberuhigung wohnten ca. 1200 Menschen an der Strasse, mehrheitlich ausländischer Herkunft.

- [Schweiz Aktuell, Bericht vom 2.8.2010](#)
- [Schweiz Aktuell, Bericht vom 9.2.2011](#)

Die Wohnungen die in den umgebauten Bürogebäuden und Wohnhäusern entstanden sind natürlich unerschwinglich für die damaligen Bewohner. Die Menschen wurden regelrecht aus dem Quartier vertrieben. In jedem zweiten Haus wurden den Bewohnern gekündigt.

Bewegungen, die Stadt dazu zu bewegen, dieser Entwicklung entgegenzutreten blieben erfolglos. Die Stadt habe den privaten Eigentümern nicht hineinzureden. Es existiere keine rechtliche Grundlage für dergleichen. Dies stimmt nicht ganz, aber die Stadt hat es sich so einfach gemacht uns sich aus der Entwicklung herausgehalten.

Innert weniger Monaten wurde die Strasse komplett umgebaut. Die demographische Verteilung hat sich stark verändert.

Im Gegensatz zur Rosengartenstrasse waren an der Weststrasse aber keine Genossenschaften oder Grundstück der Stadt an der Strasse, was die Willkür der privaten Investoren natürlich noch bestärkte.

Es gab und gibt Proteste von Seiten der Kommunisten und Sozialisten, die sich gegen die Gentrifizierung gewehrt hat. Bis heute ist die Diskussion noch nicht abgeflacht, und Gentrifizierung wird oft mit diesem Beispiel diskutiert.

Die neue Weststrasse wird aber nicht das Zukunftsszenario der Rosengartenstrasse werden.

2.1.3 Die *neue* Weststasse

Zeitungsartikel des Wahlfaches. [Online Verfügbar](#).

Es wird am Schluss dieses Wahlfaches eine ähnliche Publikation geben.

2.2 Inputvortrag zur Verkehrsplanungsgeschichte in Zürich, Daniel Weiss, gta

2.2.1 Wipkingen und die Rosengartenstrasse, Ein Stück Stadtentwicklungsgeschichte

Wipkingen war bis mitte des 19. Jh. bäuerlich und ärmlich geprägt. Ab 1880 wurde Zürich immer wichtiger aufgrund der Entwicklung des Eisenbahnknotenpunkts.

1872 wurde in Wipkingen eine erste Brücke über die Limmat gebaut, und somit mit der Zürcher Industrie verbunden. Es kam zu einer ersten Verstädterung. Gebaut wurden aber eher ärmliche Mietskasernen. Die Einwohnerzahl stieg rapide, aber nicht die Steuereinnahmen. So konnte Wipkingen die Infrastruktur nicht halten und verschuldete sich zusehends.

Mit dem Zusammenschluss mit der Stadt änderte sich dies. Die Bevölkerung explodierte. 1892 wurde die Nordstrasse in Betrieb genommen und ein neues Schulhaus gebaut. Die Stadt Zürich übernahm nach der Eingemeindung die Schulden. 1898 wurde die Strassenbahn nach Wipkingen verlängert und bis zur Nordbrücke geführt. Der untere Dorfkern musste neuen Strassen weichen. Diese Entwicklung fand über einen sehr kurzen Zeitraum von rund 15 Jahren statt.

1934 wurde dann auch der obere Dorfkern geschleift zugunsten der Rosengartenstrasse. Wipkingen erhält eine neue Zentralität am neu erstellten Bahnhof.

Die Bautätigkeiten im Zentrum von Wipkingen war vor allem durch private Investoren geprägt. Die Stadt baute vor allem Strassen. Wipkingen wurde immer mehr Richtung Ober- und Unterstrass orientiert und entwickelte sich vor allem in diese Richtung.

Um die Stadtentwicklung zu kontrollieren baute die Stadt weitere Infrastruktur und ermöglichte es diversen Genossenschaften unter Auflagen zu bauen.

Die Bedeutung der Rosengartenstrasse kommt daher, dass sehr lange die Brücke zwischen Escher-Wyss Platz und Wipkingen die einzige befahrbare Strasse war, die die Industrie mit Wipkingen verband.

Zürich plante eine Millionenstadt zu werden und plante Satellitenstrassen. Mit dem Beschluss von 1958 zu einem flächendeckenden Netz an Na-

tionalsatrassen wurde aber der Druck auf die Bebauung schwächer, da die Menschen von weiter her persönlich mobil anreisen konnten.

Es entstanden grosse Verkehrsplanerische Massnahmen, wovon aber viele nicht umgesetzt wurden.

Geplant wurde aber bereits der Cityring. Es hätte einen grossen Umfahrring und Durchfahrtstangenten geben sollen. Das Kernstück der Verkehrsplanung war aber das grosse „Express-Y“. Von Norden her durch den neuen Milchbucktunnel direkt zum Letten und im Westen der Limmat entlang ebenfalls zum Autobahnkreuz Letten. Nach süden hin sollte das Y bis zur Üetlibergtangente und den Seetunnel münden.

Der Verkehr wuchs schneller als die Infrastruktur, deshalb mussten Überbrückungslösungen hinhalten. Das Provisorium wurde 1982 in Betrieb genommen. Die Stimmung in der Bevölkerung und bei Fachleuten hatte sich nun aber verändert.

Zürich schrumpfte und die Leute zogen in die Agglomerationen. Es wurde eine Abkehr von den Planungsprämissen gefordert. Die Verbetonierung der Landschaft und Zersiedelung wurde angeprangert.

Es wurde eine Verkehrsberuhigung vorgeschlagen. Das ZAS (Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau), eine Gruppe von diversen Akteuren, unter Anderen auch Rolf Keller, wollte die Blechlawinen aus der Stadt verbannen. Bereits 1960 wurde die Verkehrsplanung und deren Auswirkungen, vor Allem aber das grosse Y angegriffen. Es wurde auch politisch druck gemacht, und in der Bevölkerung wurde mittels einer Initiative das Y verhindert.

Die ganzen Diskussionen zogen sich sehr in die Länge. Die Bewegung „Käi Autobahn dur d’ Stadt“ kam auf. Der Bau des Milchbucktunnels hatte aber schon lange begonnen. So kann man das Y auch heute noch in der Stadt lesen, obwohl keine Autobahn hierdurch führt.

Politisch war die Stadt und der Kanton nicht immer der gleichen Meinung und die Beschlüsse der Stadt wurden mehrmals vom Kanton überstimmt. Die Hürden des Föderalismus lässt sich in dieser Planungsgeschichte gut ablesen.

Als letztes Teilstück der Westtangente rückt nun heute die Rosengartenstrasse in den Fokus. Was könnte eine Verkehrsberuhigung heute bewirken?

3 Arbeitsorganisation, Agenda

3.1 Freitag, 2. März

- ☒ Zeitung lesen