CROWDPLANNING FÜR EIN GRÜNES ZÜRICH

Stadtklima, Stadtgrün

Modellrechnungen von MeteoSchweiz[1] besagen, dass Hitzewellen deutlich zunehmen werden. Gerade in stark bebauter Umgebung wird viel Wärme gespeichert und stellt eine hohe Belastung für die Gesundheit der Menschen dar. Das Bundesamt für Umwelt BAFU[2] empfiehlt daher, dass «mittel- und langfristig […] Städte und Agglomerationen so gestaltet werden [müssen], dass sie auch bei zunehmender Sommerhitze eine angenehme Aufenthalts- und Wohnqualität bieten». Entsiegelte Flächen, Bäume und Pflanzen sind wirkungsvolle Massnahmen gegen die Hitze. Die Nach- und Neubegrünung der Städte ist eine der grossen Herausforderungen unserer Zeit.

Kollaboration von Fachleuten

Mit dem «Crowdplanning für ein Grünes Zürich» riefen die Vereine umverkehR und Architekturforum Zürich ein Format ins Leben, bei dem Teams aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Architektur sowie Stadt- und Verkehrsplanung Möglichkeiten für Begrünungen aufzeigen. Die Projektimpulse kommen dabei aus der Fachwelt selbst, ohne vorgängige Bestellung durch die städtische Verwaltung. Die Kernidee des Crowdplannings ist es, kollaborative Stadtentwicklung exemplarisch auszuprobieren. Dabei wendet die Crowd ein einfaches Planungstool an, probiert neue Kommunikationswege aus und trägt das bestverfügbare Fachwissen zusammen. Der kollaborative Ansatz der Grünraumplanung ist eine neue Regel im Spiel der Veränderung einer Stadt – ein zutiefst schweizerisches Modell, das Schule machen könnte.

Stand der Dinge, Blick nach vorne

In dieser Dokumentation stellen wir die eingereichten Projekte vor (1) und beschreiben, was daraus gelernt werden kann (2). Wir beschreiben das Setup des Formats Crowdplanning (3) und schliessen mit einem optimistischen Blick nach vorne.

Wolfgang Rossbauer, Silas Hobi, Caspar Schärer, Lorenz Eugster
Zürich, im Oktober 2023

---

1 https://www.meteoschweiz.admin.ch/wetter/wetter-und-klima-von-a-bis-z/hitze.html
2 BAFU, Bericht zum Sommer 2018: gravierende Folgen von Hitze und Trockenheit, Oktober 2019
https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/gesundheit-und-umwelt/mitteilungen.msg-id-76786.html

INHALT

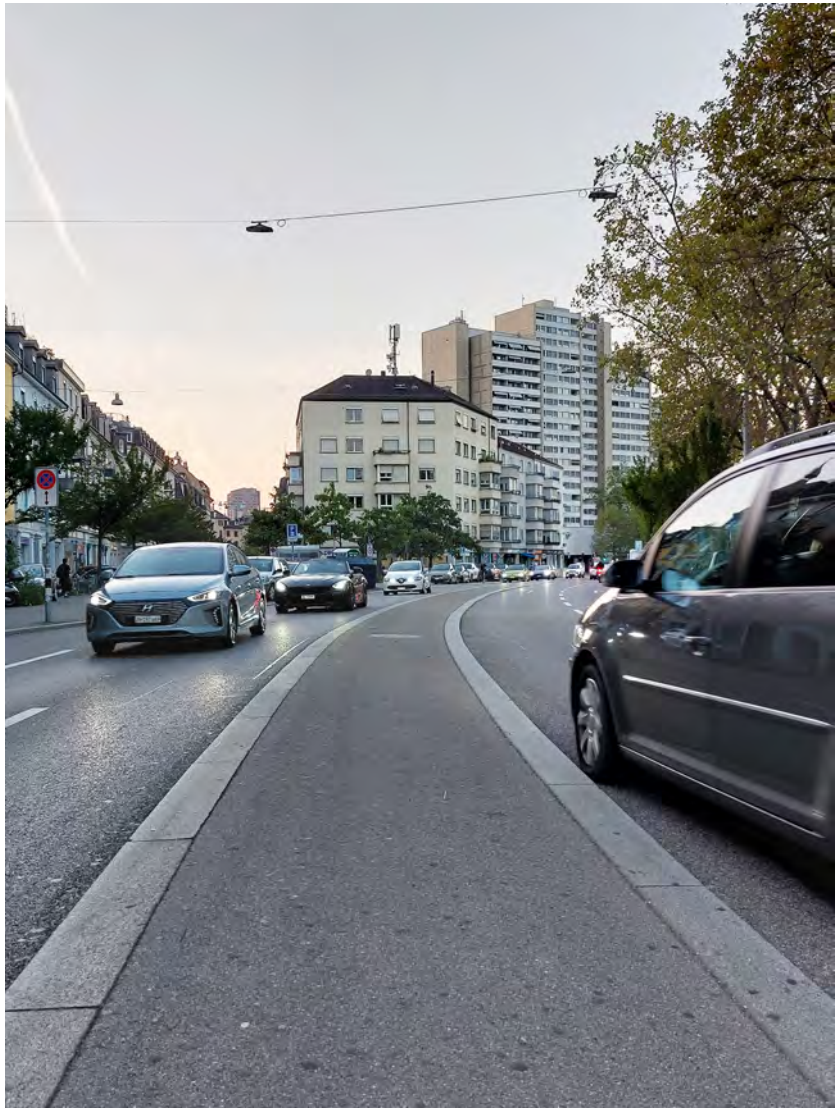
1. Eingereichte Projekte 5
2. Erkenntnisse 97
3. Crowdplanning 101
    Setup des Formats
    Sichtbarkeit von Potenzialen und Projekten
    Exkurs: «Vergabe nach Konzept»
    Dank und Blick nach vorne
4. Impressum 105

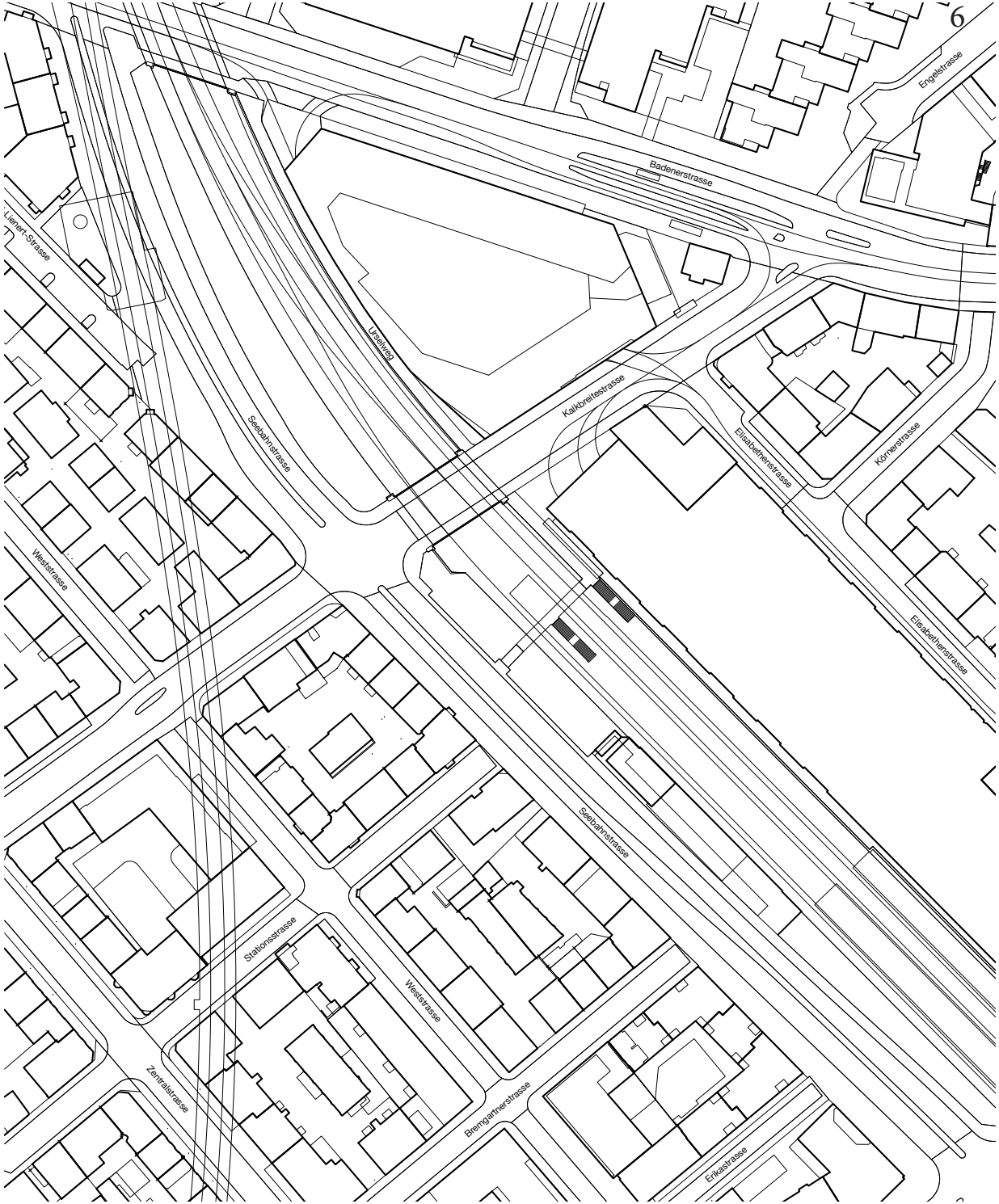
1. EINGEREICHTE PROJEKTE

(bis Oktober 2023)

35 BÄUME AUF DER SEEBAHNSTRASSE

Sebatsian Friebel, Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur



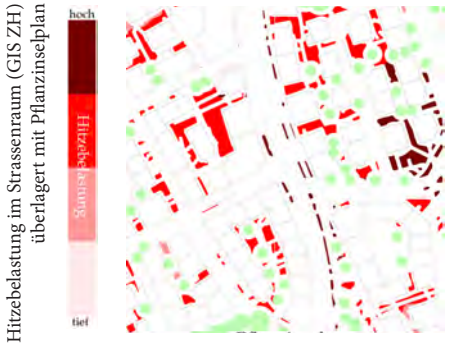


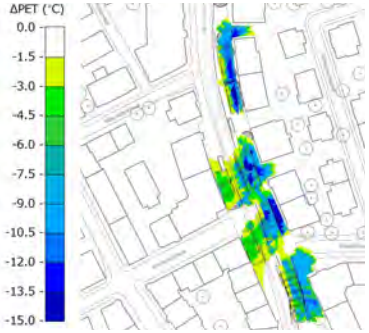
Der Mehrzweckstreifen auf der Seebahnstrasse
sollte weitestgehend entsiegelt werden: ca. 900m2.

Ausserdem sollten - denn es können! - 35 Bäume gepflanzt werden.
Die Empfehlung aus unserer Analyse für die Stadt Zürich.

30 BÄUME FÜR DIE HALTESTELLE KRONENSTRASSE

Noemi Engel, Wolfgang Rossbauer, Max Nagler, Luis Frisch, Lorenz Eugster
Visualisierung: Nightnurse Images AG





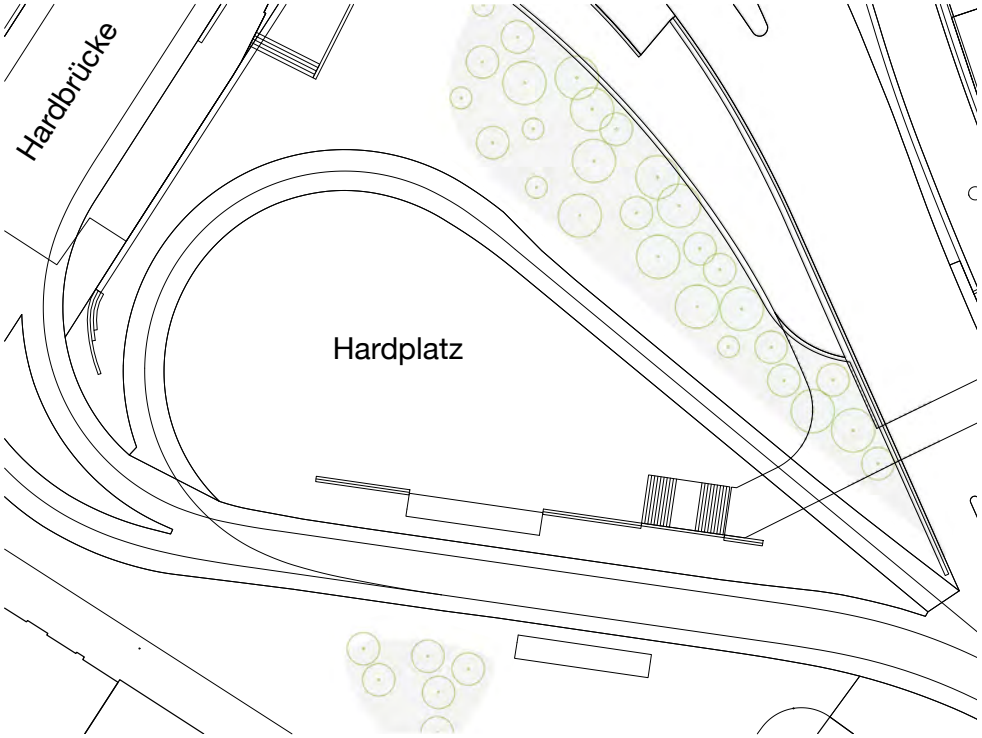
Wirkung des Projektes: 12 bis 15 Grad Kühlung bei ansonsten über 41 Grad PET
Simulation: QKM, HSLU
Bäume 13-15m, berechnet 31.07.20/14:00

An der Haltestelle Kronenstrasse soll die Fahrspur Ost aufgelöst und stattdessen chaussiert und mit 30 Bäumen begrünt werden. Dazu sollen die Fahrspuren des Individualverkehrs neu in beiden Richtungen als sogenannte Kaphaltestelle auf der Tramspur liegen. StadtEINwärts gibt es das bereits. Entsprechend geht dies auch stadtAUSwärts, wo es laut Gesamtverkehrsmodell des Kantons ZH (siehe https://maps.zh.ch/) ohnehin nur ein Drittel Verkehrsaufkommen im Vergleich zu stadteinwärts gibt. Das Projekt löst daher keinen Rückstau aus.

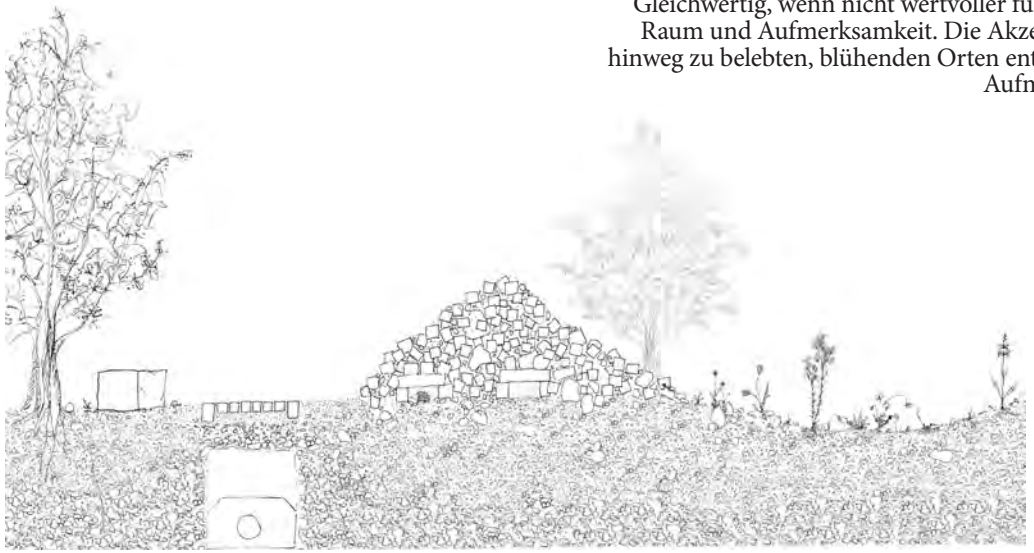
Für den Eingriff müssen keine Gleise verlegt oder Mittelinseln eingebaut werden. Die Anpassung besteht nur aus Einschnitten in den Asphalt und der Aktivierung einer bestehnden Ampel. Die Begrünung kann daher zügig umgesetzt werden und kostet gemäss einer Schätzung 750‘000 CHF. Das hitzeproblematische Quarier Unterstrass erhält mit dem Projekt ein verbessertes Mikroklima und eine hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

AUFBRUCH HARDPLATZ

Nora Ramstein (in Anlehnung an Architektur-Diplom)



Die Tramschlaufe am Hardplatz wird entsiegelt. Durch Massenmanagement des Bestandes und wenige neue Elemente wird der Hardplatz umgestaltet. Der Entwurf orientiert sich an den wichtigsten Wegen zwischen den Haltestellen und an den Werkleitungen, um die Versorgung weiterhin zu gewährleisten. Die Pflastersteine werden zu Wällen aufgeschüttet. Für Insekten und kleine Säugetiere bieten (kuratierte) Steinhaufen einen wichtigen Lebensraum. Die Nischen bieten auch Menschen Geborgenheit und Steinbänke laden zum Aufenthalt ein. Neu gepflanzte Sträucher (je nach Anforderung mglw. Perückenstrauch, Felsenbirne, Rosen) spenden im Sommer Schatten. Spontanvegetation, sowie schon vorhandene Pflanzen (z.B. Malven, Mohn, Natternkopf) können sich über die Zeit selbständig auf dem mageren Boden fortpflanzen. Stadtnatur muss nicht grün sein. Gleichwertig, wenn nicht wertvoller für die Biodiversität, ist sie in Form von Ruderalfluren. Der <Aufbruch> gibt dieser pflegeleichten Vegetation Raum und Aufmerksamkeit. Die Akzeptanz in der Gesellschaft ist niedrig, da die raue Ästhetik der grau-braunen Landschaft sich erst über Jahre hinweg zu belebten, blühenden Orten entwickelt. Würden wir wagen, Mut zur geordneten Unordnung zu haben, würden wir mit etwas Geduld und Aufmerksamkeit eine Entwicklung miterleben, die uns daran erinnert, dass natürlicher Wachstum Zeit braucht.



BÄUME FÜR DEN PARADEPLATZ

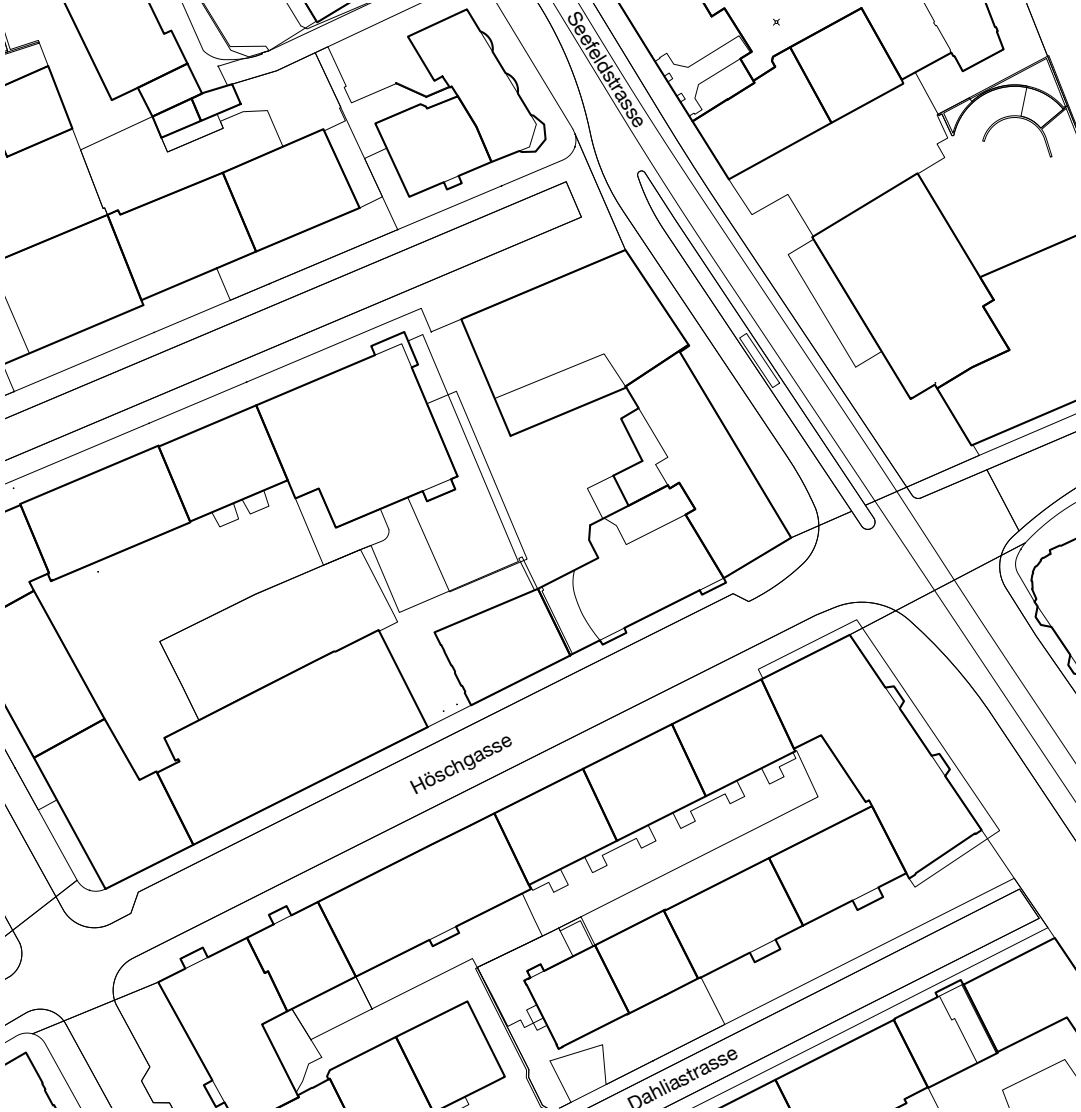
GFA Gruppe für Architektur GmbH, Céline Berberat

Der Paradeplatz in Zürich, das Herzstück der Bahnhofstrasse, ist zweifellos ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Nahverkehr. Hier treffen insgesamt acht Tramlinien aufeinander, was einen beträchtlichen Zustrom von Pendlern mit sich bringt. Dieser zentrale Platz hat eine identitätsstiftende Bedeutung für die Stadt, doch in seiner bisherigen Gestaltung präsentiert er sich eher als karge Asphaltfläche, die sich im Sommer oft unangenehm aufheizt.

Sechs imposante Einzelbäume, strategisch präzise zwischen den zahlreichen Werkleitungen platziert, sollen zukünftig ein grosszügiges Blätterdach vor der Credit Suisse bilden. Gerade in den heissen Sommermonaten wird dieses Schattendach besonders willkommen sein. Diese neuen Schattenspender sind nicht nur eine Wohltat für die zahlreichen Pendler:innen, sondern auch für das kleine Café auf dem Platz. Denn bereits einzelne Bäume üben einen merklichen Einfluss auf das umliegende Mikroklima aus und senken die Temperaturen in ihrer Nähe spürbar. Durch die Begrünung des Paradeplatzes setzt die Stadt Zürich ein Zeichen, die Stadtplanung den sich ändernden klimatischen Bedingungen anzupassen.

BÄUME FÜR DIE HÖSCHGASSE

Vanessa Hull, Miyuki Inoue, Silvia Radlinsky (Hull Inoue Radlinsky GmbH)



An der Tramhaltestelle Höschgasse soll die Fahrspur Richtung Tiefenbrunnen aufgelöst und stattdessen chaussiert sowie mit sechs Bäumen begrünt werden. Neu wird eine Kaphaltestelle vorgeschlagen, indem die Fahrspur des Individualverkehrs in Richtung Tiefenbrunnen auf der Tramspur geführt wird.

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite wird ein zusätzlicher Baum bei der Haltestelle Richtung Bellevue gepflanzt. Zusätzlich sollen an der Höschgasse zwischen Seestrasse und Dufourstrasse sechs weitere Bäume gepflanzt und insgesamt 24 m2 (6 Felder von je 4m2) asphaltierte Fläche mit einheimischen Pflanzen und Blumen begrünt werden. Die Eingriffe bestehen nur aus Einschnitten in den Asphalt, einer Anpassung einer bestehenden Ampel und einer Verschiebung der Parkfelder. Die Begrünung könnte daher zügig umgesetzt werden. Das Seefeld-Quartier erhält mit dem Projekt ein verbessertes Mikroklima, eine höhere Biodiversität und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

BEGEGNUNGSZONE TROTTENSTRASSE

Thomas Gressly, Martin Gutekunst, Regina Schlager, Anna Schneider

Die Trottenstrasse als Sackgasse und Zone 30 ist heute schon verkehrsberuhigt. Sie wird an verschiedenen Stellen von Kindern zum Spielen und von Anwohnenden als Begegnungsort genutzt. Ab dem Gesundheitszentrum Trotte und stadtauswärts wird eine begrünte Begegnungszone (Tempo 20 und Vortritt für Fussgänger) gestaltet. In einer zukünftigen Phase könnte die ganze Strasse folgen. Zur Hitzeminderung tragen bei: die teilweise Freilegung des Oerisbachs, zusätzliche Bäume und bepflanzte Tröge. Die bestehenden Parkplätze werden anders angeordnet. Auf der Höhe Waidfussweg ist die Strasse beidseits von einer familienfreundlichen ABZ- Siedlung gesäumt.

Bereits jetzt gibt es Zonen, die zum Verweilen einladen, hangseitig ein Bücherschrank mit einer Bank sowie talseitig eine Mauer zum Hinsetzen. Dieser Bereich soll zu einer Platzsituation aufgewertet werden: Die Container auf der „Terrasse“ werden umplatziert, sodass dort ein Belevedere mit Sitzgelegenheiten geschaffen wird. Dadurch entsteht ein Ort, der Begegnungen ermöglicht, auch mit den Passanten zwischen Limmat und Waid, den Bewohnenden des Gesundheitszentrums und Kindern. Die Begegnungszone wird gemäss den empfohlenen Massnahmen gestaltet: Torsituation am Eingang, Horizontalversätze, Bepflanzungen, Möblierung (Planztröge), Integration des Trottoirs, farbenfrohe Bodenmarkierung.

BLÄTTERDACH AM MORGENTAL

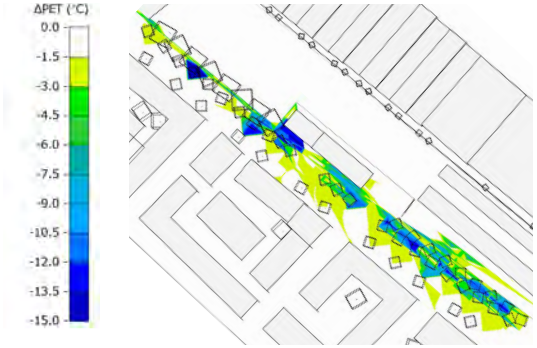
Lorenz Angelstorf

Am Quartierzentrum Morgental in Wollishofen wird der Strassenraum samt Verkehrsinseln auf eine Fahnbahn reduziert um im Ergebnis Platz zumachen für einen entsiegelten und begrünten Stadtraum als identitätsstiftendes Zentrum in Wollishofen. An der Einmündung der Mutschellenstrasse in die Albisstrasse soll die Fahrspur in Richtung Morgental sowie die beiden Verkehrsinseln aufgelöst werden. Stattdessen wird der gewonnene Strassenraum chaussiert und mit 23 Bäumen begrünt. Der Individualverkehr stadteinwärts ist stärker frequentierte und bleibt von dem Eingriff unberührt. Stadtauswärts wird der Verkehr über die Tannenrauchstrasse geleitet. Das bringt für die heute unübersichtliche Einmündung in die Albisstrasse eine positive Reduktion des Verkehrs mit sich. Der Busverkehr bleibt von der veränderten Strassenführung unangetastet. Lediglich die Bushaltestelle vor der Migros stadteinwärts wird um wenige Meter Richtung Tannenrauchstrasse verschoben. Es entsteht ein identitätsstiftendes Zentrum in Wollishofen. Die Stadt Zürich hat am Quartierszentrum Morgental bereits 2006 das Potential des Publikumverkehrs sowie die höchste urbane Dichte in Wollishofen erkannt. Eine Massnahme zur Optimierung der Vekehrsflächen zugunsten des Fussverkehrs hat allerdings nicht stattgefunden. Eine Aufwertung der vorgefundenen Kreuzung macht auch im Bezug auf die Entsiegelung und die Begrünung mehr als Sinn. Betrachtet man den Plan zur Hitzebelstung im Strassenraum oder auch den Oberflächenabfluss, so ist der Ort dunkel rot-violett eingefärbt. Mit diesem Projekt erhält Wollis- hofen eine Aufwertung des Klimas in vielerlei Hinsicht. Mehr Bäume, weniger Versiegelung, mehr öffentlicher Raum und weniger ungenutzter Strassenraum.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Zur Umänderung des MIV-Verkehrsregimes: allenfalls Ausfahrt beim Knoten Albissstrasse belassen.
- Bushaltestelle Morgental (72/66) vor Migros lösen. Busschleppkurven berücksichtigen.

BOULEVARD SEEBAHNQUAI

Thomas Schregenberger, Gundula Zach, Michel Zünd (Thomas Schregenberger +Zach+ Zünd)



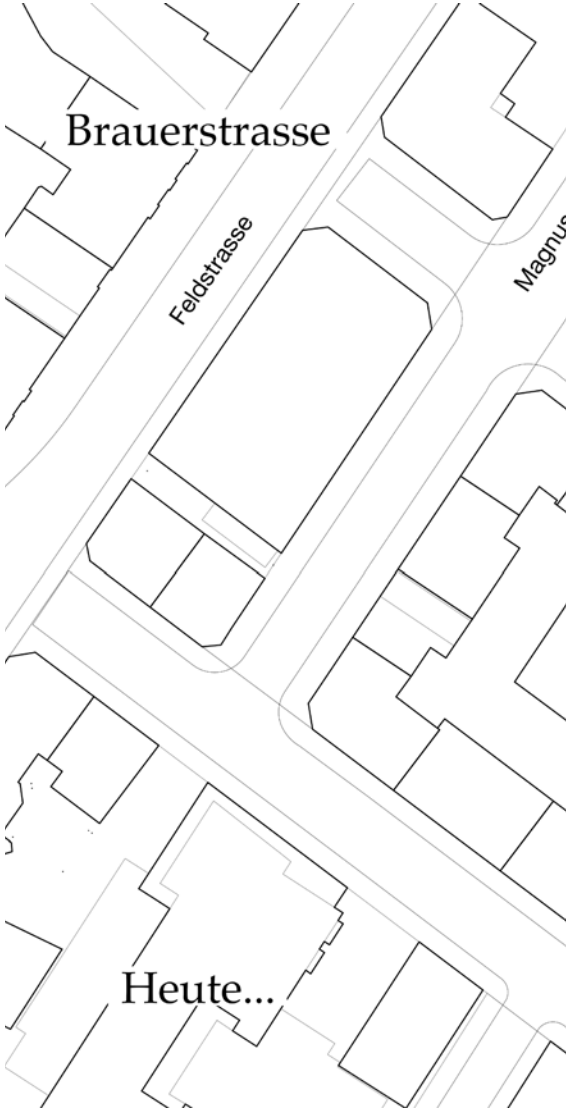
Wirkung des Projektes: 12 bis 15 Grad Kühlung bei ansonsten über 41 Grad PET
Simulation: QKM, HSLU
Bäume 13-15m, berechnet 31.07.20/14:00

Seebahnquai - Die Stadtautobahn wird zum städtischen Raum:
Eine grosszügige chaussierte Bewegungs - und Aufenthaltsfläche unter dem Baumhain entlang des Bahneinschnitts ergänzt das Trottoir entlang der Fassadenfront. Der Rückbau von Abbiegespuren ermöglicht den Charakter einer innerstädtischen Strasse, die durch das starke topografische Element des Bahneinschnitts geprägt wird. Der Seebahnquai wird zum identitätsstiftenden Raum. Ein durchgehender Fussweg unter Bäumen entlang des Tramdepots schafft die Verbindung über die Kalkbreite- und Zweierstrasse und vernetzt den neuen Seebahnquai im Quartier.
Der Baumhain*, die Chaussierung und ergänzende Bepflanzungen auf dem SBB-Gelände des Bahnhof Wiedikon (Optimierung grüne Böschung, Begrünung Perrondächer) sind zwingende Massnahmen für die dringend notwendige Auflösung der extremen Hitzeinsel.
* Die bestehenden Bäume, die mit den vorgeschlagenen Neupflanzungen zum Baumhain verdichtet werden, wurden auf Leitungen gepflanzt.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- aktuell sehr hohes Verkehrsaufkommen, für Spurabbau zu beachten.

BRAUERSTRASSE: RANKPFLANZEN-BLÄTTERDACH AUS PFLANZLÖCHERN

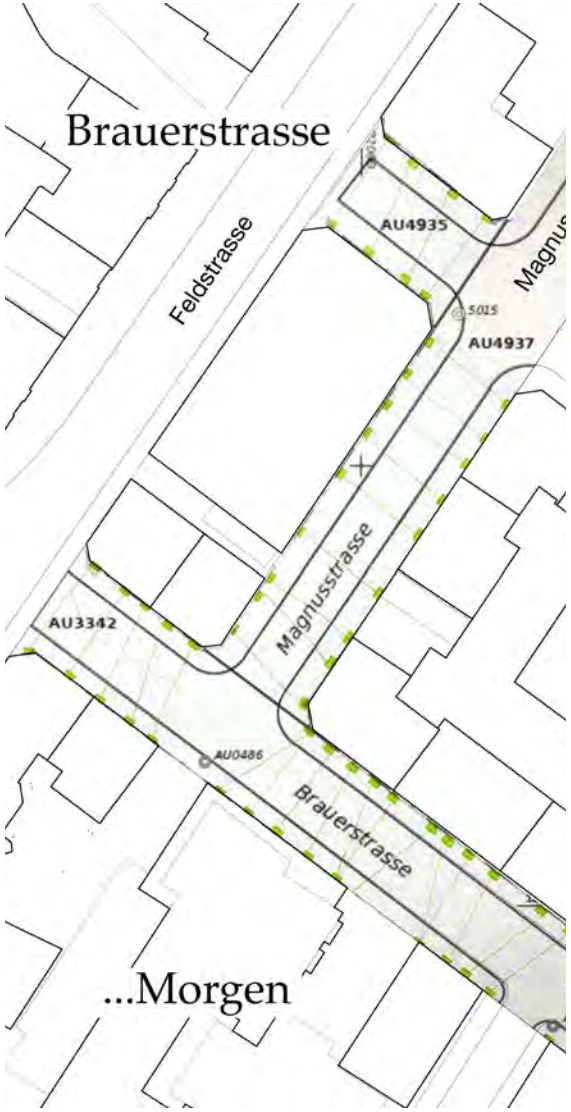
Dorothee Schneider



Rauf an den Mauern und dann über die Strasse! Dieser Vorschlag dient der Abkühlung durch ein Blätterdach.
Er wird über rankende Pflanzen erzielt, die aus einer relativ kleinen Öffnung des Bodens wachsen.

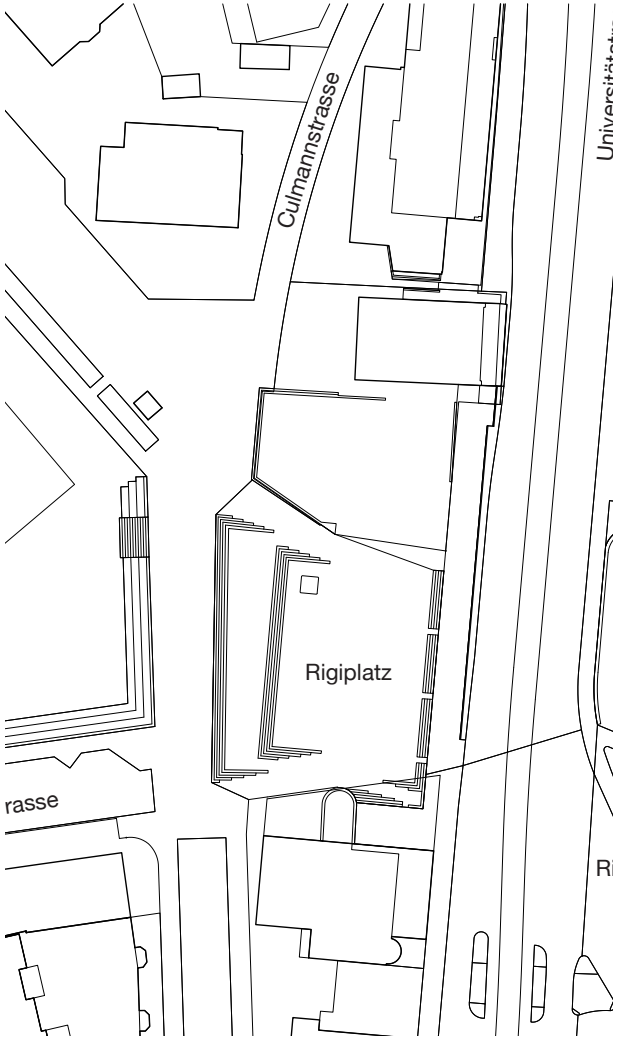
Hier mein Rezept:
Asphalt öffnen / Zugang zum Erdreich nahe der Hausmauer, wo keine Leitungen / Pflanzloch einfassen / Rankgerüst platzieren / Ösen-Haken an Hauswänden montieren / Drahtseile über die Strasse spannen / Verholzende, rankende Pflanzen wie zb. wilder Wein oder Glyzinien (ein Exemplar bereits vorhanden.) / Dunklen Belag durch hellen ersetzen!

Strassenabschnitt gehört zukünftig zur Velo-Vorzugsroute. Parkplätze sind teilweise bereits stillgelegt.
Der Strassenuntergrund beinhaltet viele Leitungssysteme.

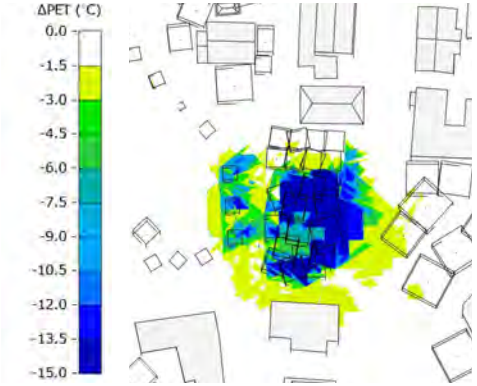


EIN BAUMDACH FÜR DEN RIGIPLATZ

Bettina Neumann, Barbara Neff, Anne Uhlmann, Urs Birchmeier,
Kaschka Knakiewicz, Axel Fickert, Till Carrard, Luca Urbani



Referenzfoto

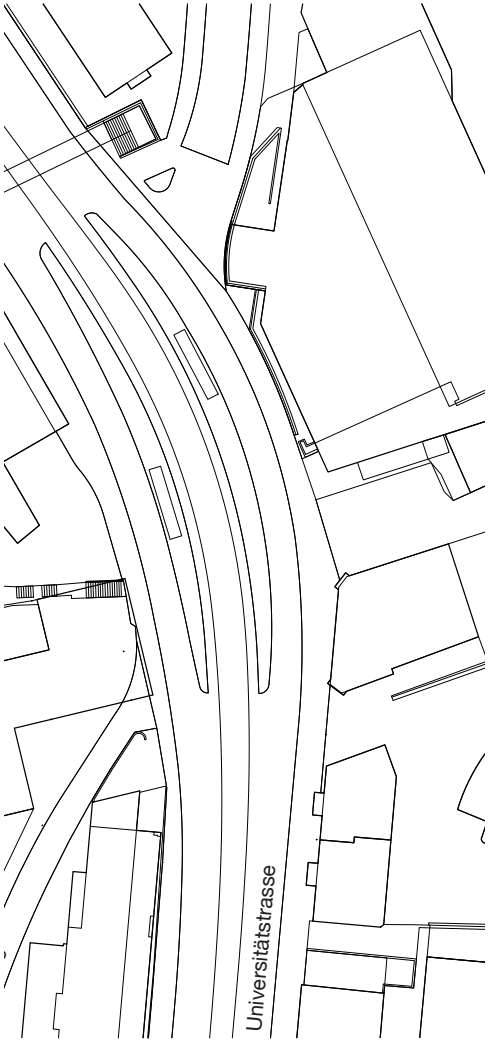


Wirkung des Projektes: 12 bis 15 Grad
Kühlung bei ansonsten über 41 Grad PET
Simulation: QKM, HSLU
Bäume 13-15m, berechnet 31.07.20/14:00

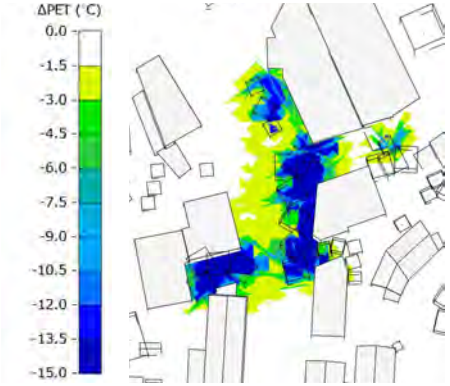
Heute präsentiert sich der Rigiplatz als brachliegender, weil ungeschützter Ort mit wenig Aufenthaltsqualität. Ein ausgedehntes, schattenspendendes Baumdach soll die Qualitäten des benachbarten Löwengartens auf den Rigiplatz übertragen, und die beiden Orte zu einer grosszügigen Platzanlage mit verschiedenen Nutzungs-und Begegnungsmöglichkeiten vereinen. Mit der Neubegrünung des Rigiplatzes wird ein durchgehender Grünzug beidseitig der Universitätsstrasse hergestellt.

EINE ALLEE AN DER SEILBAHN RIGIBLICK

Bettina Neumann, Barbara Neff, Anne Uhlmann, Urs Birchmeier,
Kaschka Knakiewicz, Axel Fickert, Till Carrard, Luca Urbani



Referenzfoto



Wirkung des Projektes: 12 bis 15 Grad
Kühlung bei ansonsten über 41 Grad PET
Simulation: QKM, HSLU
Bäume 13-15m, berechnet 31.07.20/14:00

Eine Kapphaltestelle stadtauswärts ermöglicht die spärlichen Ansätze zur Platzbildung bei der Seilbahnstation in einen grosszügen städtischen Raum zu verwandeln. So entsteht ein ungehinderter Fussgängerfluss zwischen den Verkehrsträgern und Einkaufsläden, Strassenquerungen werden gefahrloser. Eine Baumallee säumt den Platz, bietet Schatten und kühlt die Luft. Die Begrünung der kahlen Migrosfassade schafft Annehmlichkeit und verbessert das Mikroklima.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Rückstau stadtauswärts, ggf. behindernd für linksabbiegende in die Gladbachstrasse auf der Winterthurerstrasse stadteinwärts.
- Ggf. Verbesserung durch Lichtsignalanlagen an beiden Verkehrsknoten
- Stauverlagerung/Ausweichverkehr könnte Folge sein

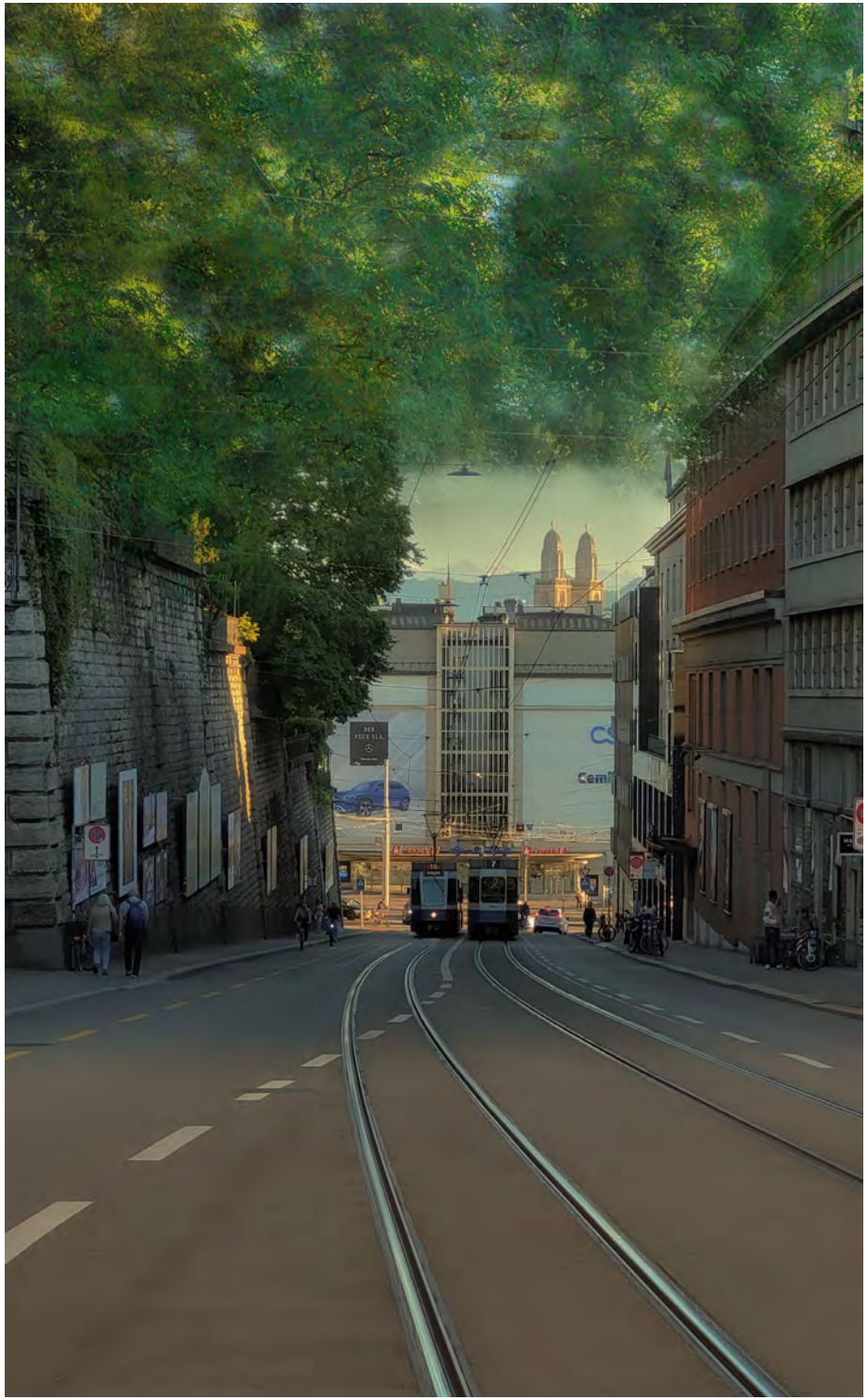
EIN GRÜNES DACH FÜR ZÜRICH

Romero Ratti

Der Strassenraum der Stadt Zürich wird von Drähten auf verschiedenen Höhen überspannt. Wie Spinnennetze klammern sie sich an den Häusern fest und bringen den Organismus Stadt zum Leben, sei es durch die Strassenbeleuchtung oder die Elektrizität für das Tram und den Trolleybus. Doch auch Fahnen und Weihnachtsbeleuchtungen werden daran aufgehängt. Diese Netze könnten nun weitergespinnt werden und Kletterpflanzen können sie erobern. Ein Dach aus Blättern entsteht welches das Stadtklima erheblich verbessert und dem öffentlichen Raum eine neue Atmosphäre verleiht. Gerade im Bereich der Weinbergstrasse wird die Hitzebelastung an heissen Sommertagen als extrem eingestuft und die Situation könnte somit entschärft werden.

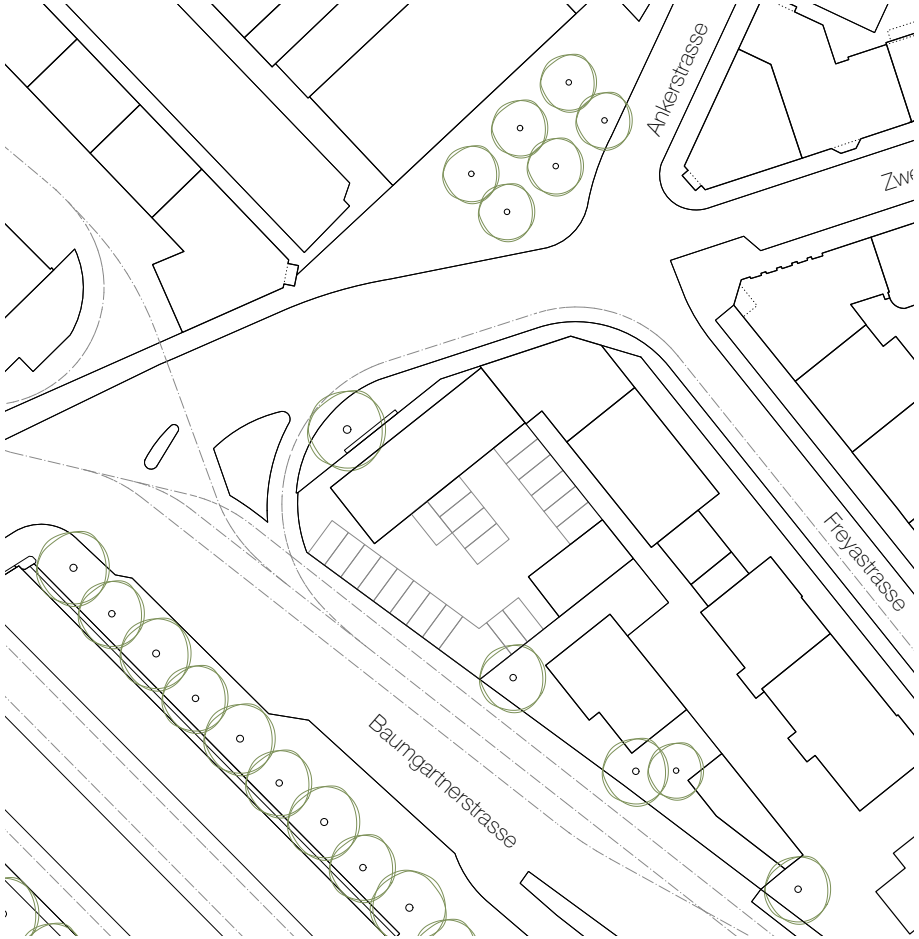
****Die Idee ist ein konzeptioneller Ansatz um etwas aus der Box zu denken, denn Stadtbegrünungsprojekte können cool sein wie es uns zum Beispiel der MFO Park zeigt****

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Konstruktion müsste höher liegen als die Fahrleitungen.
- Abklärung mit Stadt/Trambetreibenden nötig. Unterhalt klären.



EIN PARK FÜR DEN JUGENDTREFF WIEDIKON

GFA Gruppe für Architektur GmbH, Céline Berberat

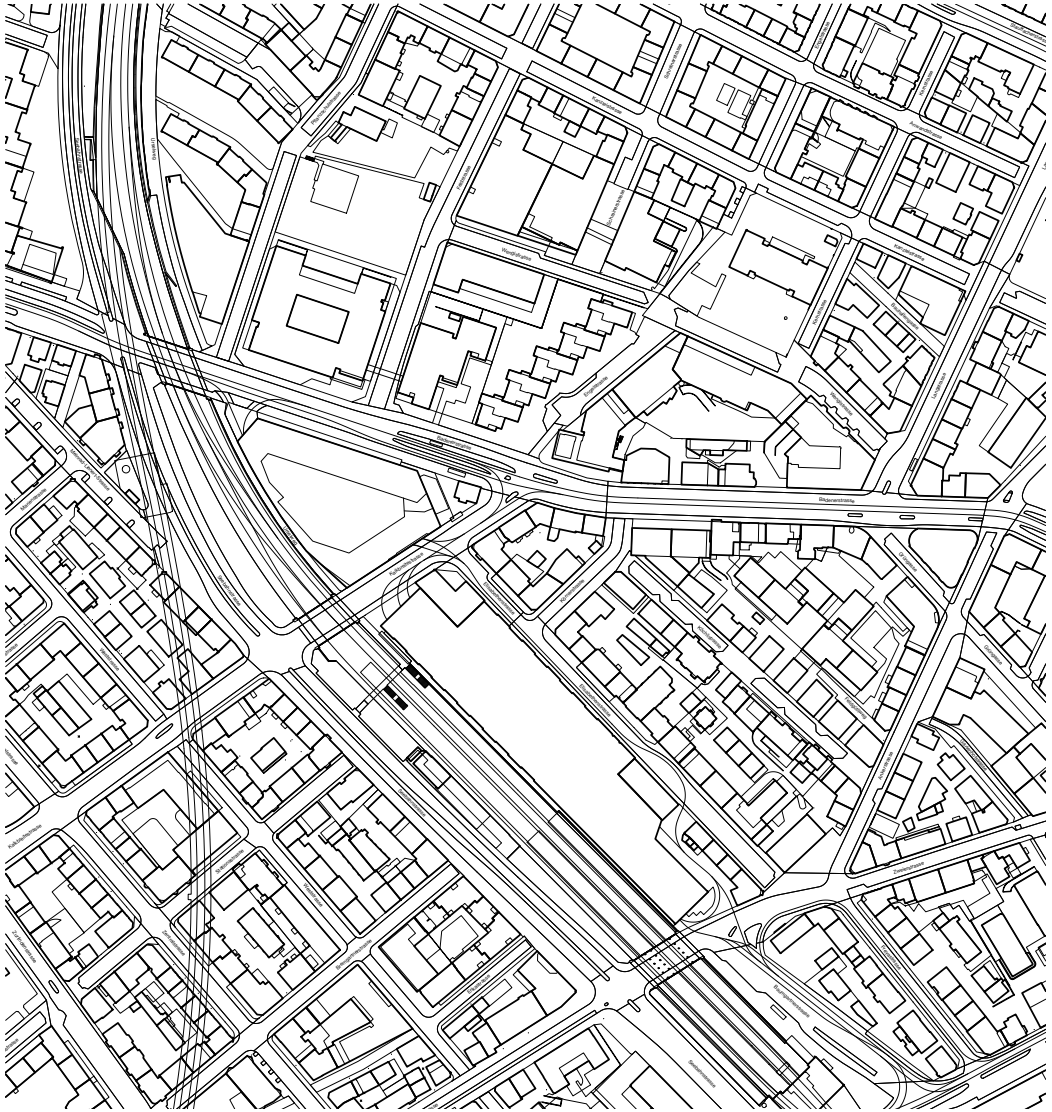


Die Region rund um den Bahnhof Wiedikon ist von lebhaftem Treiben und einem erheblichen Verkehrsaufkommen, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr, geprägt. Mitten in diesem Geschehen, an der Kreuzung von Baumgartnerstrasse und Zweierstrasse, befindet sich der Jugendtreff der OJA Kreis 4+5. Dieser Pavillon erhebt sich auffällig auf einer Stahlkonstruktion über einem Parkplatz, von dem ein Teil als Basketballplatz und kleiner Aussenbereich für den Jugendtreff genutzt wird.

Die zentrale Idee hinter diesem Projekt besteht darin, die meisten der bestehenden Parkplätze aufzugeben und stattdessen die Fläche in einen kleinen, charmanten Park umzuwandeln. Lediglich sechs Mobility-Parkplätze sollen beibehalten werden. Der Park dient nicht nur als Aussenraum für die Jugendlichen, sondern setzt auch den Grünstreifen entlang der östlichen Seite der Baumgartnerstrasse fort und schafft somit eine harmonische Ergänzung zur markanten Baumallee, die sich entlang der Bahngleise erstreckt. Dieses Projekt verleiht der hektischen städtischen Umgebung eine grüne Oase, die den jungen Menschen einen angenehmen Aufenthaltsort bietet und gleichzeitig zur Aufwertung der gesamten Umgebung beiträgt. Dieses Projekt zeigt, wie die Transformation von Verkehrsflächen in grüne Bereiche zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Förderung der Gemeinschaft beitragen kann.

FREIZEITPARK AUSSERSIHL

Erika Fries, Lukas Huggenberger, Adrian Berger


Hardstrasse
Hardstrasse
Hardstrasse

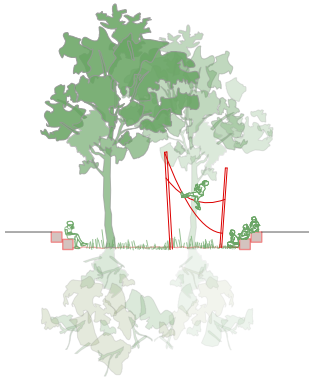
Die Überdeckung des Bahneinschnittes verbindet die bisher getrennten Quartiere Aussersihl und Wiedikon und schafft einen identitätsstiftenden Freiraum, der in partizipativen Verfahren vielfältige freiräumliche Nutzungen für das in hoher Dichte besiedelte Wohngebiet schaffen kann.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Lärmbelastung der Besuchenden des Freizeitparks beachten, da Seebahnstrasse aktuell Lärmquelle ist.

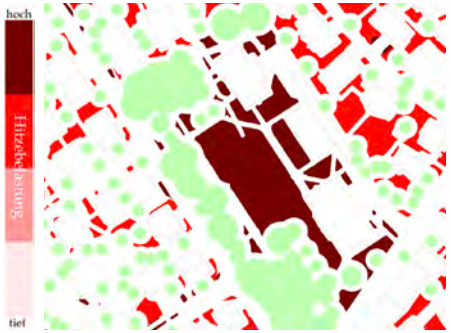
GRÜNE BECKEN FÜR DEN ILGEN-SCHULPLATZ

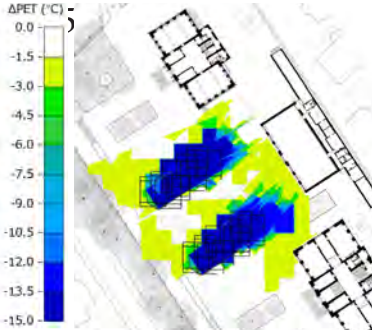
Annika Seifert
Visualisierung: Nightnurse Images AG

Schnitt durch ein Becken



Hitzebelastung im Strassenraum (GIS ZH) überlagert mit Pflanzinselplan





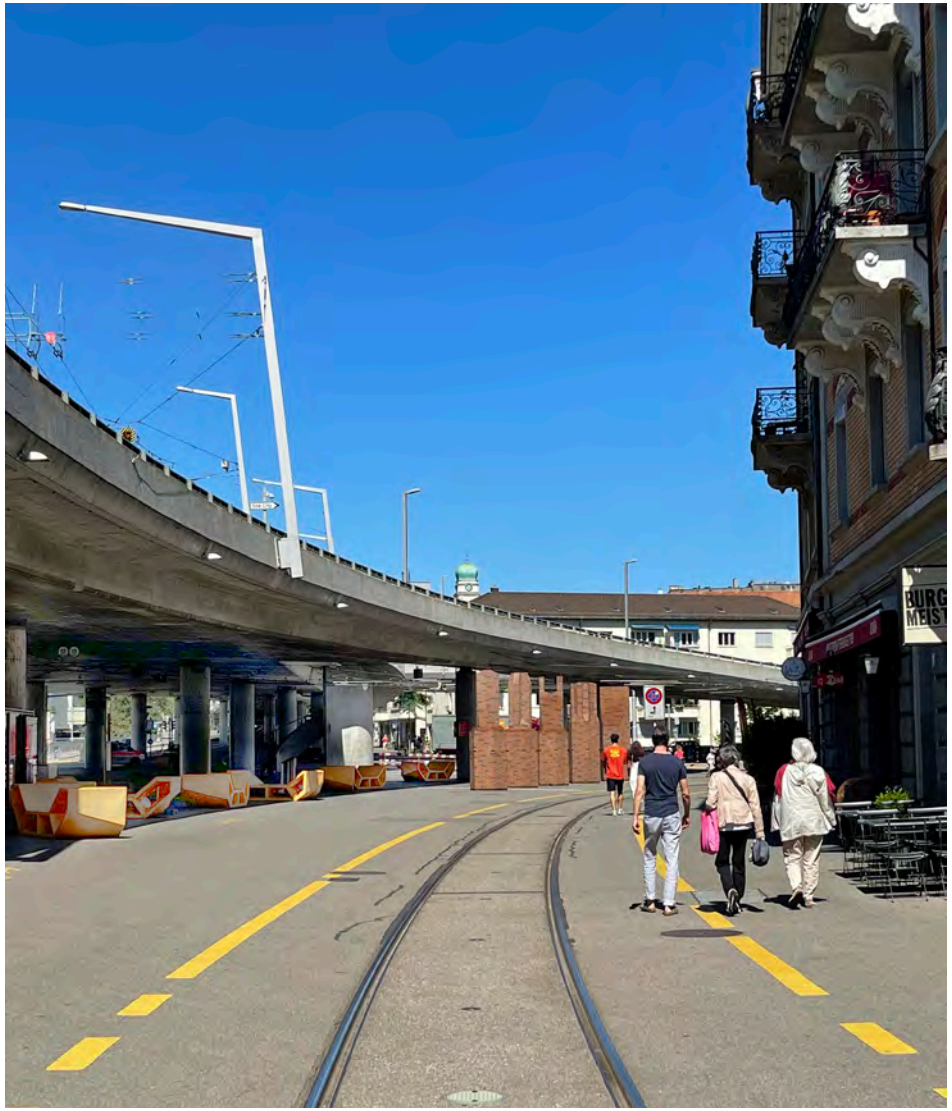
Wirkung des Projektes: bis zu 15 Grad Kühlung bei ansonsten über 41 Grad PET
Simulation: QKM, HSLU
Bäume 13-15m, berechnet 31.07.20/14:00

Der Pausenplatz des Schulhauses Ilgen am Sonnenberg bietet mit über 8‘000m2 nicht nur zahlreiche Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für die Schulgemeinschaft, sondern ist auch über die Unterrichtsstunden hinaus ein zentraler Aufenthaltsort für das gesamte Quartier. Gleichzeitig besteht während der warmen Jahreszeit ein Überhitzungsproblem: Der in der Vergangenheit chaussierte historische Platz ist heute asphaltiert, die geschützten Kastanien beschatten nur die Randbereiche der symmetrischen Anlage.

Die drei Spielfelder sollen so auseinandergerückt werden, dass dazwischen zwei rechteckige Flächen von insgesamt 400 m2 aus dem Asphalt ausgeschnitten und abgesenkt werden können. Diese «Grünbecken» tragen als entsiegelte Schwämme zur Platzentwässerung des Turnhallenvorplatzes bei. Die Einfassung geschieht mit Sitzstufen, die gleichzeitig das Verstreuen von Bodenmaterial auf den Platz verhindern. Die Kronen der neu gepflanzten hochstämmigen Bäume bieten Beschattung und Verdunstungskühle, je nach Tageszeit auch für die angrenzenden weiterhin versiegelten Sportflächen. Zwischen hoher Krone und tiefem Erdboden gibt es Raum für Sitzmöglichkeiten, Kletterstrukturen und Rückzugsorte – mitten im Zentrum des Geschehens. Für die Kinder entsteht ein vertikal erfahrbarer Raum, der den ausgedehnt horizontalen Platz strukturiert und ergänzt. Unterhalb der Baumkronen bleiben die wichtigen visuellen Querbezüge – und damit die für Kinder und Lehrpersonen wichtige Orientierung und Übersicht auf Augenhöhe – erhalten.

GRÜNER BOGEN AM ESCHER-WYSS-PLATZ

Jil Ehrat, Yvo Corpataux, Michael Blaser (Atelier NU)

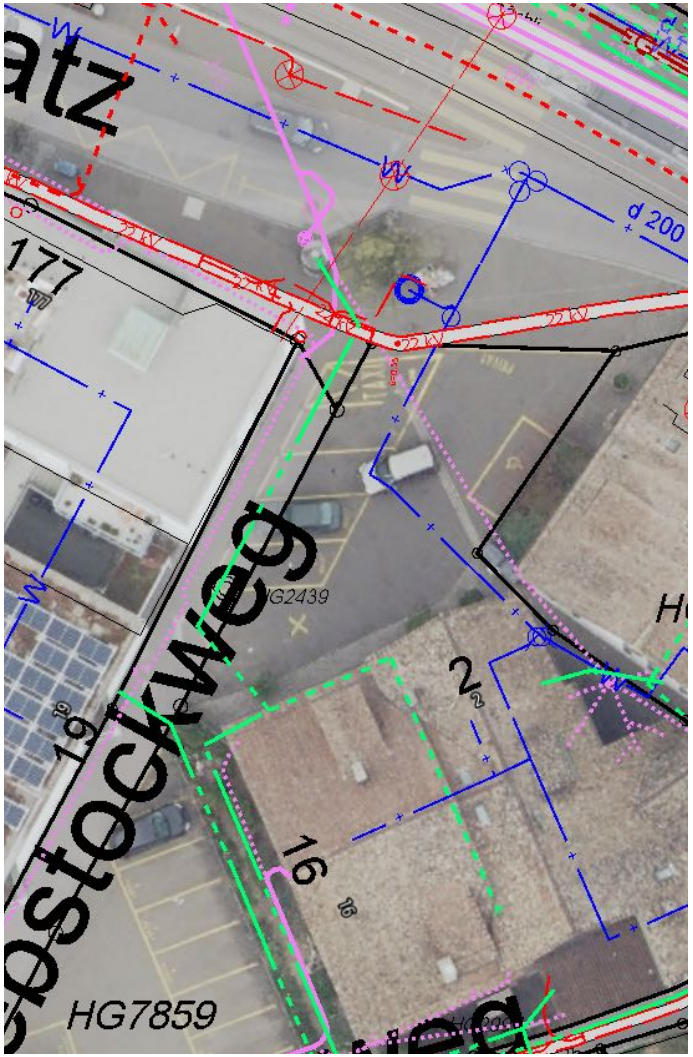


An einem der grössten Verkehrsknotenpunkte im Kreis 5, dem Escher-Wyss Platz, soll ein Grünraum zur Stadtkühlung mit Aufenthaltsqualität und damit verbunden eine Signalisierung für Fussgänger:innen geschaffen werden. Zwischen den bestehenden Werkleitungen werden hier gezielt 24 Bäume gepflanzt, welche einen zusammenhängenden grünen Bogen spannen. Dieser setzt sich in Richtung Norden fort – Auch der kleine Parkplatz inmitten von Strassen und Brücken soll aufgelöst, entsiegelt und bepflanzt werden. Chaussierte Flächen und Sitzgelegenheiten unterhalb der neu gesetzten Bäume, verstärken die Aufenthaltsqualität. Durch die Reduktion von Asphaltflächen wird ein angenehmes Mikroklima generiert.

Der Eingriff ist leicht und mit einfachen Mitteln umsetzbar. Ein Ort, welcher heute primär durch Asphalt und Verkehr geprägt ist, erhält so einen grünen Bogen mit neuer Aufenthaltsqualität.

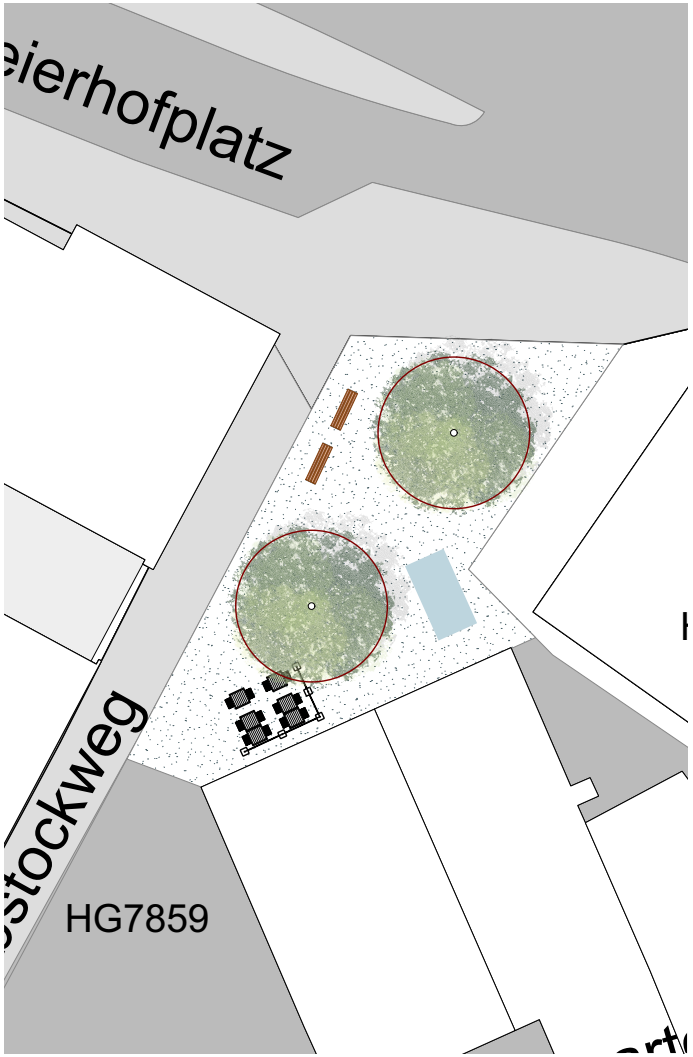
GRÜNES MEIERHOFPLÄTZLI

Esther Derungs



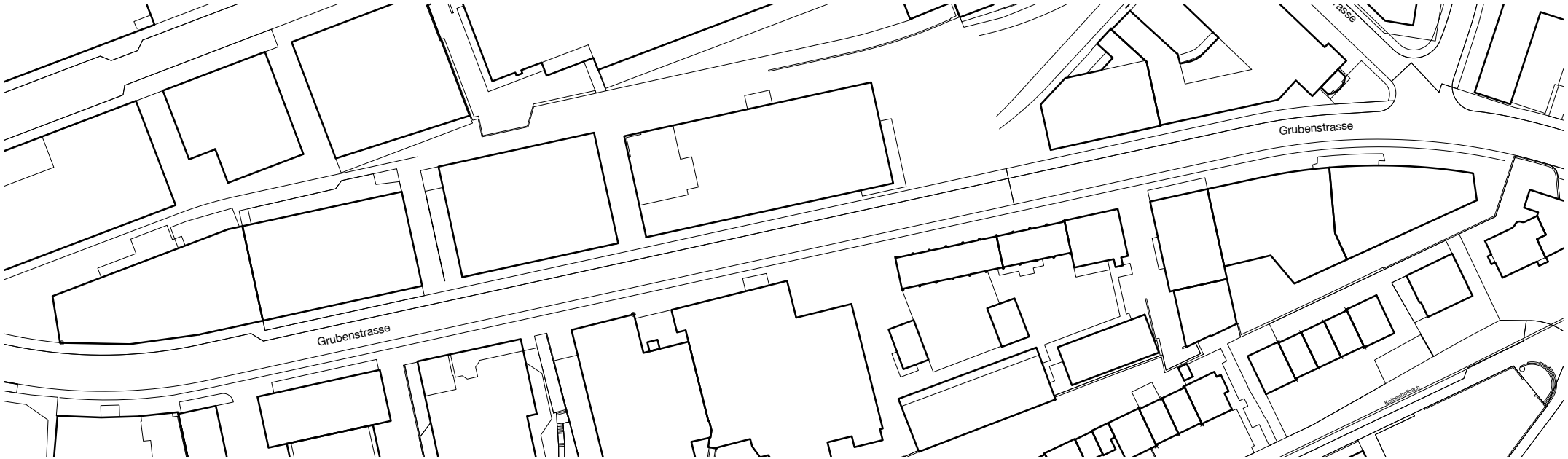
Der Höngger Meierhof wurde 1521 am damaligen Dorfrand gebaut. Der hintere Meierhof (rotes Riegelhaus; noch heute erhalten) wurde vermutlich 1750 erbaut. Heute fristen diese historische Gebäude ein Schattendasein. Der Meierhofplatz wird der verkehrlichen Nutzung und Funktionalität untergeordnet. Bäume, Grünflächen und entsiegelte Flächen finden sich spärlich. Umso wichtig wäre es, den Platz sowohl verkehrlich und städtebaulich als auch aus Sicht der Grünräume zu betrachten. Mit diesem Projekt schlage ich vor, den historisch wichtigen Platz vor dem Haus Meierhof zu entsiegeln. Hier soll ein Quartiertreffpunkt in Form eines Kiesplätzchen mit schattenspendenden Bäumen und vielfältigen kleinen Grünflächen oder mit Reben umrankten Lauben entstehen. Eine gastronomische Nutzung in Form eines Kaffees wäre im Sinne vieler Höngger. Wichtige private Parkplätze sollen auf den Parkplatz südlich oder aber an die Ackersteinstrasse neben dem Denner verlagert werden. Bei der Platzierung der Baumgruben wurden auch die bestehenden Werkleitungen berücksichtigt. Das neue grüne Meierhofplätzchen soll an die historischen Zeiten erinnern, als Höngg ein Dorf der Rebberge war.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Plätzli ist auf privatem Grund. Parkplätze wären auf öffentl. Grund und Verbindung über Privatgrund, wäre zu klären.

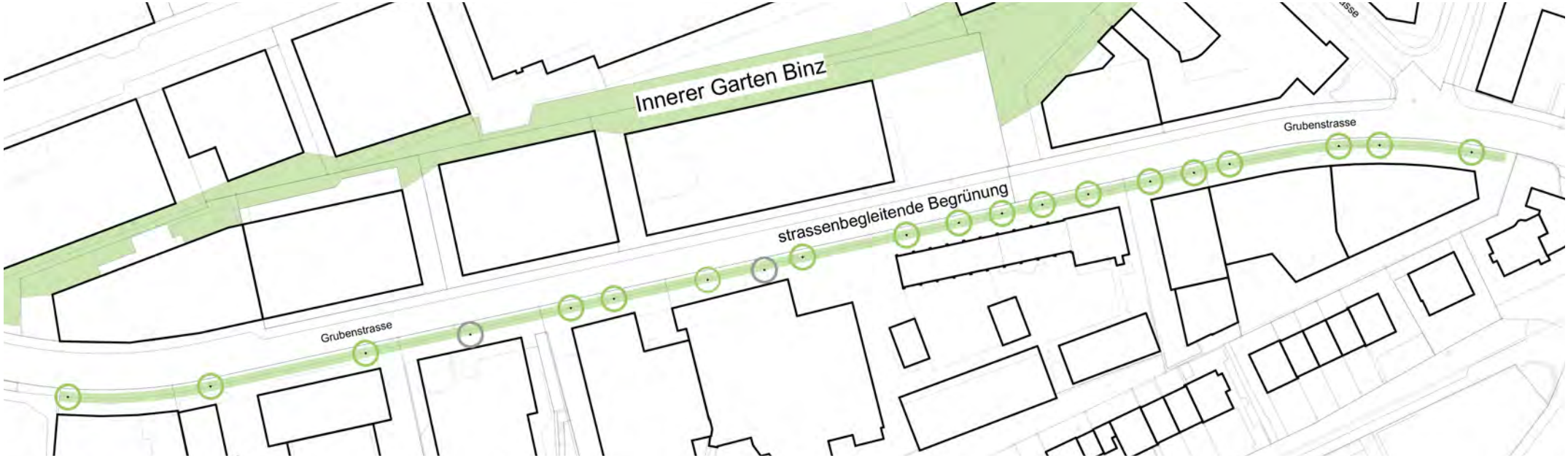


GRÜNE GLEISE BINZ

Kai Guhl, Magdalena Osiniak, Christian Penzel

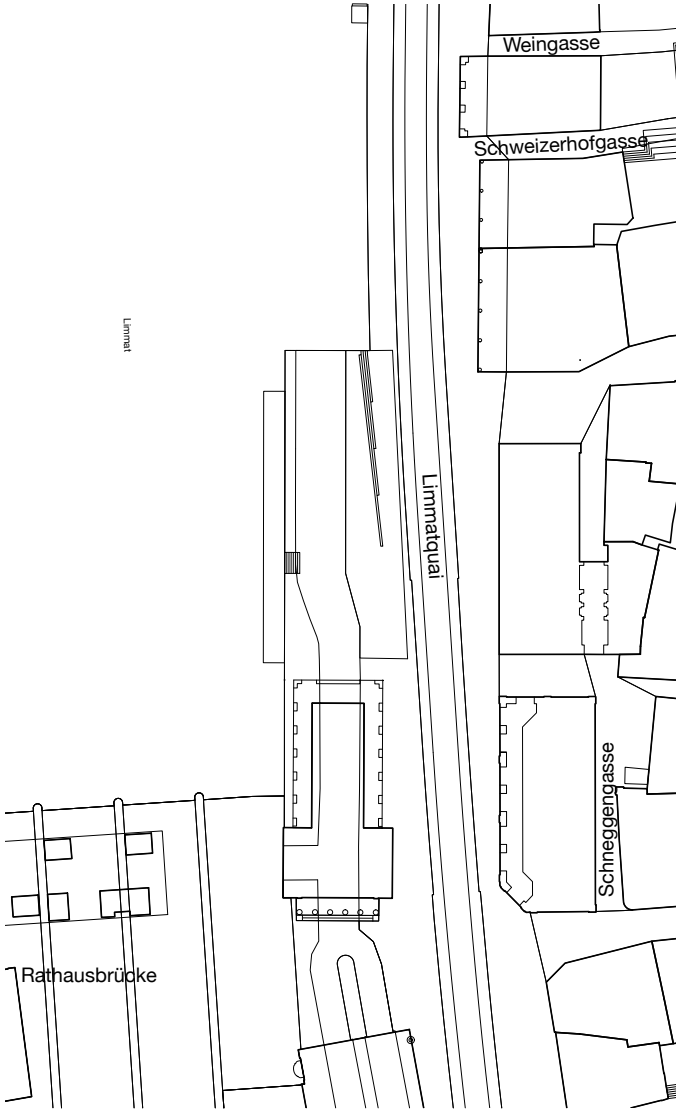


41 An der Grubenstrasse sollen Gleise den geöffneten Belag fassen. Punktuell zwischen den nicht mehr genutzten Gleisen platzierte Bäume ergeben so eine Baumreihe mit grossen Wurzelräumen an der Grubenstrasse. Die Gleise sollen einen offenen Belag, der teilweise befahrbar, teilweise begrünt und punktuell mit Bäumen bepflanzt ist, ohne grossen Aufwand ermöglichen. Die bestehenden, ungenutzten Gleise werden mit einer neuen Funktion genutzt. Zu den alten Gleisen hin haben sich schon einige Laderampen in Terrassen verwandelt, diese werden durch die davor liegenden bepflanzten Gleise aufgewertet. Schlussendlich ergibt das Ganze ein Band an der Grubenstrasse, dass sich mit 20 Bäumen über 360 Meter durchzieht. Die zwei weiteren Gleisstränge im Quartier liegen in den Zwischenräumen der Randbebauung. Da entsteht ein offener Raum, der sichtbaren Schienen folgt. Bäume stehen seitlich und zwischen den Gleisen im geöffneten Belag. Ein Weg führt so über die verschiedenen privaten Parzellen und schafft ein durchlaufenden kühlen begehbaren Garten. Die bestehenden Schienen von Binz transformieren sich.



GRÜNE INSEL AM LIMMATQUAI

CRLA GmbH (Flavio Onorato, Maude von Giese, Carolin Riede)



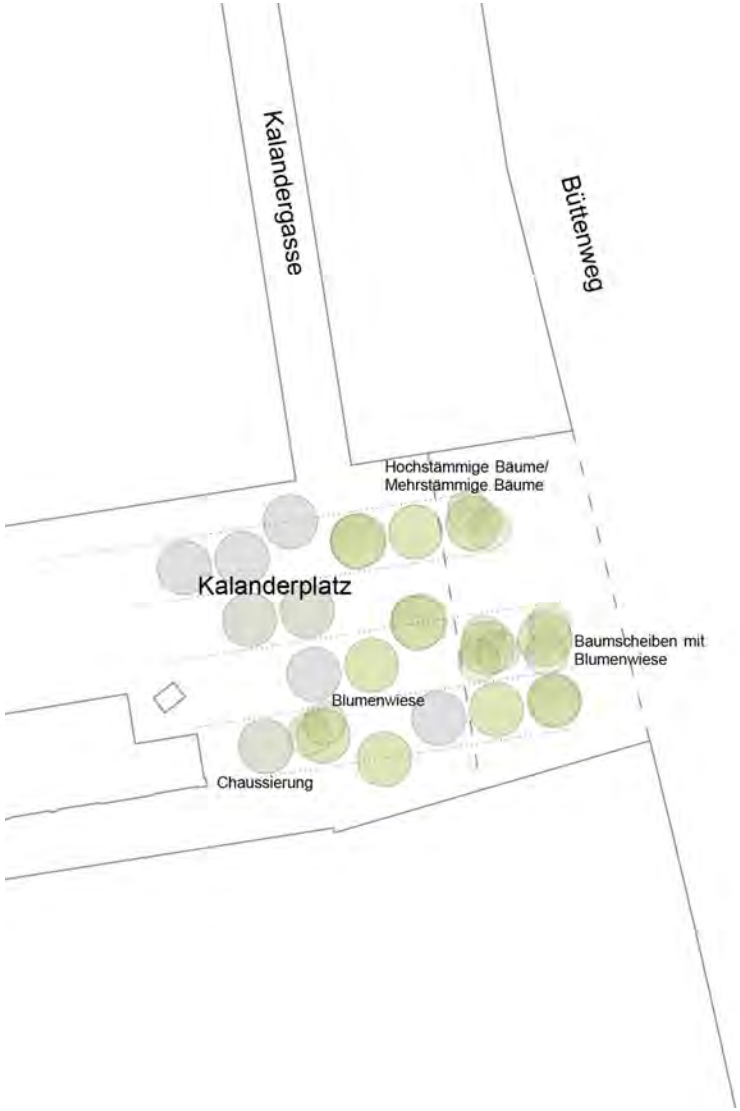
Angesichts der zunehmenden Hitze der Stadt konzentriert sich das Projekt «Grüne Insel am Limmatquai» auf die Entsiegelung des Pflasters, um die Aufnahme von Regenwasser zu ermöglichen und die Oberflächentemperatur zu senken. Das Projekt zielt darauf ab den öffentlichen Raum am Limmatquai in Zürich zu verbessern, indem es sowohl ästhetisch ansprechende als auch funktional sinnvolle Lösungen für die sonnenausgesetzten Flaniermeile am Limmatquai bietet.

Den Besucher*innen wird durch die Schaffung einer Liegewiese unter schattenspendenden Bäumen ein Ort zum Verweilen angeboten, da es entlang des Limmatquais wenige solcher Plätze gibt. Eine Sitz- und Liegebank lädt die Besucher*innen dazu ein Platz zu nehmen und in angenehmer Atmosphäre den Panoramablick auf die Limmat zu geniessen. Sei es für die Mittagspause oder bei der Besichtigung der Altstadt von Zürich. Mit dem Projekt «Grüne Insel am Limmatquai» wird ein wichtiger Schritt in Richtung einer nachhaltigen und klimaresilienten Stadtentwicklung gemacht, indem es den Stadtbewohner*innen und -besucher*innen eine grüne Oase der Ruhe und Erholung mitten in der Stadt bietet, während es gleichzeitig dazu beiträgt, die Auswirkungen der städtischen Hitze zu mildern.

GRÜNE KREISE AUF DEM KALANDERPLATZ

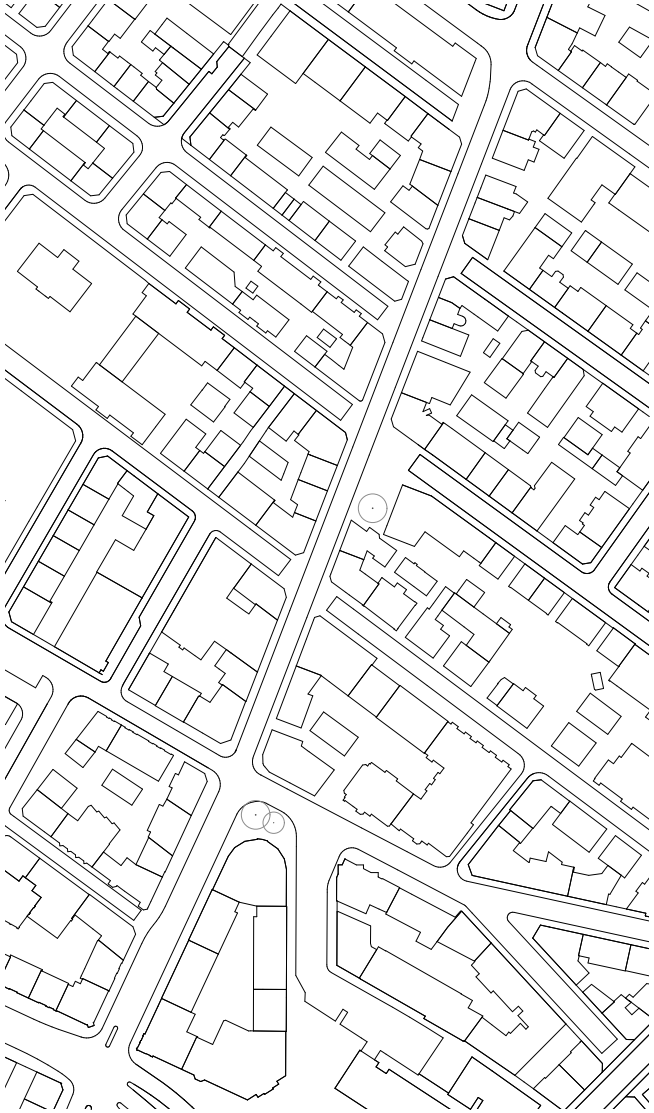
CRLA GmbH (Flavio Onorato, Maude von Giese, Carolin Riede)

Unter Berücksichtigung der heutigen Gestaltung des Kalanderplatzes in Zürich zielt dieses Projekt darauf ab, die bestehende Idee in Form von den Kreisen weiter zu entwickeln und zu optimieren. Ein zentrales Element unseres Konzepts ist die partielle Entsiegelung der asphaltierten Kreise, in dem sie einerseits begrünt werden und anderseits chaussiert. Die Chaussierung dient dazu die flexible Nutzung des Platzes zu gewährleisten, insbesondere während öffentlichen Veranstaltungen wie zum Beispiel dem Weihnachtsmarkt. Im Gegensatz zu den chaussierten Kreisen, stehen die begrünten Kreise, die als Wildblumenwiese eine ästhetische Bereicherung darstellen, und durch die Förderung der Biodiversität Lebensraum und Nahrung für verschiedenen Tierarten bieten. Luftig gepflanzte Bäume ergänzen die begrünten Flächen und spenden den auf dem Kalanderplatz dringend benötigten Schatten und geben ein neues Raumgefühl.



GRÜNE LANGSTRASSE

Patrick Schmid, Roger Schärer, Remo Baumgartner



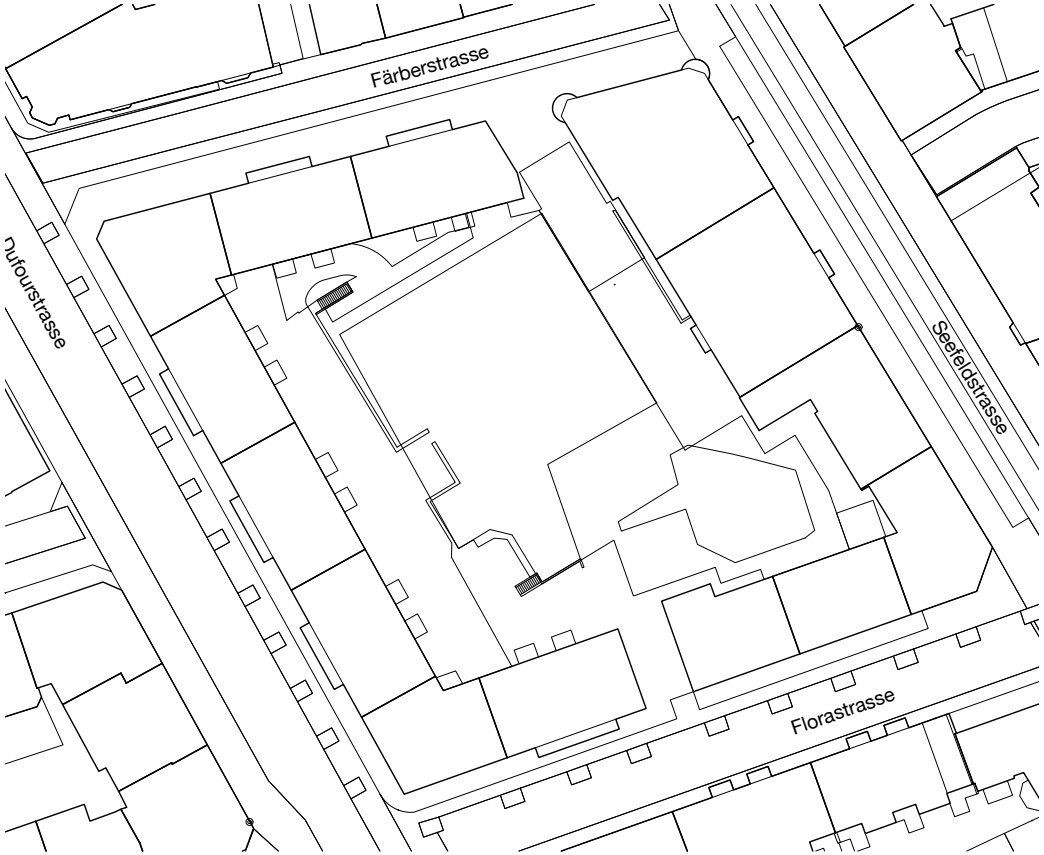
Was die Stadt nur zur Hälfte umgesetzt hat, denken wir fertig: Nach der Befreiung von Bus- und Autoverkehr wird die Langstrasse zur grünen Flaniermeile. Die vergangenen Monate während der Baustelle haben es gezeigt: Die untere Langstrasse zwischen Militärstrasse und Helvetiaplatz lässt sich ohne Probleme vom Auto- und Busverkehr befreien. Der Bus kann über die Schönegg-, Feld- und Stauffacherstrasse in beide Richtungen umgeleitet werden, ohne eine Haltestelle verschieben zu müssen, mit dem Autoverkehr kann man dasselbe tun. Der Durchgangsverkehr ist seit kurzem ja ohnehin tagsüber gesperrt.

So wird Raum frei für eine Langstrasse als grüne Flanier- und Velomeile. Wir schlagen vor, den Niveauunterschied zwischen Strasse und Trottoir aufzuheben. Eines der beiden Trottoirs wird bis zur heutigen Strassenmitte verbreitert, so entsteht ein breiter Flanierboulevard mit Platz für Bauminseln. Auf der verbleibenden Spur wird ein Veloweg in beide Richtungen eingerichtet. Die Einmündungen der Seitenstrassen werden freigehalten, so können Autos nach wie vor die Langstrasse queren. So wird die neue Langstrasse grüner, ruhiger, ungefährlicher und attraktiver.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Umlenkung Bus wäre zu prüfen. Falls Bus wie bisher in beide Richtungen auf einer Spur gehen soll: prüfen.

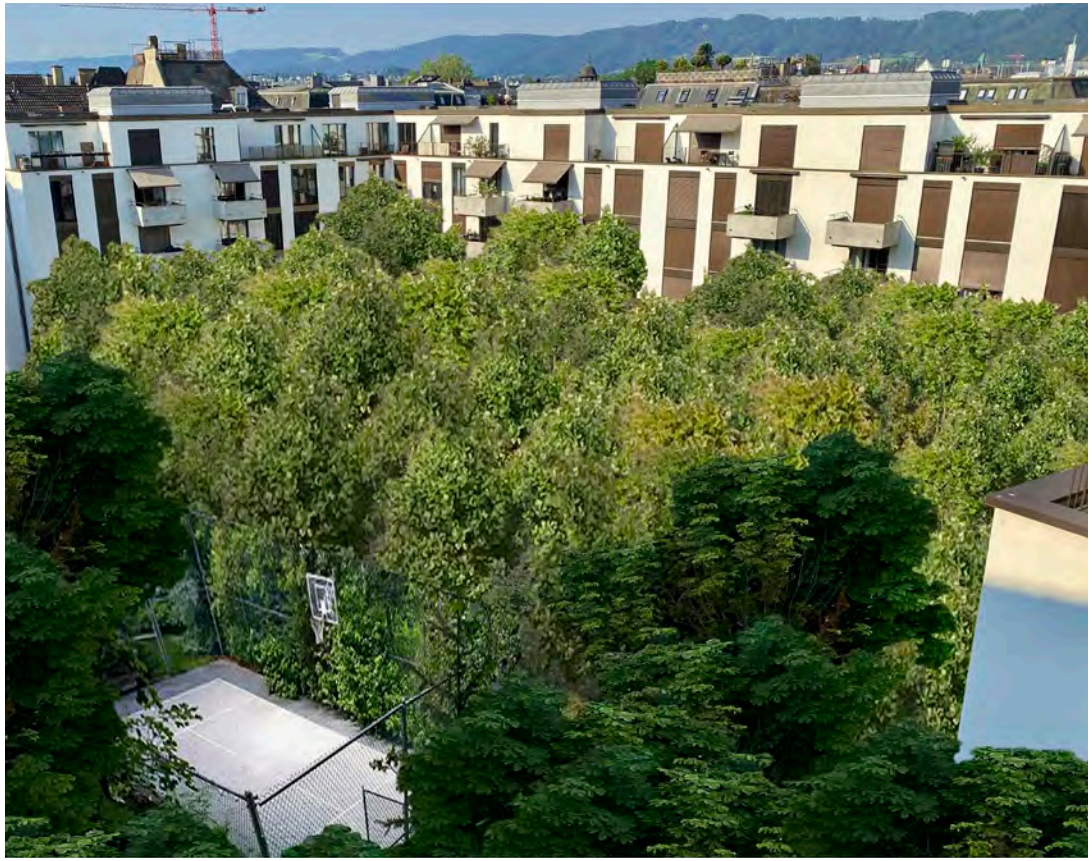
GRÜNE LUNGE SEEFELD

Andri Cajos



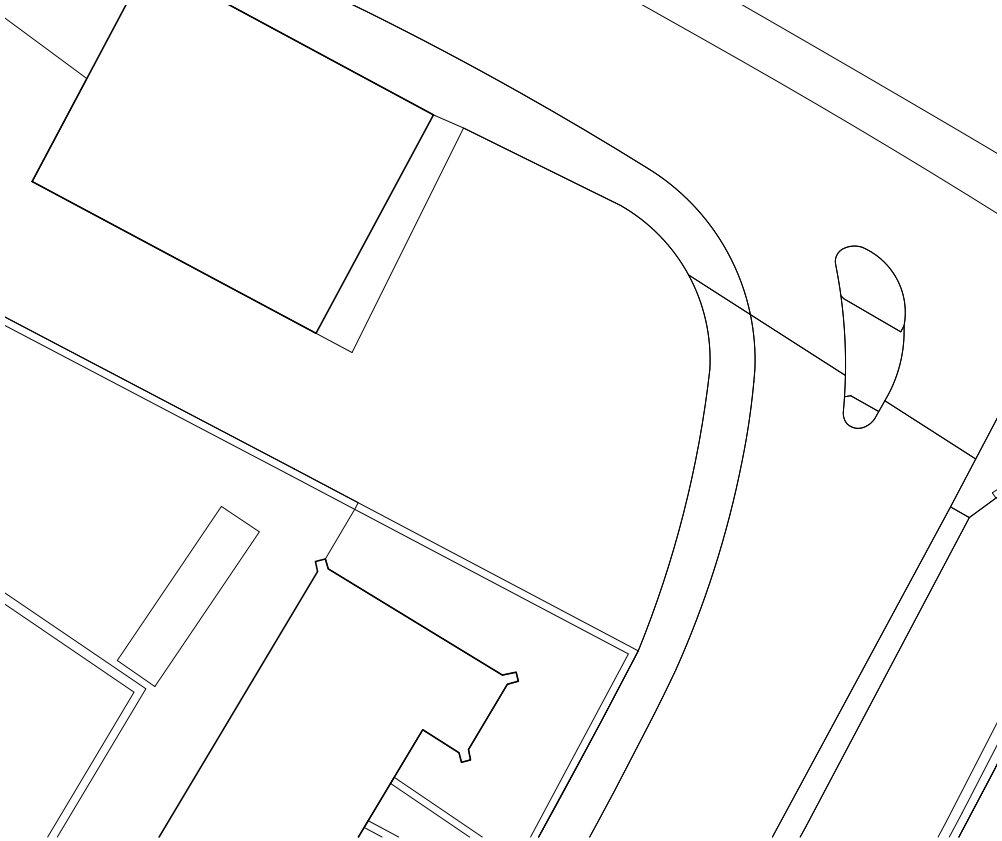
Mit fast 4‘000 m2 ist dies der grösste grüne Hof im Seefeld. Leider ist er im Moment durch das Fehlen von Schattenplätzen, zeitgemässen Spielmöglichkeiten oder attraktiven Nischen praktisch ausgestorben. Selten wird diese Grünfläche von den Anwohnenden genutzt. Im Sommer wird der Rasen regelmässig sehr kurz geschnitten, worauf dieser vertrocknet. Blumen und Insekten haben hier keine Chance.

Wenn die Menschen für diese grosse Fläche keinen Nutzen finden, müssten zumindest die Fauna und Flora von diesem grossen Ort profitieren können. Eine statische Verstärkung der Tiefgaragendecke unter dem Hof ermöglicht einen höheren Erdaufbau und somit eine Bepflanzung mit vielen Bäumen und Stauden. Wir möchten die Biodiversität um ein Vielfaches erhöhen. Neben der Blumenesche, Waldföhre, Hopfenbuche, verschiedenen Sorbus-Arten und diversen Gross-Sträuchern wie Cornus mas, Holunder, Schwarzdorn, wolliger Schneeball, Purgier-Kreuzdorn, diverse Strauchdorn-Arten und Stauden finden hier auch Tiere wie Insekten, Vögel aber auch kleine Säugetiere ihr neues Zuhause. Zusätzlich profitiert das ganze Quartier von einem natürlichen CO2-Filter. In den heissen Sommermonaten gibt es hier einen kühleren Ort. Der Hof lebt! Natürlich befindet sich im Hof auch eine Nische für die Anwohnenden. Auf einem Padel-Feld können sie sich in der Freizeit im Schatten austoben und die gesunde Luft sowie das Vogelgezwitscher geniessen. Das Leben erwacht wieder.



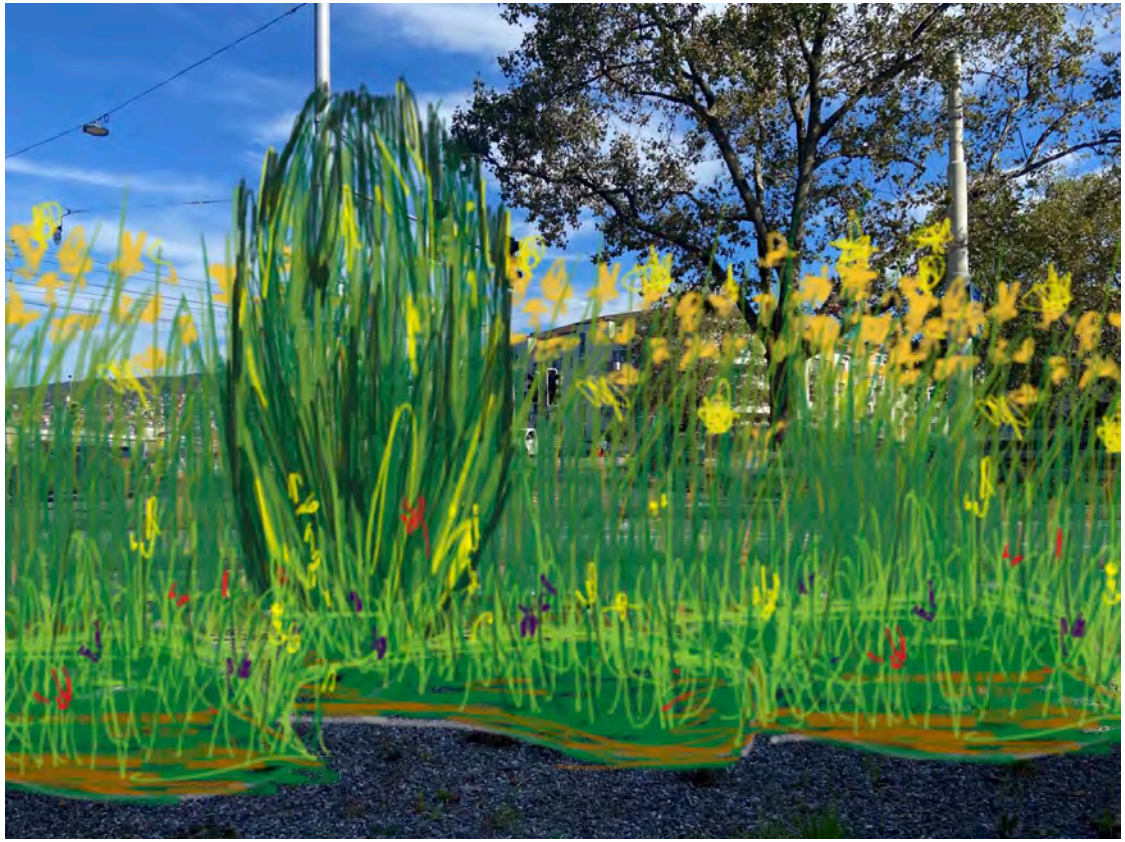
GRÜNE NATURINSEL SEEBAHNSTRASSE HOHLSTRASSE

Katharina Schlatter



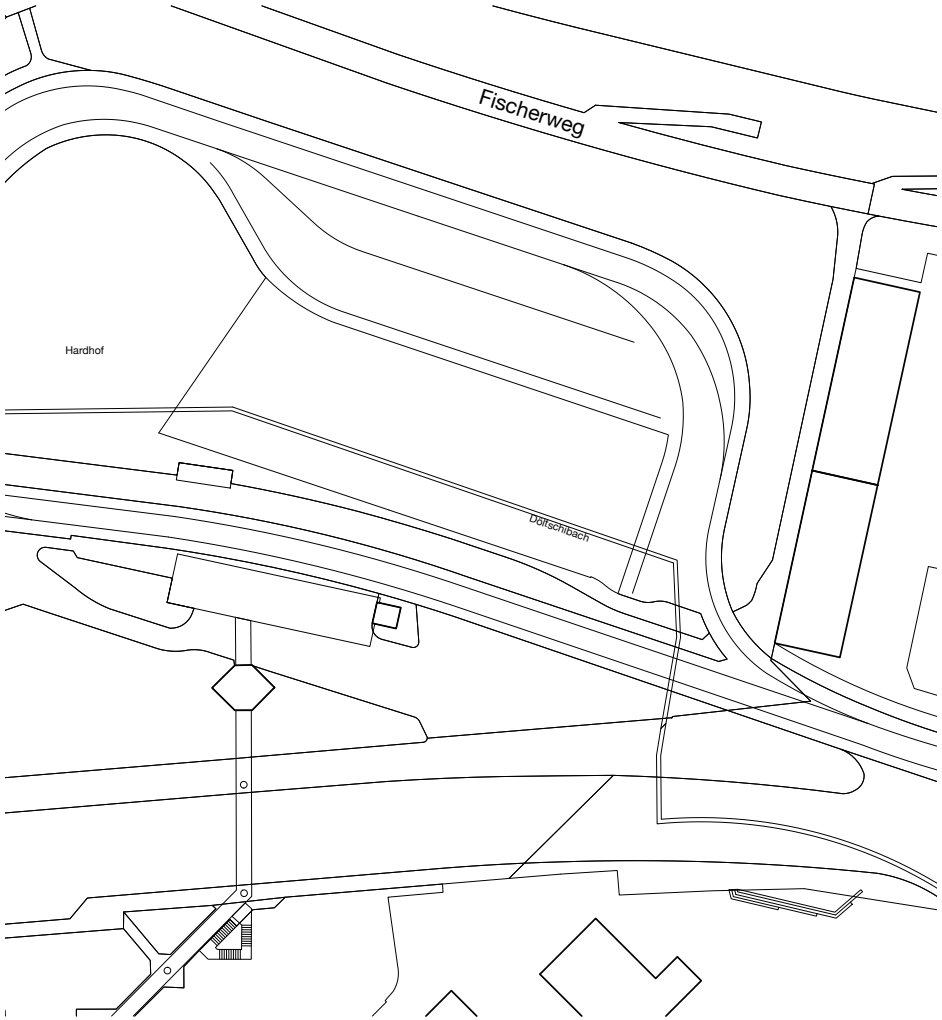
Das Grundstück liegt zwischen Seebahnstrasse, Hohlstrasse und Erismannhof. Die Fläche ist zurzeit mit Kies bedeckt, darunter befindet sich Bauschutt. Ausserdem stehen neun Pflanzenkisten aus Holz auf dem Grundstück. Für die Begrünung wird zu beiden Strassenseiten hin Erde aufgeschüttet und mit Sträuchern und kleinen Bäumen bepflanzt. Dadurch bildet sich eine natürliche grüne Barriere zum dichten Verkehr zur Kreuzung Seebahnstrasse und Hohlstrasse. Die Begrünung soll ausserdem lokal für tiefere Temperaturen sorgen.

Um den Pflanzen besseren Halt zu geben und sicherzustellen, dass keine Erde oder Pflanzenmaterial auf das Trottoir gespült werden, wird die jetzige Kiesschicht entfernt, wobei ein etwa 50 cm breiter Rand zum Trottoir hin als Ruderalfläche freigelassen und mit Topinamburknollen bepflanzt wird. An der Ecke zur Hohlstrasse schliessen drei Birken den Raum ab, an der Ecke zur Seebahnstrasse entsteht aus dem jetzigen Kiesbelag ein Steinhaufen als neuer Lebensraum für Insekten und Kleintiere. Gepflanzt werden Holunder, Felsenbirne, Eberesche, Weissdorn und Hundsrose. Die aufgeschüttete Erde wird durch Fingerkraut und weitere Blühpflanzen befestigt. So bildet sich innert weniger Monate ein dichter Bewuchs. Die Inseln brauchen keine Pflege, ausser Bewässerung. Das Konzept wurde 2022 von der Schule Dandelion in Albisrieden bereits sehr erfolgreich umgesetzt.



GRÜNE SCHLAUFE HARDTURM

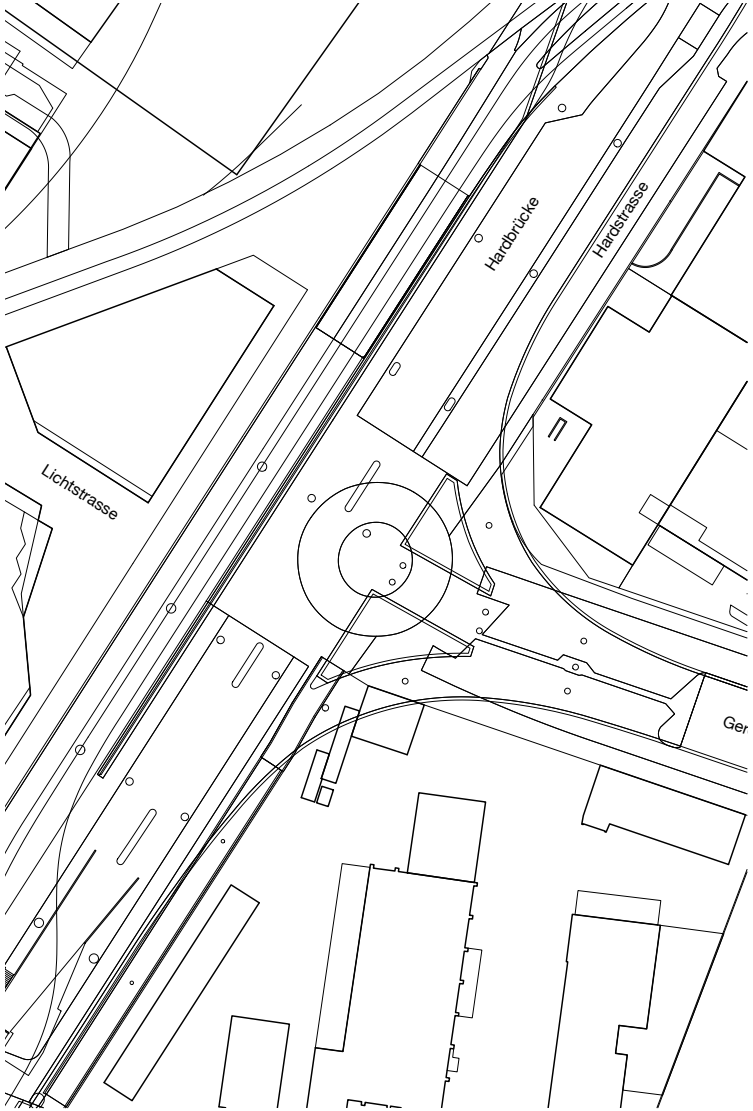
Michèle Mambourg, Jan Letze (Neon Deiss)



An der Tramhaltestelle Hardturm chaussieren wir den asphaltierten Platz zwischen der Haltestelle und der Hardturmstrasse und begrünen ihn. Um die Begrünung zu ermöglichen, reissen wir den Treppenaufgang sowie die zum Parkhaus Hardturm führende Passerelle ab. Anstelle der Passerelle legen wir einen neuen Fussgängerstreifen an, um das Überqueren der Hardturmstrasse möglich zu machen. Der Abriss schafft neuen Freiraum, welchen wir für die Bepflanzung nutzen können. Dazu pflanzen wir auf dem ganzen Platz verteilt neun neue Bäume. Zudem chaussieren wir eine möglichst grosse Fläche des Platzes. Die Chaussierung betrifft auch einen Teil des bereits vorhandenen Grüns. Dieses Gebüsch bildet einen trennenden Erdwall. Um dem entgegenzuwirken, entfernen wir das Gebüsch, ebnen den Wall aus und chaussieren die Fläche. Dies ermöglicht eine Öffnung des Platzes und macht die Fläche betretbar und somit nutzbar. Die Begrünung des heute noch unbeschatteten Platzes führt zu einer Verbesserung des Mikroklimas und steigert die Aufenthaltsqualität.

HARD PARK

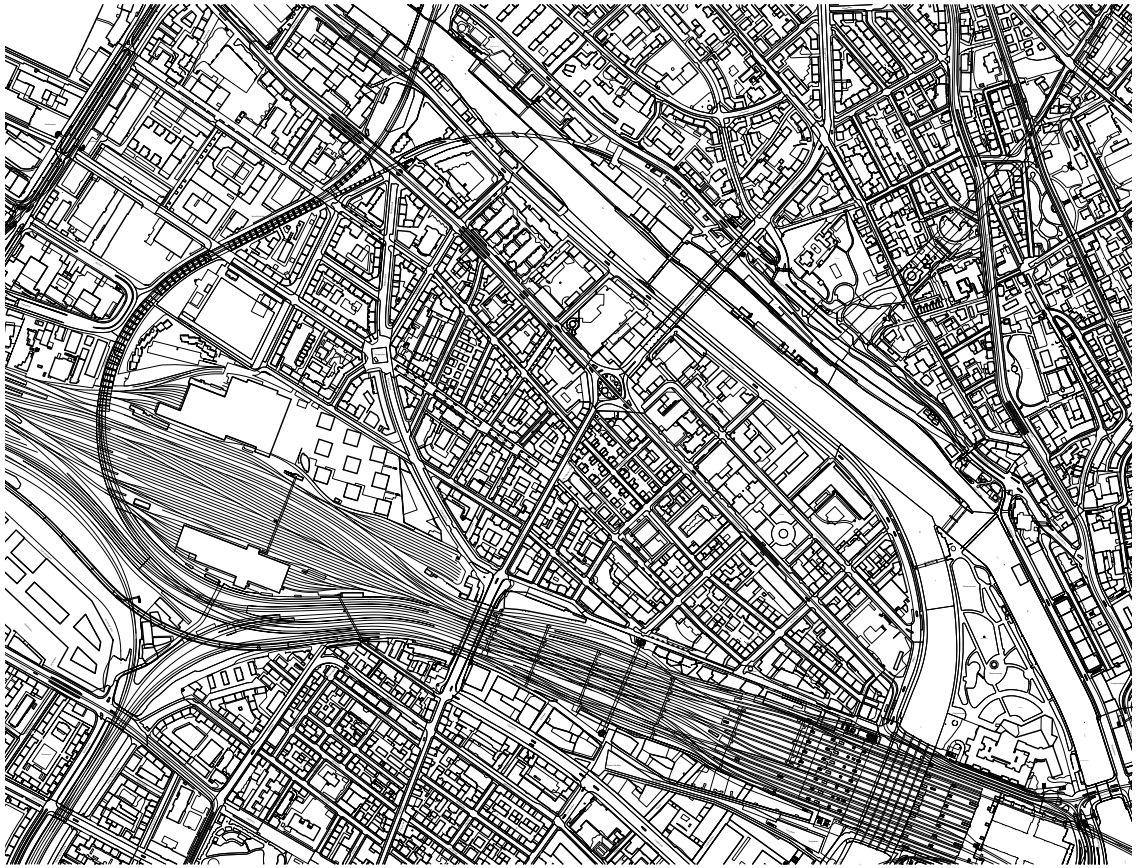
Kristina Meier, Roger Boltshauser (Boltshauser Architekten)



Die Hardbrücke bildet einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Zürichs. Unter der gewaltigen Brückeninfrastruktur befindet sich das halbüberdachte Einzugsgebiet des Bahnhofes, das von der massiven Betoninfrasturktur geprägt ist. Hier treffen der Fussgänger-, Fahrrad-, und Fahrzeugverkehr aufeinander. Das ehemalige Industriequartier soll nun ein begrüntes Herzstück erhalten. Der durchgehende Asphaltboden wird unterbrochen, um chaussierte Bodenbeläge zu integrieren. Vereinzelte Sitzgelegenheiten werden auf kleinen Rasenflächen und Magerwiesen platziert, während an den Betonstützen Stahlkabel gespannt werden, an denen Rank- und Kletterpflanzen hoch- und aus Pflanztrögen herunterwachsen. Leichtbau-Stahlkonstruktionen bieten begrünte Terrassen an, welche innerhalb der geschäftigen Zone um den Bahnhof Hardbrücke grüne Rückzugsräume bilden. Die Taxi- Parkplätze der Hardstrasse werden in einen begrünten Fahrradweg umgewandelt. Durch dieses Begrünungsprojekt entfaltet sich ein belebter Aufenthaltsort, der direkt an das öffentliche Verkehrsnetz anschliesst.

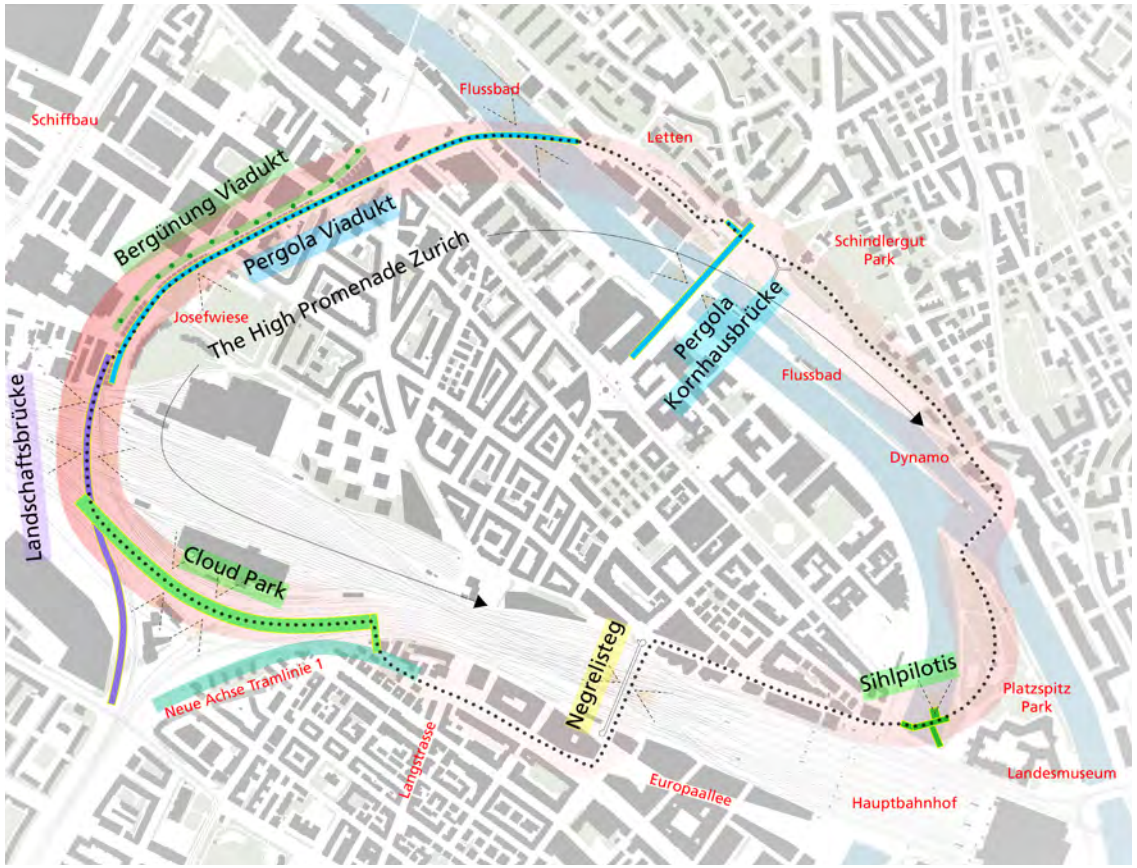
HIGH PROMENADE ZÜRICH: BEGRÜNUNG VIADUKT

Alban Külling, Jascha Grabbe (Visualisierung)



Stellen Sie sich einen 4 km langen Loopwalk im Herzen von Zürich vor, entlang urbanen Highlights und ohne sich mit dem Strassenverkehr zu vermischen. Stadtflaneure könnten sich nichts Schöneres vorstellen. Nehmen wir als Ausgangspunkt die „Shilpilotis“. Kaum hat man den Bahnhof und seine Hektik hinter sich gelassen, findet sich der Flaneur in der Natur auf dem Wasser wieder. Kurz darauf überquert er den Platzspitz mit seinen riesigen Platanen. Dann geht es weiter zur Flusslebensanimation von Letten. Hier hat der Flaneur die Wahl zwischen dem belebteren Ufer oder dem Park Schnindlergut. Wenn er seinem Weg folgt, wird er auf das Viadukt und die neue „elegante Pergola“ geführt, die auf mehreren Abschnitten Schatten spendet. Am Viadukt hat er auch die Wahl, auf die Stadtebene runter zu gehen und an den Läden vorbei zu flanieren. Hier sollen auch mehr Bäume gepflanzt werden (Projekt: Begrünung des Viadukts). Am Ende des Viadukts wird die urbane Erfahrung an Umfang und Höhe gewinnen. Auf der neuen Landschaftsbrücke kann der Spaziergänger die Skyline der Stadt aus einem sehr metropolitanen Blickwinkel über die Gleise hinweg betrachten. Auf dieser Brücke hat er die Wahl, den „Cloud Park“ zu durchqueren, den berühmten Hängepark mit Blumen und Kletterpflanzen, um den die ganze Welt uns beneidet. Am Ende des Parks befindet sich die neue Stadtachse und die Tramlinie 1. Dieser Achse folgend kreuzt er die Langstrasse, um in die Europaallee zu gelangen.

Verkehrsplanerische Herausforderung Cloud Park:
- bahntechnische Beurteilung nötig.
- Baumbestand auf einem aufgeständerten Bereich lösen.



HIGH PROMENADE ZÜRICH: CLOUD PARK

Alban Külling, Jascha Grabbe (Visualisierung)

HIGH PROMENADE ZÜRICH: PERGOLA VIADUKT

Alban Külling, Jascha Grabbe (Visualisierung)

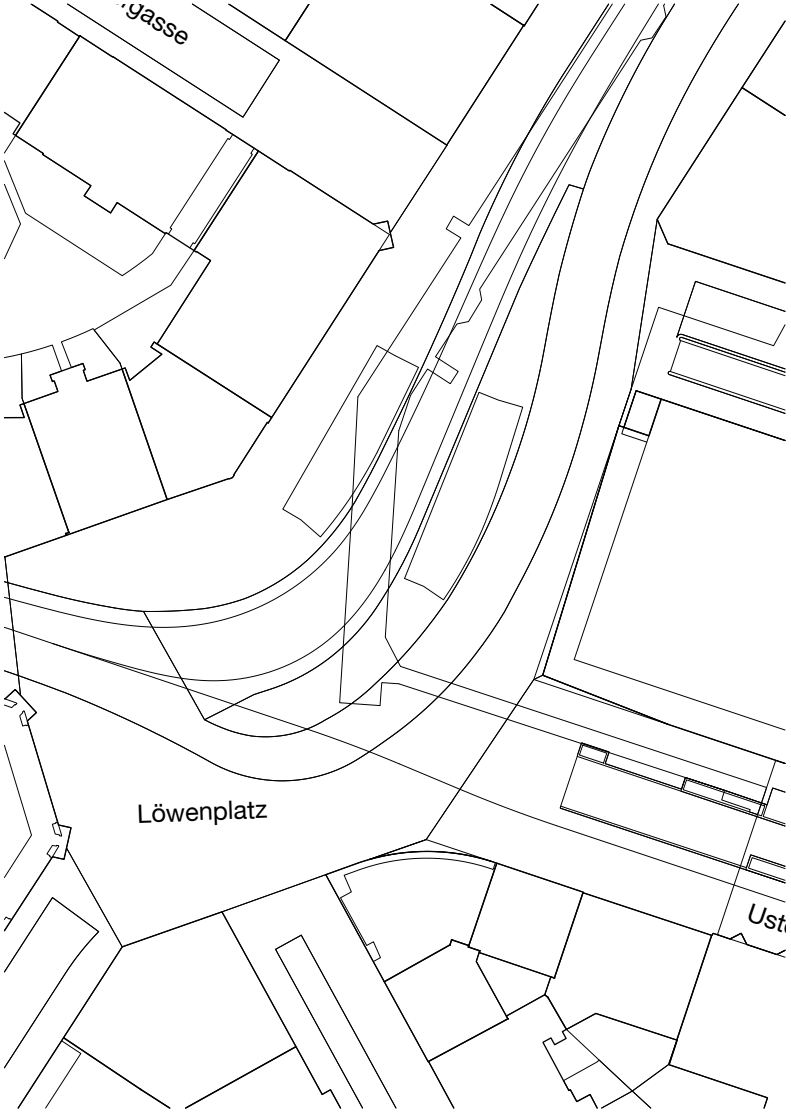
Markthalle
IM VIADUKT

HIGH PROMENADE ZÜRICH: SHILPILOTIS

Alban Külling, Jascha Grabbe (Visualisierung)

LÖWENPLATZ: BLÄTTERDÄCHER FÜR ZÜRICH

Thomas Benninger



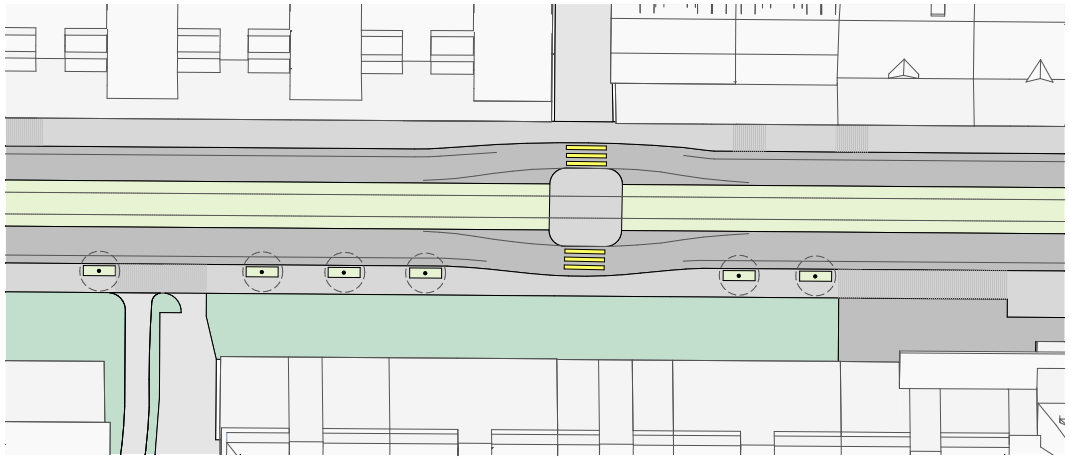
In Zürich steht die Bekämpfung der Hitze und die Verbesserung der Lebensqualität im Fokus. Der Hauptbahnhof und andere Verkehrsknotenpunkte sollen begrünt werden, um die Hitze zu verringern. Pflanztöpfe mit Kletterpflanzen und Seilnetzstrukturen sollen an Haltestellen installiert werden, um das Blätterdach zu verdichten. Acht Haltestellen werden zu grünen Oasen umgestaltet. Am Löwenplatz wird ein Trogdach mit Kletterpflanzen, ein zeltförmiges Gitternetz und Nebelwolken als Sonnenschutz vorgeschlagen. Regenwasser wird gesammelt und zur Bewässerung genutzt. Eine 20er-Zone und 15 neue Bäume tragen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität bei.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Konstruktion müsste höher liegen als die Fahrleitungen.
- Abklärung mit Stadt/Trambetreibenden nötig. Unterhalt klären.

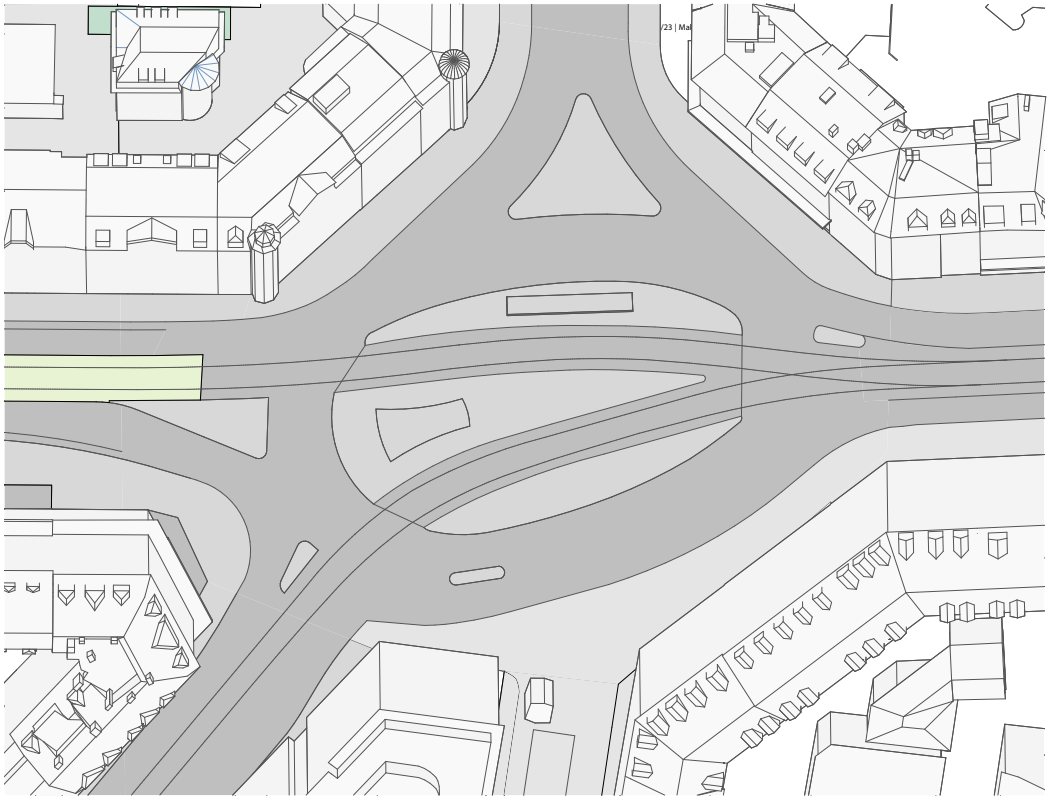
MAKING SPACE – REGENERATIVE SCENARIO OF STREET AND NODE TRANSFORMATION IN ZÜRICH

Alessio De Gottardi (Test Planning in collaboration with ETH-Research „E-Bike-City: Designing sustainable streets initiative“)

Badenerstrasse



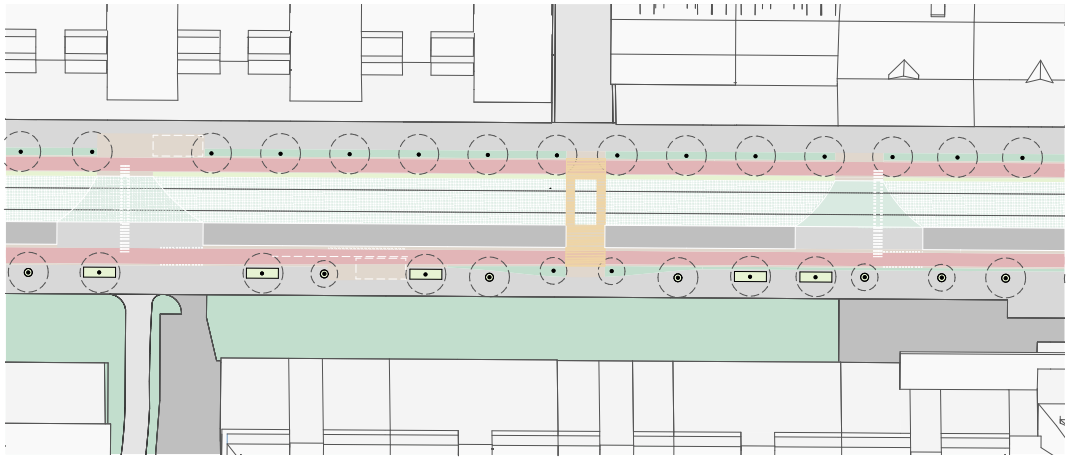
Albisriederplatz



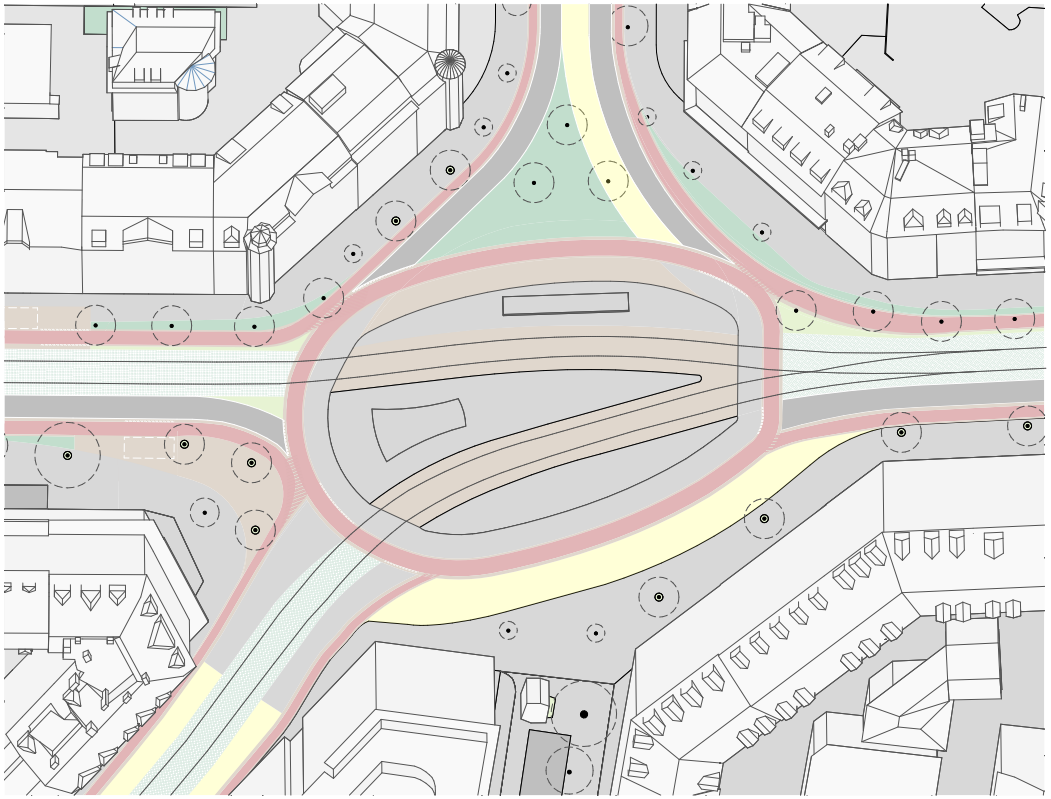
Vision of a road transformation for the future bike city of Zurich. The trasformation principle creates a green network of high capacity bicycle lanes that connect different parts of the city. The trees cool the street temperatures in summer, promote biodiversity and give shelter also in case of rain. Slow speed crossing points allow the intersection of public transports and bicycles lanes with a reduced motorised private transport. The crossing point are designed to be as small as possible, following the shapes of the minimum turning curve while creating space for special parking area for delivery vehicles. Badenerstrasse, formerly also Badener Landstrasse, is an approximately five-kilometer-long road in the west of Zurich. Nowadays this corridor stands as a testament to the life and activity that has always characterized it. It continues to be one of the most dynamic arteries, bringing energy, commerce, and the ebb and flow of daily life. Yet, despite its inherent vibrancy, the actual spatial quality and design of this area leave much to be desired. Bicycle enthusiasts and daily commuters alike find it challenging to navigate the area, given the interruption of the bike lanes. These discontinuous paths not only disrupt the flow of bicycle traffic but also present safety concerns.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- falls Badenerstrasse zur MIV-Einbahn wird, gäbe es mehr Spielraum für Strassenquerschnitt und damit für ganzen Albisriederplatz
*- Projektfokus Velo, daher Fussgänger*innen beachten.*

Badenerstrasse



Albisriederplatz



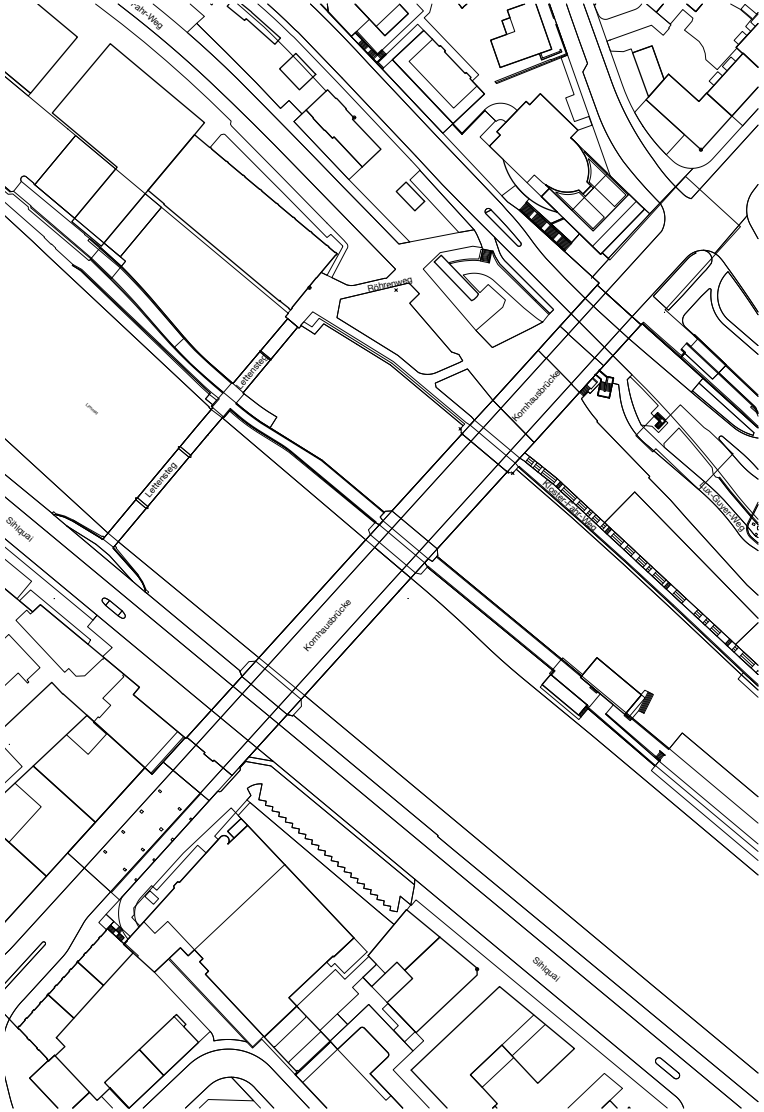
PAUSENPLATZBEGRÜNUNG

Valerie Klein

Der heute überwiegend befestigte Pausenplatz zwischen dem Schulhaus Hard und dem Schulhaus Bullinger soll durch Baumpflanzungen begrünt werden. Gerade im Sommer heizt sich die Asphaltfläche zwischen den Gebäuden stark auf wodurch die Fläche kaum nutzbar ist. Kinder suchen Schutz im Gebäudeschatten, Jugendliche und Arbeitende verbringen ihre Pause unter den Bäumen am Brunnen und auf der angrenzenden Wiesenfläche. Eine Teilentsiegelung der Asphaltfläche und die Pflanzung von Bäumen, kann hier auf einfache Weise Abhilfe schaffen und die Hartfläche mit seiner langen Betonbank zu einem angenehmen Spiel- und Aufenthaltsort machen.

PERGOLA KORNHAUSBRÜCKE

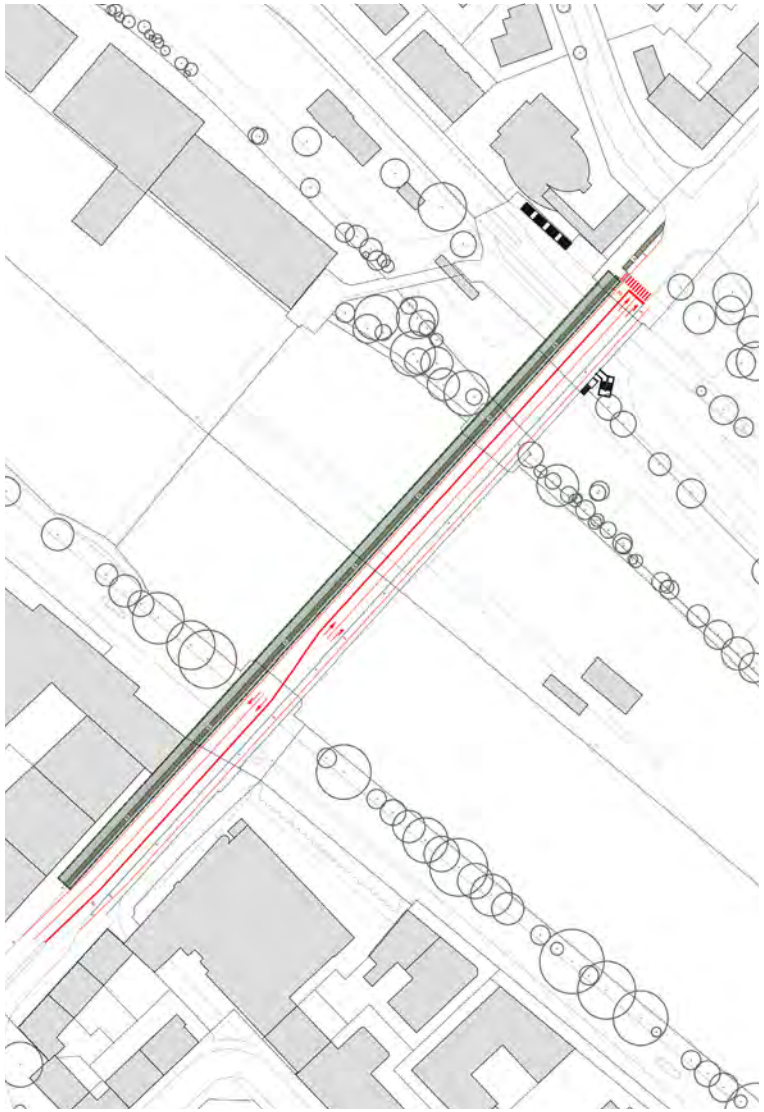
Alban Külling, Jascha Grabbe (Visualisierung)



Die Kornhausbrücke ist heute ein imposanter Asphaltboulevard mit einer Länge von etwa 300 m. Im Sommer ist diese Strecke für Fussgänger sehr unangenehm. Das liegt nicht nur am fehlenden Schatten. Einige Autofahrer nutzen die vierspurige Strecke, um ihre Motoren laut aufheulen zu lassen und nebenbei noch etwas zu schnell zu fahren. Diejenigen, die am meisten darunter leiden, sind die Radfahrer, die bergab fahren. Dieses Projekt will diese Probleme auf einfache und für alle angenehme Weise lösen.

Der Vorschlag: Erstens: Die Anzahl der Autospuren soll reduziert werden. Drei statt vier Spuren, aber jede um etwa 40 cm breiter, um eine Breite von 3 m pro Spur zu erreichen. In der Mitte der Brücke wechselt die mittlere Spur die Richtung. In Abwärtsrichtung wird ein 1,80 m breiter Velostreifen auf dem aktuellen Strassenniveau angelegt, sodass die Entwässerung nicht verändert werden muss. Es muss also nur die Bodenmarkierung geändert werden. Nice to have ist auch, die Strasse in eine 30er Zone umzuwandeln. Meistens müssen diejenigen, die schneller als 30 km/h fahren, am Ende der Brücke abrupt abbremsen. Schliesslich soll die Überquerung der Limmat für Fussgänger angenehmer gestaltet werden. Dies wäre möglich durch den Bau einer blühenden Pergola mit Kletterpflanzen, die aus langen Trögen entlang des Velostreifens wachsen. Um den Fussgängern den Übergang noch weiter zu erleichtern, wird vorgeschlagen, am oberen Ende der Brücke einen Zebrastreifen anzubringen.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Reduktion Fahrspur abwärts zu Lasten von Bus, Taxi und Rechtsabbiegenden wäre wegen Bus zu klären. Ggf. Abfahrtspriorität für Bus an Haltestelle vorher setzen, daher ggf. Spurreduktion machbar.
- Allfälliger Rückstau: Verkehrszahlen prüfen, ggf. Dosierungsmassnahmen prüfen.



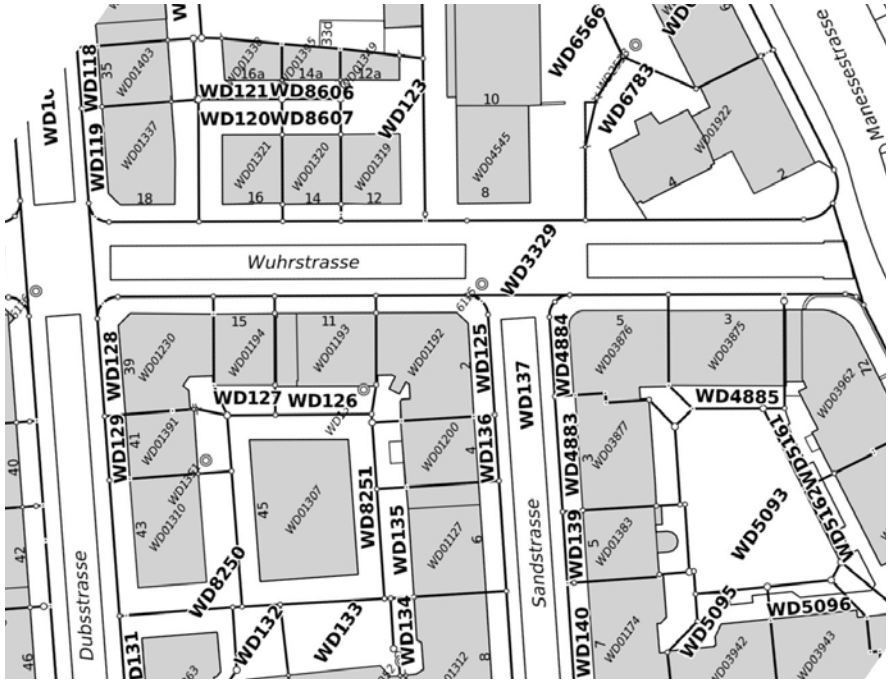
PLATANEN FÜR DIE SCHIEDE WIEDIKON

Vanessa Hull, Miyuki Inoue, Silvia Radlinsky (Hull Inoue Radlinsky GmbH)

An der stark befahrenen Kreuzung Birmensdorferstrasse / Zurlindenstrasse stehen am breiten Trottoir vor dem Migros Schmiede Wiedikon ein Brunnen und Sitzbänke. Doch im Sommer wird der asphaltierte Platz an der Strasse aus Mangel an schattenspendenden Bäumen so heiss, dass man sich dort kaum aufhalten kann. Zusätzliche Bäume und die Begrünung der asphaltieren Fläche sollen vor Hitze schützen und die Aufenthaltsqualität rund um den Brunnen verbessern. Bestehende Werkleitungen werden bei der Pflanzung der drei Platanen berücksichtigt. So kann ein kleiner Eingriff einen durch den Verkehr stark belasteten Ort lebenswerter machen.

POCKETPARK WUHRSTRASSE

Corinne Rüedi, Fabio Bontadina, Claudia Kistler



Als Kernprojekt soll der Raum ab der Wuhrstrasse 16 bis zur Kreuzung Sandstrasse/Wuhrstrasse ökologisch aufgewertet werden und damit die Biodiversität fördern. Die Idee ist, dass auf der Kreuzung ein POCKETPARK mit chaussiertem Boden und Bäumen entstehen soll. Verschiedene Strukturelemente wie Blühstreifen, Holz- und Steinhaufen und Sträucher reichern den Park ökologisch an und dienen verschiedenen Wildtieren als Nahrung und Lebensraum. Eine einfachere, etwas reduzierte Version dieser Idee beinhaltet die Aufwertung der beiden Strassenseiten auf der Höhe der Kreuzung mit den genannten ökologischen Elementen. Als Erweiterung zum POCKETPARK sollen die Baumscheiben auf der ganzen Länge der Wuhrstrasse zu Baumstreifen verbunden werden, was deren Funktion, Lebensräume zu verbinden, erheblich verbessert. Mit der Fassadenbegrünung der westlichen, fensterlosen Fassade des mehrstöckigen Gebäudes an der Wuhrstrasse 4 käme eine vertikale ökologische Aufwertung hinzu und die Aufhebung des Schottergartens und Begrünung der Fläche an der Wuhrstrasse 5 würde für eine weitere Belebung des Raums an der Kreuzung sorgen. Die Wuhrstrasse soll ab der Kreuzung bis zur Nr. 16 verkehrsfrei werden. Die Einbahnstrassen ab Wuhrstrasse 4 und in der Sandstrasse werden aufgehoben. Damit bleiben die Zufahrten zu den Hinterhöfen auf der Höhe der Wuhrstrasse 4 bw. 16 und in die Sandstrasse erhalten.

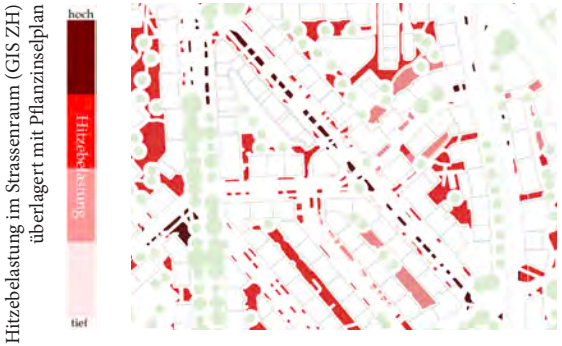
Diese ökologischen Strukturelemente sind zentral für die Förderung und Erhaltung der Biodiversität im Siedlungsraum.

1. Fassadengrün: Fassadenbegrünung mit Kletterpflanzen / 2. Baumstreifen Schotterfläche als durchgehende Baumscheiben mit Ruderalvegetation
3. Chaussierung chaussierte Fläche, die spärlich und vereinzelten mit kleinen Wildpflanzen bewachsen ist. / 4. Baum, je mehr Volumen, desto besser, je älter desto besser.
5. Hecke/Strauchgruppe: einheimische Sträucher, Gehölze, in Reihe oder in kleinen Gruppen / 6. Kleine Wildnis: Kleinstruktuen wie Steinhaufen/Totholz/Sandhügel
7. Trittstein: Dachbegrünung, begrünter Balkon, grosser Pflanztrog, begrünte Haltestellen-Dächer / 8. Ruderalfläche: offene sandige oder kiesige Brachfläche, kurzlebige Pflanzen.
9. Blühstreifen: eingesäter Vegetationstreifen entlang von Strassen

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Verkehrsregime: Allenfalls nur auf Wuhrstrasse anwenden dann wäre die Schleife Wuhrstrasse-Sandstrasse noch befahrbar.

ROETELSTRASSE

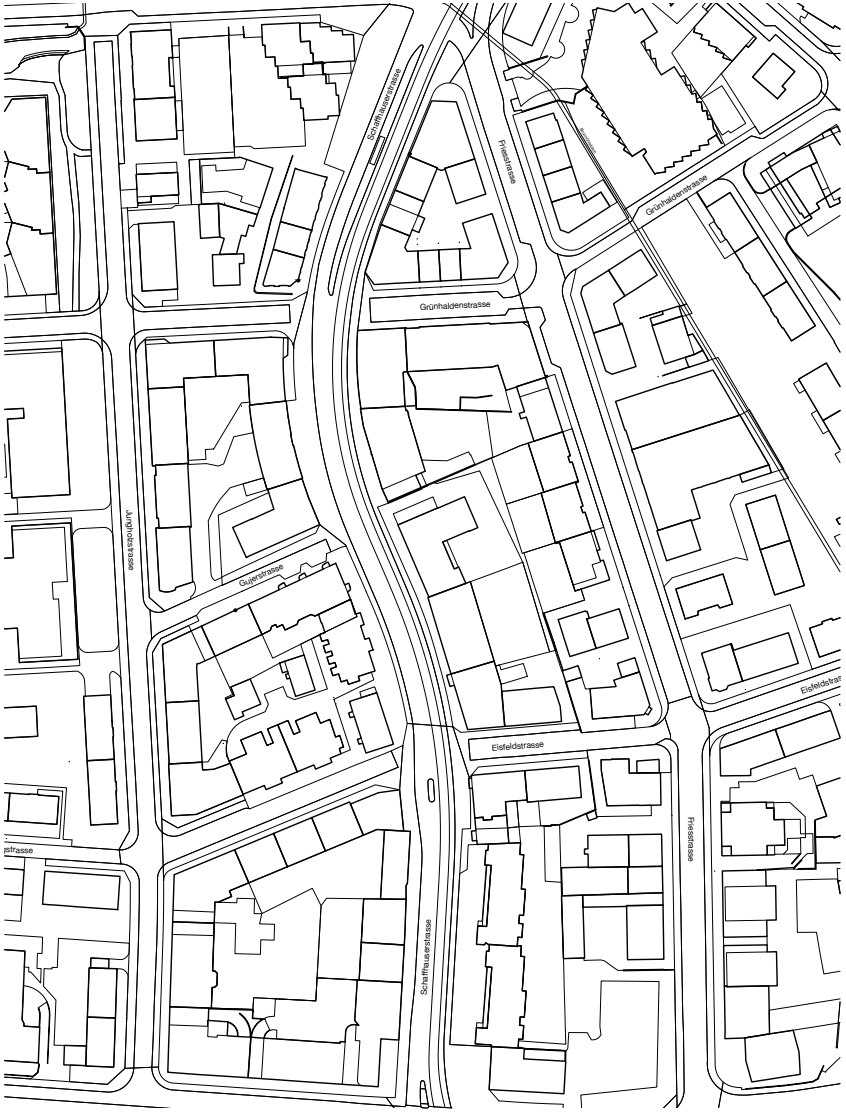
Alban Külling



Der 250 Meter lange Abschnitt der Rötelstrasse (von Hausnummer 1 bis 32) ist eine ruhige Quartierstrasse in einer 30er-Zone. Leider ist sie im Sommer sehr unangenehm zu begehen, da es heute keine Bäume im öffentlichen Raum gibt und sie zu nahezu 100% asphaltiert ist. Um diese Wärmeinsel zu beseitigen, schlagen wir in diesem Projekt vor, 35 Bäume auf öffentlichem Grund zu pflanzen. Es gibt heute viele öffentliche und private Parkplätze, und das Ziel ist es, alle Parkplätze mit einer angemessenen Anpflanzung von Bäumen zu erhalten. Bei der Platzierung der Baumgruben wurden auch die bestehenden Werkleitungen berücksichtigt. Da die Nordostseite über eine grosse Anzahl von privaten Parkplätzen verfügt, werden die Bäume in einer befahrbaren Baumscheibe platziert. Alle öffentlichen Parkplätze bleiben erhalten und werden auf einem sickerfähigen Belag und zwischen offenen Baumscheiben platziert. Die Breite der Fahrbahn bleibt bei 5 m. Es müssen mindestens 6 verschiedene Arten gepflanzt werden, um eine nachhaltige Vielfalt zu erzeugen. Wenn eine Baumart nicht geeignet ist, wird sie durch eine andere der hier gewählten Art ersetzt.

SCHAFFHAUSERSTRASSE OERLIKON OST

Eva Kreileder

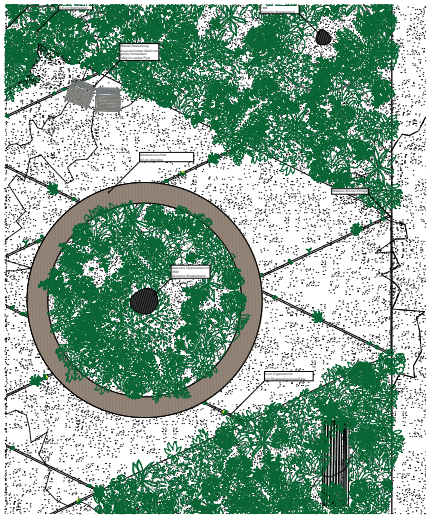


Zwischen der Haltestellte Oerlikon Ost und Felsenrainstrasse soll der einspurige Individualverkehr stadteinwärts mit dem Tramverkehr zusammengelegt werden. Dadurch kann die ehemalige Fahrspur aufgelöst, chaussiert und mit Pflanzflächen, als auch zusätzlichen Bäumen versehen werden. Durch die Begrünung der Zwischenbereiche innerhalb der Tramschienen wie auch der Fahrspuren wird die Lärmbelastung weiter reduziert. Durch die zusätzliche Begrünung im Fahrbahnbereich wird das Tempo der Autofahrer indirekt weiter gedrosselt. Bei der möglichen maximalen Variante werden die Grünbereiche bis zur Kreuzung Binzmühlestrasse weitergezogen. Bei möglichem Rückstau durch die Ampel kann die Tram auf die Nebenspur ausweichen und ist vom Individualverkehr abgekoppelt. Das hitzeproblematische Quartier in Oerlikon Ost ist einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt, welches beides durch die vorgeschlagenen Massnahmen minimiert werden kann. Des Weiteren entstehen zusätzliche Grünräume welche höhere Aufenthalts- und Wohnqualität erzeugen.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Aktuell hohe Verkehrsmenge beachten. Eine längere Rückstaufläche vor dem Knoten Schaffhauser-/Binzmühlestrasse für MIV könnte ÖV (Bus und Tram) verhindern/erschweren. Ggf. separate Velowege auf dieser stark befahrenen Achse.
- Begrünung von Mischspuren Tram/MIV problematisch.

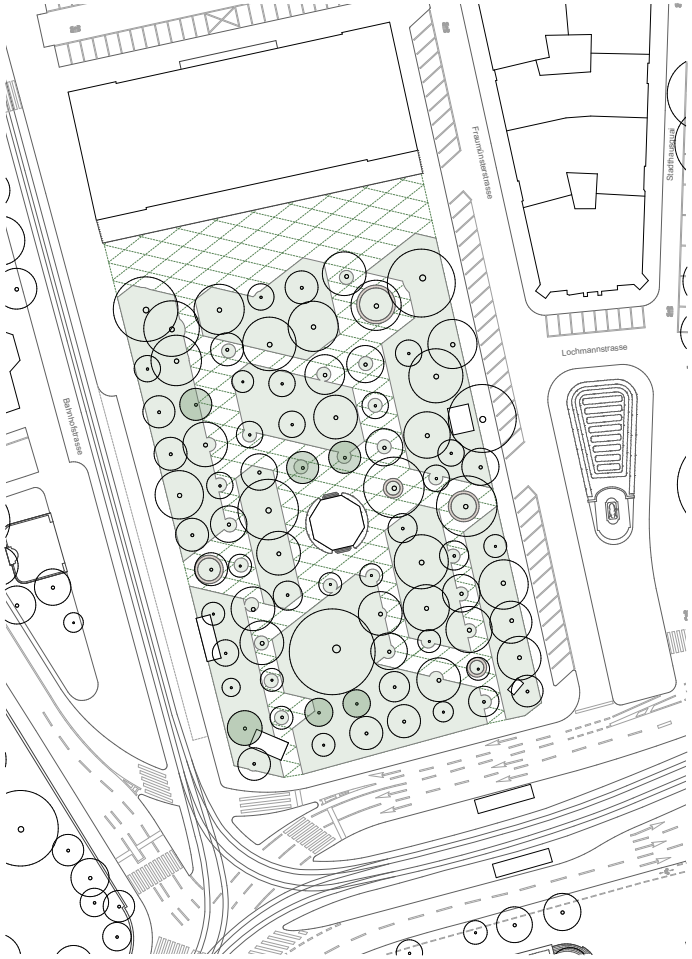
STADTHAUSANLAGE: AUFBRUCHSTIMMUNG

Marc Küttel (in Anlehnung an Architektur-Semesterarbeit ETH)



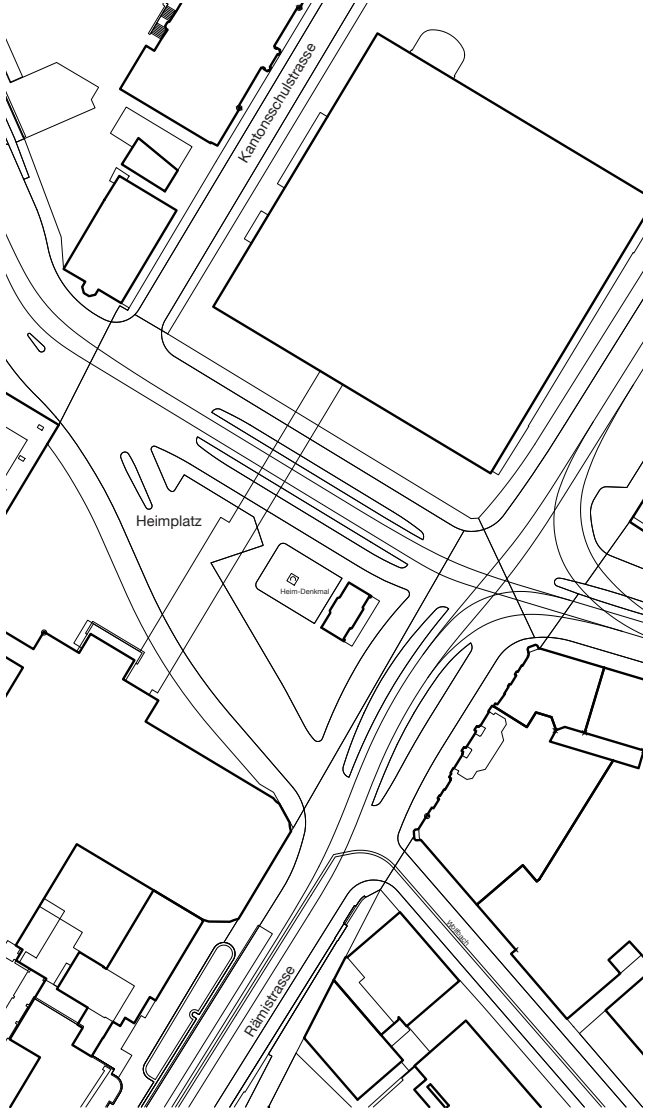
Die Stadthausanlage wird von drei Seiten durch Strassen begrenzt und definiert. Der Asphaltbelag der Strassen erstreckt sich bisher über den Platz, gelegentlich unterbrochen von dürftigen Hecken und vereinzelt stehenden Bäumen in einem lückenhaften Raster. Der Vorschlag ist es, das scheinbar Perfekte aufzubrechen. Mit einer Betonsäge ein Netzwerk in den versiegelten Asphalt zuschneiden, sodass die Natur dazwischen hervorbrechen und sichtbar werden kann. Einzelne Asphaltflächen werden befreit, und neue Bäume füllen die Lücken im Baumraster.

Die nun nicht mehr versiegelten, neu begrünten Flächen sind ein Katalysator für die Förderung der Biodiversität. Sie bilden die Grundlage für eine lebendigere Bodenfauna und ermöglichen die lokale Wasserversickerung. Umgeben vom starken Stadtverkehr tragen die neuen Pflanzungen dazu bei, Schadstoffe aus der Luft zu filtern und Lärmemissionen abzumildern. Diese neu geschaffenen Grünflächen leisten einen Beitrag zur Hitzeminderung und setzen am Ende der bekanntesten Schweizer Strasse ein zeitgemässes Zeichen in Zeiten des Klimawandels. Das Herausspriessen, das Aufkommen aus den Rissen, das Überwachsen des Standardstadtmobiliars, ist ein Auflehnen im biedere Zürich. Es entsteht etwas Ursprüngliches inmitten der normierten Stadt. Dieser Ort greift den Begriff der Natürlichkeit und der Vergänglichkeit auf, bricht mit rigiden Normen und erhält eine eigenständige, gestärkte und sich wandelnde Identität.



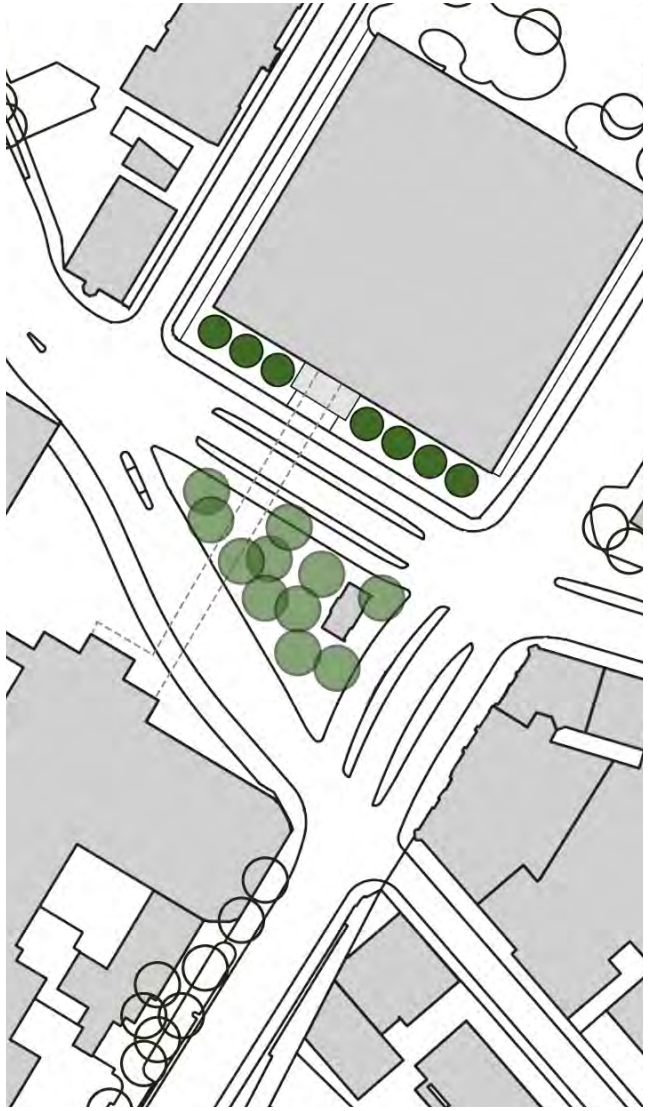
STÄDTISCHES GRÜN AM KUNSTHAUS

Damaris Baumann, Martin Tschanz



Sieben Wildapfelbäume bilden vor dem 2021 eröffneten Kunsthaus-Neubau von D. Chipperfield einen lebendigen Portikus und einen neuen Schwellenraum zum Heimplatz. Dieser wird durch einen gebauten Portikus vervollständigt, der über dem Verbindungstunnel als neuer Haupteingang die Kunsthauspassage aktiviert. Der Raum unter den Bäumen mit seinem chaussierten Boden kann vom Kaffee und Shop genutzt werden. Der bestehende Marmorbelag wird zurückgebaut und genutzt, um den denkmalgeschützten Boden vor dem Altbau zu reparieren. Die versiegelte Fläche wird auf den Gehsteig und den Zugang zum Haupteingang reduziert.

Das charakteristische Fassadengitter des Baus mit einem Achsmass von 87.5cm und einer Tiefe von rund 30cm eignet sich ideal für eine Fassadenbegrünung. Rankpflanzen (Geissblatt, Clematis, Schisandra u.ä.) wachsen an Kabeln vor der Fassade. Am entsiegelten Boden werden sie von einer Spontanvegetation begleitet, die um Malve, Wegwarte, wilde Karotte u.ä. ergänzt wird. Hängepflanzen (Glycinien o.ä.) wachsen aus Trögen vom Dachrand herunter und unterstreichen als natürliches Kranzgesims die Klassizität der Architektur. Die vorgeschlagenen Massnahmen entschärfen den Hitzepol Heimplatz. Sie verbessern das Stadtklima aber auch im übertragenen Sinn, indem sie die Integration der Architektur in die Stadt und deren Brauchbarkeit verbessern. Sie sind sowohl mit der bestehenden Situation wie auch mit den Resultaten des Studienauftrags «Neugestaltung Heimplatz» von 2019 vereinbar.



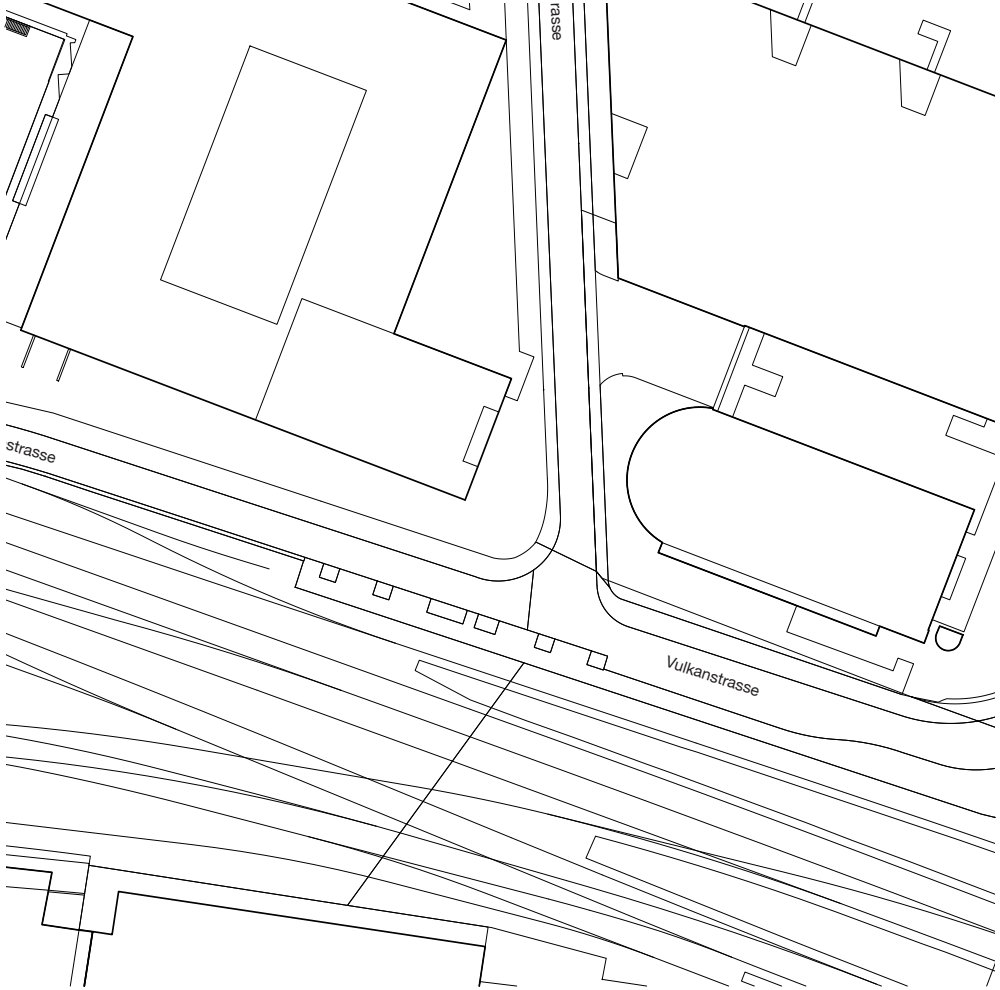
STADTSCHLOSSPARK GOTTHELF ZURLINDEN

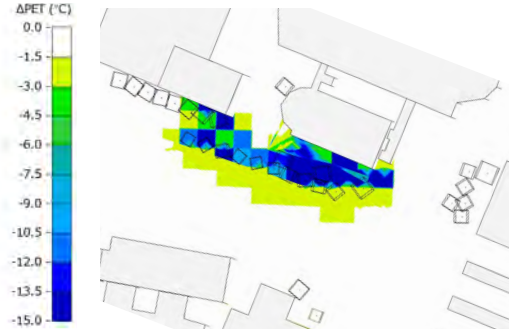
Corinne Rüedi, Fabio Bontadina, Claudia Kistler

Ab der Schlossgasse Nr. 26 soll ein ökologisch wertvoller Korridor mit verschiedenen Strukturelementen entstehen. Dieser Korridor vernetzt die Schlossgasse via die Verkehrsinsel der Kreuzung Schlossgasse – Steinstrasse und der Gotthelfstrasse mit der Zurlindensstrasse und ist ein kleiner Beitrag zur Ökologischen Infrastruktur. In der Schlossgasse werden die Baumscheiben zu Blühstreifen umgewandelt und weitere Bäume gepflanzt sowie der Parkplatz chaussiert. Die Verkehrsinsel wird ebenfalls chaussiert und mit einem Blühstreifen aufgewertet. Die Schule an der Gotthelfstrasse 53 erhält eine Fassaden- und Dachbegrünung und das Trottoir wird in der Fortsetzung bis zur Zurlindenstrasse chaussiert, so dass sich Spontanvegetation ansiedeln kann. Auf der rechten Seite der Zurlindenstrasse werden die Baumscheiben zu Blüh- und/oder Baumstreifen verbunden und ein zusätzlicher Baum gepflanzt Da Zäune auch Barrieren für Tiere darstellen, wird der Zaun hier auf der ganzen Länge entfernt. Als Erweiterung des Korridors Richtung Schmiede Wiedikon wird an der Ecke Gotthelf-Zurlindenstrasse ein Baum gepflanzt und in der Fortsetzung das Trottoir auf der linken Seite der Zurlindenstrasse chaussiert. Durch all diese Massnahmen entsteht ein vielfältiger, grüner Verbindungskorridor, der beschattet, die Versiegelung reduziert und Lebensraum für Wildtiere bietet sowie die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung verbessert.

VULKANSTRASSE

Giovanni Di Carlo





Wirkung des Projektes: bis zu 15 Grad Kühlung bei ansonsten über 41 Grad PET
Simulation: QKM, HSLU
Bäume 13-15m, berechnet 31.07.20/14:00

Die Vulkanstrasse verbindet den Bahnhof Altstetten mit dem westlich zwischen Gleisen und Autobahn gelegenen Arbeits- und Wohnquartier. Ein Aufwertungspotenzial besteht, weil die Strasse aufgrund der vielen Arbeitsplätze im Quartier, der Swiss Life Arena und als Verbindung nach Schlieren rund um die Uhr gut besucht ist. Sie verläuft in Ost-West-Ausrichtung, sodass die versiegelten Flächen im Sommer durchgehend beschienen werden und sich besonders stark aufheizen.

Die Strasse wurde kürzlich im Rahmen einer Strassensanierung teilweise bepflanzt, weist aber gerade an der wichtigen Lage direkt an der Unterführung zum Bahnhof Altstetten einige Lücken auf. Die verbreiterte Vorzone bei der UBS ist ungestaltet und genügend breit für die Pflanzung grosskroniger Bäume. Angesichts der sehr guten Erreichbarkeit mit dem ÖV sind die Parkplätze unmittelbar vor der Unterführung sowie bei der IBM zu hinterfragen. Sie könnten Platz machen für eine Erweiterung der neuen Baumallee. Die Pflanzung von elf Bäumen leistet wirkt der Bildung von Hitzeinseln entgegen und leistet gleichzeitig einen Beitrag für die Biodiversität.

WALD-LOOP: MEHR BÄUME AM SCHWANDENHOLZ

Sebastian Friebel

Wiesenstrasse
Schwandenstrasse
Schwandenholzstrasse
Schwandenholzstrasse
Schwandenholzstrasse
Hochbordstrasse
Grüzelstrasse
Grüzelstrasse
Grüzel

Rund die hälfte der Parkplätze Blaue Zone könnten aufgehoben, entsiegelt und mit Bäumen bepflanzt werden. Mehr Waldbäume für das Wohnumfeld an der Schwandenholzstrasse: die Empfehlung aus unserer Analyse für die Stadt Zürich.

WIDEN UP EXISTING BORDERS

Fabio Neuhaus

Ob Strassenachsen oder ÖV-Linien, die Stadt Zürich orientiert sich seit jeher entlang des Limmattales. Durch das inmitten der Stadt liegende Gleisfeld und der Parallel dazu verlaufenden Limmat wird diese Orientierung verstärkt. Die Klimatischen immer extremer werdenden Bedingungen zeigen allerdings auf, dass Querverbindungen geschaffen werden müssen, um die Hangabwinde vom Uetliberg und Käferberg nicht zu blockieren und die Stadt auch im Sommer möglichst lebenswert halten zu können. Alles in allem wird das enorme Potential des rund ein Quadratkilometer grossen Gleisfelds bei weitem nicht ausreichend ausgeschöpft. Im Richtplan Zürich 2040 wird die Verknüpfung der beiden Gleisufer durch Grünraumerschliessungen entlang und über das Gleisfeld angestrebt. Anknüpfend an diese Zukunftsplanung ergibt sich die Vision einer Wiederannäherung von Natur und Mensch in der Bahnwüste. Der Ausbau der Querverbindungen über das Gleisnetzwerk der Stadt Zürich ist geprägt von Grünflächen, einer bidirektionalen Wechselwirkung zwischen Natur und stadttypischen Eigenschaften, wozu auch das Gleisfeld zählt, und der Beantwortung der Frage: Wie kann eine Brücke mehr sein als nur ein Weg von A nach B? Das bestehende Infrastrukturpalimpsest des Gleisfelds soll mit einem Netzwerk für Langsamverkehr erweitert werden. Der Zäsur durch das Gleisfeld wird entgegengewirkt und das Verkehrsnetzwerk gewinnt an Attraktivität für den Menschen, wobei Flora und Fauna gestärkt werden und an Wichtigkeit gewinnen.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- bahntechnische Beurteilung nötig.
- Baumbestand auf einem aufgeständerten Bereich lösen.

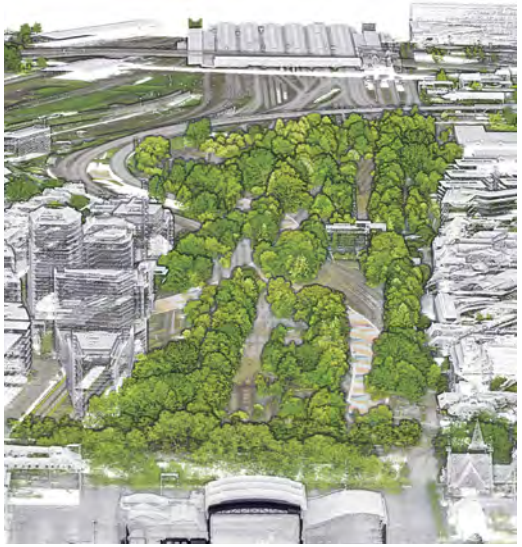
ZENTRALPARK

Philipp Urech (Topostudio), Matthias Vollmer (Scanvision)

Extreme Hitze hat starke Auswirkungen auf den Menschen, seine Umwelt und die Infrastruktur. Städte und urbane Gebiete sind aufgrund des Klimawandels extremer Hitze ausgesetzt, insbesondere aufgrund des städtischen Wärmeinseleffekts. Da die Weltbevölkerung in Städten lebt, ist das Verständnis der Temperaturverteilung in städtischen Gebieten wichtig für Bereiche von Architektur und Stadtplanung bis hin zur öffentlichen Gesundheit.

Die vorgeschlagene Vision befragt die enorme Fläche für den Zugverkehr, die das Zentrum der Stadt in zwei spaltet. Diese Unterbrechung stört mehrere großräumliche Systeme. Erstens bilden die Schienen eine Hitzezone im Zentrum von Zürich, die sich auf angrenzende Gebiete auswirkt. Eine weitere Störung betrifft den Flussraum der Sihl: der Hauptbahnhof ist ein ebenerdiger Endbahnhof, während der unterirdische Ausbau eine durchgängige Verbindungen zum Flughafen ermöglicht. Somit kreuzen die Gleise die Sihl über und unter, sodass der Fluss quasi durch den Bahnhof fließt. Dadurch besteht eine wichtige Überschwemmungsgefahr, die mit dem Klimawandel zunimmt. Die Vision sieht vor, den Endbahnhof nach Westen an die Hardbrücke zu verlegen. Für den Nahverkehr bleibt der Hauptbahnhof im Untergrund in Betrieb. Diese Platzersparnis ermöglicht die Umsetzung eines Parks und neuer beschatteter Plätze, die das Herz von Zürich erfrischen und verbinden. Der Boden wird durch Bepflanzung lebendig gemacht, der Qualität und Wohlbefinden im urbanen Umfeld bietet.

Verkehrsplanerische Herausforderung:
- Aktuell HB gut erreichbar für ÖV, Fuss, Velo und wichtige S-Bahn-Anschlüsse. Hardbrücke hat nicht genügend Gleise. Grosser Eingriff.



ZÜRI WIRD WALD

Andreas Graf, Martin Leder, Peggy Liechti, Rolf Meier, Beat Schneider,
Thomas Schneider, Daniela Valentini, Rainer Zulauf, Lukas Zumsteg (Gruppe Bibergeil)

Die aus dem Crowdplanning enstehende Fülle von Einzelmassnahmen wird zu einem neuen Quartiergesicht weiterentwickelt. Das Mittel ist die Überformung hin zu mehr Wald und bringt mehr Bäume in die Stadt, schützt vor Überhitzung, erhöht die Bioversität und schafft mehr Lebensqualität.

Züri wird Wald

Die Gruppe Bibergeil knüpft an ihr Projekt «forêt en plus» für den Aargau an (www.bibergeil.ch). Wir transferieren diese Ideen aus dem ländlichen Kontext an den Stadtrand von Zürich (Schwamendingen, Hönggg, Albisrieden, Friesenberg, Leimbach, Hirslanden, Seebach, etc.). Dabei zeigen wir auf, wie eine Fülle von koordinierten Einzelmassnahmen einem ganzen Quartier ein neues Gesicht verleihen kann. Wir gehen explizit vom Bestand und von der durch das Crowdplanning entstehenden Ideensammlung aus. Wir sind aber der Überzeugung, dass durch eine übergeordnete Koordination der Einzelmassnahmen in Form einer Überformung hin zu mehr Wald ein echter Mehrwert entstehen kann.
Nicht nur Beschattung und CO_2-Bindung, sondern gleichzeitig auch ökologische und landschaftsräumliche Aufwertung sind das Ziel: «Wald ist mehr als viele Bäume und eine Restflächenbewirtschaftung».

Unsere Überformungsbausteine sind:
❶ Wald und Summe von Microforests
❷ Waldartige Grünverbindungen als Kaltluftzubringer
❸ Agroforste und Hochstammkulturen
❹ Microforests
❺ Baumbetonte Siedlungsaufwertungen als Waldwohnen
❻ Baumbetonte Aufwertungen öffentlicher Anlagen
❼ Baumreiche Bach- und Flussläufe
❽ Baumcluster
❾ Waldfriedhof
❿ Waldnutzgärten

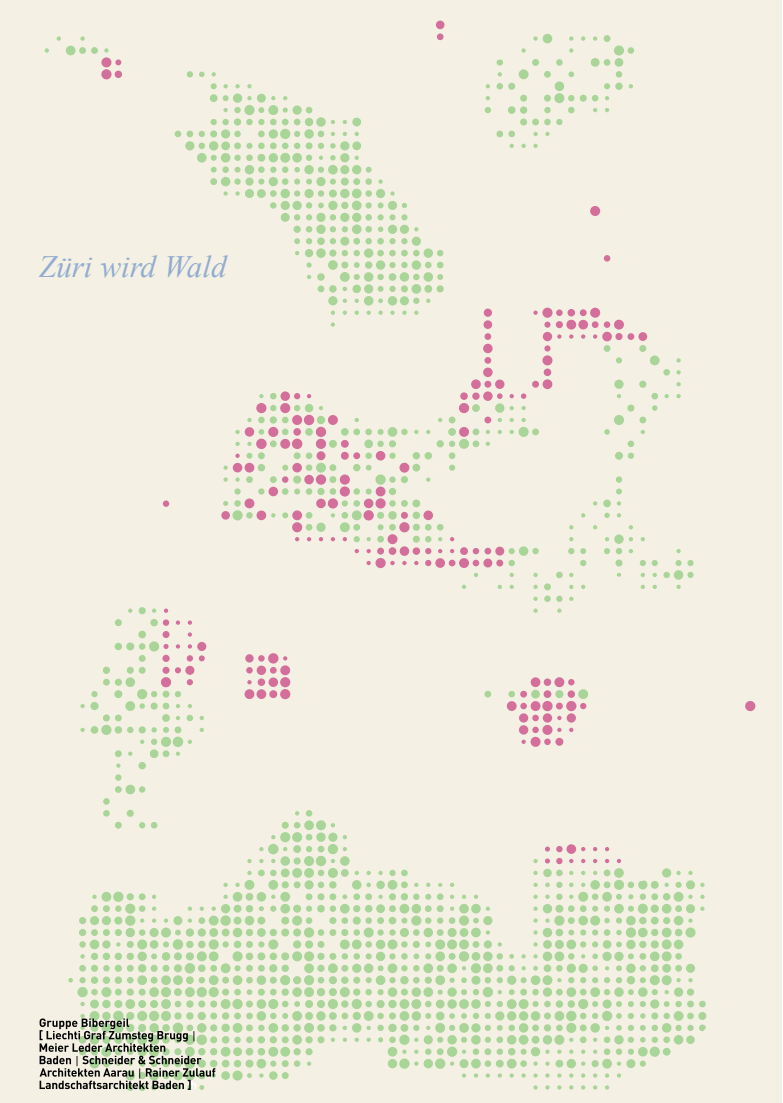
Die konzeptionelle Anordnung der einzelnen Bausteine und ihre Beziehungen untereinander fördern Hitzeminderung, Ökologische Verknüpfung und Biodiversität und sowie die landschaftsräumliche Aufwertung.
Wir verstehen unseren Beitrag als einen Impuls für die Weiterentwicklung der aus dem Crowdplanning entstehenden Ideensammlung. Unser Konzept bildet die Basis für einen anschliessenden partizipativen Prozess bei dem alle Stakeholder wie Stadt (GrünStadtZürich), Vereine (z.B. Verein Stadtgrün), Grundeigentümer*innen, Bewohner*innen, Arbeitende, Rechts- und Planungskonsulenten eingebunden werden. Denn wir sind der Überzeugung, dass nur eine Kombination von Bottom-up- und Top-down-Prozessen zu nachhaltig erfolgreichen Lösungen führt.

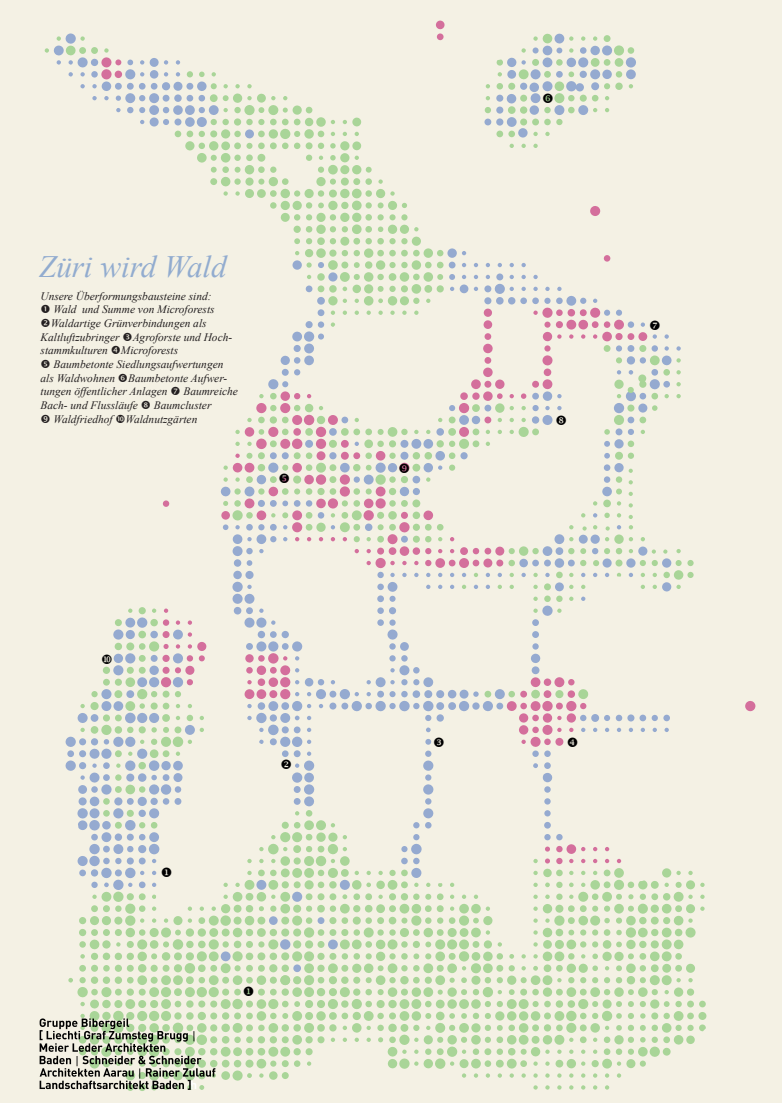
Gruppe Bibergeil
[Liechti Graf Zumsteg Brugg |
Meier Leder Architekten
Baden | Schneider & Schneider
Architekten Aarau | Rainer Zulauf
Landschaftsarchitekt Baden]

Gruppe Bibergeil
[Liechti Graf Zumsteg Brugg |
Meier Leder Architekten
Baden | Schneider & Schneider
Architekten Aarau | Rainer Zulauf
Landschaftsarchitekt Baden]

Wir zeigen auf, wie eine Fülle von koordinierten Einzelmassnahmen einem ganzen Quartier ein neues Gesicht verleihen kann. Wir gehen explizit vom Bestand und von der durch das Crowdplanning entstehenden Ideensammlung aus. Wir sind der Überzeugung, dass durch eine übergeordnete Koordination der Einzelmassnahmen in Form einer Überformung hin zu mehr Wald ein Mehrwert entstehen kann.

Nicht nur Beschattung und CO2-Bindung, sondern gleichzeitig auch ökologische und landschaftsräumliche Aufwertung sind das Ziel. Wir verstehen unseren Beitrag als einen Impuls für die Weiterentwicklung der aus dem Crowdplanning entstehenden Ideensammlung. Unser Konzept bildet die Basis für einen anschliessenden partizipativen Prozess bei dem alle Stakeholder wie Stadt (GrünStadtZürich), Vereine (z.B. Verein Stadtgrün), Grundeigentümer*innen, Bewohner*innen, Arbeitende, Rechts- und Planungskonsulenten eingebunden werden. Denn wir sind der Überzeugung, dass nur eine Kombination von Bottom-up- und Top-down-Prozessen zu nachhaltig erfolgreichen Lösungen führt.





2. ERKENNTNISSE

Erkenntnisse

Nach der deutlichen Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative Stadtgrün Anfangs September 2023 steht ein Rahmenkredit in der Höhe von 130 Millionen Franken für die Verbesserung des Stadtklimas in Zürich zur Verfügung. Die Suche nach Begrünungsmöglichkeiten dürfte sich allerdings in einer Stadt, in der jeder Quadratmeter ein Interesse, eine Funktion, eine Restriktion (oder alles zusammen) hat, zur planerischen Höchstherausforderung herausstellen. Alle eingereichten Projekte vereint die Suche nach dem «wie»: Die Geburt vieler Planungen liegt weniger im Entwerfen einer schönen Ästhetik als vielmehr im prozessualen Verständnis, wie es zur Gestaltung kommt. Die Bandbreite der eingereichten Strategien hierfür ist enorm.

Im Folgenden tragen wir einige Ansätze der über 40 eingereichten Projekte zusammen. Die daraus entnommenen Strategien sind als Denkanstösse zu verstehen.

Find the gap: Grün zwischen Verkehr und Bauwerken

Wie ein Faden zieht sich die Suche nach freien Flächen zwischen Gleisen, MIV-Spuren und bebauter Struktur durch alle eingereichten Projekte. Zum einen scheint es tatsächlich eine Vielzahl von versiegelten Flächen geben, die als «Low-hanging fruits» einfach entsiegelt und bepflanzt werden könnten. Zum anderen schlagen einige Verfassende vor, Freiräume in Verkehrsstatistiken (zB. Gesamtverkehrsmodell ZH) – zu suchen und dabei MIV-Spuren auf Tramgleise zu verlegen. Dieser Mischverkehr ist an einigen Stellen in der Stadt bereits erprobt und kann weiter ausgebaut werden. Oft werden keine scharf getrennten «Normenadditionen» vorgeschlagen, sondern für viele Verkehrsteilnehmende gemeinsam genutzte Räume generiert.

Upside-down: Bauen mit dem Untergrund

Unter Strassen und Häusern verläuft ein ganz eigenes Netz. Es existiert gar so etwas wie eine parallele Stadt der Versorgung. Oft strukturiert sich die obere Welt so, als gäbe es ihr unteres Pendant nicht, obwohl sich die beiden wechselseitig enorm bedingen und beeinflussen. Unser durch einen Algorithmus errechneter «Pflanzinselplan» enthüllt jene Flächen, die zwischen unterirdischen Bauwerken, Gleisen und Werkleitungen übrigbleiben. Durch die Platzierung, Organisation und topografische Einbettung der Nachbegrünungen kann ein neuer gestalterischer Weg gefunden werden, die Versorgungswelt des Untergrunds an der Oberfläche sichtbar zu machen.

Einfach pflanzen

Bei Begrünungs-Eingriffen in den Stadtraum soll die prozessuale Logik des «einfachen Bauens» verfolgt werden: Was ist der einfachste Weg, einen Baum zu pflanzen? In einigen eingereichten Projekten werden simple Aufbruch-Aktionen vorgeschlagen. Das Material wird nach dem Asphalt-Knacken möglichst vor Ort gleich weiterverwendet. Die Verfassenden erzeugen damit Bilder für neue Kanten, Oberflächen, Übergänge, die günstig und schnell erstellbar sind und das Stadtbild bereichern.

Stadt mit Löchern

Auf versiegelten Flächen mit starker sommerlicher Hitzebelastung können bestimmte Asphaltflächen ausgeschnitten und deren Böden abgesenkt werden. Dadurch entstehen Becken, die dank sickerfähiger Füllung und lockerer Bepflanzung zu einer Art Schwammraum werden. Werden zudem unterirdische Regenwasserleitungen, die angrenzende Platzentwässerungen abführen, in diese Becken eingeleitet, verstärkt sich der kühlende Effekt. Die neue räumliche Konfiguration könnte das Becken zu einem sozial aktiven Ort machen. Die «Stadt mit Löchern» wäre das neue Markenzeichen Zürichs!

Heterogenität = Biodiversität

Im Rahmen des Crowdplannings wurden bis Oktober 2023 über 40 sehr unterschiedliche Projekte eingereicht. Wir glauben, dass «Heterogenität» eine wesentliche Charakteristik des Zürcher Stadtgrüns werden kann. Die Verkehrsräume Zürichs sind indes sehr homogen: Kanten, Querschnitte und Flächenorganisation sind mehr oder weniger vereinheitlicht. Indem sich der Grünraum Teilflächen der Mobilität zurückerobert, bringt er ein anderes Regelwerk ein, das dem Gedeihen der Pflanzen verpflichtet ist. Begrünungen entwickeln sich lokal – die Vielfalt liegt in der Natur der Natur.

Reallabore Stadtbegrünung

Einige Verfassende schlagen Begrünungen als Pop-up vor. In einer temporären Live-Simulation kann ein Projekt für die Anwohner*innen konkret sicht- und spürbar und für den Verkehr erlebbar gemacht werden. Statt am Plan könnte eine Verbesserung des Setups in der Realität erfolgen, der Lern- und Vermittlungseffekt wäre viel grösser. Wenn sich die Testphase behauptet, könnte eine reguläre Bewilligungsphase angeschlossen und das Projekt in einen permanenten Zustand überführt werden.

Korrigieren = Überleben

Neben der Suche nach der letzten begrünbaren Lücke sehen viele Projektverfassende nur eine weitere Möglichkeit: Korrigieren, was schon da ist. Dabei sehen die Autor*innen die Kunst des Pfadwechsels gefragt. Neue Herausforderungen – gerade Klimaanpassungsmassnahmen – laufen bisher eingeschlagenen Pfaden entgegen. Die spätestens in der Nachkriegszeit herausgebildete Vorstellung des dem Verkehr gewidmeten Stadtraums kann nicht geschmeidig fortgeschrieben und einfach auf «grün» umgestellt werden. Die neuen Paradigmen von Hitzeminderung, Grünraum und Schwammstadt brechen mit den bisherigen Pfaden. Wendet man den Ansatz der Korrektur konsequent auf den Zürcher Verkehrsraum an, müsste auch dort korrigiert werden, wo erst gestern interveniert wurde, der Wert der Anlage also noch nicht abgeschrieben ist oder noch kein Erneuerungszyklus bevorsteht. Die psychologische Falle des «Sunk Cost Fallacy»[3] steht diesem Vorgehen jedoch entgegen: Die Argumente «Wertevernichtung, nicht kommunizierbar, frisch gebaut» erschweren einen (erneuten) Eingriff. Dabei müsste gerade das Gegenteil passieren: Mut zur Korrektur. Mit dem Grossprojekt der Stadtbegrünung könnte Zürich auch in prozessualer Hinsicht ein Vorbild sein und weltweit zur ersten fehlerkorrigierenden und daher wirklich zukunftsfähigen Stadt werden.

3 Rolf Dobelli, Die Kunst des klaren Denkens: 52 Denkfehler, die Sie besser anderen überlassen, 2014, S.21ff.

3. CROWDPLANNING

Setup des Formats
Sichtbarkeit von Potenzialen und Projekten
Exkurs: «Vergabe nach Konzept»
Dank und Blick nach vorne

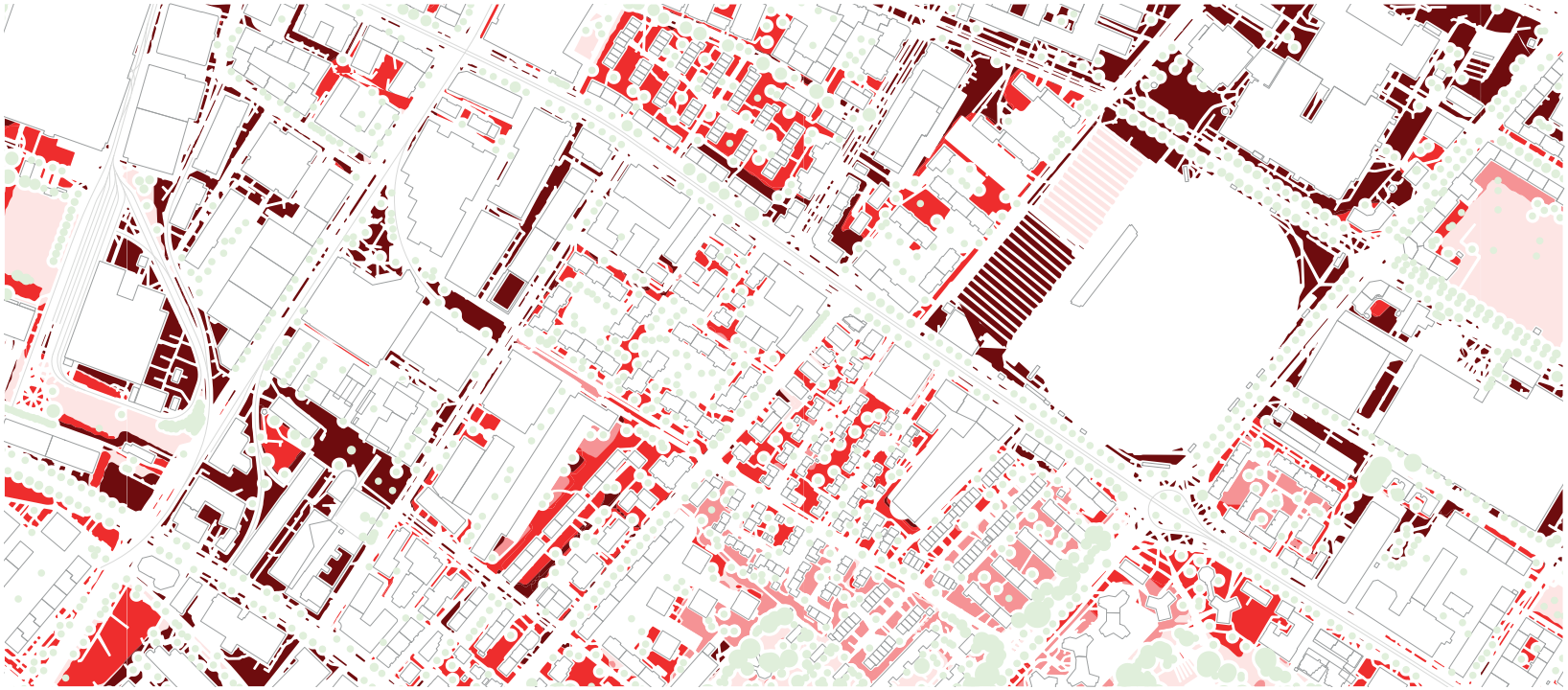
Setup des Formats

Die Kernidee des Formats Crowdplannings ist es, kollaborative Stadtentwicklung exemplarisch auszuprobieren. Dabei wendet die Crowd ein einfaches Planungstool an, probiert neue Kommunikationswege aus und trägt das bestverfügbare Fachwissen zusammen.

Sichtbarkeit von Potenzialen und Projekten

a) Pflanzinselplan, Klimamodellierung

Der «Pflanzinselplan» ist eine öffentilch zugängliche Grundlage, mit der auf einfachem Weg bepflanzbare Flächen ermittelt werden können. Auf Basis frei verfügbarer Daten (GIS, swisstopo etc.) wurden Werkleitungsabstände pauschalisiert, Gleise/Bauwerke/Flüsse subtrahiert und die verbleibenden Flächen markiert. Im Weiteren haben wir Karten wie etwa «Hitzebelastung im Strassenraum» (GIS ZH) überlagert, so dass kumulativ Aspekte wie «dringend nötig, da heiss» und «bepflanzbar, da keine Hindernisse» dargestellt werden können. In Zusammenarbeit mit der HSLU T&A wurden fünf Projekte mit dem Tool QKM (Quartierklimamodellierung, Team Markus Koschenz und Andrii Zakovorotnyi) simuliert und auf ihre klimaverbessernde, sprich kühlende Wirksamkeit hin überprüft.



4

4 Pflanzinselplan: Kataster, Werkleitungsdaten: maps.zh.ch / Baumkataster Zürich, Bauminventar Zürich, GSZ, swisstopo www.stadt-zuerich.ch/geodaten
Hitzebelastung im Strassenraum: Physiologisch Äquivalente Temperatur = PET in °C im Siedlungsraum, 14 Uhr.
Einfärbungen: dunkelrot: ≥39°C (sehr stark, extrem) / rot: ≥36°C bis 39°C (stark, sehr stark) / hellrot: ≥23°C bis 36°C (schwach bis stark)
Autor: Wolfgang Rossbauer Architekt mit Luis Frisch, 2023 / Ausschnitt Bereich Letzistadion Zürich

b) Digitale Karte
Auf der digitalen Karte von umverkehR erscheint der Ort eines jeden Projekts als Stecknadel; sie zeigt beim Klicken Informationen zum jeweiligen Vorschlag. Zum einen ist damit für alle Planenden im Sinne eines offenen Austauschs zu sehen, welche Orte und Themen behandelt werden. Zum anderen öffnet sich das Projekt Crowdplanning nach aussen hin und erzeugt Transparenz in Echtzeit. Hotspots, Aufrufe für Projekteinreichungen, Planungs- und Realisierungsstände könnten in Zukunft damit einfach kommuniziert werden.

Beide Tools sind Betaversionen und können selbstverständlich weiterentwickelt und für zukünftige kollaborative Projekte verwendet werden. Gerade die Kombination eines einfachen Planungstools mit einer transparenten Prozesskommunikation erscheint uns spannend und ausbaufähig.

5

5 Digitale Karte von umverkehR, https://www.umverkehr.ch/crowdplanning, Stand 26.10.2023

Exkurs: vergaberechtliche Betrachtung

Die eingereichten Projekte wurden von allen Verfassenden freiwillig und ohne Auftragsabsicht erstellt. Dennoch tauchte die spannende Frage auf, ob den Einreichenden trotzdem im Nachgang von der öffentlichen Hand direkt Aufträge erteilt werden können. In einer ersten Vorabklärung mit RA lic.iur. Christoph Schärli konnten Möglichkeiten erörtert werden, wie eine «Vergabe nach Vorschlag » zu einer beschleunigten Bewältigung der wichtigen Aufgabe der Stadtbegrünung, in der die zeitliche Komponente eine grosse Rolle spielt, führen könnte. Fokus der Betrachtungen dabei ist die Möglichkeit der Ausschreibung eines Konzeptwettbewerbs, in dem die Stadt Gebiete, wo Begrünungsprojekte geplant und umgesetzt werden sollen (zB. Hotspots), bestimmt und zur Eingabe von Konzepten aufruft. Nach einer Bewertung durch eine Jury können dann zügig Folgeaufträge erteilt werden. Der Anreiz, bei relevanten öffentlichen Aufgaben - wie der anstehenden Klimaadaption – proaktiv Lösungen zu entwickeln, würde damit deutlich erhöht.

Dank und Blick nach vorne

Das Crowdplanning hat enorme Resonanz unter den Fachplanenden in der Stadt Zürich ausgelöst und wurde auch von etlichen Bewohner*innen mitgetragen. Es sind erstaunlich viele Beiträge eingegangen. Wir bedanken uns für all die geleistete Arbeit! Die Einreichungen wurden von unserem Fachteam Verkehrsplanung auf ihre Umsetzbarkeit überprüft und kommentiert - grössten Dank dafür an:
Klaus Zweibrücken, Erich Willi, Ulrike Huwer, Monika Saxer, Jordi Riegg & Enea Corubolo.
Wir nehmen wahr, dass die Stadt Zürich die wichtige Aufgabe der Klimaadaption in Angriff nehmen will. Mit dem Format «Crowdplanning» wird eine Bewegung in Gang gesetzt – eine Bewegung hin zu einem kollaborativen, transparenten Ansatz in der Stadtplanung. Grosse Leistungen werden gemeinsam erbracht! Wir freuen uns auf den anstehenden Veränderungsprozess.

4. IMPRESSUM

Herausgeber:	umverkehR & Architekturforum Zürich
Zusammenstellung:	Wolfgang Rossbauer
Textbeiträge:	Wolfgang Rossbauer, Silas Hobi, Caspar Schärer, Lorenz Eugster, Christoph Schärli
Projektbeiträge:	Autor*innen siehe je Projekt
Fachteam Verkehr:	Klaus Zweibrücken, Erich Willi, Ulrike Huwer, Monika Saxer, Jordi Riegg & Enea Corubolo
QKM Simulationen:	Markus Koschenz, Andrii Zakovorotnyi (HSLU T&A)
Druck gesponsert:	SauterCopy AG Zürich, Thomas Schär
Bindung:	Christa Wyss
Digital verfügbar:	www.rossbauer.com/crowdplanning_doku.pdf

Zürich, im Oktober 2023.

ARCHITEKTURFORUM ZÜRICH
umverkehR