

Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen Quartiersverein



Jahresbericht 1986



A. Allgemeines

Die Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen schaut auf das 127. Jahr zurück. Sie hat sich, nach dem Auftrag der Statuten, der Wohn- und Lebensqualität in Wipkingen angenommen. Zugleich versuchte sie jene Verpflichtungen einzulösen, die ihr aus dem kulturellen Erbe und der Quartiertradition erwachsen sind.

Freiräume und Verkehr

Dominante Themen bildeten Wipkingens Freiräume und der Verkehr. Frei- und Verkehrsräume zusammen machen unseren «Aussenraum» aus; sie stellen den «öffentlichen» und den «halböffentlichen» Raum dar und decken sich damit in einem engeren Sinn mit dem «Quartier».

Im Freiraumkonzept der Stadt Zürich ist das Freiraum-Angebot in den einzelnen Quartieren beurteilt worden. Wipkingen zählt danach zu den besonders schlecht versorgten Gebieten – zusammen mit den Quartieren Langstrasse, Sihlfeld, Hard, Werd und Zentrum Oerlikon. Es erstaunt deshalb nicht, dass Wipkingen sich mit dem wenigen Grün, das ihm blieb, identifiziert. Eindrücklich setzte es sich im letzten Jahr für die Freihaltung des Bahneinschnitts an der Nordbrücke ein. Mit grosser Geschlossenheit hat die Generalversammlung des Quartiervereins im letzten Mai für den Einbezug des Lettenareals in ein parkähnliches Erholungsgebiet votiert. Zu den beiden Anliegen vergleiche hinten, Lit. II. 1 und II. 3.

Der Unterversorgung mit Grün- und Freiflächen entspricht eine Überlastung mit Verkehr. Es gibt heute in Wipkingen keine bedeutendere Strasse mehr, an der Anwohnerinnen und Anwohner sich nicht für eine Entlastung einsetzen. Selbst an den Hanglagen des Käferbergs werden Klagen über rücksichtsloses Fahren, Lärm und Schleichverkehr laut.

Wipkingens Verkehrsprobleme sind nicht auf der Ebene des Quartiers zu lösen. Um an der Rosengartenstrasse und an den Einfallsachsen in die Innenstadt gesunde, anwohnerfreundliche Lebensverhältnisse zu schaffen, braucht es grossräumig, in der Stadt und im Kanton, eine andere Verkehrspolitik. Deshalb kann der Quartierverein sich nicht darauf beschränken, die Abschirmung kleiner Quartierzellen oder die «Beruhigung» einzelner Strassen oder Strassenstücke zu fordern. Er muss sich – im Interesse des Quartiers – auch in die städtische und kantonale Verkehrspolitik einmischen. In diesem Sinne gibt der Jahresbericht eine Stellungnahme zum 80-Mio-Kredit des Stadtrates wieder (vgl. Lit. Ia. 1).

Vom Präsidialsystem zur Öffnung nach aussen

Der Quartierverein und sein Vorstand haben bisher ein eher «präsidiales» System gepflegt. Die Arbeit wurde zur Hauptsache nach Funktionen (Kassaführung, Protokollführung, Archiv usw.), nicht nach Sachgebieten aufgeteilt. Ausser in Kulturfragen lagen die Sachgeschäfte in den Händen des Präsidenten.

Ein solches System wird der Fülle von Aufgaben und Problemen nicht gerecht. Der Vorstand hat deshalb im letzten Jahr die Hauptressorts Städtebau/Quartierbild und Verkehr eingeführt. Als Ressortleiter zeichneten Rudolf Jaun und Peter Schmid. Leonie Somm nahm sich als Kontakt- und Informationsstelle der Quartieranliegen an.

Für eine Öffnung nach aussen braucht es weitere Strukturänderungen. In einzelnen Sachbereichen und zu wichtigen Quartieranliegen sollten offene Arbeitsgruppen gebildet werden. Sie erlaubten dem Quartierverein nicht nur, interessierte Mitglieder und Gruppen in die Arbeit einzubeziehen, sondern auch eine breitere Repräsentanz und eine grössere Integrationskraft zu entwickeln.

Dank

Im nachstehenden Bericht gibt der Quartierverein an ausgewählten Beispielen Aufschluss und Rechenschaft über seine Tätigkeit. Er hofft auch inskünftig auf die Unterstützung seiner Mitglieder und dankt allen, die sich in Postulaten, mit Anregungen und Anfragen ihrer Umgebung und ihres Quartiers angenommen haben.

Josef Estermann, Präsident

1. Vorstand

Ehrenpräsident

Erich Fehr, Friedensrichter, Rousseaustrasse 98, 8037 Zürich

Die Generalversammlung hat am 25. April 1986 folgenden Vorstand bestellt:

Präsident

Josef Estermann, Jurist, Lettenstrasse 18, 8037 Zürich

Vizepräsident

Rolf Schmid, Grafiker, Zeunerstrasse 7, 8037 Zürich

Quästor

Peter Alfaré, Ing., Nordstrasse 308, 8037 Zürich

Aktuarin

Heidi Egger, Hausfrau, Ottenbergstrasse 18, 8037 Zürich

Protokollführerin

Silvana Erni, kaufm. Angestellte, Zollikerstrasse 250, 8034 Zürich

Archivar

Edi Noser, Betriebsangestellter, Rosengartenstrasse 8, 8037 Zürich

Übrige Vorstandsmitglieder

Rudolf Jaun, Dr. phil. I, Historiker, Zeunerstrasse 7, 8037 Zürich

Ursula Jent-von Arx, Nordstrasse 246, 8037 Zürich

Peter Schmid, Geograph, Burgstrasse 4, 8037 Zürich

Thomas Simon, Transportunternehmer, Nordstrasse 352, 8037 Zürich

Leonie Somm, med. Laborantin, Kyburgstrasse 18/52, 8037 Zürich

Der Vorstand trat im letzten Jahr zu zwölf Sitzungen zusammen.

2. Mutationen

Stand der GGW per 1. 1. 1986

727 Mitglieder, davon 696 Einzel-, 23 Kollektiv- und 8 Ehrenmitglieder.

Neueintritte:

73 Einzel + 4 Kollektivmitglieder.

Austritte:

83 Einzel + 1 Kollektivmitglied, davon infolge Wegzugs 15, durch Erklärung 34, durch Streichung 21 und durch Hinschied 12.

Stand der GGW per 31. 12. 1986:

720 Mitglieder, davon 686 Einzel-, 26 Kollektiv- und 8 Ehrenmitglieder.

Im Jahre 1986 sind von uns gegangen:

Wasserfallen Willi, Lettenstr. 14, 8037 Zürich. Janusch Eugène, Limmattalstr. 388, 8049 Zürich. Abegg Max, Uhlandstr. 7, 8037 Zürich. Erb Paul, Lägernstr. 27, 8037 Zürich. Studer Josef, Uhlandstr. 9, 8037 Zürich. Lohner Georgine, Röschiachstr. 60, 8037 Zürich. Brunner-Lienhart Hedwig, Rebbergstr. 31, 8037 Zürich. Fäh Oskar, Rotbuchstr. 20, 8037 Zürich. Knecht Eugen, Nordstr. 364, 8037 Zürich. Meier Ernst, Rosengartenstr. 58, 8037 Zürich. Georg Jakob, Habsburgstr. 34a, 8037 Zürich. Grassi Edwin, Nordstr. 314, 8037 Zürich. Schmid Paul, Postfach, 8037 Zürich. Lang Alfred, Im Veltlin 21, 8706 Meilen.

Wir wollen den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

3. Kassawesen

Siehe separate Beilage.

B. Quartieranliegen

I. Verkehr (Josef Estermann)

a) Verkehrspolitik

1. 80-Mio-Kredit für Massnahmen zur Hebung der Lebensqualität und zur Senkung der Belastungen aus dem Motorfahrzeugverkehr

Der Quartierverein Wipkingen hat zum stadträtlichen Antrag wie folgt Stellung genommen:

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Stadträtinnen und Stadträte

Sie haben die «interessierten stadtweiten Gruppierungen und Verbände» eingeladen, zum 80-Mio-Kredit Stellung zu nehmen. Der Quartierverein Wipkingen ist an der «Hebung der Lebensqualität» und an der «Senkung der Belastungen aus dem individuellen Motorfahrzeugverkehr» sehr interessiert. Er kann jedoch nicht beanspruchen, eine stadtweite Gruppierung oder ein Verband zu sein. Stadt- und landesweit ist in Wipkingen nur der Verkehr, der das Quartier durchschneidet. Darum erlaubt sich der Quartierverein, auch ohne besondere Einladung zum vorgeschlagenen Rahmenkredit Stellung zu beziehen.

I

Der Quartierverein Wipkingen unterstützt den Stadtrat in seinem Bestreben, «die Nachteile des individuellen Motorfahrzeugverkehrs ... auf ein erträgliches Mass herabzusetzen».

Er erinnert daran, dass die Bebauungsplan-Kommission schon im Januar 1974 feststellte, in Stadt und Agglomeration Zürich könne die freie Benützung des individuellen Motorfahrzeugs nicht weiter ermöglicht werden; es brauche Einschränkungen, damit Gemeinwohl und Lebensqualität in der Stadt erhalten werden könnten.

Die Bebauungsplan-Kommission hat damals folgerichtig die «Plafonierung des Motorfahrzeugverkehrs» verlangt. Sie verstand darunter die «zahlenmässige Begrenzung des Motorfahrzeugverkehrs im Sinne einer Wachstumseinschränkung».

1973 – ein Jahr, bevor die Bebauungsplan-Kommission ihre «Grundsätze für einen stadtgerechten Verkehr» verabschiedete – hatte die Verkehrsbelastung auf der Rosengartenstrasse durchschnittlich 40 647 Fahrzeuge im Tag (Montag bis Freitag) betragen. Bis 1984 wuchs sie auf 73 600 Fahrzeuge an. Nach Eröffnung der Nordumfahrung hat die Rosengartenstrasse zwar eine leichte Entlastung erfahren; doch steigt die Belastung bereits wieder an.

Das Beispiel der Rosengartenstrasse verdeutlicht zweierlei:

1. Die bisherige Verkehrspolitik hat den Verkehr trotz Stabilisierungsziel nicht in den Griff bekommen.
2. Wer das Stabilisierungsziel von 1974 mit seiner Ausrichtung auf Lebensqualität und Gemeinwohl unterstützt hat, muss heute für Reduktion eintreten.

II

Der Quartierverein Wipkingen geht mit dem Stadtrat darin einig, dass insbesondere der Zustand der Luft nach entschiedenem Handeln verlangt.

A

Die Ziele dieses Handelns sind in der Luftreinhalteverordnung vom 16. Dezember 1985 verbindlich festgelegt. Was durchaus auch vor Erlass der LRV bestimmbar und vernünftig war, ist damit «Gesetz» geworden und erhebt, demokratisch legitimiert, Anspruch auf Verwirklichung.

Der Quartierverein Wipkingen weiss um das Gefälle zwischen heutiger und gesetzeskonformer Wirklichkeit. Er erinnert an die Messungen des Gesundheitsinspektorates aus den Jahren 1982/83. Danach hat an der Rosengartenstrasse der Jahresmittelwert der NO₂-Belastung selbst jenes Höchstmass überschritten, das ab 1994 im Tagesmittel gerade noch einmal im Jahr überschritten werden darf. (Die Belastung mit NO₂ betrug im Jahresmittel 87 µg/m³; der «Einmal-Wert» für NO₂ liegt bei 80 µg/m³.)

Die Spannung zwischen Norm und Wirklichkeit ist angesichts der heutigen Luftvergiftung nicht durch Abstriche bei der Norm – und damit auf Kosten von Gesundheit und Umwelt – zu lösen. Die Ziele der LRV dürfen nicht zurückgenommen und auf schlechtere, «realistischere» Luftverhältnisse ausgerichtet werden. Ebensowenig darf der normative Gehalt der LRV im kantonalen und kommunalen Gesetzesvollzug übergangen oder relativiert werden.

Insbesondere ist festzuhalten:

1. Die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung formulieren allgemeine, überall gültige Zielvorstellungen. Sie beziehen sich auch auf Hauptstrassen wie – in Wipkingen – die Rosengartenstrasse, die Breitenstein- und Wasserwerkstrasse usw.
2. Die Verpflichtung zu zusätzlichen immissionsbeschränkenden Massnahmen ist eine unbedingte. Sie kennt keine Einschränkung auf «Strassen, für welche ein Ersatz besteht».

B

Der Stadtrat stellt fest, dass sich die vorgeschriebenen Grenzwerte nur erreichen lassen, wenn neben den Vorsorgemassnahmen des technischen Umweltschutzes zusätzliche, unter anderem verkehrsbeschränkende Massnahmen getroffen werden. Er stützt sich dabei auf das Gutachten der Elektrowatt.

Bekanntermassen haben die zu zwei Dritteln aus dem Verkehr stammenden Stickoxidemissionen von 1950 bis 1984 um das Neunzehnfache zugenommen. Mit den beschlossenen Massnahmen des technischen Umweltschutzes können sie bis zum Jahr 2000 innerorts auf rund die Hälfte gesenkt werden (Bericht des Bundesamtes für Umweltschutz vom November 1986). Trotz dieser Reduktion ist dort, wo der Verkehr sich konzentriert – auf Hauptachsen und in der Innenstadt –, der Grenzwert für Stickoxide nicht einzuhalten.

Der Stadtrat erklärt in seinem Entwurf, zur Erreichung der vorgeschriebenen Grenzwerte sei an stark befahrenen Strassen eine «Verkehrsreduktion in der Grössenordnung um 10%» nötig. Zugleich beteuert er, an Hauptachsen wie der Rosengartenstrasse seien Massnahmen zwar erwünscht und geplant; sie könnten aber erst realisiert werden, wenn ein Ersatz, z.B. eine neue Strasse zur Verfügung stehe.

Der Quartierverein hält fest:

1. Der Sanierungsbedarf ist bisher nur grossflächig geschätzt, nicht aber differenziert und ortsbezogen ermittelt worden. Die Aussage, an stark befahrenen Strassen genüge eine Entlastung um 10%, entbehrt einer verlässlichen Grundlage.
2. Die Kapazitätsreserven des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der VBZ, würden schon heute «Verkehrs-entlastungen um 10%» ermöglichen. Auf 1990 wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (S-Bahn, SZU-Verlängerung). Damit sind praktisch keine Strassen denkbar, an denen das bescheidene Entlastungsziel des Stadtrates erst bei Ersatz realisierbar wäre.

Der Quartierverein Wipkingen fordert, dass die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung auch an der Rosengartenstrasse eingehalten werden. Die Wipkingerinnen und Wipkinger haben das gleiche Recht auf gesunde Luft wie alle Bewohner der Schweiz.

III

Der Stadtrat will sein verkehrspolitisches Handeln in erster Linie an den lufthygienischen Zielen ausrichten. «Anderen Anliegen mit ebenfalls hohem Stellenwert» (Verkehrssicherheit, Wohnqualität, Förderung des öffentlichen Verkehrs) soll dabei Rechnung getragen werden.

Der Quartierverein Wipkingen spricht sich für eine umfassende Neuformulierung der verkehrspolitischen Ziele aus. Er ist der Ansicht, dass der Handlungsbedarf in verkehrsbelasteten Gebieten nicht auf das lufthygienisch Gebotene eingeschränkt werden darf, sondern neben dringlichen Lärmsanierungen auch eine entscheidende Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität umfassen muss.

A

Unter lufthygienischem Aspekt ist der Verkehr primär ein Schadstoffemittent. Deshalb begegnet ihm die Luftreinhalteverordnung mit Auflagen und Beschränkungen: Sie begrenzt den Schadstoffausstoss von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen. Wo sich die Immissionsgrenzwerte damit nicht einhalten lassen, verlangt sie auch bauliche, betriebliche, verkehrsleitende und verkehrsbeschränkende Massnahmen.

Die Luftreinhalteverordnung stellt somit limitative Randbedingungen auf, die jedes Verkehrssystem, unabhängig von seiner konkreten Ausgestaltung, erfüllen muss. Sie sagt jedoch nicht, wie der Verkehr zu organisieren, nach welchen Grundsätzen er abzuwickeln ist.

Der Stadtrat verweist diesbezüglich auf die «schon bisher verfolgten Zielsetzungen der städtischen Verkehrspolitik». Die Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt und an den Ein- und Ausfallsachsen zu reduzieren, bedingt jedoch eine Überprüfung des bisherigen Zielsystems. So muss der Grundsatz der «Kanalisierung auf leistungsfähigen Hauptachsen» zumindest relativiert, die Verkehrsberuhigung über die Quartierzellen

ausgedehnt und das Parkraumangebot in der Innenstadt auch für Kunden und Besucher eingeschränkt werden.

Eine Neuformulierung der verkehrspolitischen Ziele gestattet zudem, «Verkehr» nicht nur negativ unter dem Aspekt der Lufthygiene, sondern auch positiv im Sinne einer attraktiven, ökologisch verantwortbaren Mobilität zu thematisieren. Die sich aufdrängenden Massnahmen erscheinen dann nicht primär als Beschränkungen, sondern beispielsweise als Förderung des Fussgänger-, des Velo- oder des öffentlichen Verkehrs.

B

Mit den lufthygienischen Zielen ist der Handlungsbedarf in verkehrsgeschädigten Gebieten bei weitem nicht abgedeckt. Der Stadtrat selbst erwähnt die Lärmschutzverordnung – allerdings mit dem Nachsatz, ihre erheblich einschränkenderen Massnahmen seien nur schrittweise und in Ausschöpfung der fünfzehnjährigen gesetzlichen Frist zu erfüllen. Das Bundesrecht aber schreibt vor, dass je nach Dringlichkeit der Situation Massnahmen, die das lufthygienisch Gebotene weit übersteigen, auch vor 1994 getroffen werden (Art. 17 der Lärmschutzverordnung).

Wie das Beispiel der Rosengartenstrasse zeigt, sind mit immissionsbegrenzenden und Lärmschutzmassnahmen allein Lebens- und Stadtqualität nicht zurückzugewinnen. Es bedarf dazu einer eigentlichen, Wohnumfeld und Quartierbeziehungen wiederherstellenden «Stadt-reparatur». Der Quartierverein Wipkingen ist der Ansicht, dass Sanierungsmassnahmen über das bundesrechtlich Vorgeschriebene hinaus auf dieses Ziel auszurichten und nach der Dringlichkeit der Situation jetzt an die Hand zu nehmen sind.

IV

Der Stadtrat beantragt einen Rahmenkredit von Fr. 80 Millionen für «verkehrsbeschränkende, verkehrslenkende und verkehrsberuhigende sowie begleitende gestalterische Massnahmen». Er strebt damit einen Grundsatzentscheid über verkehrsbeschränkende Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz an.

Eigentlich steht die Frage, ob auf dem städtischen Strassennetz Verkehrsbeschränkungen ergriffen werden sollen, nicht mehr zur Beurteilung. Sie ist vom Bundesrecht verbindlich beantwortet worden. Auch gehen nach den Ausführungen des Stadtrates der Umfang der einzelnen Massnahmen und die Mittel, die dafür eingesetzt werden, nicht wesentlich über das hinaus, was sich aus der städtischen Verkehrspolitik ohnehin und bereits heute ergibt.

Trotzdem befürwortet der Quartierverein Wipkingen einen Grundsatzentscheid zur städtischen Verkehrspolitik. Auch wenn er sich gewünscht hätte, dass dieser im Sinne des unter Ziff. III Angeführten grundsätzlicher und «positiver» gefasst worden wäre, unterstützt er das Rahmenkreditbegehren des Stadtrates.

Denn eine Ablehnung des Rahmenkredites bedeutet eine weitere Verzögerung der für die Lebens- und Stadtqualität – gerade auch in Wipkingen – dringend nötigen Sanierungen. Sie lässt das Vollzugsdefizit im Umweltschutz noch stärker anwachsen.

Ein grundsätzliches Ja (auch) zu verkehrsbeschränkenden Massnahmen wird dagegen die Diskussion der einzelnen Projekte vom Streit über Sinn und Unsinn von Verkehrsbeschränkungen befreien. Die Höhe der Kreditsumme

(Fr. 80 Millionen) verleiht dem Entscheid auch politisch das nötige Gewicht. Um die Zustimmung einer Mehrheit nicht durch die Unbestimmtheit des Programms zu gefährden, könnte der Quartierverein Wipkingen sich auch vorstellen, dass die einzelnen Vorhaben der normalen finanzrechtlichen Zuständigkeitsordnung unterstellt würden.

Mit freundlichen Grüssen

Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen – Quartierverein

Josef Estermann, Präsident

2. Westtangente

Von der Volks- und der Einzelinitiative bis zum Postulat und zur Petition sind in den letzten Jahren alle demokratischen Mittel eingesetzt worden, um die Westtangente für die Anwohner und das Quartier zurückzugewinnen.

Der Quartierverein Wipkingen hat die Forderung nach immissionsbeschränkenden Sofortmassnahmen 1986 unter anderem auch der Umweltdelegation des Stadtrates vorgetragen.

Das Ressort Verkehr versuchte, ähnlich wie im Quartier Unterstrass, ein «Verkehrsforum» zu bilden und dafür Delegierte aller Kreisparteien zu gewinnen. In einer kon-

zertierten Aktion sollten die resignative Stimmung und die «festgefahrene» Situation überwunden werden. Das Forum ist jedoch nicht über jene «Parteivertreter» hinausgewachsen, die schon heute im GCW-Vorstand Einsitz haben.

Auf Ende 1986 wurde eine öffentliche Veranstaltung zu den Ummantelungs-, Absenkungs- und Reduktionsprojekten vorbereitet. Die Versammlung, die schliesslich erst im Januar 1987 stattfinden konnte, sprach sich mit grossem Mehr für verkehrsbeschränkende Sofortmassnahmen aus – Massnahmen, die angesichts der wieder zunehmenden Verkehrsströme um so dringlicher sind.



3. Kommunalen Verkehrsplan

Wie im letzten Jahresbericht ausgeführt, hat der Quartierverein im Einwendungsverfahren zum kommunalen Verkehrsplan folgende Anträge gestellt:

1. die Hönegger- und die Rötelstrasse von den «Sammelstrassen» zu den «übrigen kommunalen Strassen» umzuteilen;
2. das Quartierparkhaus an der Nordbrücke aus dem Verkehrsplan zu streichen.

Der Stadtrat hat der zweiten Einwendung inzwischen Rechnung getragen. Das Quartierparkhaus im Bahnein-

b) Verkehrsberuhigung

Realisiert wurden «verkehrsberuhigende» Massnahmen bisher im Landenbergquartier, an der Lägern- und an der Schubertstrasse. Verschmälerte Einfahrten, Aufpflästerungen und versetzte Parkflächen sollen die Fahrzeuglenker zu einer rücksichtsvolleren Fahrweise anhalten.

An Strassen mit Sammel- oder Durchfahrtsfunktion ist die Forderung nach Verkehrsberuhigung jedoch unerfüllt

schnitt bei der Nordbrücke ist aus dem Verkehrsplan gestrichen worden. Die erste Einwendung hingegen wurde nicht berücksichtigt und eine Umklassierung der Rötel- und der Höneggerstrasse mit Hinweis darauf abgelehnt, dass ihnen – wenn auch nur in bescheidenem Masse – quatierv verbindende Funktion zukäme; dies solle allerdings nicht hindern, dass an beiden Strecken verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen würden. Der Quartierverein wird sich bemühen, seine Umklassierungs-Argumente in die Verkehrskommission des Gemeinderates einzubringen.

geblieben. Dies trifft auch auf Teilstrecken zu, für welche noch vor Eröffnung des Milchbuckttunnels «flankierende Massnahmen» versprochen worden waren. Beispiele dafür bilden die Kornhaus- und die Rötelstrasse, an denen bisher lediglich Verkehrsschilder ausgewechselt worden sind. Der Quartierverein Wipkingen fordert, dass 1987 wenigstens jene Vorkehren getroffen werden, die unabhängig von einer Ausschreibung realisierbar sind.



Nach 2 Jahren offener Planung liegen für die Längsachse Ackersteinstrasse/Im Sydefädeli ein Projektvorschlag und für den Strassenzug Ottenberg-/Nordstrasse das Konzept für ein Versuchsregime vor. Das Versuchsregime soll im Mai/Juni 1987 erprobt und der Projektvorschlag 1988 verwirklicht werden.

Damit hat sich der Planungsstand im letzten Jahr auch nach weiteren fünf Besprechungen nicht wesentlich geändert. Das schon im letzten Jahresbericht aufgezeigte Dilemma ist geblieben. Einerseits erachten die Mitglieder der Offenen Planung ihre Grundsätze weiterhin für richtig: Der Verkehr soll auf sämtlichen Achsen plafoniert bzw. reduziert werden; zugleich soll verhindert werden, dass Verkehrsberuhigungen an einer Strasse zu Mehrbelastungen auf anderen Strassen führen. Andererseits sind die Hindernisse, die der Anwendung dieser Grundsätze entgegenstehen, nicht aus dem Weg geräumt. Dem Kanton und seinem städtischen Vollzugsorgan, der Abteilung für Verkehr, ist eine effiziente Innenstadterschliessung offenbar immer noch wichtiger als die Gesundheit und das Wohl der Anwohner.



c) Gestaltung des Strassenraums

1. Erhaltung des Strassenbildes an der Hönggerstrasse

Im Jahre 1947 wurden an der Hönggerstrasse Baulinien mit einem Abstand von 24 m (minimaler Abstand zwischen den beiden Häuserzeilen) festgelegt. Seither werden abgerissene Häuser nicht mehr an der alten Stelle auf der Strassengrenze errichtet, sondern auf die Baulinie zurückversetzt. So weitet sich der Strassenraum zusehends, und die Häuserzeilen erscheinen so weit voneinander abgerückt, dass sie den Zusammenhang

zueinander verlieren. Da verbreiterte Strassen nur zu schnellerer Fahrweise verleiten, ist eine Ausweitung des Strassenraums auch verkehrspolitisch unerwünscht. Der Quartierverein hat den Stadtrat daher aufgefordert, die Baulinien auf die alte Bauflucht vorzuverlegen und das heutige Strassenbild mit seinen gliedernden, auf der Strassengrenze stehenden Altbauten zu erhalten.

Umgestaltung der Oberen-Waid-Strasse

Die Obere-Waid-Strasse weist im Teilstück zwischen dem Schulungszentrum des stadärztlichen Dienstes und der Einmündung in die Waidbadstrasse eine 6 m breite Fahrbahn und ein 3 m breites Trottoir auf. Sie war als Zufahrt zum Restaurant Waid geplant. Letztere erfolgt heute jedoch ausschliesslich über die Waidbadstrasse. Die Obere-Waid-Strasse dient im fraglichen Abschnitt lediglich als rückwärtige Erschliessung des Schulungszentrums. Vom Frühling bis zum Herbst wird sie zudem von den Gartenbesitzern als naher Autoabstellplatz benutzt.

Die Obere-Waid-Strasse ist Teil der Höhenpromenade, die über die Waid zum Hönggerberg führt. Sie gehört zu den in den regionalen Gesamtplan aufgenommenen Fussgänger-Hauptachsen. Vom Schulungszentrum des stadärztlichen Dienstes gegen das Restaurant Waid hin aufsteigend, gibt sie den Blick über die ganze Stadt frei. Auf der Bergseite, hinter dem 3 m breiten Trottoir, sind deshalb auch vier mit Sitzbänken ausgestattete Nischen in die Böschung eingelassen. Da auf der Talseite der Oberen-Waid-Strasse vom Frühling bis zum Herbst jedoch Autos parkiert sind, bleibt der Blick der Bankbenützer, statt über die Stadt zu schweifen, an den abgestellten Autos auf der gegenüberliegenden Strassenseite hängen.

Auf einer Höhenpromenade von regionaler Bedeutung ist der Ausblick wohl weniger den parkierenden Automobilisten als den flanierenden Fussgängern zuzuordnen. In einer Eingabe an den Stadtrat hat der Quartierverein daher eine Umgestaltung des Strassenraums gefordert. Die Fahrzeuge sollten, wenn schon, bergseits abgestellt und die Fussgänger talseits geführt werden. Wenn sich eine solche Umgestaltung auf kurze Frist als zu aufwendig erwiese, müssten jedenfalls die «Aussichtsbänke» auf die Talseite verlegt und vor den parkierten Autos angebracht sowie vom Trottoir aus entsprechende Zugänge freigehalten werden.

d) öffentlicher Verkehr

1. Bediente SBB-Verkaufsstelle in Wipkingen

Für 1989 ist die Schliessung des Bahnhofs Zürich-Letten geplant. Dann wird Wipkingen über keine bediente SBB-Haltestelle mehr verfügen, denn die beiden Haltestellen Wipkingen und Hardbrücke sind nicht mit Personal besetzt.

Damit das breite Dienstleistungsangebot des Bahnhofs Letten auch nach dessen Schliessung dem Quartier erhalten bleibt, hat der Präsident des Quartiervereins Wipkingen ein von allen Gemeinderäten des Kreises 10 unterzeichnetes Postulat eingereicht. Er fordert darin den Stadtrat auf, mit den SBB Verhandlungen aufzunehmen, damit das Dienstleistungsangebot des Bahnhofs Letten in oder bei der Station Wipkingen aufrecht erhalten wird. Das Postulat wurde ohne Gegenstimme überwiesen.



2. Neue Bushaltestelle «Lettenstrasse»

Am Samstag, den 29. November 1986, ist für die Buslinien 46 und 71 in Wipkingen die neue Haltestelle «Lettenstrasse» in Betrieb genommen worden. Stadteinwärts hält der Bus an der Kreuzung Rousseau-/Lettenstrasse und stadtauswärts an der Kreuzung Nord-/Lettenstrasse. Die neue Haltestelle verbessert die Erschliessung des Wohngebietes zwischen Kornhausstrasse und Nordbrücke. Sie wird rege benützt. Vor allem ältere Leute sind froh, dass die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle verkürzt wurde.

Den unmittelbaren Anwohnern allerdings hat die Haltestelle erhöhte Lärm- und Abgasimmissionen gebracht. Die Umstellung von Diesel- auf Trolleybusse wird dieses Problem mindern. Der Quartierverein setzt sich, auch im Interesse des Umweltschutzes, für eine baldige Umstellung ein.

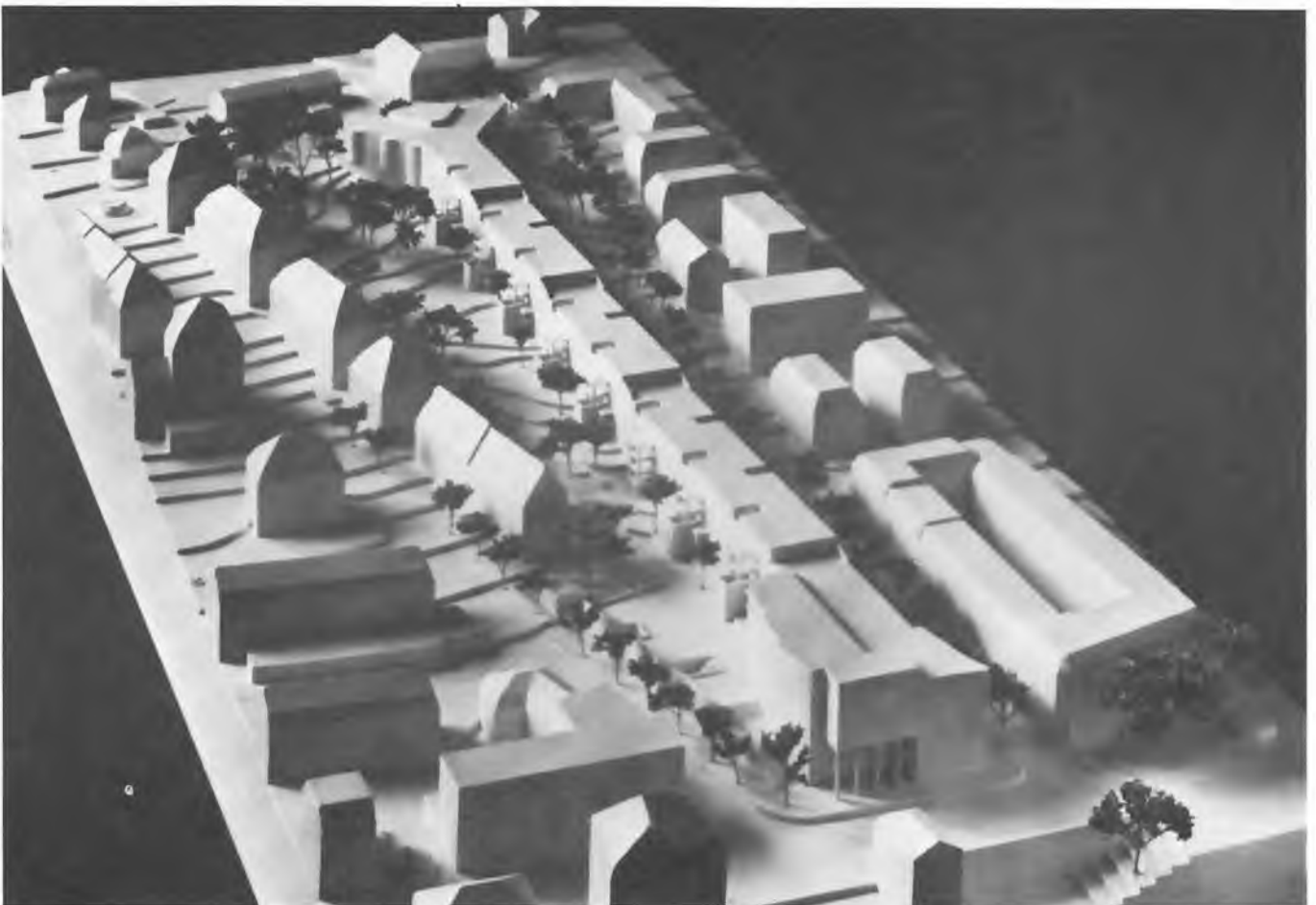
II. Freiräume (Rudolf Jaun)

1. Wipkinger Eisenbahneinschnitt

Bereits im September 1985 hatten die SBB und die Bau-firma Hatt-Haller, die miteinander einen Baurechts-Vorvertrag abgeschlossen hatten, an einer öffentlichen Veranstaltung der GGW über eine Überdeckung des Eisenbahneinschnittes und über den damit verbundenen Architekturwettbewerb orientiert. Siehe Jahresbericht 1985. Im Juni 1986 konnten die prämierten Wettbewerbsprojekte der Presse und den Quartierorganisationen vorgestellt werden. Der Präsident und die Ressortchefs «Medien» und «Städtebau» besichtigten die bei der Hatt-Haller AG ausgestellten Projekte. Keines der prämierten Projekte mochte zu überzeugen. Mit folgendem von der Presse gut aufgenommenen Communiqué trat der Vorstand der GGW an die Öffentlichkeit:
Der Vorstand der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen/Quartierverein (GGW-QV) lehnt mit eindeutiger Mehrheit die Überbauung des Eisenbahneinschnittes in Wipkingen ab. Daran ändert auch die Präsentation der Wettbewerbsprojekte nichts. Im Gegenteil: der Vorstand wurde in seiner ablehnenden Haltung bestärkt. Der Eisenbahneinschnitt ist aus folgenden Gründen nicht zu überbauen:

Der Eisenbahneinschnitt stellt für Wipkingen einen Freiraum dar, der sowohl eine grüne Oase ist als auch freie Sicht auf den Waidberg zulässt und dem Quartierteil eine weite städtebauliche Dimension gibt. Der Einschnitt lässt den Wechsel der Jahreszeiten eindrücklich miterleben und ist mit dem Rötelsteig optimal begehbar wie ein Feldweg, der durch eine Wiesen- und Ackerlandschaft führt.

Eine Überbauung hätte unabsehbare städtebauliche Konsequenzen. Insbesondere ist zu befürchten, dass die heute intakten – grösstenteils renovierten – Häuser um den ehemaligen Tramkehrplatz an der Röschi-bachstrasse durch Umnutzung in Mitleidenschaft gezogen würden. Die Nutzung der Verkaufsflächen wäre nur möglich durch die Etablierung eines Grossverteilers und «vorge-schobener» Detaillisten. Migros und Denner zeigen Interesse für diesen Standort. Eine Realisierung würde die Vernichtung der wenigen von den Quartierbewohnern sehr geschätzten Quartierläden nach sich ziehen, da diese wegen der hohen Neubauzinsen nicht ins geplante Center ziehen können.



Die geplanten Parkplätze würden eine nicht zu verantwortende Zunahme des Individualverkehrs verursachen. Der Eisenbahneinschnitt gehört zu einem einmaligen eisenbahnhistorischen Denkmal: er bildet ein wichtiges Element in der Abfolge der Kunstbauten (Tunnel, Einschnitt, Damm, Brücke, Viadukt, Bahnhofanlagen Zürich HB). Die städtebauliche Situation um die Nordbrücke bildet ein wichtiges Element des Wipkinger Quartier-

bildes, mit dem sich die Quartierbevölkerung identifiziert und das nicht zerstört werden darf.

Die präsentierten Überbauungsprojekte mögen trotz allen Stadtverdichtungstheorien den Wert des intakten Eisenbahneinschnittes für das Quartier nicht wettzumachen. Folgende Gesichtspunkte bestärken den Vorstand in dieser Sichtweise:

Die «Grünflächen für die Öffentlichkeit» erwiesen sich als Vorgärten für die Überbauungsbewohner, die von der übrigen Quartierbevölkerung nicht genutzt werden können. Ähnliche Grünflächen im Gebiet der Baugenossenschaften im Letten, die zudem weit reichlicher bemessen sind, belegen dies.

Optisch wirken die prämierten Objekte als Riegel im Quartier. Die Bauten oberhalb des Einschnittes werden durch die massiven «Schwanzbauten» erdrückt. Die überdimensionierten Kopfbauten an der Nordbrücke zerstören das Quartierbild in diesem Umfeld. Die Quartierinteressen werden lediglich mit einem Alibirestaurant einbezogen.

Am 19. Juni führte die GGW einen öffentlichen Orientierungsabend durch, an dem die preisgekrönten Wettbewerbsbeiträge vorgestellt wurden und sowohl die GGW, der Verein «Erhaltet die Grünflächen Wipkingens» und die Quartierbevölkerung Stellung beziehen konnten. Gegenüber den Ausführungen von Beat Koller, Präsident des Grünflächenvereins, der die Funktionen und die Schönheiten des Eisenbahneinschnittes im Wechsel der Jahreszeiten aufzeigte, wirkten die Ausführungen des begutachtenden Jurymitgliedes, Architekt T. Hotz, und des Hatt-Haller-VR-Delegierten, F. Hidber, blass und wenig überzeugend. Von den gegen zwanzig Votanten und Votantinnen aus dem Publikum sprach sich kein einziger bzw. einzige für eines der Überbauungsprojekte aus.

Unter Führung des Vereins «Erhaltet die Grünflächen Wipkingens», der eine Initiative auf Umzonung in die Freihaltezone mit über 5000 Unterschriften einreichte, war es gelungen, gegenüber den Überdeckungsprojekten der EIWI AG (Einschnitt Wipkingen AG, Tochter der Hatt-Haller) eine einhellige Ablehnung durch das ganze Quartier zu erreichen.

Wenn im Januar 1987 im zur Vernehmlassung aufgelegten neuen Zonenplan der Eisenbahneinschnitt als «grüne» Freihaltezone herausleuchtet, so dürfte dies auch das Verdienst der Quartierorganisationen sein. Inzwischen hat zwar ein Vertreter der FDP Wipkingen in einer juristisch fragwürdigen Einzelinitiative die Einteilung des Einschnittes in die Wohnzone B verlangt. Dort ist jedoch der Einschnitt nach geltendem Recht eingeteilt. Welche Wirkungen diese Einzelinitiative immer zeitigen mag, den Initianten sei gesagt, dass eine Überbauung des Eisenbahneinschnittes auf den geschlossenen Widerstand des Quartieres stossen wird.



2. Sanierung des Wipkingener Tunnels

Im September 1985 hatten die SBB anlässlich der Orientierung über das Bauprojekt im Wipkingener Eisenbahneinschnitt auch über die beabsichtigte Sanierung des Tunnels zwischen Wipkingen und Oerlikon berichtet. Im Dezember 1985 bewilligte der Verwaltungsrat der SBB das 44-Millionen-Projekt und hielt ausdrücklich fest, dass «eine Schonung der Grünflächen» vorgesehen sei: So stellte die Oberbauleitung der SBB eine lediglich 3,2 m breite, mit Steinkörben gesicherte Zufahrtspiste von der Scheffelstrasse zum Tunnelportal in Aussicht. Ganz anfangs Juli 1986 nahm die von den SBB beauftragte Baufirma mit einer Baumfällaktion beim Bahnwärterhaus die Arbeiten auf und steckte die Zufahrtspiste auf 4,5 m aus.

Aufmerksame Quartierbewohner, insbesondere Mitglieder des Vereins «Erhaltet die Grünflächen Wipkingens»,

des Kurvereins und der GGW, schritten ein, konnten die Arbeiten vorläufig zum Stillstand bringen und informierten den Vorstand des Bauamtes I, Stadtrat Rudolf Aeschbacher. An demselben Morgen, 3. Juli 1986, wurden in einer spontanen Aktion die Äste der z.T. unnötig gefällten Bäume auf der Nordbrücke aufgestellt und damit die Quartierbewohner und die Passanten auf die unbedachte Baumfällerei aufmerksam gemacht. Abends besichtigte Stadtrat Aeschbacher die Baustelle und lud am folgenden Morgen Vertreter der SBB, des Vereins «Erhaltet die Grünflächen Wipkingens» und der GGW zu einer Aussprache. Den SBB-Vertretern wurden die Levisen gelesen, worauf sie sich bequemten, die Zufahrtspiste auf 3,5 m zurückzunehmen und bis auf weiteres unnötiges Liquidieren von Bäumen zu verzichten. Die SBB bzw. die Baufirma kaprizierten sich jedoch darauf,

die Baubaracken im Eisenbahneinschnitt aufzustellen und für die Herren der Bauleitung Parkplätze zu installieren. Für die Quartiergruppen war es ein Erfolg, wenn auch ein kleiner. Insbesondere zeigte diese Aktion die Möglichkeiten des getrennten Marschierens und des gemeinsamen Schlagens auf.



3. Bahnareal Letten

Nach Betriebsaufnahme der S-Bahn wird im Jahre 1989 der Goldküstenexpress unser Quartier nicht mehr tangieren und der Bahnhof Letten aufgehoben. Seit Beginn der 1980er Jahre entwickelten sowohl Architekten und Städteplaner wie Politiker städtebauliche Projekte über die zukünftige Nutzung des Bahnareals (Tunnel beim Drahtschmidli bis Textilfachschule). Zwei private Architektenteams versuchen den freierwerdenden Raum rigoros als Wohnraum bzw. Investitionsraum zu nutzen (Projekte Vivere Urbane und Urbanes Ensemble). Politisch erhielt diese Nutzungsvariante Sukkurs durch das überwiesene Postulat Peter (1984), das eine Option für Wohnbauten offenhalten will. Für eine Nutzung als Erholungsgebiet verwendet sich die Einzelinitiative Affolter, die auch die Erhaltung der Eisenbahnbrücke über die Limmat mit einschliesst und eine «Grüntangente» zwischen Drahtschmidli und Josefswiese realisieren will.

Der Stadtrat wollte es in der Folge beiden Nutzungsvorstellungen recht machen und liess einenteils durch das Gartenbauamt eine Gestaltung als linearen Grün- und Erholungsraum unter Ausschluss der Eisenbahnbrücke entlang der Limmat ausarbeiten und stellte andernteils einen städtebaulichen Wettbewerb in Aussicht. An unserer letzten GV orientierte ein Vertreter des Gartenbauamtes über Projektvorschläge des Gartenbauamtes. Die GV beschloss darauf folgende Resolution:

1. Die Versammlung begrüsst den Entscheid des Stadtrates, auf dem Lettenareal ein Erholungsgebiet mit Grünraum zu schaffen.
2. Sie lehnt den Bau einer Zufahrtsstrasse zu einem eventuellen Parkhaus im heutigen Lettentunnel, die über dieses Gebiet führen würde, ab.
3. Sie lehnt auch die beiden Überbauungsprojekte «Vivere urbane» und «Urbanes Ensemble» ab.
4. Die GV wünscht einerseits einen Schutz vor den Immissionen des Sihlquais und befürwortet andererseits einen engeren Kontakt zwischen den Einwohnern von Wipkingen und der Bevölkerung des Kreises
5. Sie unterstützt deshalb die in der Einzelinitiative von Gemeinderat Affolter enthaltene Forderung nach Erhaltung der Bahnbrücke zum heutigen Bahnhof Letten. Der Übergang soll für den Velo- und den Fussgängerverkehr umgerüstet werden.

Von September 1986 bis Februar 1987 tagte eine gemeinderätliche Kommission «Künftige Nutzung des Lettenareals», der die GV-Resolution und die Haltung des Vorstandes mitgeteilt wurde.

Die Kommission beschloss am 6. 2. 87, in eigener Regie einen Wettbewerb zur Gestaltung des Lettenareals auszuschreiben und die Kommissionsarbeit erst nach Vorliegen der Wettbewerbsresultate fortzusetzen. Der Vorstand wird die Resolution der GV bei der Wettbewerbsausschreibung einbringen und die Quartieröffentlichkeit über die Probleme der Gestaltung des Lettenareals orientieren.



C. Veranstaltungen

1. Frühjahreskonzert 1986 (Silvana Erni)

Für einmal meinte es Petrus gut mit uns: Das diesjährige Frühjahreskonzert vom 3. Mai 1986 fand bei schönem, warmem Frühlingswetter statt.

Ein vielseitiges Musikprogramm vermochte jung und alt zu begeistern. Unter der kundigen Leitung von Peter Künzli spielte der Musikverein Eintracht Höngg im 1. Teil Stücke von Pi Scheffer, Anton Röllin, Karel Vacek, Henry Fillmore und Armin Walther.

Im 2. Teil hörten wir zeitgenössische Musikstücke von John Philip Sousa, Earle Hagen, Wayne Shanklin, Pi Scheffer sowie ein Solo von Paul Schönholzer (Saxophon).

Der Eintracht Höngg gelingt es immer wieder aufs neue, mit ihren vorgetragenen Musikdarbietungen das Publikum zu fesseln.

Im Zwischenteil hörten wir ein Lied von Joseph Bovet, vorgetragen vom Damenchor, sowie ein Volkslied von

Johann Zentner, dargeboten von der Gesangssektion des Lokomotivpersonales. Der Gemischte Chor sang Lieder von Otto Uhlmann und Felix Mendelssohn. Beide Chöre wurden von Jakob Winkler dirigiert.

Natürlich durfte auch der Männerchor Wipkingen am Frühjahreskonzert nicht fehlen. Unter der Leitung von Frau Margrit Brandenberger trug er uns zwei Lieder von Ignaz Heim und Camille Saint-Saëns sowie ein altes Volkslied vor.

Wiederum sorgte «hinter den Kulissen» der Samariterverein für das leibliche Wohl der zahlreichen Gäste.

Auch das traditionelle «Küchenbuffet», betreut von Frau Fehr, fehlte nicht.

Heidi Bruggmann und ihre Musikkapelle spielten bis in die frühen Morgenstunden volkstümliche Klänge, zu denen eifrig getanzt wurde.

2. Jungbürgerfeier 1986 (Josef Estermann)

Der Quartierverein hat die Jungbürgerinnen und Jungbürger dieses Jahr zu einem öffentlichen Diskurs über den Frieden eingeladen. Vorgängig offerierte er einen Apéro, bei dem sich Gelegenheit zu einem ungezwungenen Gespräch mit dem Vertreter des Stadtrates, Dr. R. Aeschbacher, bot.

Für den Diskurs über den Frieden konnten der Philosoph Hans Saner und Divisionär a.D. Hans Rapold gewonnen werden. Damit waren auf dem Podium höchste fachliche und dialektische Kompetenz versammelt. Die mit Engagement, Wissen und Hintergrund geführte Auseinandersetzung um die Voraussetzungen und die Notwendigkeit des Friedens gestaltete sich denn auch zu einer packenden und weit über den Abend hinauswirkenden Denkerfahrung.

Bis auf fünf Frauen und Männer abwesend waren – einmal mehr – die eigentlichen Geladenen, die Jungbürgerinnen und Jungbürger. Offenbar vermag heute in Wipkingen auch das Quartier nicht mehr den Rahmen zu liefern, in dem sich bisher unbekannte, jugendliche und Ältere, zur «Feier» zusammenfänden. Quartieröffentlichkeit als ein lebendiges Beziehungsgefüge, als eine gemeinsame und geteilte Erfahrung, ist nur noch sehr partiell und punktuell vorhanden. Sie reicht, so muss sich der Quartierverein Rechenschaft geben, nicht bis zu den in Wipkingen wohnenden Jungbürgerinnen und Jungbürgern. Dies unabhängig davon, ob ihnen ein öffentlicher Diskurs oder ein Quartierfest angeboten wird.





3. Wipkinger Räbeliechtliumzug 1986

Auch dieses Jahr konnte der traditionelle Räbeliechtliumzug der Wipkinger Kinder wieder durchgeführt werden. Trotz leichten Nieselregens versammelten sich am Abend des 1. November bei der Kirche Letten rund 400 Kinder mit ihren schön geschnitzten Räbeliechtli und den kunstvoll aufgebauten Lichterwägeli. Begleitet wurden sie von zahlreichen Eltern, die den Lichterglanz nicht minder zu geniessen schienen als die Kinder selbst. An der Spitze des langen Zuges marschierten die Musikerinnen und Musiker der «Eintracht» Höngg-Wipkingen. Sie geleiteten die Kinder über die Nordbrücke und die Röschibachstrasse hinab zum Gemeinschaftszentrum Wipkingen. Dort fand im Anschluss erstmals ein Kinderfest statt. Das Team des GZ verteilte die traditionellen Bireweggli, aber auch heissen Punsch zum Aufwärmen. Für musikalische Begleitung sorgte die Dorfmusik Züri.

Folgende Wipkinger Geschäfte haben die Bireweggli gestiftet und damit dem Räbeliechtlifest zu einem süssen Abschluss verholfen: Textilpflege Gammeter, Elektrische Anlagen Geiger-Müller, Bäckerei Kiaulehn, Metzgerei Pepe, Scheffel-Apotheke, Optik Schorno, Bonneterie Schuepp, Schuhmacherei Stefano, Milchhandlung Wyrsh. Herzlichen Dank.

4. Umzug der Wipkinger Lichtkläuse

Begleitet von Glocken- und Hörnerklang, sind am Freitagabend, den 5. Dezember, die Wipkinger Lichtkläuse in weissen Gewändern und mit ihren kunstvollen Hüten wieder durch unser Quartier gezogen: vom Schulhaus Milchbuck über die Bucheggplatz-Spinne zum Stadtspital Waid, durch die Wunderli-, Trotten- und Röschibachstrasse zur Nordbrücke und wieder hinauf zum Milchbuckschulhaus.

Spezieller Dank gebührt Herrn Fritz Brunner und der Lehrerschaft des Schulhauses Milchbuck B, die den Zug der Kläuse alljährlich organisieren und damit dem Quartier einen alten vorweihnachtlichen Brauch erhalten.

D. Bericht der Delegierten

1. Kulturelle Veranstaltungen im Gemeinschaftszentrum Wipkingen

(Berichterstatte(r)in: Ilse Kaufmann)

Das Team des Gemeinschaftszentrums hat sich auch im vergangenen Jahr wieder bemüht, familienfreundliche Anlässe zu organisieren. Aus diesem Grund haben wir die Thé-dansant-Veranstaltungen in unser Programm aufgenommen.

«Thé dansant» – was soll das sein? Ein französischer Titel und erst noch so altmodisch? Dazu gehören doch Foxtrott und Apfelstrudel. So stellten wir uns dies jedoch nicht vor – wir wollten einfach an der Tradition des Sonntagnachmittag-Vergnügens anknüpfen und mit dieser Idee einen quartierbezogenen Anlass veranstalten.

Für die Tanzmusik und die Unterhaltung sorgten fünf verschiedene Musikgruppen, alles Vertreter unterschiedlicher südamerikanischer Stilrichtungen.

Zusammen mit den Gastkoch-Abenden waren dies die beiden Schwerpunkte unserer kulturellen Tätigkeit. Fünf Gastköche kochten im vergangenen Jahr für die Quartierbewohner, jedesmal organisierten wir als Begleitung eine kulturelle Attraktion. Eine Märchenerzählerin, verschiedene Musiker und Sänger gaben ihr Bestes.

Die GGW unterstützte auch im vergangenen Jahr die kulturelle Tätigkeit des Gemeinschaftszentrums mit einem finanziellen Beitrag. Der GGW sei an dieser Stelle im Namen der Besucherschaft herzlich für ihren Beitrag gedankt.



Zum Auftakt der «Thé dansant» Veranstaltungsreihe spielte die bekannte Gruppe «Nuevo Sabor». Eine unerwartet grosse Zahl von Musik- und Tanzfreudigen folgten der Einladung, der Saal barst beinahe aus seinen Fugen.



Die «Thé dansant» Veranstaltungen am Sonntagnachmittag wurden von den Besuchern sehr geschätzt. Das

GGW mit seinen Grünflächen bietet einen idealen Rahmen für Veranstaltungen im Freien.



Der Hackbrettspieler Remo Crivelli – übrigens aus dem Quartier – spielte am Gastkochabend des Kur- und Verkehrsvereins Wipkingen. Wer an diesem Abend teilnahm, erfuhr, dass man sich in Wipkingen zuhause fühlen kann und verbrachte einen ausgesprochen vergnüglichen Abend.

Nach dem Bade in der Limmat konnte man mit der ganzen Familie das Tanzbein schwingen oder einfach den südamerikanischen Rhythmen zuhören. Zwei Musikerinnen der Gruppe «Havanna Club» liessen sich das Vergnügen nicht nehmen, zwischendurch einen richtigen Son zu tanzen.



2. Gemeindeclranken- und Hauspflege (Heidi (Egger))

Die 84. Delegiertenversammlung der Gemeindeclranken- und Hauspflege fand am Freitag, 14. März 1986, im grossen Saal des Pfarreihauses Guthirt statt. Sie brachte den Abschied von Herrn Pfarrer Hermanutz und die Wahl eines neuen Vizepräsidenten.

Die Präsidentin Frau M. Hossli begrüsst um 20 Uhr sämtliche Anwesenden. Sie blickte auf ein ruhiges, durch gute Zusammenarbeit im Vorstand und bei den Krankenschwestern und Hauspflegerinnen gekennzeichnetes Jahr zurück. Sie wies unter anderem auf den Personalmangel bei den Hauspflegerinnen hin. Die Gründe dafür lagen beim fehlenden Nachwuchs, eine Folge der Umstrukturierung, die eine Streichung von Kursen für die Ausbildung von Hauspflegerinnen mit sich gebracht hatte. Somit beschränkte sich die Arbeit aufs Notwendigste – für Gespräche mit den Patienten verblieb leider nur wenig Zeit. Der Vermittlerin, Frau E. Belfanti, wurde für den grossen Einsatz herzlich gedankt; ebenso Frau Tschopp, welche sie in ihrer Arbeit unterstützt und wäh-

rend einiger Stunden pro Woche auch Kontrollbesuche gemacht hatte.

Die Mitgliederzahl der GHW war 1985 infolge von Todesfällen und Wegzügen unter die Zahl 3000 gesunken.

Die Jahresrechnung 1985 präsentierte sich ähnlich wie im Vorjahr.

Frau Hossli würdigte den zurücktretenden Herrn Pfarrer Hermanutz und seine 25jährige Tätigkeit in der GHW und dankte ihm herzlich. Als neuer Vizepräsident wurde einstimmig der neue Pfarrer im Guthirt, Hannes Ratgeb, gewählt. Für den verstorbenen Jakob Stadtmann wurde einstimmig Karl Keller zum Revisor ernannt.

Die Präsidentin bedankte sich nochmals bei allen, die sich für die GHW eingesetzt hatten. Zum Abschluss offerierte die römisch-katholische Kirchengemeinde einen Imbiss.

Kinderkrippe Wipkingen (Leonie Somm)

Bereits seit 4½ Jahren steht die Kinderkrippe Wipkingen unter der Leitung von Frau Nelly Schorno-Eicher. Abgesehen vom Wechsel bei Lehtöchtern und Praktikantinnen, ist die Wipkinger-Krippe in der glücklichen Lage, vor häufigem Personalwechsel verschont zu sein. Diese Konstanz der Bezugspersonen dürfte sich auf das Wohlbefinden der Kinder zweifellos positiv auswirken.

Im Jahre 1986 wurden 74 verschiedene Kinder vom Säuglingsalter bis zum 1. Kindergartenjahr betreut. Beim Mittagessen waren meist 35–40 Kinder anwesend. Nachmittags war die Zahl etwas kleiner.

Teilzeit arbeitende Mütter schätzen die Möglichkeit, ihre Kinder nur halbtags oder an einzelnen Wochentagen in die Obhut der Krippe zu geben. Dank der guten Organisation ist es der Kinderkrippe Wipkingen möglich, diesem Bedürfnis weitgehend zu entsprechen.

D. Quartierchronik

Die Limmat im Letten: Industrieraum – Verkehrsraum – Erholungsraum

Von Anita Ulrich und Rudolf Jaun

Im Laufe der letzten zweihundert Jahre veränderte sich das Gebiet entlang der Limmat auch im Bereich des heutigen Wipkingens tiefgehend. Es wandelte sich zunächst in der Phase der Frühindustrialisierung zu einer wichtigen Industriearchitektur mit zahlreichen Manufakturbetrieben. Anschliessend veränderte sich das Gebiet durch den Bau von Strassen und die Erstellung der rechtsufrigen Zürichseelinie zu einer wichtigen Ver-

kehrachsachse. Mit dem Wachstum Wipkingens wurde das Limmatgebiet auch als Siedlungsraum und mit der Entstehung der beiden Flussbäder auch zu Erholungszwecken genutzt. (Bild 1)

Mit der Eröffnung der S-Bahn werden der Bahnhof Letten und ein Teil der Geleise funktionslos. Was wird aus dem Limmatraum im Letten werden?

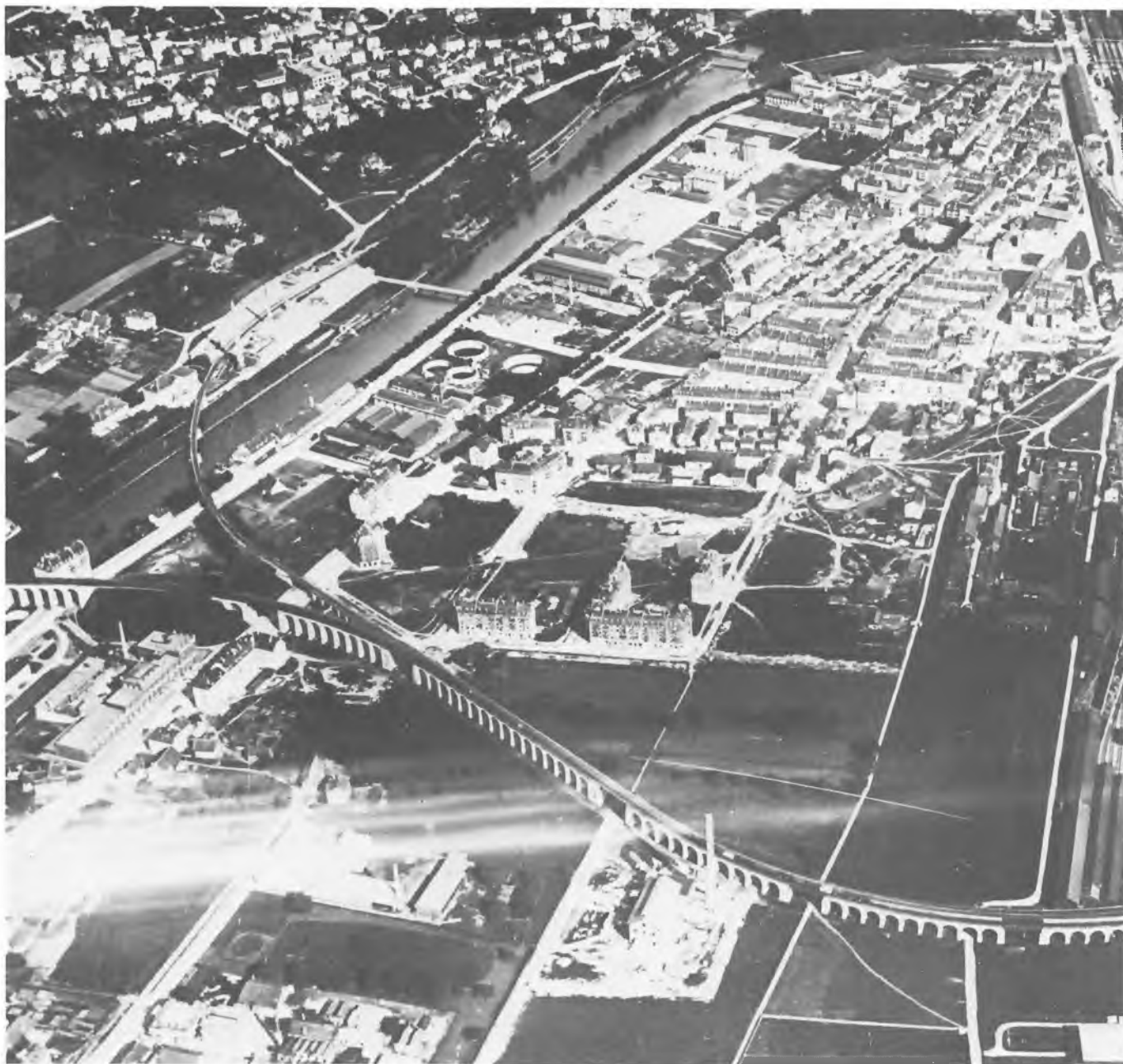


Bild 1

Diese Flugaufnahme zeigt das Gebiet entlang der Limmat zwischen Limmatquai und den Eisenbahnbrücken in Wipkingen um 1900. Zu erkennen sind der Platzspitz mit dem Landesmuseum, rechtsseitig das Elektrizitätswerk Letten, ebenso der Bahnhof Letten und die Textilfach-

schule. Auffallend ist die noch schwache Besiedlung. Die Aufnahme gibt ferner einen guten Eindruck vom Geleisegewirr des Hauptbahnhofes und dem Eisenbahnviadukt in Aussersihl. Er findet seine Fortsetzung in der Brücke über die Limmat und im Wipkinger Bahndamm.

Industrieraum

Bis ins 18. Jahrhundert versuchte das Kaufmannspatriziat der Stadt Zürich mit vielfältigen Zunftvorrechten und Monopolen die wirtschaftlichen Tätigkeiten in der umgebenden Landschaft zu kontrollieren und einzudämmen. Erst nach 1770 liess sich der Rat der Stadt dazu bewegen, Bürgern der Stadt nach und nach die Erlaubnis zur Errichtung von Fabriken mit Wasserantrieb ausserhalb der Stadtmauern eine Industrieachse. Wie Perlen an einer Schnur reihten sich nach einer eigentlichen Gründungswelle die Manufakturen aneinander. Alle diese Betriebe – Kattundruckereien, Gerbereien, Mühlen, Seidenzwirnerien, Färbereien und Bleichereien – waren auf die gleichmässig wasserführende Limmat als Energiequelle angewiesen, denn ohne die direkte Kraft-erzeugung im Fluss konnten sie nicht produzieren. Ein Beispiel einer solchen frühen Manufaktur findet sich auch in Wipkingen: die Kattundruckerei des Zürcher und Wipkinger Bürgers Hans Jakob Hofmeister (Bild 2 und 3).

Es wird angenommen, dass die Anlage vom Bauherrn und einem lokalen Baumeister entworfen wurde. Später

wurde sie durch einen Trockenturm und verschiedene Nebenbauten erweitert. In den beiden Produktionsgebäuden arbeiteten ca. 160 Arbeiter in werkstattähnlichen Räumen. Ob Hofmeister ebenfalls wie sein auf der andern Limmatseite gelegener Nachbar Esslinger beidseitig bedruckte Nastücher, in Frankreich «mouchoirs au genre zurichois» genannt, produzierte, bleibt offen (Bild 4).

In der zweiten Hälfte des 19. Jh. führten zwei technische Neuerungen zu einer bedeutsamen Umwälzung. Das Massentransportmittel Eisenbahn ermöglichte eine Verbilligung schwerer Materialtransporte und eine Verlängerung der Arbeitswege. Die Verbreitung von Dampfmaschinen und schliesslich Elektrizität machten die Industrie von den alten Flusstandorten unabhängig. Die Kattundruckereien fielen ab Mitte 19. Jh. der Konkurrenz der voll mechanisierten Stoffdruckereien zum Opfer. Das Hofmeistersche Fabrikationsgebäude und das Landgut wurden 1881 in eine Seidenwebschule verwandelt, 1945 wurde darin die Textilfachschole eingerichtet (Bild 5).



Bild 2

Das Aquarell von David Weber zeigt die Hofmeistersche Kattundruckerei mit Wohnhaus um 1809. Man entdeckt auf dem Bild das einfache Nadelwehr, das das Flusswasser

zu den Wasserrädern leitet, ebenso den stromaufwärts verlängerten Kanal, den der Rat von Zürich 1873 bewilligte.



*Herr Hofmeisters
Landgut u. Fabrick oberhalb Zürich 1780*

Bild 3

Die Hofmeistersche Anlage bildet eine Einheit von Kanalbau, Walke, Druckereigebäude, Gartenanlage und Fabrikantenwohnsitz mit klassizistischen Elementen. Alle Gebäude stehen in der Längsachse parallel zu Limmat.



Bild 4

Dieses spätere Bild zeigt die Erweiterungsbauten der Kattundruckerei. Leicht oberhalb der Druckerei, getrennt durch eine im französischen Stil gebaute Gartenanlage, befindet sich die Unternehmervilla. Bemerkenswert sind der Treppenaufgang und der Dreiecksgiebel mit Ovalfenster. Der hohe, hölzerne Trockenturm ermöglichte ein schnelles, gleichmässiges Trocknen der bedruckten Tücher.



Bild 5

Neue Aufnahme der Textilfachschule und des Fabrikgebäudes. Die Kanal- und Nebenbauten wichen 1890 der Eisenbahn, ebenso verschwanden die Trockentürme. Die heute noch bestehenden Gebäulichkeiten der Hofmeisterschen Kattundruckerei wurden unter Denkmalschutz gestellt und sollen demnächst renoviert werden.

Die bauliche Entwicklung Zürichs während der grossen Bauperiode 1860–1889 hatte auch Auswirkungen auf Wipkingen, das damals noch eine selbständige Gemeinde war (Eingemeindung 1893). Zur vordringlichen Aufgabe der damaligen Stadtplaner wurde die Kloakenreform – die Choleraepidemie von 1867 zeigte dies eindringlich. Da sich die Stadt für ein Abtrittkübelssystem und nicht für ein Schwemmkanalisationssystem entschied, blieb die Wasserverschmutzung bestehen. Dies stellte Probleme für die Wasserversorgung in der Stadt, die wegen des starken Stadtwachstums ebenfalls ausgebaut werden musste. Ab 1867 wurde das Frischwasser im See oberhalb der Kloakenausflüsse gefasst. 1873–1875 liess die Stadt das Pumpwerk Letten bauen, welches filtriertes Seewasser auf den Zürichberg pumpte und auch einen Teil der Aussengemeinden an das städtische Wasserleitungsnetz anschloss (Bild 6).

Das Kraftwerk diente nicht nur als Pumpwerk für die Wasserversorgung; gepumpt wurde auch Brauchwasser, das für den Antrieb von Motoren Verwendung fand. Zusätzlich lieferte das Werk umliegenden Betrieben Antriebskraft über eine vom Wasserwerk angetriebene Seiltransmission (Bild 7 + 8).

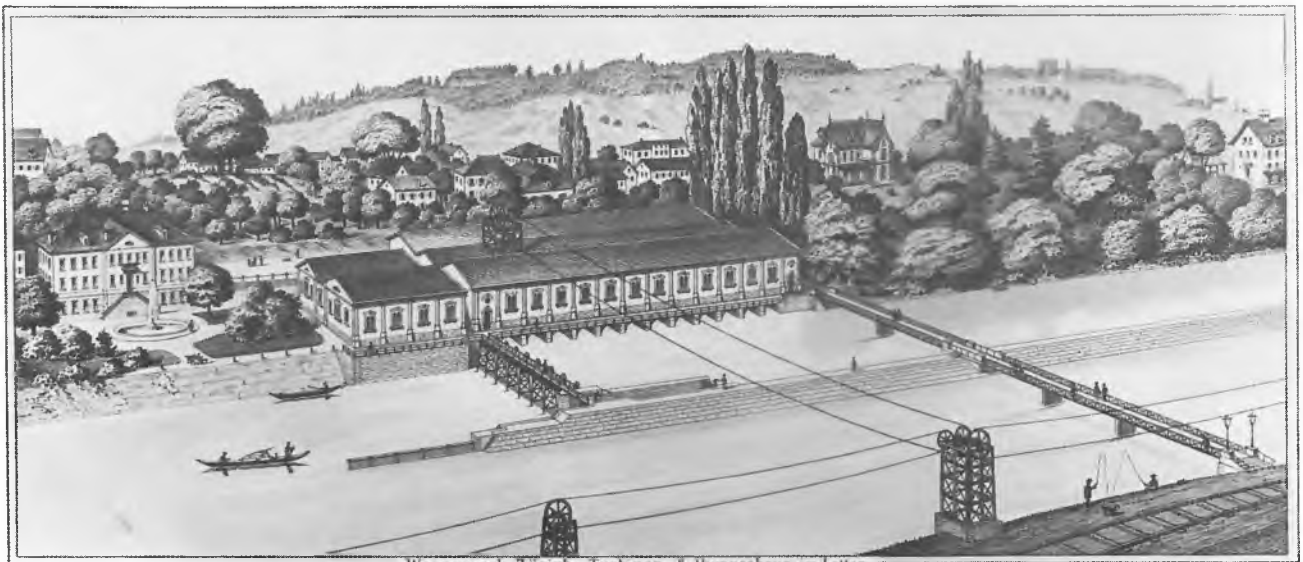
1892 ging die Stadt mit der Installation von 4 Dynamos zur Elektrizitätserzeugung für Beleuchtung und Strassenbahnen über. Weil die Wasserkraft der Limmat nicht mehr ausreichte, benutzte man seit 1896 für die Stromerzeugung auch Reservedampfmaschinen. Bis heute hat das Lettenkraftwerk seine Bedeutung nicht verloren: Gegenwärtig sind technische Neuerungen im ehemaligen Pumpwerk und im Maschinensaal für das Unterwerk geplant (Bild 9 + 10).



Wasserwerk Zürich: Einlauf in den Canal beim Drahtschmidli.

Bild 6
Für das Wasserwerk Letten wird die Limmat beim Platzspitz gestaut, um im Überlauf linkerseits mit der Sihl und rechts des Nadelwehrs als Kanal bis zum Letten zu fliessen. Die Lithographie von J.J. Hofer aus einem Kalender von

1878 zeigt den Einlauf in den Kanal beim Drahtschmidli. Gut erkennbar sind das Nadelwehr und die Kanalmauer. Auf der linken Seite beachte man die Seiltransmissionsanlage mit ihren eisernen Gittermasten.



Wasserwerk Zürich: Turbinen- & Pumpenhaus im Letten.

Bild 7
Wasserwerk Zürich: Turbinen- und Pumpenhaus im Letten: Auf dem Bild sieht man einen Teil dieser Kraftübertragungsanlage, die zur längsten mechanischen der Schweiz gehörte. Mittels Seilen wird die Antriebskraft vom

Turbinenhaus quer über die Limmat und dann 1200 m dem linken Ufer entlang übertragen. Am rechten Bildrand befindet sich das Fabrikantenhaus der früheren Hofmeisterschen Kattundruckerei.

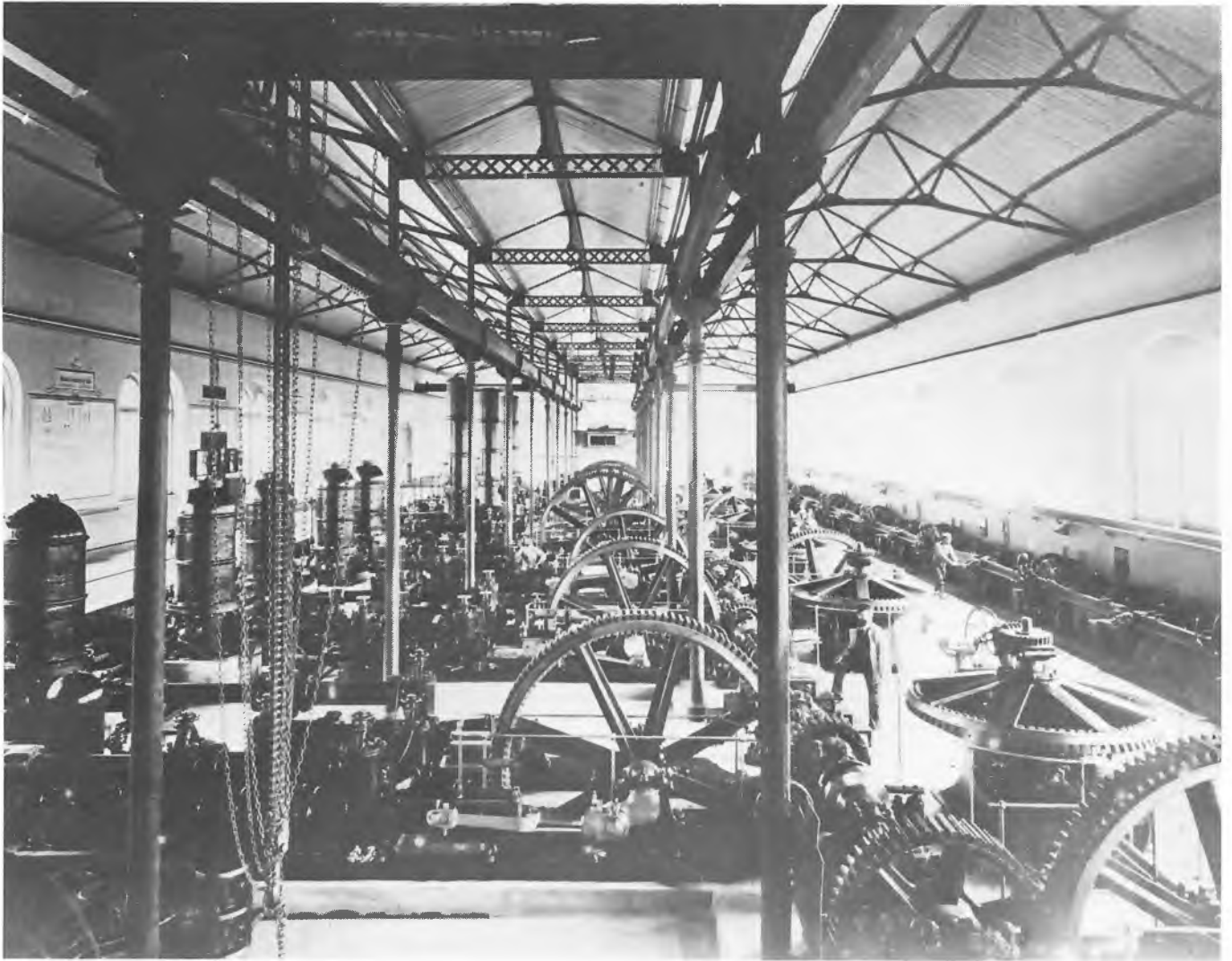


Bild 8
 Innenansicht des Werkes Letten um 1880: Holzzahnrad-
 Kraftübertragung für den Pumpenantrieb.



Bild 9
 Photo des Pumpwerkes im Letten um 1900. Verschiedene
 technische Neuerungen haben das Aussehen der Anlage
 verändert: 1892 Installation von Dynamos zur Elektrizitäts-

erzeugung, seit 1896 Reservedampfmaschinen und 1899
 Inbetriebnahme einer Dampfkraftanlage. Neu sind auch
 die Hochkamine.



Bild 10
Ballonaufnahme von Spelterini: In der unteren Bildhälfte sieht man das Gaswerk (später nach Schlieren verlegt), in der oberen das Wasserwerk mit Elektrizitätswerkanbau inkl. Maschinen- und Kesselhaus mit den zugehörigen Hochkaminen, hinten rechts den Bahnhof Wipkingen, links neben dem Werk die ehemalige Kattundruckerei Hofmeister.

Verkehrsraum

Während die Alte Landstrasse von der Stadt Richtung Höngg nur einen feinen Strich in die Landschaft legte, griffen die Wipkinger Eisenbahnbrücke, Bahndamm und -einschnitt tief in die Landschaft ein und grenzten zugleich das Lettengebiet vom Dorf Wipkingen ab. Nachdem mit dem 1874/75 erbauten Pump- und Wasserwerk ein weiterer Akzent gesetzt war, wurde die erst 1895 vollendete Linienführung der «Rechtsufrigen Zürichseebahn» zwischen Seidenwebschule und Wasserwerk hindurchgezwängt (Bild 11). Wasserwerk und Bahnhof Letten ergänzten sich jedoch zu einem Ensemble technischer Bauten (Bild 12). Ein weiteres Ensemble ergab sich durch die beiden Eisenbahnbrücken: Die eine hoch und majestätisch, die ander geduckt elegant (Bild 13). Für gut vierzig Jahre blieb die Eisenbahn der beherrschende Verkehrsträger im Lettenraum. In den 1920er Jahren erlebten der Automobilverkehr und die moderne grossräumige Stadtgestaltung einen ersten Aufschwung. Diese Entwicklung brachte dem Lettenraum nun auch stadteinwärts eine massive Abgrenzung: die Kornhausbrücke, erbaut 1929/1930 (Bild 14). Dieses Bauwerk, schon 1922 als Arbeitsbeschaffungsprojekt vorgesehen, gehört in die Stadterneuerungspolitik der 1920er und 1930er Jahre, die mit dem Milchbuckschulhaus 1930, dem ref. Kirchengemeindehaus 1931, dem Waidhaldenschulhaus 1933 und dem Durchbruch der Rosengartenstrasse und der Vernichtung von Alt Wipkingen 1934 starke Akzente setzte, im letzten Fall mit fatalem Ausgang.



Bild 11
Luftaufnahme aus dem Ballonkorb Spelterinis um 1903. Die «Rechtsufrige Eisenbahn» windet sich zwischen der

Seidenwebschule und dem Pump- und Wasserwerk durch, dessen Kanal in seiner ganzen Länge sichtbar wird.



Bild 12
Pump- und Wasserwerk mit dem 1893 erbauten Bahnhof Letten.



Bild 13
Die beiden Limmatbrücken im Jahre 1925.



Bild 14
Hinter der 1930 neu erstellten Kornhausbrücke sind das Wasserwerk bereits wieder ohne Hochkammine, die Seidenwebschule und die 1908 erbaute Umformerstation zu sehen. Im Vordergrund wie im Hintergrund reiches Grün!



Bild 15
Alte Wasserwerkstrasse nach dem Bahndamm Richtung Stadt. Rechts befindet sich heute die Badeanstalt.



Bild 16
Alte Wasserwerkstrasse Richtung Höngg im Jahre 1944.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges ging der Automobilverkehr wieder stark zurück. Nach dem Krieg sollte das Automobil jedoch freie Bahn bekommen und Hindernisse waren aus dem Weg zu räumen: nochmals wurde ein geschlossener Baubestand des alten Wipkingens geopfert (Bild 15) und der enge Tunnel durch den Bahndamm weitgemacht (Bild 16 und 17). Die Gesamtsanierung an der Wasserwerkstrasse brachte oberhalb der Strasse Genossenschaftswohnungen (1945), unterhalb das 1959 fertiggestellte Schwimmbecken des Unteren Lettenbades (Bild 18). Eine weitere Nachkriegsidee in Sachen Strassenbau wurde 1985 teilweise fertiggestellt: der als Y geplante Milchbucktunnel. Leider wurde die ursprüngliche Idee von Landesausstellungsdirektor David Meili nicht beibehalten: Er wollte den Tunnel durch den Zürichberg legen!



Bild 17
*Freie Bahn dem Automobil! Durchstich des Bahndammes
nach der «Sanierung».*



Bild 18
Ins Gesamtkonzept der Sanierung gehörte auch die Erstellung von Genossenschaftswohnungen. Unten das Gelände der heutigen Badeanstalt.



Bild 19
 Alte Wasserwerkstrasse auf der Höhe des Drahtschmidlis.

Da die Stadtautobahn vorläufig nicht ins Sihlhölzli weitergezogen wurde, musste nun auch die Wasserwerkstrasse stadteinwärts dranglauben und wurde unter Aufwendung von viel Beton in eine Autobahn umgewandelt (Bild 19 und 20). Im Gegensatz zur 1968 erfolgten Umstellung der «Rechtsufrigen» auf Schnellbahnbetrieb mit Halbstundentakt ist dieser zum Stadtzubringer degenerierte Autotunnel keine Pioniertat. 1989 wird die Eisenbahn aus dem Lettenraum verschwinden und künftig den Hauptbahnhof durch Unterquerung der Limmat erreichen. Dies ermöglicht eine Akzentverschiebung in der Nutzung des Letten-Limmatraumes.



Bild 20
 Wasserwerkstrasse 1984 vor Eröffnung des Milchbuck-tunnels.

Erholungsraum

Seit der Jahrhundertwende spielt das Lettengebiet auch als Erholungsraum eine Rolle. Mit der Eingemeindung Wipkingens 1893 war eine dichte städtische Bebauung mittels Blockrandbauten programmiert. Die städtische Lebensweise im ehemaligen Bauern- und Handwerkerdorf rief nach Erfrischung- und Erholungsmöglichkeiten. Dies führte u.a. zur Einrichtung der Flussbäder Oberer und Unterer Letten 1896 bzw. 1910 (Bild 21 und 22). Damit wurde der Limmatraum im Letten partiell auch Erholungsraum. Das zum Greifen nahe Szenario von Eisenbahnbrücken, Fabriken und Kraftwerken gibt dem Unterer Lettenbad ein einmaliges Faszinosum: Baden im lebendigen Technorama!

Mit dem Wegfall der Goldküstenlinie wird ein rollender Akteur von der Bühne abtreten; damit ergeben sich für die Gestaltung des Limmatraumes als Erholungsraum ungeahnte Möglichkeiten, wie dies mit der 1951 modernisierten Badeanstalt Letten-Oberwasserkanal bereits aufgezeigt wurde (Bild 23).

Das Gartenbauamt der Stadt Zürich hat auf entsprechende politische Interventionen erste Gestaltungsmöglichkeiten für einen Grün- und Erholungsraum skizziert (Bild 24). Inzwischen hat eine gemeinderätliche Kommission einen Projektwettbewerb zur Gestaltung des Limmatraumes in Auftrag gegeben. Dabei dürfte der Limmatraum auch als Wohnraum ins Auge gefasst werden. Diese Nutzungsvariante ist nicht neu. Die Rotachhäuser sind als erste moderne Wohnbauten in die Schweizer Architekturgeschichte eingegangen (Bild 25). Zwei Projekte – Vivere Urbane und Urbanes Ensemble – die

im Hinblick auf die Neugestaltung des Lettenraumes in den 1980er Jahren entstanden sind, wollen diesen Raum rigoros als Bau- und Investitionsraum nutzen (Bild 26). Siehe auch Quartierfragen: Bahnareal Letten.

Die vorliegende Bilddokumentation hat aufgezeigt, dass der Lettenraum immer dichter genutzt wurde. Entsprechend der gesamtstädtischen Entwicklung sollte dieser Raum nach der Nutzungsphase Industrie im 18. und 19. Jahrhundert und Verkehr im 19. und 20. Jahrhundert zum Erholungsraum des 21. Jahrhunderts werden.



Bild 21

Das 1896 erbaute «Obere Lettenbad» hinter der Kornhausbrücke. Oben das Schindlergut.

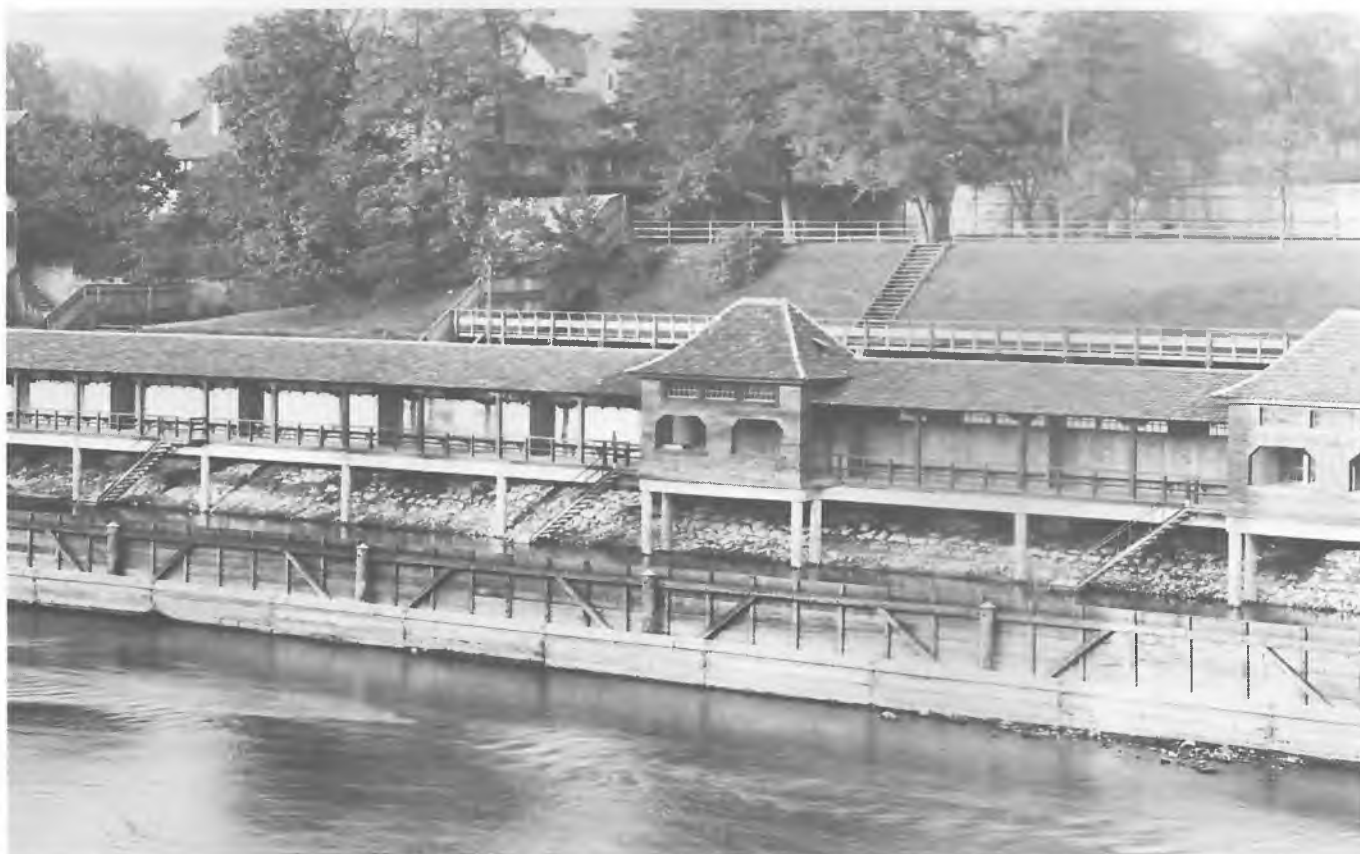


Bild 22

Flussbad am Unterwasserkanal des Wasserwerkes, erbaut 1910.



Bild 23
Badeanstalt Letten-Oberwasserkanal, erbaut 1952.

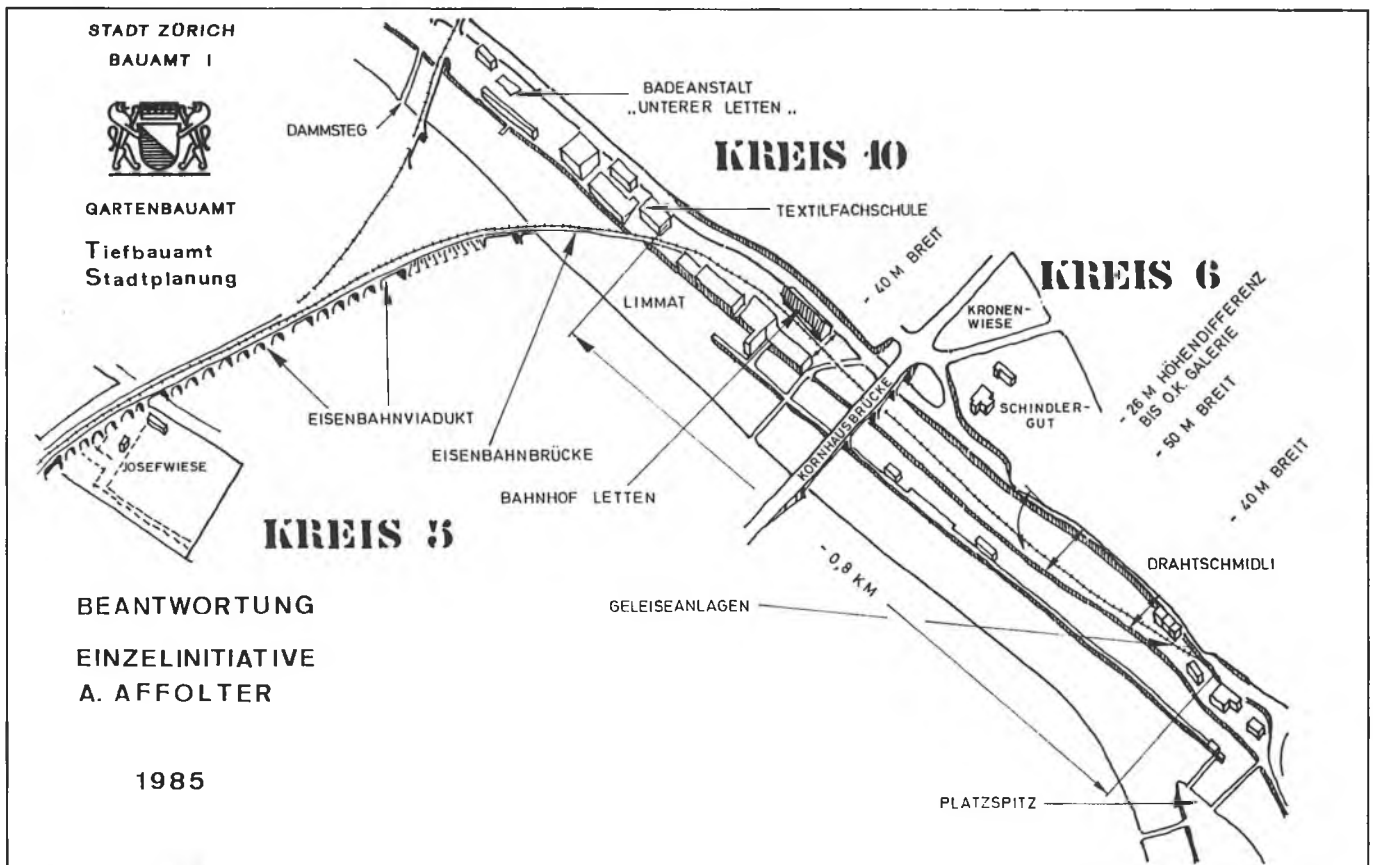


Bild 24
Projektskizze des Gartenbauamtes der Stadt Zürich zur Neugestaltung des Lettenflussraumes als Grün- und Erholungsraum.



Bild 25
Die Rotachhäuser zwischen Wasserwerkstrasse und
Limmat – die ersten Flachdachhäuser der Schweiz.

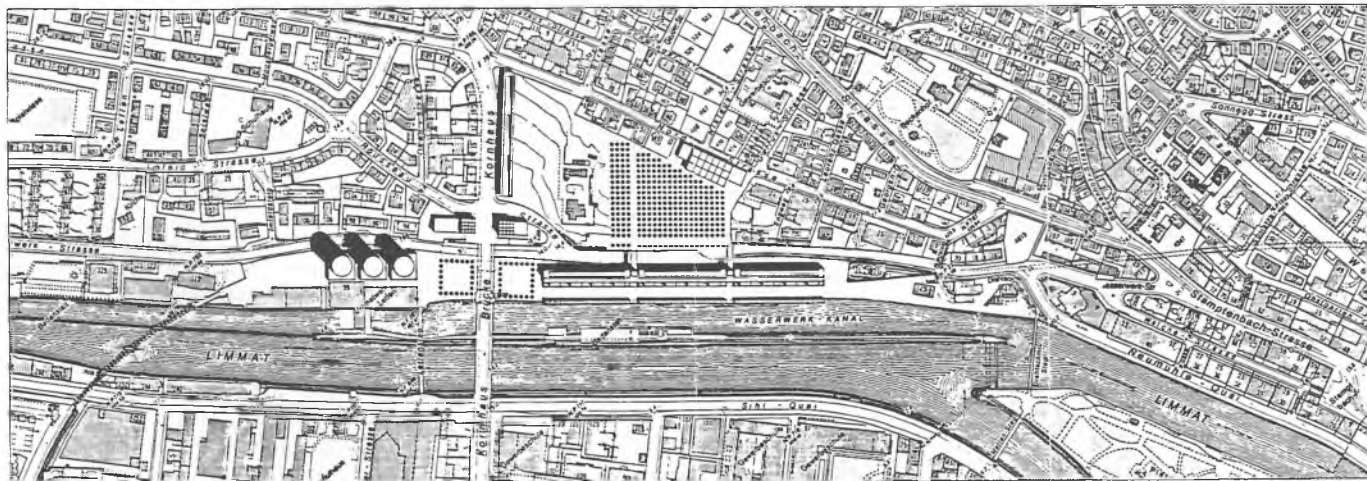
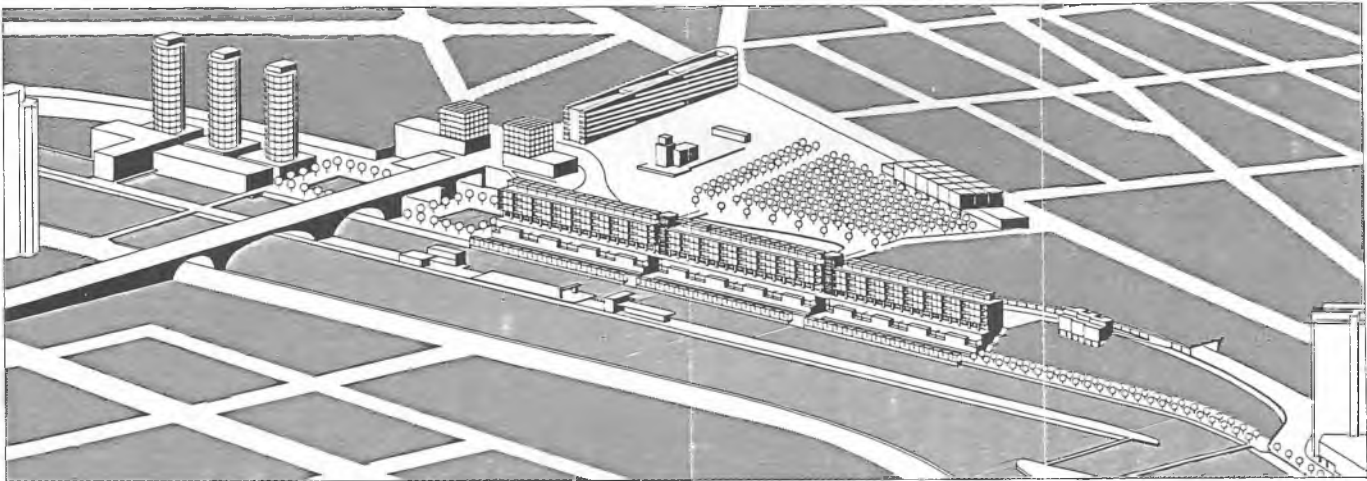


Bild 26
Projekt «Urbanes Ensemble». Schweizer Preisträger des
UNESCO-Wettbewerbes «Wohnen morgen» 1984.

Konzept und Gestaltung: Rolf Schmid, Zürich
Satz: Englersatz AG, Zürich
Druck: W. Sollberger, Zürich
Copyright ©: Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen
Quartierverein

Fotos:
Baugeschichtliches Archiv, Zürich
Magi Estermann-Juchler, Zürich
Fotoarchiv der GGW
Gemeinschaftszentrum Wipkingen
Res Müller, Zürich
Peter Schmid, Zürich
Werner Schreier, Zürich

