

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 17 (2004)
Heft: [3]: Mehr Wohnungen für Zürich West

Artikel: Entwicklung in Zürich West : von der Eisen- zur Autobahn
Autor: Kurz, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122336>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 30.03.2025

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

Von der Eisen- zur Autobahn

Text: Daniel Kurz

Das ehemalige Industriequartier ist geplant und gehorcht der Logik von Produktion und Verkehr. Sein Aufstieg beginnt mit der Eisen-, sein Umbau mit der Autobahn.

• Die Geschichte des Zürcher Industriequartiers beginnt mit dem Eisenbahnbau. Seit 1847 führte der schnurgerade Gleisstrang der Spanischbrötlbahn quer durch das Sihlfeld in Richtung Baden. Er erweiterte sich in 150 Jahren zum heutigen breiten Gleisfeld, das die Kreise 4 und 5 voneinander trennt. 1856 war auch die Linie nach Oerlikon mit Damm, Brücke, Einschnitt und Tunnel fertig. Sie verschaffte Zürich den Bahnanschluss ans europäische Ausland und erlaubte den massenhaften Import von Kohle und Rohstoffen für die Industrie.

Das Zürcher Industriequartier entstand als bewusste Planungsleistung der Stadt. Bereits 1864 erschloss sie ihr neues Gaswerk beim heutigen Limmatplatz mit der Limmatstrasse als Hauptachse des künftigen Quartiers (Gasometer-, Fabrik- und Motorenstrasse erinnern daran). 1878 liess Stadttingenieur Arnold Bürkli für die neue Wasserversorgung im Letten ein Pumpwerk erstellen. Gleichzeitig erschloss er den heutigen Kreis 5 mit einem Strassennetz und führte ein Industriegleis dem Sihlquai entlang bis zum Hauptbahnhof und das Pumpwerk lieferte über eine Seiltransmission Energie. Alle Voraussetzungen für die Ansiedlung von Fabrikbetrieben waren damit geschaffen.

Wohnen im Industriequartier

Trotzdem kam es anders: Statt der grossen Industrie siedelten sich auf den kleinen Parzellen Handelsfirmen und kleinere Gewerbe an. 1883 baute die erste Schweizerische Landesausstellung hier ihre Hallen. In Bahnhofnähe konzentrierte sich der Baumaterialienhandel, der von Gaszählern (Wohlgroth & Co.) über importierten Naturstein bis zu Balustern aus Blech alles anbot, was die Historismus-Architektur der Jahrhundertwende benötigte. Eine besondere Rolle spielte der Eilgutbahnhof an der Zollstrasse, wo frühmorgens Waggons mit Früchten und Gemüse eintrafen. Vor allem aber entwickelte sich der obere Teil des Kreis 5 überwiegend zu einem Wohnquartier mit stark proletarischem Einschlag. Mit der Eingemeindung von 1893 setzte ein enormer Bauboom ein. Die Hofrandbebauungen aus dieser Zeit (vor allem zwischen Langstrasse und Bahnvia-

dukt) gehören zu den dichtesten Gebieten der Stadt. Die Ausnützung erreicht hier im Durchschnitt 269 Prozent, in Eckliegenschaften bis 500 Prozent. Öffentliche Grünflächen fehlten ebenso wie private Freiräume.

Unterhalb des 1894 erbauten Bahnviadukts liess sich die grosse Industrie nieder. Der Seifenhersteller Friedrich Steinfels machte den Anfang. Er erwarb 1880 ein zehn Hektare grosses Grundstück zum Preis von 1.67 Franken pro Quadratmeter und verlegte seine Seifensiederei vom Hirschengraben an die Heinrichstrasse. Mit dieser Transaktion begann im äusseren Industriequartier die Zeit der Areale: grossflächiger, mit Zäunen und Toren abgegrenzter Fabrikkomplexe. Das Strassenraster, das den oberen Quartierteil prägt, verliert sich unterhalb des Viadukts. Viele Strassen enden an der Grenze irgendeines der hektargrossen Areale, von denen jedes seinen eigenen Charakter aufweist, je nach der Art der darauf betriebenen Produktion. Schlossartige Backstein-Architekturen und Silos prägen die Grossbetriebe der Lebensmittelindustrie (Löwen-



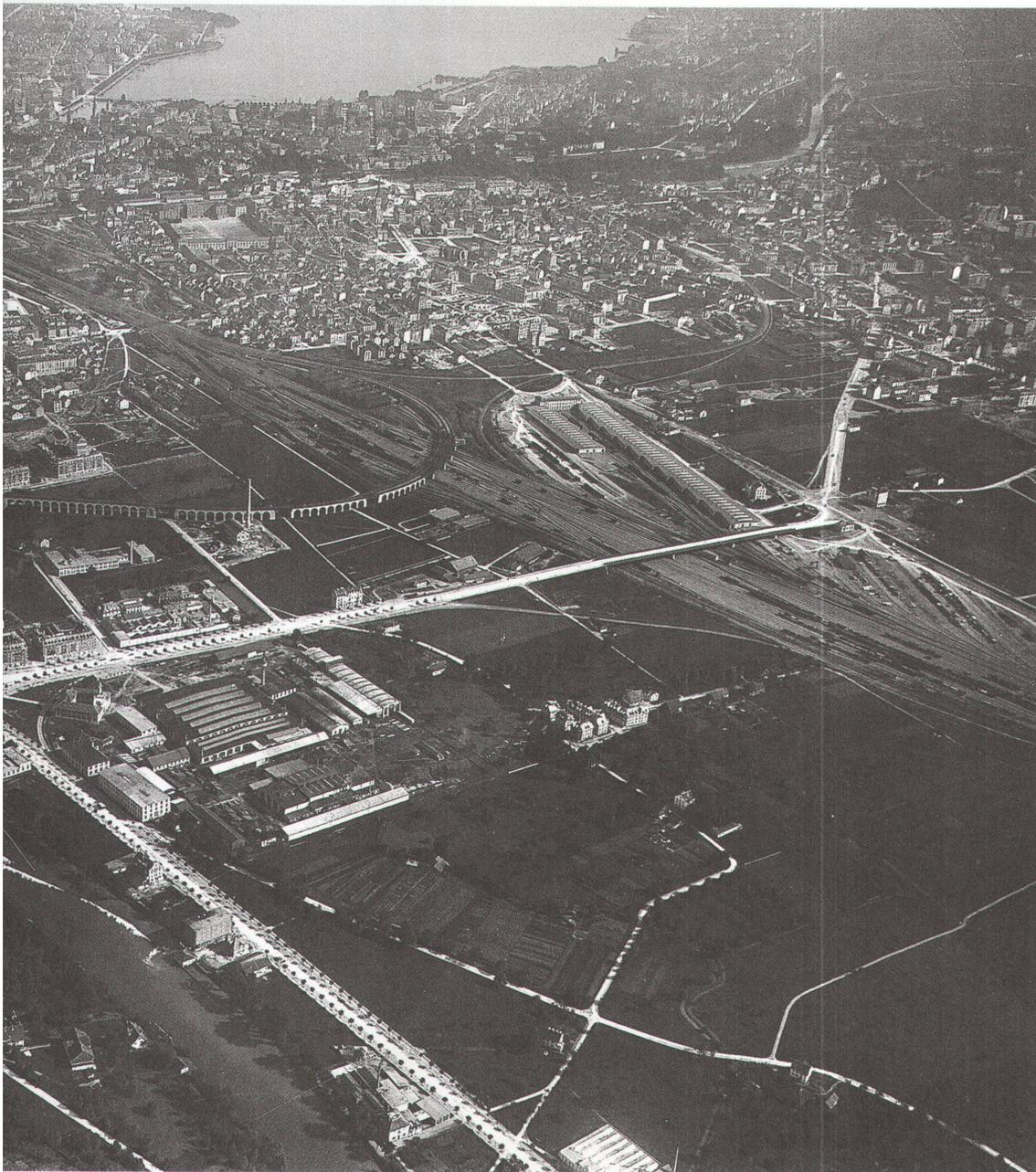
bräu, 1897–98; Stadtmühle/Swiss Mill, 1894). Für die Textilveredlungsindustrie waren ausgedehnte Shedhallenkomplexe typisch, überragt von Hochkaminen einzelner Geschossbauten (Wollfärberei Schoeller). Riesige Kranhallen mit Oblicht-Beleuchtung und einer Fassadenausfachung aus Backstein sind typisch für die Maschinenindustrie. Sie boten für die Bearbeitung grosser Stücke flexible Räume. Die Schiffbauhalle ist ein prominentes Beispiel.

Der grosse Wandel

Die Eisenbahn hatte die Industrie in die Grosse Stadt gebracht – mit der Autobahn begann ihr Niedergang. 1971 erreichte die Nationalstrasse A1 den Stadtrand beim Hardturmstadion. Ihre Verknüpfung über den Y-Westast mit der A3 hätte den gesamten Limmatraum in eine achtspurige Verkehrsschiene verwandelt. Bürgerinitiativen konnten das Projekt stoppen, wie seither manches Bauvorhaben, das den Kreis 5 bedrohte. Trotzdem kamen fundamentale Veränderungen auf den Kreis 5 zu. Seit den frühen Siebziger-

jahren schrumpft die Industrie. 1965 beschäftigte sie in der Stadt Zürich rund 120 000 Personen, 1995 noch 50 000. Im Kreis 5 gehörte 1965 mehr als die Hälfte der Beschäftigten (12 383 von 23 648) dem industriellen Sektor an, 2001 noch knapp ein Sechstel (4893 von 31 097). Restrukturierungen, Auslagerungen und Betriebsschliessungen führten zu diesen Verlusten. Mit der Neuen Hard an der Pfingstweidstrasse zeigte die Zürcher Kantonalbank 1978, wie sich Investoren damals die Zukunft vorstellten: Bürohäuser in einem reinen Business-District. Die Neue Hard und ähnliche Bürokomplexe an der Hardturmstrasse zeigen die Problematik dieser Strategie: Die Nutzungsoptimierung auf den Einzelarealen liess öde, monofunktionale Bereiche entstehen. Gebäudetiefen bis 50 Metern bei 22 Metern Gebäudehöhe erlaubten eine maximale Ausnutzung. Zwischen diesen Grosscontainern bleiben schmale, verschattete Restflächen ohne Freiraumqualitäten übrig. •

Gekürzter Text aus der Publikation «Baukultur in Zürich: Aussersihl und Industriequartier», Amt für Städtebau der Stadt Zürich, erscheint im Sommer 2004.



Zürich 1904: Im Vordergrund die hektargrossen Areale der Industrie mit der 1901 erbauten Hard- und Hardturmstrasse. Hinter dem dominanten Hausteinviadukt der Bahn drängt sich die Wohnbebauung des oberen Quartierteils zusammen.

Ballonaufnahme von Kapitän Eduard Spelterini, BAZ Nr. 14346