

Die Kalkbreite – ein neues Stück Stadt

Ein Vorschlag für eine modellhafte, offene und durchmischte Wohn- und Gewerbeanlage

Ausgangslage: eine innerstädtische Brache

Nach dem Abbruch des ursprünglichen Tramdepots und verschiedener Wohnhäuser an der Badenerstrasse verkam die Kalkbreite zu einer innerstädtischen Brache, die lediglich noch als Tram- und Autoabstellplatz genutzt wird. Seit 1975 ist das Areal durch eine Volksinitiative für den gemeinnützigen Wohnungsbau reserviert. Dennoch wurde bis vor wenigen Jahren kein Projekt in Angriff genommen, da die VBZ die Gleisanlage nicht aufgeben konnte und der Stadtrat überzeugt war, dass an dieser Lage aus wirtschaftlichen Gründen nur eine gewerbliche Nutzung in Frage kommt. Der Gemeinderat war anderer Meinung und überwies am 27. August 2003 die Motion Seliner/Schönbächler, die über der Geleiseanlage „kommunale, allenfalls gemeinnützige Wohn- und Gewerbebauten“ verlangt. Der Stadtrat legte daraufhin am 15. März 2006 eine Weisung mit einem Antrag vor, den er selber zur Ablehnung empfiehlt. Dieser Haltung entsprechend wurden die Kosten für die Projektierung einer kommunalen Überbauung und die Kostenschätzung für die Gleisüberdeckung sehr hoch angesetzt.¹⁾ Ob die Vorlage im Gemeinderat eine Mehrheit finden wird, ist derzeit noch offen.

Es fragt sich, ob die Verwaltung mit der Realisierung einer Überbauung beauftragt werden soll, die von den zuständigen StadträtInnen selber abgelehnt wird. Ein solches Vorgehen birgt die Gefahr, dass für sehr viel Geld der seit Jahren bestehende Planungsnotstand zementiert und nach einem langwierigen Projektierungsverfahren ein Resultat vorgelegt wird, das der Problemstellung des Ortes nicht gerecht wird. Mit Blick auf die anzunehmenden Auswirkungen der geplanten Grossüberbauungen zwischen Bahngeleisen und Lagerstrasse (Stadtraum HB) scheint uns wichtig, dass Aussersihl nicht noch einem weiteren Verdrängungsprozess ausgesetzt wird.

An diesem Ort ist sind innovative Konzepte und ein verantwortungsbewusster, im Quartier verankerter Ansatz ein Gebot der Stunde: das Langstrassenquartier braucht starke, lebendige und ausstrahlungsfähige Zentren. Die Rahmenbedingungen des Projekts sind komplex; um dieser Aufgabe gerecht zu werden, braucht es eine hoch motivierte, erfahrene, engagierte und risikobereite Baurägerschaft.

Planung ist hier nicht nur eine architektonische Aufgabe. Um auf aktuelle Fragen des Städtischen eine Antwort geben zu können, sind soziale, städtebauliche und ökologische Aspekte einzubeziehen und Strategien zur Lösung drängender Probleme aufzuzeigen. Wir schlagen deshalb vor, an der Kalkbreite andere Wege zu suchen, um in einem neuartigen Planungsprozess zu einem Projekt für eine Wohn- und Gewerbeanlage zu finden, das folgenden Zielsetzungen entspricht:

Ziel 1: Urbanisierung durch Vielfalt, Integration und Partizipation

In Bezug auf Nutzungen und künftige Mieterschaft ist ein möglichst hoher Grad an Durchmischung zu gewährleisten. Durch die Verbindung von Wohnen, Arbeiten und Kultur wird eine Gemeinschaft gebildet, welche die Integration unterschiedlicher BewohnerInnen und Arbeitender in das gesellschaftliche Leben fördert. Das Projekt verlangt von den AkteurInnen Toleranz und Bereitschaft zu nachbarschaftlichem Engagement, von der Architektur eine Auseinandersetzung mit sozialen Fragen und die Verarbeitung unterschiedlichster Anliegen.

Die Durchmischung der voraussichtlich 150-200 BewohnerInnen beinhaltet verschiedene Kriterien: Alter, Nationalität, Lebensform, Einkommen. Die angestrebte Heterogenität wird durch einen gezielten Mix von Alters-, Wohngemeinschafts-, Familien-, Paar- und Singlewohnungen sowie

¹⁾ Schätzungen zufolge, die ein Baukostenplaner für den Verein Kalkbreite erstellt hat, liegen die Kosten für eine Geleiseüberdeckung je nach Projekt weit unter den von der Stadt berechneten Zahlen

durch eine Vermietung nach Quoten erreicht. Unterschiedliche, nach Wohnlage abgestufte Mietzinsen erlauben eine Quersubventionierung zugunsten günstiger Wohnungen. Familienwohnungen werden teilweise dem subventionierten Wohnungsbau unterstellt. Günstige Mieten sind eine Vorbedingung für das Gelingen des Projekts; sie können mit einem moderaten Baurechtszins, günstigen Baukosten - bei entsprechend bescheidenem Ausbaustandard - und minimiertem Energieverbrauch erreicht werden.

Das vielfältige Raumangebot für unterschiedliches Kleingewerbe trägt wesentlich zum Funktionieren des urbanen Gefüges bei. Eine vorgesehene Gewerbefläche von 4'000 m² ergibt rund 100-150 Arbeitsplätze - genug für ein lebendiges kleines Gewerbezentrum, wo neben Büros, Läden und Ateliers aller Art auch gezielt Betriebe angesiedelt werden, die zur Grundversorgung des Quartiers beitragen. Einer oder mehrere Räume für kulturelle Anlässe bieten auch Ausserstehenden einen einfachen Zugang und helfen mit, die Anlage zur Stadt hin zu öffnen.

Die späteren NutzerInnen sollen sich an der Verwaltung, aber auch bereits am Planungsprozess beteiligen können. Dies erfordert die Einbindung möglichst vieler künftiger MieterInnen und ist am einfachsten durch deren frühzeitige Beteiligung an der Bauträgerschaft zu erreichen. Die Selbstverwaltung der Anlage durch die MieterInnen ist Anreiz zur Beteiligung und garantiert überschaubare und transparente Entscheidungsprozesse. Partizipation ist aufwändig, zahlt sich aber aus durch Identifikation und Integration der MieterInnen, durch ihr Engagement für die Umgebung und nicht zuletzt durch eine niedrige Fluktuation – alles Elemente, die zur angestrebten hohen Lebensqualität im Quartier beitragen.

Ziel 2: Städtebauliche Klärung und Architektur des Ortes

Um einen hohen Grad an Urbanität um das Kalkbreiteareal zu erlangen, bedarf es einer städtebaulichen Klärung. Dem neu gestalteten Vorplatz des Lochergutes soll ein entsprechender Raum auf der anderen Seite der Brücke gegenübergestellt werden. Dies nimmt der Badenerstrasse den Charakter einer Transitzone und verwandelt sie in eine belebte urbane Zone. An der Kalkbreitestrasse soll im Zusammenspiel mit dem Tramdepot der Übergang in den Kreis 4 stärker betont werden. Das Terrain zwischen Brücke, Tramdepot, Kino Uto und dem Rosengarten ist zugleich Platz und Strasse, aber auch Haltestelle und Rangierfläche der VBZ. Dieser multifunktionale Ort muss umfassend gestaltet werden. Die neue Gleisanlage kann zusammen mit anderen Gewerbeflächen in die Bebauung integriert werden, damit deren Fassaden die Ränder der Anlage definieren und zur Belebung des Gebietes beitragen können.

Derartige städtebauliche Anforderungen und die damit zusammenhängenden sozialen Anliegen verlangen eine Architektur des Ortes. Sie soll das hohe Potential der aussenräumlichen Qualitäten durch eine innovative und flexible Gebäudestruktur zur Qualität des Inneren ummünzen und dem gemeinschaftlichen Nutzen durch sorgfältige und geschickte Verflechtung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen gerecht werden. Auch adäquate Materialisierungskonzepte, die den aktuellen Stand der ökologischen Forschung weiterführen und ein Planungsprozess, der über die gängige Projektorganisation hinausgeht, sind Eckpunkte des hier vorliegenden Vorschlages.

Ziel 3: Ökologische Nachhaltigkeit

Zeitgemässe ökologische Anforderungen wie Lärmschutz und Minimierung von Energieverbrauch und Mobilität sind vorbildlich umzusetzen. Eine vorgelagerte Raumschicht an der Badenerstrasse und die Gleisüberdachung vermögen die Wohnungen vor einem grossen Teil der ausserordentlich hohen Lärmimmissionen zu schützen. Ebenso wichtig wie bauliche Massnahmen ist die möglichst weitgehende Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dem umliegenden Strassennetz.

Die Ausrichtung der Gebäude nach Süden und die freistehende Lage erlauben eine maximale Aufnahme von Sonnenenergie über grossflächige Fenster, Sonnenkollektoren und Photovoltaikanlagen. Ein Passivenergie-Hochhaus sollte deshalb im Bereich des Möglichen liegen.

Angestrebt wird auch die Minimierung der motorisierten Mobilität: die NutzerInnen verpflichten sich bis auf wenige begründete Ausnahmen, auf eigene Motorfahrzeuge zu verzichten und nutzen stattdessen Carsharing-Fahrzeuge, die innerhalb der Anlage zur Verfügung stehen. Die Pflichtparkplatzzahl lässt sich somit auf ein Minimum reduzieren. Zur Verkehrsreduktion trägt ebenso der vorgesehene Nutzungsmix bei: viele BewohnerInnen haben einen Arbeitsplatz im gleichen Gebäude und damit einen minimalen Arbeitsweg.

Trägerschaft

Zu einem erfolgreichen Partizipationsmodell gehört, wie bereits angedeutet, die Selbstverwaltung durch die Mieterschaft. Da die NutzerInnen bei Start der Projektierung noch nicht feststehen und die Anlage deshalb nicht in Eigenregie realisieren können, drängt sich ein Patenschaftsmodell auf: die Bauträgerschaft engagiert sich nur in einer ersten Phase und zieht sich aus dem Projekt zurück, sobald die NutzerInnen strukturell und finanziell zur Übernahme der Liegenschaft oder eines Globalmietvertrages bereit sind.

Die Patenschaft kann sowohl von der Stadt als auch von einer gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft übernommen werden. Wichtig ist, dass die Patin entsprechende Erfahrungen hat und bereit ist, sich auf einen modellhaften partizipativen Prozess einzulassen, diesen mitzugestalten und zusammen mit künftigen NutzerInnen Konzept und Projekt zu entwickeln.

Der erst seit kurzem bestehende Verein Kalkbreite, ein Pool interessierter QuartierbewohnerInnen, Fachleute und allfälliger künftiger NutzerInnen, hat sich auf die Umsetzung eines Projekts im Sinn der genannten Ziele verpflichtet und kann bei verschiedenen in Frage kommenden Szenarien als treibende Kraft den Planungsprozess in Gang bringen. Er bietet sich als Moderator von Partizipation und Kommunikation an und kann im Globalmietmodell als Vertragspartner auftreten. Bei einer Übernahme der Liegenschaft durch die NutzerInnen kann sich aus dem Verein heraus die künftige Mietergenossenschaft bilden.

Fazit

Das Kalkbreiteareal ist eines der wenigen Gelände in einem innerstädtischen Quartier wie Aussersihl, auf dem sich heute eine grössere Wohn- und Gewerbeanlage realisieren lässt. Da es im Besitz der öffentlichen Hand und damit dem Spekulationsdruck entzogen ist, bietet sich hier die seltene Chance zur Realisierung eines modellhaften, nachhaltigen Projekts.

Das Areal wurde bis anhin vorwiegend von den VBZ genutzt. Dass sie es künftig aus strategischen und verkehrstechnischen Gründen weiterhin in Anspruch nehmen wollen, ist nachvollziehbar - auch der öffentliche Verkehr dient der Lebensqualität im Quartier. Die Integration der Tram-anlage in die Überbauung stellt eine weitere Herausforderung dar, gemeinsam mit allen involvierten Ämtern und AkteurlInnen einen innovativen Planungsprozess zu gestalten.

Für ein derartiges Vorhaben bietet sich ein Patenschaftsmodell mit einer Trägerschaft an, welche die notwendige Innovationskraft, Risikobereitschaft und Erfahrung aufbringt. Damit nicht vor-schnell mögliche Wege verbaut werden, sollte im bevorstehenden Beschluss des Gemeinderates die Option einer Baurechtslösung enthalten sein.

Wir sind überzeugt, mit unserem Vorschlag einen spannenden und wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Quartiers und der Stadt zu leisten und bieten gerne Hand zur Umsetzung einer guten Lösung.