



Hauptachsen Bahnverkehr

Das Gleisfeld zwischen Altstetten und dem Hauptbahnhof Zürich ist die letzte «offene» Verbindung direkt ins Stadtzentrum. Die Personen- sowie Güterströme über die Schienen nehmen weiter zu. Durch den neuen Durchgangsbahnhof werden aber immer weniger Rangierflächen benötigt. Fläche die zukünftig der Stadt als Freiraum mit klimatischer Verbesserung zurückgegeben werden kann, ohne dadurch den Bahnverkehr zu beeinträchtigen.

**Klima**

Die enorme Gleisfläche von ca. 1.3 Mio. Quadratmeter ist ein massgebendes Potenzial der künftigen Stadtkühlung. Durch gezielte Entsiegelung des Bodens, in Kombination mit einer integrierten Grün-Struktur, sollen die hohen Temperaturspitzen gemindert werden. Die angestrebte Verschattung verhindert eine zu starke Erwärmung des Bodens

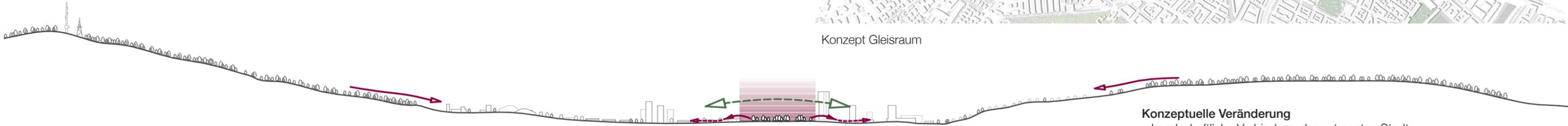
und damit des ganzen Areals. Durch eine solche Intervention entstehen neue Grüninseln in der Stadt, die sich an das bereits bestehende Freiraumkonzept von Zürich angliedern.

**Verdichtung**

Der entstehende Freiraum soll die momentan relative geringe Zufriedenheit des Grün-Raums in der Stadt verbessern. Durch das Schaffen eines neuen kulturellen Standorts, können Teile das Gleisfeld aktiv belebt und als Lebensraum der Stadt zurückgegeben werden. Die Idee ist das Verweben und Zusammenführen der unterteilten Stadtstruktur. Die Fläche soll individuell adaptiert werden können und sich ungezwungen weiterentwickeln. Aktuelle Störungen zwischen Stadt und Gleisfeld sollen als Chance gesehen und in attraktive Zugänge umgewandelt werden.



Konzept Gleisraum

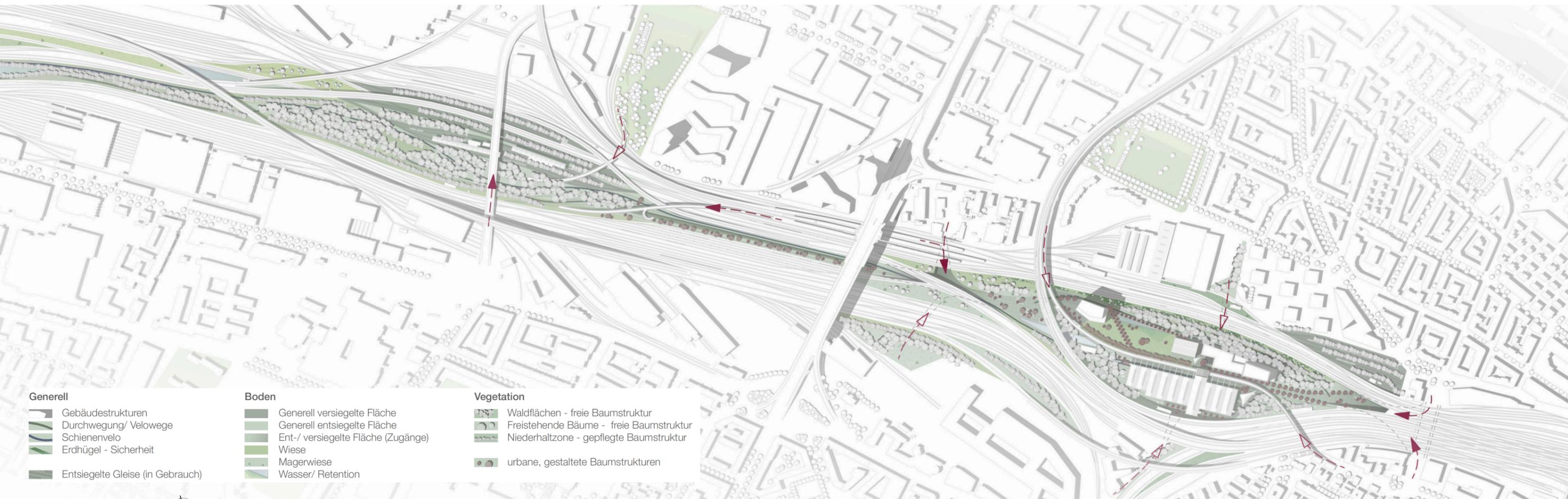


# K ü h l R a u m \_ G l e i s e

Neue Stadtlandschaften | HS 20 - Studio Brakebusch | ETHZ  
Lukas Lüthi

**Konzeptuelle Veränderung**

- \_ Landschaftliche Verbindung der getrennten Stadt
- \_ Freiraumergänzung durch weitere Grün-Inseln
- \_ Kontinuierlicher Freiraum vom Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Altstetten
- \_ Inselentwicklung: Abstufung von urban zu immer „landschaftlicher“
- \_ Zugänglichkeit aus bestehenden Störungen



- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p><b>Generell</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Gebäudestrukturen</li> <li> Durchwegung/ Velowege</li> <li> Schienenvelo</li> <li> Erdhügel - Sicherheit</li> <li> Entsiegelte Gleise (in Gebrauch)</li> </ul> | <p><b>Boden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Generell versiegelte Fläche</li> <li> Generell entsiegelte Fläche</li> <li> Ent-/ versiegelte Fläche (Zugänge)</li> <li> Wiese</li> <li> Magerwiese</li> <li> Wasser/ Retention</li> </ul> | <p><b>Vegetation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Waldflächen - freie Baumstruktur</li> <li> Freistehende Bäume - freie Baumstruktur</li> <li> Niederhaltzone - gepflegte Baumstruktur</li> <li> urbane, gestaltete Baumstrukturen</li> </ul> |
|---|--|--|





Zugängigkeit Freiraum



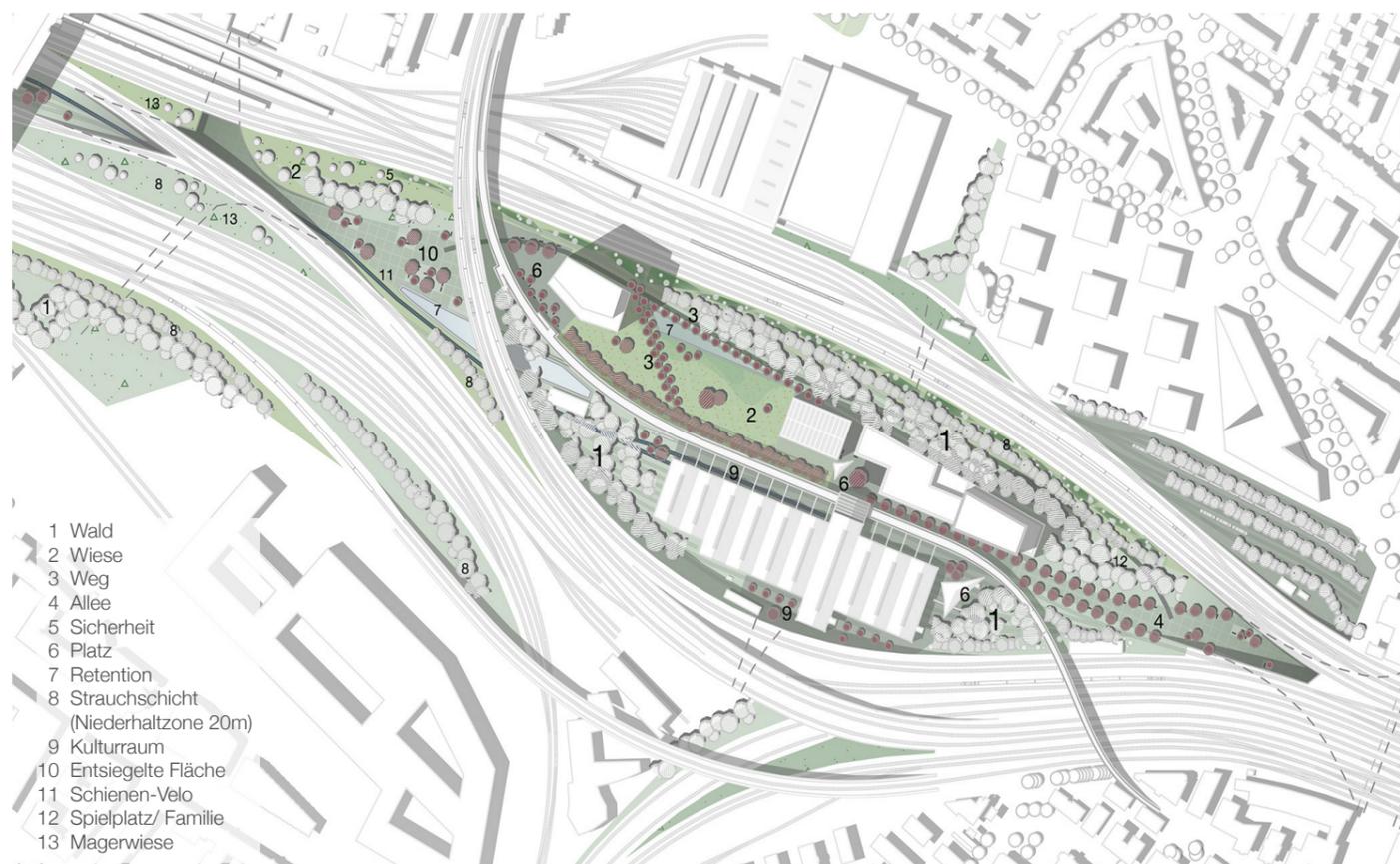
Durchwegung Wald - Wiese



**Projektbeschreibung**

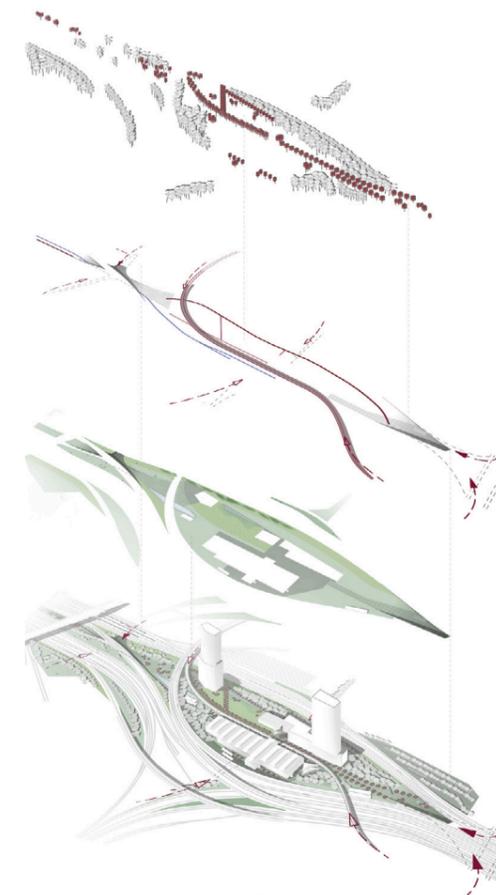
Konzeptuell wird das alte Gleisfeld ganzheitlich mit Wald überdeckt. Verschiedene Nutzungsfaktoren brechen verschiedengrosse Lichtungen in die Waldstruktur. Je weiter sich der Freiraum vom Stadtzentrum entfernt, umso freier und landschaftlicher wird sein Charakter. Durch die Intervention entstehen neue Stadtverbindungen. Die Josephswiese wird über einen einzelnen Freiraum mit dem Langstrassenquartier verbinden. Sowohl der Bahnhof Hardbrücke, als auch die Bahnunterführung der Langstrasse bilden die Haupteinschlusung auf neue Gleisareal.

Grundsätzlich wird im neuen Freiraum mit zwei Baumtypologien gespielt. Die „wilde“ Form, die einen herkömmlichen Wald widerspiegeln soll. Als Ergänzung mischen sich urban, gestaltete Baumstrukturen unter die Vegetation. Diese nehmen, je weiter sich der Freiraum vom Zentrum entfernt, zunehmend ab und werden durch die freie Baumstruktur ersetzt. Ähnlich gestaltet sich die Situation mit der Entsiegelung des Bodens. Im urbanen Teil wechseln sich Platz- und Parkstrukturen gleichermaßen ab. Je weiter sich der Park nach Altstetten entfaltet, umso geschlossener und dichter entwickelt sich die Parkflächen zu einer immer landschaftlicheren Form des Waldes. Der Bodenbeschaffenheit überlagert sich die Ebene der Durchwegungsstruktur. Generell ist die Parkanlage als Fussgänger und Velofahrer zu geniessen. Ergänzend zum stillgelegten Depot, das kulturelle Fläche bieten soll, entsteht eine neue Gebäudestruktur mit Ateliers, Wohnungen und Büroräumlichkeiten. Die Gebäudestruktur soll sich dem Freiraum und seiner kühlenden Wirkung unterordnen. Durch die Gebäudehöhe werden die klimatischen Winde ebenfalls begünstigt. Eine urbane Atmosphäre mit Konsummöglichkeiten soll sich optimal in den grünen Freiraum integrieren.



- 1 Wald
- 2 Wiese
- 3 Weg
- 4 Allee
- 5 Sicherheit
- 6 Platz
- 7 Retention
- 8 Strauchschicht (Niederhaltzone 20m)
- 9 Kulturraum
- 10 Entsiegelte Fläche
- 11 Schienen-Velo
- 12 Spielplatz/ Familie
- 13 Magerwiese

Urbane Kälteinsel 1:4500



Schichtung - urbane Kälteinsel

- VEGETATIONSSTRUKTUR**
- Waldstruktur (Pioniergehölze)**
- Baumschicht
- Pioniergehölze (Birke, Pappel, Lärche, Robinien)
- zukünftig durch Eiche und Ahorn ergänzt
- Strauchschicht/ Krautschicht
- Heidel-, Brombeeren, Haselsträucher
- Mooschicht
- Grünüberwachener Gleisschotter
- Urbane Baumstruktur (Sukzessions-Gehölze)**
- Linden, Platanen
- DURCHWEGUNG**
- Fussgänger/ Velo**
- Sekundäres Wegnetz (Alte Schienen)
- Viadukt (Zürich West - Langstrasse)
- Schienenvelo**
- Transformation alte Gleisanlage
- Passiv befahrbar**
- Hauptzugänge Langstrasse & Hardbrücke
- alter Zugang Lokomotivwerkstatt (Aussersihl)
- BODENSTRUKTUR**
- Oberflächen**
- Generell entsiegelte Fläche (Wald)
- Platzstruktur (Kies, Chaussierung)
- Wiese
- befahrbares Grün (Rasengitterstein)
- Magerwiese, Licht bewachsen
- Sicherheit Zugverkehr**
- Hügelstrukturen, Zäune, Brüstungen
- Retentionsvolumen**
- ÜBERSICHT**
- Gebäude Bestand**
- Transformation zu Kulturzentrum (Station F, Paris)
- Neue Gebäudestruktur**
- Turmvolumetrien zur Fallwinderzeugung
- Schattenspender Gleise
- Atelier, Büro, Loftwohnungen