



SP-Gemeinderätin Barbara Wiesmann wohnt nach wie vor in einer günstigen Wohnung an der Weststrasse.



Yuri Kampstra hatte mit seinem Café «Zum guten Glück» einen guten Riecher.



Ricco Pachera musste seine Wohnung verlassen. Wie lange er sein Büro behalten kann, ist offen.



Roger Garofalo musste mit seinem Geschäft in die Agglomeration umziehen.

Von der «Pesttangente» zum Wohlfühlquartier

Vor zehn Jahren wurde «Zürichs hässlichste Strasse» vom Verkehr befreit. Für die einen ist die Weststrasse ein Vorbild für das Rosengartenprojekt, für die anderen ein Menetekel der Gentrifizierung. Wer hat recht? Von Jan Hudec und Katrin Büchenbacher

Die winterliche Morgensonne scheint flach in die Häuserflucht, Balkone und Topfpflanzen werfen lange Schatten an die ockerfarbene Backsteinfassade, die im frühen Licht golden leuchtet. Aus einem Fenster im obersten Stock hängt ein weisses Duvet zum Lüften, unten auf der Strasse rollt gelegentlich ein Fahrrad vorbei. Dies hier ist «Zürichs hässlichste Strasse», der «Auspuff der Nation», die «Pesttangente». Oder besser gesagt, sie war es einmal. Zehn Jahre ist es her, seit die Weststrasse beruhigt wurde. Davor wälzten sich stündlich 1000 Autos und 100 Lastwagen durchs Quartier, die Häuser waren heruntergekommen, weil die Eigentümer hier nicht investieren woll-

Projekt Rosengarten

Kantonale Abstimmung vom 9. Februar 2020

ten. Der Lärm war so gewaltig, der Dreck so enorm, dass die Bewohner auch im Sommer die Fenster geschlossen hielten. All das kann man sich heute nicht mehr vorstellen. Für den ehemaligen Stadtzürcher Tiefbauvorsteher Martin Waser ist die Weststrasse «der Beweis dafür, dass ein Quartier eine ganz neue Qualität erhalten kann, wenn man es vom Verkehr befreit». Deshalb setzt sich der Altstadtrat heute an vorderster Front dafür ein, dass auch die Rosengartenstrasse beruhigt wird. Am 9. Februar stimmt die Kantonsbevölkerung über das Projekt ab, das den Autoverkehr zum Grossteil in einen Tunnel verlegen und die Rosengartenstrasse mit einem Tram und Velowegen ausstatten will.

Doch auch den Gegnern des Rosengartenprojekts dient die Weststrasse als Beispiel – als negatives allerdings. Für sie ist sie ein Beleg dafür, wie eine Verkehrsbefreiung Investoren anzieht, welche die Mieten in die Höhe schrauben

und dadurch die angestammte Bevölkerung vertreiben – ein Menetekel der Gentrifizierung.

Wir haben die Weststrasse zehn Jahre nach der Beruhigung besucht. Wir haben mit Vertriebenen und Rückkehrern gesprochen, mit Verlierern und Profitgeuren. Wie hat sich das Quartier entwickelt? Was könnte die Stadt von den Erfahrungen mit der Weststrasse lernen? Und wie gut ist die Situation überhaupt mit jener an der Rosengartenstrasse zu vergleichen?

Einer, der den Verkehr vermisst

Roger Garofalo ist Inhaber von «Turi Funk», einem einst legendären Laden an der Weststrasse, der Lastwagenchauffeure mit Hupen, Funkgeräten oder auch einmal einem Kaffee versorgte. «Wenn der Verkehr heute noch durch die Weststrasse rollen würde, wären wir immer noch dort. Es war einfach der ideale Standort», sagt er in seinem neuen Geschäft in Brüttisellen, umgeben von Cowboystiefeln, Blechschildern und Trucker-Kappen. Die LKW-Fahrer hätten früher jeweils einfachen Pannenschein eingeschaltet, das Fahrzeug auf der Weststrasse abgestellt und seien zu ihm in den Laden gekommen.

Seit Mai 2011 ist es jedoch vorbei mit der Herrlichkeit. «Wir mussten gehen, sonst gäbe es uns heute nicht mehr», sagt Garofalo. Mit dem Verkehr verschwanden auch die Kunden. Schliesslich zog er mit seinem Geschäft in die Agglomeration. Als er das neue Ladenlokal zum ersten Mal besichtigte und nach draussen blickte, staute sich auf der Zürichstrasse gerade der Verkehr, «da wusste ich, dass wir hier richtig sind», sagt er heute lachend. Auf die Zeit an der Weststrasse blickt er trotzdem mit Wehmut zurück. Natürlich sei es dreckig gewesen, einmal in der Woche mussten sie das Schaufenster putzen, weil man vor

lauter Staub sonst nicht mehr durch das Glas gesehen hätte. Aber es war auch aufregend mitten in der Stadt. Eine wilde Mischung von Leuten: Ausländer, Studenten, Prostituierte. «Man hat sich gekannt im Quartier, sich gegürt, zusammen Kaffee getrunken.» Heute gehört er leider nicht mehr dazu.

Eigentlich war es nur als Provisorium gedacht, dass die Weststrasse ins System der Westtangente einbezogen wurde. Eine Übergangslösung, bis das «Ypsilon» fertiggestellt wäre, die geplante Zusammenführung der Autobahnen von Bern, Chur und St. Gallen beim Platzspitz. Doch daraus wurde nichts, nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern auch, weil die Bevölkerung gegen das Projekt aufbegehrte. Und so rollte der Transitverkehr während Jahrzehnten durch die Weststrasse. Wenigstens eine Nachtfahrtssperre hatten sich die Anwohner 1973 erkämpfen können. Doch es sollte bis zum 4. Mai 2009 dauern, bevor sich die Situation an der Weststrasse mit der Eröffnung der Westumfahrung und des Üetlibergtunnels endlich grundlegend veränderte.

Am 2. August 2010 sperrte die Stadt Zürich die Weststrasse definitiv für den Durchgangsverkehr. Um 15 Uhr rollten die letzten Kleinlastler durch die Strasse. Dann war die Westtangente Geschichte. Dass dies so kommen würde, wusste man schon lange. Bereits 2001 hatte der Kanton dem 2,85-Milliarden-Konzept der Zürcher Westumfahrung und der sogenannten «flankierenden Massnahmen» zugestimmt, die garantieren sollten, dass der Transitverkehr auch wirklich aus dem Quartier verbannt wird.

Weil die Strasse seit den 1980er Jahren ein Verkehrsadellöhr war, hatten die Immobilienbesitzer lange darauf verzichtet, in ihre Liegenschaften und Wohnungen zu investieren. Der Verkehr hatte den Gebäuden zugesetzt: schwarz verurusste Hausfassaden, Sprayereien an den Wänden.

Doch nachdem die Immobilienbesitzer vom Plan für die Verkehrsberuhigung Wind bekommen hatten, setzte der Bauboom ein. Sie rissen Gebäude ab, an ihre Stelle pflanzten sie moderne Neubauten – laut Statistik Stadt Zürich sieben davon allein von 2009 bis 2014. Zuvor jahrelang nur spärlich unterhaltene Wohnungen wurden von den Besitzern komplett renoviert. Von 2009 bis 2014 waren es 174. Der Bauboom dürfte früher begonnen haben, doch kann die Statistik Stadt Zürich dazu keine verlässlichen Zahlen liefern. Fest steht: Der Immobilienboom kam zeitlich versetzt, jedoch sprunghaft, an die Weststrasse. Viele Mieter mussten sich eine neue Bleibe suchen.

«Aufhübschung» mit Folgen

Vor dem Haus an der Weststrasse 145 steht eine Entsorgungsmulde. Ricco Pachera steht in seinem Grafikbüro im Erdgeschoss und blättert in einem Fotoband. Es hält den Wandel der Weststrasse fest, so wie er ihn selbst erlebt hat. «Hier bin ich von hinten zu sehen!», sagt er mit ein bisschen Stolz in der Stimme und zeigt auf einen Mann mit schulterlangem, braunem Haar, der die dunkelblaue Daunenjacke locker offen trägt. Auf dem Foto drängt er sich neben einem silbergrauen Auto und einem Müllberg vorbei, der aus Pizzakartons, einem Wäscheständer und einem schwarzen Ledersofa besteht. Früher hat er an der Weststrasse gewohnt, heute arbeitet er hier. Die inzwischen ergrauten Haare trägt er nun kurz. Vielleicht muss er die Weststrasse bald ein zweites Mal verlassen.

Das Haus, wo er mit seinem Büro eingemietet ist, sei für acht Millionen Franken verkauft worden. Die neuen Eigentümer würden eine Totalsanierung wohl nicht lange aufschieben wollen – der Altbau mit der Ziegelfassade hat keine Zentralheizung. Die Studenten in den oberen Stocken müssen mit Elektroöfen heizen, dafür zahlen sie nur rund 550 Franken Miete. Der freischaffende Grafiker war 2009 zum ersten Mal an die Weststrasse gezogen, bevor der Verkehr umgeleitet und das Quartier «aufgehübscht» wurde. Die schicke Dreizimmerwohnung mit Kreuzparkett kostete rund 1200 Franken, erinnert er sich. Es sei noch viel mehr los gewesen, damals, als er sich als Raucher oft draussen an die Strasse stellte und der ewigen Autoschlange zuschaute. «Ich habe den Verkehr gemocht», sagt er. Ein Jahr später stand er auf der Strasse. Die Wohnung sollte renoviert werden.

Die einst bewegte Strasse schein nun beinahe leblos, meint Pachera, doch den Lärm von damals brauche er inzwischen nicht mehr. Ganz hat er die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass er vielleicht bleiben kann und mit ihm auch die jungen Leute in den Wohnungen über ihm. «Wo sonst finden Studenten noch so günstige Zimmer an so zentraler Lage?» Dass der alte, aber günstige Wohnraum Neubauten Platz machen würde, damit hatte die Stadt Zürich zwar ge-

rechnet. Vom Ausmass und Tempo schienen sie jedoch überrumpelt. Im Juli 2010 appellierte die Stadt in einem Schreiben an das Gewissen der Eigentümer: Günstiger Wohnraum sollte erhalten bleiben, und falls Kündigungen unumgänglich seien, sollen diese möglichst «sozialverträglich» gestaltet werden. Für das Vorgehen hagelte es Kritik aus linken Kreisen. Nicht die Anwohner und Mieter hätten von der Aufwertung der Strasse profitiert, sondern die Eigentümer. Die Stadt oder die Stiftung PWG hätten frühzeitig Liegenschaften kaufen sollen, bevor die Preise hochschnellen. Gegenüber «Schweiz Aktuell» rechtfertigte sich die damalige Stadtentwicklerin Brigit Wehrli: Die Behörden könnten auf die Immobilienbesitzer nur moralischen Einfluss nehmen.

Tatsächlich liegen die Mietpreise an der Weststrasse heute im Mittel deutlich höher als im übrigen Quartier Altwiedikon. Dies zeigt eine Auswertung des Beratungsunternehmens Fährlander Partner. Das liegt aber nicht daran, dass an der Weststrasse lauter Luxuswohnungen entstanden sind. Vielmehr werden seit der Verkehrsberuhigung viele Neubauten und renovierte Wohnungen vermietet, während es im gesamten Quartier eine stärkere Durchmischung von älteren und neueren Wohnungen gibt.

Laut einer Erhebung der ZKB führte die Lärmberuhigung alleine gar nur zu durchschnittlich 6 Prozent höheren Mieten für Wohnungen, an denen nichts verändert wurde. Bei einer Sanierung hingegen habe eine Dreizimmerwohnung von 70 Quadratmetern den Mietpreis um 150 Prozent steigern können: von 1600 auf 2400 Franken.

Eine günstige Wohnung ergattert

Die Zürcher SP-Gemeinderätin Barbara Wiesmann zog 2007 in eine Wohnung am Bruppacherplatz: 1970 Franken für eine Vierzimmerwohnung. «Ich hatte Glück», sagt sie. Sie habe gewusst, dass Elektroöfen heizen, dafür zahlen sie nur rund 550 Franken Miete. Der freischaffende Grafiker war 2009 zum ersten Mal an die Weststrasse gezogen, bevor der Verkehr umgeleitet und das Quartier «aufgehübscht» wurde. Die schicke Dreizimmerwohnung mit Kreuzparkett kostete rund 1200 Franken, erinnert er sich. Es sei noch viel mehr los gewesen, damals, als er sich als Raucher oft draussen an die Strasse stellte und der ewigen Autoschlange zuschaute. «Ich habe den Verkehr gemocht», sagt er. Ein Jahr später stand er auf der Strasse. Die Wohnung sollte renoviert werden.

Ihr Mietzins ist bis heute tief geblieben, Küche und Bad wurde immer renovationsbedürftiger, nur im Quartier blieb kein Stein auf dem anderen beim Umbau der Weststrasse. «Rundum hat sich sehr viel verändert. Es sind Welten im Vergleich zu vorher», sagt Wiesmann. Wenn sie nun im Sommer auf den Bruppacherplatz hinunterblickt, sieht sie morgens ein paar Fahrradfahrer auf dem Weg zur Arbeit, nachmittags die lange Schlange vor der «Galaria die Berna» und abends die Moscow Mules Trinken vor der Raygröski-Bar. Doch die Erinnerung an früher trübt die friedliche Stimmung. «Viele Mieter konnten es sich nicht mehr leisten, an der Weststrasse zu wohnen. Das ist ein negativer Punkt, den man nicht vergessen darf.» Vor der Verkehrsberuhigung lebten an der Weststrasse viele Einwanderer-

Vor der Verkehrsberuhigung lebten an der Weststrasse viele Einwandererfamilien, Arbeiter, Studenten. Heute begegnen Schweizer Werbetexter auf ihren Velos Expats, die bei einer Versicherung arbeiten.

familien, Arbeiter, Studenten. Heute hat das Quartier sein Gesicht verändert, Schweizer Werbetexter begegnen auf ihren Velos nun Expats, die bei einer Versicherung arbeiten. Zweifellos ist die Gentrifizierung hier Realität. Der Ausländeranteil hat zwar nur schwach abgenommen: 2008 betrug er 51 Prozent, 2018 waren es 43 Prozent. Bei genauer Betrachtung zeigen sich jedoch ein paar interessante Verschiebungen. So sank die Zahl der Portugiesien und Serben drastisch, während heute deutliche mehr Briten an der Weststrasse wohnen als früher.

Also nur noch angelsächsische Yuppies statt Arbeiterfamilien aus Osteuropa? Ein Blick in die Steuerdaten zeigt, dass die Sache komplexer ist. Die Verdrängung von Geringverdienern hat längst nicht so umfassend stattgefunden, wie dies zum Teil beklagt wird. So verorteten im Jahr 2015 über 60 Prozent der Steuerpflichtigen an der Weststrasse 50 000 Franken oder weniger. Vergleich man das Jahr 2008 mit dem Jahr 2015, so zeigt sich zwar, dass die Zahl jener mit einem steuerbaren Einkommen von 100 000 Franken und mehr deutlich zugenommen hat, von 35 auf 88. Gleichzeitig bietet die Weststrasse nun aber auch mehr Platz für Geringverdienere.

Die Zahl der Personen, die gar nichts oder maximal 30 000 Franken versteuern, wuchs nämlich von 213 auf 326 an.

Gewagte Geschäftsidee

Als Yuri Kampstra mit seinem Geschäftspartner Oliver Baumgartner im Jahr 2008 das Kaffee «Zum guten Glück» an der Weststrasse eröffnete, wurden sie noch belächelt. «Man fragte uns, was wir hier wollen», erzählt Kampstra, während er seine tätowierten Unterarme auf einen der wenigen freien Tische stützt, die es mitten am Nachmittag in seinem Lokal hat. Heute läuft es, doch der Start war holprig, nicht nur weil die Kaffeetassen auf den Unterassen klapperten, wenn draussen die Lastwagen donneren. Viel Arbeit und Geld habe es gekostet, das Lokal im Quartier zu etablieren, auch weil sie mit einigen Widrigkeiten zu kämpfen hatten. So durften sie in den ersten Jahren draussen keine Stühle und Tische aufstellen, weil das Trottoir zu schmal war. Dafür sei die Anfangszeit aufregend gewesen, als noch Dealer oder betrunkene Freier mit Prostituierten das Lokal frequentierten.

Mit der Verkehrsberuhigung hat sich die Kundschaft dann rasch gewandelt. Diverse Zwischennutzungen zogen in die Strasse: Startups, Grafikbüros, Ateliers. «Es hatte viele junge Leute und kaum ein gastronomisches Angebot im Quartier; für uns war das ein Segen», erzählt Kampstra. Indem aber immer mehr Wohnungen gebaut worden seien, sei das Quartier vor allem tagsüber ruhiger geworden. «Es tötele ein bisschen». Doch dann erlebte Wiedikon einen Gastrobomb, «das hat das Quartier belebt». Heute fahren gerne auch einmal Touristen mit dem Uber-Black-Van beim Restaurant «Zum guten Glück» vor, die für den mittlerweile stadtbekanntem Brunch kommen. Die Aufwertung des Quartiers sieht Kampstra, der selbst an der Rosengartenstrasse wohnt, zwiespältig. Für die Wohnqualität und auch für sie geschäftlich sei es sicher positiv gewesen. Auf der anderen Seite seien Subkulturen aus dem Quartier verdrängt worden. «Früher war es an der Weststrasse noch spannender.»

Nicht eins zu eins vergleichbar

Die Verdrängung der heutigen Mieter, das ist es auch, was die Gegner des Rosengartentunnels befürchten. Von Stadterstörung ist die Rede, vom Weststrassenfiasko, aus dem man nicht die richtigen Lehren gezogen habe.

Doch wie gut lässt sich die Situation an der Rosengartenstrasse überhaupt mit jener an der Weststrasse vergleichen? Es gibt zweifellos Parallelen. Aufgrund einer Studie, welche die Stadt in Auftrag gegeben hatte, kam der Stadtrat 2017 zum Schluss, dass das Rosengartenprojekt «nach der Realisierung in seinem Umfeld grösstenteils zu einer massiven Verbesserung der heutigen Situation bezüglich Wohnqualität, Trennung und Attraktivität der öffentlichen Räume führen» werde. Abschnittsweise könne es zu starken Aufwertungen kommen.

Als Martin Waser 2002 in den Stadtrat kam, startete er als Tiefbauvorsteher bald das Projekt für die flankierenden Massnahmen, mit denen die Weststrasse schliesslich vom Verkehr befreit wurde. «Es ist uns so gelungen, nicht nur eine Strasse, sondern ein ganzes Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten», sagt er heute. Dadurch habe sich gar der motorisierte Verkehr in der gesamten Stadt um 10 Prozent reduziert.

Dass damit auch eine Aufwertung einhergegangen sei, sei logisch. Natürlich seien an der Weststrasse teure Wohnungen entstanden, sagt Waser, «aber es haben auch viele von der Verkehrsberuhigung profitiert, die sich jetzt nicht mit höheren Mieten konfrontiert sehen. Darüber spricht einfach niemand.»

«Ich verstehe die Ängste vor der Aufwertung und vor steigenden Mieten», sagt der Altstadtrat. Aber deswegen könne man doch nicht weiterhin 50 000 Fahrzeuge über die Rosengartenstrasse rollen lassen und ein Problem, das man seit 50 Jahren beklage, einfach nicht lösen. Abgesehen davon müsse man selbst ohne Entlastung mit steigenden Mieten rechnen. «Wipkingen ist jetzt schon ein Boomquartier.» Alle attraktiven Grossestädte hätten im Moment das Problem, dass sie überannt würden. Mit den Vorgaben für den Bau von gemeinnützigen Wohnungen habe die Stadt aber eine gute Strategie im Kampf gegen überhöhte Mieten.

Im Gegensatz zur Weststrasse ist es auch nicht so, dass die Rosengartenstrasse sofort vom Verkehr befreit würde. Für die Bauarbeiten sind mehrere Jahre veranschlagt, das Projekt wäre frühestens 2032 abgeschlossen. Und die Strasse hätte auch nach dem Abschluss des Projekts nicht den Charakter einer Quartierstrasse, schliesslich bleiben zwei Autospuren bestehen, und zwei Transparenzen kommen noch dazu.

Mögliche Verletzung von Amtsgeheimnis

vö. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) hat einstimmig beschlossen, Strafanzeige gegen unbekannt wegen Verletzung des Amtsgeheimnisses einzureichen, wie sie am Donnerstag mitteilte. In einem Inter-

Durchsichtiges Täuschungsmanöver

Kommentar auf Seite 11

view mit der NZZ hatte Josef Estermann, alt Stadpräsident von Zürich, gesagt, er habe Einblick in ein Kommissionsprotokoll und könne dieses zeigen. Die Protokolle der Sachkommissionen des Kantonsrates seien im Gegensatz zu den Ratsprotokollen vertraulich, schreibt die Kevu. Falls Josef Estermann im Besitz von Kommissionsprotokollen sei, sei diese Vertraulichkeit verletzt worden.



OEDEN KITCHEN & BAR

BUSINESS LUNCH
Monday to Friday
From noon to 2.30 pm

A LA CARTE BRUNCH
Saturday & Sunday
From 11 am to 4 pm

Open from 6.30 am to midnight. Reserve your table now!

MICHEL REYBIER
HOSPITALITY