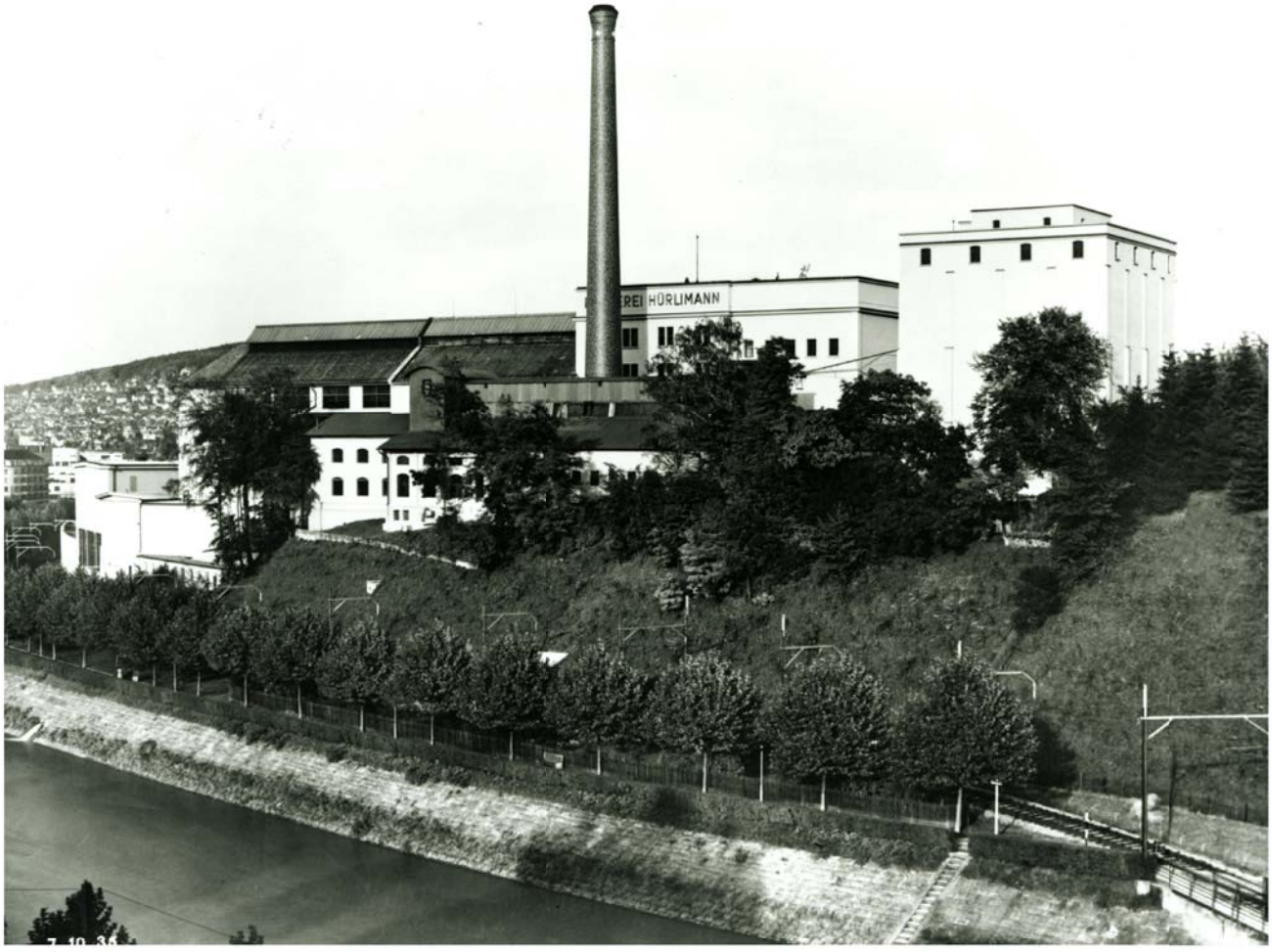
ETH
Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Kulturlandschaftswandel an der Sihl in der Stadt Zürich



Eine Projektarbeit von
Gianni Pedrazzini
Wenzel Gruber
Jonas Ruggle

Betreut von
Stefan Räber
Institut für Kartografie
ETH Zürich

Sommersemester 2009

Inhaltsverzeichnis

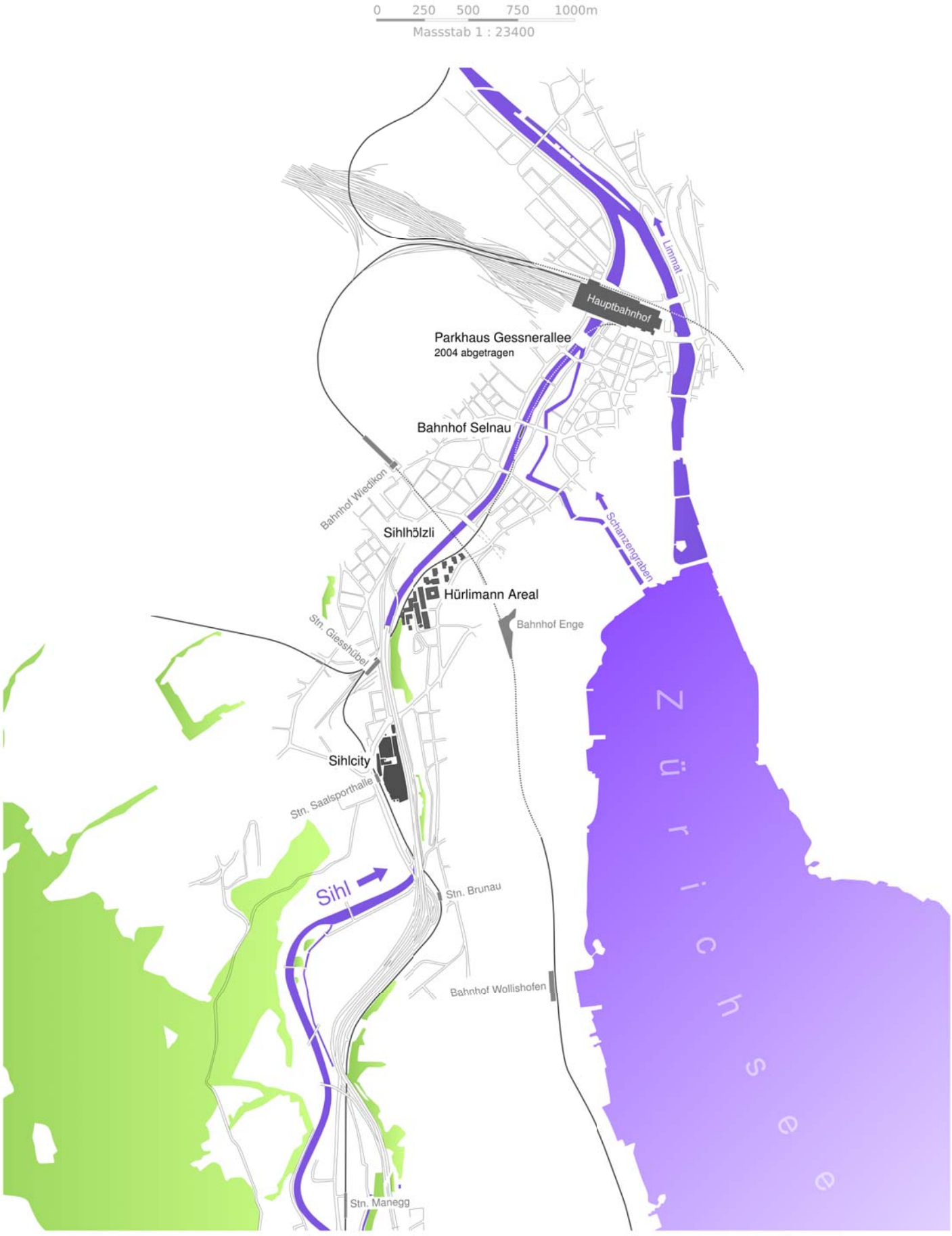
1 Einleitung....3
2 Flusslauf....4
3 Verkehr....5
3.1 Bahnverkehr an der Sihl....6
3.2 Stassenverkehr an der Sihl....8
4 Industrie....10
4.1 Beispiel 1: Areal der Brauerei Hürlimann....11
4.2 Beispiel 2: Papierfabrik an der Sihl....12
4.2.1 Standort «grosses Moosgut»....12
4.2.2 Standort Manegg....15
4.3 Fazit....15
5 Schlussfolgerung....17
6 Quellenverzeichnis....18
6.1 Literatur....18
6.2 Karten....18
6.3 Fotos....19

1 Einleitung

In dieser Projektarbeit wird aufgezeigt, wie sich die Kulturlandschaft rund um die Sihl in der Stadt Zürich verändert hat. Der Zeitraum, mit dem wir uns beschäftigen, fokussiert die Entwicklung ab Mitte des 19. Jahrhundert bis 2009. Den Schwerpunkt unserer Untersuchung legen wir auf industrielle und verkehrstechnische Veränderungen und deren Auswirkungen auf die Kulturlandschaft. Unsere Arbeit ist in drei Teile gegliedert. Das erste Thema behandelt Flusslaufkorrekturen, die unter anderem vorgenommen wurden, um die Industrie mit Wasser zu versorgen oder zusätzlichen Raum zu gewinnen. Im weiteren untersuchen wir die Verkehrswege entlang der Sihl, die für Zürich von grosser Bedeutung sind. Anhand von zwei Beispielen zeigen wir die industrielle Entwicklung entlang der Sihl auf. Insbesondere interessiert uns die Aufwertung und Nutzung stillgelegter Industriebauten.

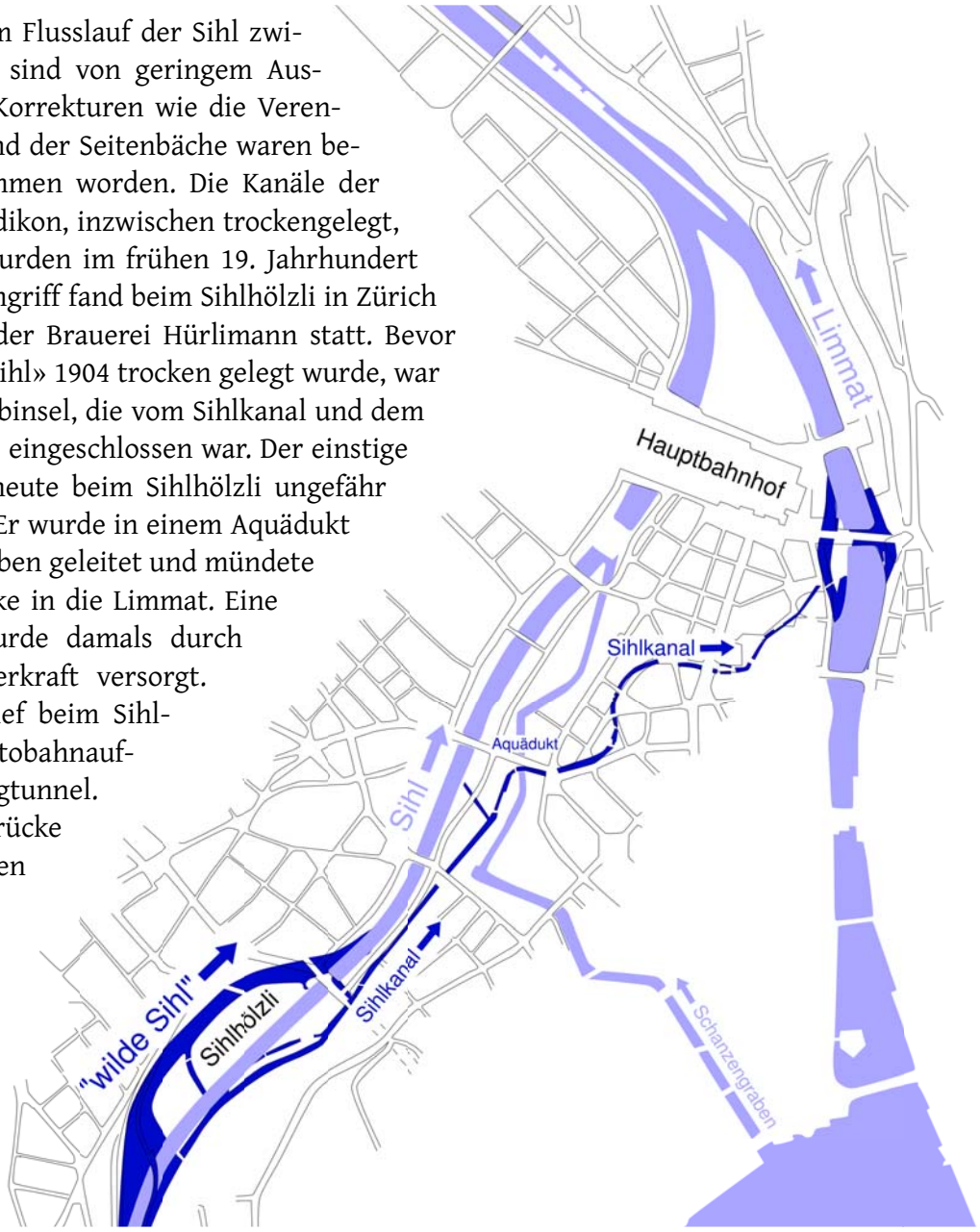
Als Hilfsmittel dienen uns Literaturquellen, historische Bilder aus dem baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich, diverses Kartenmaterial sowie das Internet. Zudem haben wir einen Ausflug entlang der Sihl unternommen, um das Thema besser zu erfassen und die historische mit der gegenwärtigen Kulturlandschaft auf Fotografien zu vergleichen. Während unserer Projektarbeit sind wir dazu übergegangen eigenhändig Karten zu erstellen, die dazu dienen die einzelnen Themen besser zu veranschaulichen. Als Grundlage verwendeten wir bestehende Karten, die wir als Vektorgrafiken nachgezeichnet haben. Somit ist es zum Beispiel möglich Bauten aus verschiedenen Zeitabschnitten gezielt darzustellen.

Übersichtskarte



2 Flusslauf

Die Veränderungen am Flusslauf der Sihl zwischen 1850 und 2009 sind von geringem Ausmass. Entscheidende Korrekturen wie die Verengung des Flussbetts und der Seitenbäche waren bereits früher vorgenommen worden. Die Kanäle der Papierfabriken in Wiedikon, inzwischen trockengelegt, und in der Manegg wurden im frühen 19. Jahrhundert gebaut. Der grösste Eingriff fand beim Sihlhölzli in Zürich Wiedikon gegenüber der Brauerei Hürlimann statt. Bevor der Lauf der «wilden Sihl» 1904 trocken gelegt wurde, war das Sihlhölzli eine Halbinsel, die vom Sihlkanal und dem Lauf der «wilden Sihl» eingeschlossen war. Der einstige Sihlkanal entspricht heute beim Sihlhölzli ungefähr dem Verlauf der Sihl. Er wurde in einem Aquädukt über den Schanzengraben geleitet und mündete bei der Bahnhofsbrücke in die Limmat. Eine städtische Sägerei wurde damals durch den Kanal mit Wasserkraft versorgt. Die «wilde Sihl» verlief beim Sihlhölzli entlang der Autobahnauffahrt bis zum Ulmbergtunnel. Nach der Sihlhölzlibrücke folgte sie dem heutigen Verlauf und mündete in die Limmat. Der Schanzengraben, der bis 1830 beim Hauptbahnhof in die Limmat floss, ist heute Zufluss der Sihl.



Karte 1: Flusslauf der Sihl heute (hellblau) und 1900 (dunkelblau)

3 Verkehr

Ziel ist es in diesem Abschnitt den Kulturlandschaftswandel hinsichtlich der Verkehrsbauten zu dokumentieren. Diese beeinflussen das Landschaftsbild in sehr grossem Masse. Heutzutage handelt es sich nicht mehr um Maultierwege, Waldwege oder Schotterstrassen sondern um überwältigende Überbauungen, deren Einfluss auf Mensch, Siedlungsentwicklung, Gewerbe und Natur prägend ist. Da die Sihl in der Region Zürich durch stark besiedeltes Gebiet fliesst, wurde das Landschaftsbild der Sihl in den letzten Jahrhunderten durch den Menschen markant beeinflusst. Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit dem Kulturlandschaftswandel durch Strassen- und Bahnverkehr.

Abb. 1: Heutiges Landschaftsbild der Sihl unter der Sihlhochstrasse

3.1 Bahnverkehr an der Sihl

Die 1892 errichtete Sihltalbahn verkehrte ursprünglich für den Güterverkehr zwischen dem Bahnhof Giesshübel und dem Sihlwald. Das Schienennetz zwischen den Stationen Giesshübel und Selnau wurde auch von der Uetlibergbahn genutzt. Ab 1897 wurde die Strecke vom Sihlwald bis nach Sihlbrugg erweitert. Bis 1990 fanden abgesehen vom Umstieg auf Elektrizität (1924) keine wesentlichen baulichen und verkehrstechnischen Veränderungen statt. Die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) entstand 1973 aus der Fusion der Sihltalbahn und der Bahngesellschaft Zürich-Uetliberg. Da es zwischen Bahnhof Selnau und Hauptbahnhof keine Zugverbindung gab, mussten die Fahrgäste für Anschlussverbindungen 15 min zu Fuss gehen. Nach langen Verhandlungen wurde 1990 die Endstation der Sihltalbahn in den Hauptbahnhof in einen Stollen, der ursprünglich für den Bau einer Zürcher U-Bahn gedacht war, verlegt. Die Gleise der SZU wurden unter dem Flussbett bis in den Hauptbahnhof fortgeführt. Den Bahnhof Selnau verlegte man als Durchgangsbahnhof unter die Sihl. Heute befindet sich ein grosser Siedlungskomplex dort, wo einst der Bahnhof stand. Der Kulturlandschaftswandel hat sich bis auf den Abbruch des Bahnhofs Selnau unter der Erde vollzogen. Das Gebäude der neuen Börse wurde zum gleichen Zeitpunkt erbaut.

Karte 2: Bahnhof Selnau 1880 und 2008, vor und nach der Verlängerung zum Hauptbahnhof

Eine der letzten baulichen Veränderungen fand an der Station Saalsporthalle statt. Mit dem Bau des neuen Einkaufszentrum Sihlcity wurde 2007 auch die Haltestelle architektonisch umgestaltet. Zwei weitere unterirdisch verlaufende Durchgangsgleise (neben den Gleisen 21 bis 24) im Hauptbahnhof befinden sich noch in Bau, diese ermöglichen die Durchfahrt in Nord-Süd Richtung. Vor allem Pendler aus Leimbach, Adliswil, Gattikon und Langnau nach Zürich nutzen die SZU. Besonders nach dem Bau der Strecke Selnau-Hauptbahnhof hat die Sihltalbahn an Attraktivität gewonnen. Sie ist dadurch besser an den öffentlichen Verkehr Zürichs angeschlossen und auch entferntere Reiseziele sind einfacher erreichbar. Neben der Bedeutung für den regionalen Anschluss an die Stadt Zürich wird die SZU auch für innerstädtische Verbindungen genutzt.

Mit dem Bau der Sihltalbahn im Jahre 1892 wurde das damals spärlich besiedelte Sihltal erschlossen. Da im 20. Jahrhundert lange Zeit nur die oberen Klassen über ein Auto verfügten, war der Zuganschluss für viele Reisende die einzige Möglichkeit in kurzer Zeit grosse Distanzen zu bewältigen. Nicht nur Naturfreunde und Wanderer zog es ins Sihltal, auch für die Industrie wurde die Region zu einem interessanten Standort, wie später noch aufgezeigt wird. Dank der guten Zugsverbindungen sind heute die Gemeinden im Sihltal ein beliebter Wohnort.

Abb. 2: Bahnhof Selnau um 1885

Abb. 3: Heutige Sicht auf das ehemalige Bahnhofgelände

3.2 Stassenverkehr an der Sihl

Mitte des 19. Jahrhunderts gab es zwei Hauptverkehrswege, welche die Sihl kreuzten. Die Sihltalstrasse, wie wir sie heute kennen, war noch nicht vorhanden. Die Landschaft war von kleineren Feldwegen durchzogen. Damals waren Hauptstrassen nicht mehr als breiter geebneter Weg. Eine Hauptverbindung war die heutige Albisstrasse von Wollishofen nach Adliswil, wo sie die Sihl kreuzte und anschliessend unterhalb der Albiskette bis nach Langnau verlief. Dort kam eine weitere Hauptstrasse hinzu, die heutige Gattikonerstrasse, welche von Thalwil aus über den Zimmerberg führte. Diese Strassen waren die wichtigsten Handelswege in die Innerschweiz. Später wurden zwischen Zürich und Adliswil die Strassen ausgebaut, und zwischen Adliswil und Sihlbrugg wurde ebenfalls eine Strasse errichtet. So ist über die Jahre hinweg die berüchtigte Sihltalstrasse entstanden. Sie zählt zu den am meisten befahrenen Strassen des Kantons Zürich.

In Zürich selbst gab es zu 1850 längst nicht so viele Brücken über die Sihl wie heute, was auf älterem Kartenmaterial erkennbar ist. Eine Brücke führte die Gleise beim Hauptbahnhof über die Sihl. Die nächste war bereits die Sihlbrücke, wo heute die Tramlinien 9 und 2 verkehren. Schliesslich folgte die Utobrücke neben der Papierfabrik. Diese zählte damals noch nicht zum Stadtgebiet.

Das Parkhaus Gessnerallee wurde in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut und 2004 wieder abgetragen. Es befand sich genau über dem Flussbett der Sihl zwischen Gessnerbrücke und dem Züricher Hauptbahnhof. Zahlreichen Bürgern war dieses Parkdeck lange Zeit aus ästhetischen Gründen ein Dorn im Auge. Heute wird es durch das unterirdische Parkhaus Gessnerallee ersetzt. Neben der Gessnerbrücke wurden im Rahmen des Umbaus der Gessnerallee Sitzstufen bis an die Sihl angelegt.

Abb. 4: Parkhaus Gessnerallee vor dem Abbruch

Früher gab es entlang der Sihl hauptsächlich städtischen Verkehr. Der Fernverkehr kreuzte die Sihl nur in Adliswil beziehungsweise Langnau. Heute gibt es starkes Verkehrsaufkommen auf den zahlreichen Sihlbrücken. Tram- und Buslinien kreuzen die Sihl auf der Gessner-, Sihl-, Stauffacher- und der Utobrücke. Die Sihltalstrasse wurde zwar durch den Bau der Autobahn etwas entlastet, dennoch ist durch Pendler aus dem Sihltal und durch den Fernverkehr stark befahren.

Die grösste verkehrsbedingte Veränderung an der Sihl im Raum Zürich hat zwischen Sihlhölzli und Brunau stattgefunden. Direkt über dem Fluss, die gesamte Breite der Sihl ausfüllend, wurde die Sihlhochstrasse gebaut. Dieser Strassenabschnitt gehört zur Autobahn A3, welche Zürich mit Chur verbindet. Die 1,6 Kilometer lange Betonkonstruktion wurde 1974 eröffnet. Die Autobahn endet bei der Sportanlage Sihlhölzli abrubt, während der Verkehr durch Auf- und Abfahrtsrampen auf die Manessetrasse geleitet wird. Dies vermittelt den Eindruck, als befände sich die Autobahn noch mitten im Bau. Tatsächlich war ursprünglich geplant, die Sihlhochstrasse bis zum Hauptbahnhof fortzuführen.

Die Sihlhoschstrasse war auf Grund ihrer Wirkung auf das Landschaftsbild sehr umstritten. Der Widerstand bremste den Bau des geplanten Autobahn-Ypsilon. Es handelt sich dabei um eine Verbindung der nach Chur führenden A3, der aus dem Westen kommenden A1 sowie der nach Winterthur führenden A1 sein. Ein riesiges Autobahndreieck hätte die Sihl und die Limmat am Platzspitz überdeckt. Stattdessen entschied man sich, den Durchfahrtsverkehr auf einem Umfahrungsring um die Stadt herum zu leiten. Der nördliche Teil (Nordumfahrung) wurde 1985 fertiggestellt. Der süd-westliche Teil, der Westring, wurde am 4. Mai 2009 eröffnet. Das Landschaftsbild der Sihl unter dem neuen Autobahndreieck in der Brunauer Allmend, welches jahrelang durch Baustellen geprägt war, wird nun wieder renaturiert.

Abb. 5: Das neue Autobahndreieck Zürich-Süd

4 Industrie

Beim Blick von der «Wollishofer-Allmend» in Richtung Zürcher Innenstadt fallen dem Betrachter zwei rote Fabrikschlote ins Auge. Aus der Ferne ragen sie gegen den Himmel und erinnern an den Beginn des Industriezeitalters in der Schweiz.

Im 19. Jahrhundert erfuhr Zürich im Zuge der Industrialisierung einen enormen Aufschwung. Das Zeitalter der Maschinen verdrängte das Handwerk. Manufakturen wurden zu mechanischen Fabriken umgewandelt, welche unter anderem der Sihl entlang errichtet wurden. Das unbebaute und zum Teil von Bauern bewirtschaftete Land in der direkten Umgebung des Flusses war somit grossem Wandel ausgesetzt. Was bewog Unternehmer aus der Gründerzeit Gebiete an der Sihl auf stadtzürcherischem Boden als Fabrikstandorte zu wählen? Inwieweit veränderte sich die Kulturlandschaft an der Sihl unter dem Einfluss der Industriellen Entwicklung?

Abb. 6: Brauerei Hürlimann, 1935

4.1 Beispiel 1: Areal der Brauerei Hürlimann

Die Brauerei Hürlimann AG wurde 1836 von Hans Heinrich Hürlimann in Feldbach am Zürichsee gegründet. Das Bier des Unternehmens fand grossen Anklang bei den Zürchern. Da die Fabrik keine Ausdehnungsmöglichkeiten besass und der Transport des Bieres mit Hilfe von Fuhrwerken und Transportschiffen Komplikationen mit sich brachte, lag ein Standortwechsel auf Stadtgebiet nahe.

1866 kaufte Hans H. Hürlimann das Landgut «zum Steinernen Tisch» oberhalb der Sihl in der Enge, das zuvor Eigentum des Klosters Selnau war. Das Areal eignete sich für den Bau einer Brauerei, da nun genügend Platz zur Expansion vorhanden war und die Felsunterlage des Moränenhügels für den Bau von Lagerkellern wie geschaffen war. Das Sihlgrundwasser konnte zu Fabrikationszwecken verwendet werden. Mit einer jährlichen Produktionsmenge von 20'000 hl war die Hürlimann AG von Anfang an die grösste Brauerei im Kanton Zürich. Bis 1900 erlebte das Unternehmen unter der Führung der zweiten und vor allem der dritten Generation der Gründerfamilie Hürlimann einen erheblichen Aufschwung. Während dieser Periode wurden auf dem Areal verschiedene Gebäude errichtet und ausgebaut.

Die Hürlimann AG avancierte zur zweitgrössten Brauerei in der Schweiz. 1996 fusionierte sie mit der Feldschlösschen AG und ein Jahr darauf wurde der Fabrikstandort an der Brandschenkestrasse, Zürich-Enge geschlossen. Es kam zu einer Umnutzung der Fabrikgebäude, welche später umgebaut und z.T. durch Neubauten ersetzt wurden (2006-2008). Heute befinden sich auf dem Areal keinerlei Industriebetriebe mehr. Dort wo einst die alte Fabrik stand, bestehen heute moderne Wohnungen, Büroräumlichkeiten, Ladenlokale und die europäische Hauptnierderlassung der Firma Google. Ein Thermalbad und ein Hotel sind in Planung.

Abb. 7: Das Areal der Brauerei Hürlimann wird heute unter anderem von Google benutzt

4.2 Beispiel 2: Papierfabrik an der Sihl

4.2.1 Standort «grosses Moosgut»

Die erste Fabrik an der Sihl war die mechanische Papierfabrik auf dem grossen Moosgut in Zürich Wiedikon, nörlich der Allmend bei der Utobrücke gelegen. Papiermacher Vögeli und einige angesehne Zürcher Stadtbürger liessen die Fabrik zwischen 1836 und 1837 errichten. Gleichzeitig kam es zum Bau eines langen, dem Flusslauf folgenden Oberwasserkanals, welcher der Energieversorgung diente. Das Wasser als Rohstoff für die Papierherstellung lieferte der Grundwasserstrom und das Flusswasser der Sihl. Der neue Standort wurde gewählt, weil die Papiermühle auf der Werd-Insel für die neuen Maschinen zu klein geworden war und eine Vergrösserung auf Grund der fortgeschrittenen Bebauung nicht mehr möglich war.

Das Unternehmen florierte dank der grossen Nachfrage und so war es möglich den Maschinenpark und die Gebäude schrittweise zu erweitern und enorm zu vergrössern. Die Beschaffung von Lumpen, dem Grundstoff der damaligen Papierherstellung, bereitete zusehends Schwierigkeiten, weshalb man auf Holz umstieg. Das Unternehmen baute deshalb die erste Holzschleiferei der Schweiz, die an der Sihl lag. Die Wasserräder wurden 1871 entfernt und durch Turbinen ersetzt. Somit konnte die Wasserkraft wesentlich besser genutzt werden. Zusätzlich wurden Dampfkraftreserven geschaffen, um Trockenperioden entgegenzuwirken, denen man zuvor hilflos ausgeliefert gewesen war. Nach einigen wirtschaftsbedingten Krisenjahren spezialisierte sich die Fabrik Anfang des 20. Jahrhunderts. Es wurden vorwiegend Qualitätspapiere produziert. Im Jahre 1905 kaufte das Unternehmen die benachbarte Spinnerei Wollishofen in der Manegg auf. Die Umstellung von der Eigenproduktion der Elektrizität mit Hilfe von Wasser hin zum Anschluss an das öffentliche Stromnetz 1911 war ein wesentlicher Fortschritt in der Firmengeschichte und hatte erheblichen Einfluss auf die Kulturlandschaft um die Fabrik. Es kam zu weiteren baulichen Veränderungen (Expansion) und man stieg 1967 in den europäischen Papiergrosshandel ein. Die Produktion war nun mehrheitlich ins Werk in der Manegg verlegt worden. Die Papierproduktion wurde 1977 im Werk «grosses Moosgut» eingestellt und drei Jahre später kam es zur Stilllegung.

Wie so häufig bei alten Industriegebäuden kam es zu einer Umnutzung. Nachdem die Sihl-Papier AG mit ihrem Projekt «Uto-Park», einem grossen Bürokomplex, scheiterte, wurde die Fabrik abgerissen und der Fabrikkanal trockengelegt – zwei ehemalige Fabrikgebäude und der Fabrikkamin wurden als Denkmal erhalten. Um diese Bauten wurde das Vergnügungs- und Einkaufszentrum Sihlcity errichtet und 2007 eröffnet.

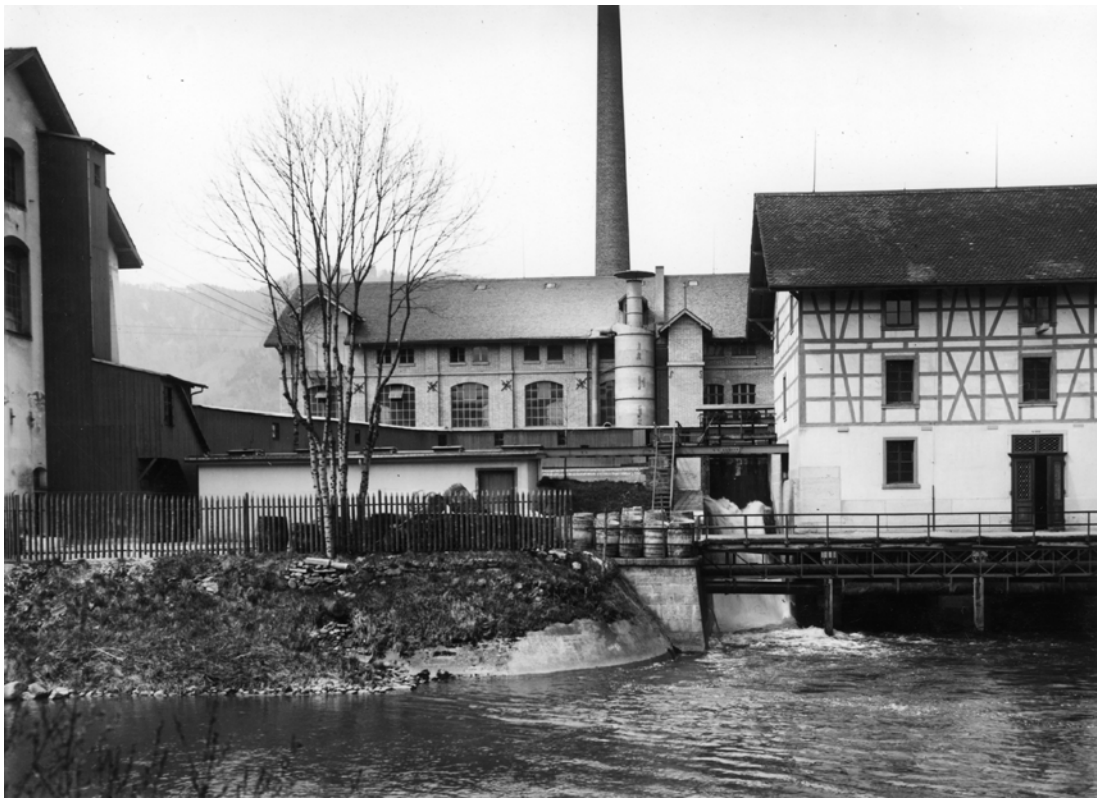


Abb. 8: Fabrik der Sihlpapier 1903

Abb. 9: Die Sihlcity, 2007 eröffnet

Karte 3: Entwicklung von der Papierfabrik im grossen Moosgut zur Sihlcity

4.2.2 Standort Manegg

Das erste Fabrikgebäude in der Manegg entstand 1862. Bis 1875 war die Glasur- und Tonmühle des Johannes Johler in der Fabrik beheimatet. Es handelt sich dabei um die zweite wasserbetriebene Fabrik an der Sihl auf Stadtzürcher Boden. Der noch bestehende Fabrikkanal wird in Leimbach abgezweigt und vor der Allmend wieder in die Sihl eingeleitet. Das Fabrikkraftwerk speist bis heute Strom ins Netz ein. Später liess sich die neugegründete Spinnerei Wollishofen dort nieder. In unmittelbarer Nähe errichtete das Unternehmen mehrere Kosthäuser und einen Gutshof für die Arbeiterinnen und Arbeiter. Im späten 19. Jahrhundert lebten dort mehr Menschen als im übrigen Leimbach. 1905 übernahm die «Sihlpapier» die Fabrik und die Arbeitergebäude.

Siebzig Jahre später hatte das Unternehmen die gesamte Produktion in das umgebaute und vergrösserte Werk Manegg verlegt, von wo aus die AG den Papiergrosshandel aufnahm und bis 1990 durch einige Übernahmen den Schritt zum europäischen Grossunternehmen machte. Nach mehreren Krisenjahren und Sanierungen wurde das Kerngeschäft nach Italien verkauft. Spezialpapiere wurden bis 2007 noch unter dem Namen «Sihl» in der Manegg produziert. Die Fabrik ist heute still gelegt. Wie beim Hürlimann Areal und dem grossen Moosgut bestehen Pläne zur Umnutzung des ehemaligen Standorts Manegg.

4.3 Fazit

Anhand der Beispiele Brauerei Hürlimann und Sihlpapier lässt sich die Entwicklung der Industriegebiete an der Sihl und deren Einfluss auf den Kulturlandschaftswandel anschaulich nachvollziehen. Da sich die Stadt Zürich im 19 Jahrhundert nur über ein sehr kleines Gebiet erstreckte, gab es um die Sihl weitläufige unbebaute Landschaftsflächen. Deren Nähe zur Stadt bot grosse Vorteile für die Logistik und die Infrastruktur der Fabriken. Der Transport war auf Grund der vorteilhaften verkehrstechnischen Anbindung unkompliziert und sicher. Die Topographie eignete sich für den Fabrikbau. Die Hürlimann Brauerei nutzte das Gelände für den Bau von Lagerkellern. Die Talebene bot viele Vorteile für den Bau einer Papierfabrik. Die Sihl konnte als Energieträger und Wasserspender (Grundwasser) genutzt werden, was sie für Erwerbszweige mit einem grossen Wasserverbrauch interessant machte. Der Roh- und Fabrikationsstoff Wasser konnte gut und günstig bezogen werden.

Mit dem Bau der Fabriken entstand grosser Wohnungsbedarf. Die Arbeiter wurden in der Nähe der Betriebe untergebracht. Es entstanden kleine Siedlungen und Geschäfte, welche die Grundversorgung der Arbeiter sicherstellten. Auf diese Weise wuchsen die Dörfer Langnau und Adliswil beträchtlich und auch das damalige Siedlungsgebiet der Stadt vergrösserte sich. Am Beispiel Manegg kann man diese Entwicklung besonders gut beobachten, wo 1900 ein Gutshof mit Wohnmöglichkeiten für die Arbeiter entstand, der mit den Jahren immer weiter ausgebaut wurde. Die zunehmende Bedeutung des Sihltals für den Transitverkehr und die Industrie führte zu einem Ausbau des Verkehrsnetz, der bis heute andauert. Dies lockte weitere Firmen an und machte das Sihltal zudem äusserst interessant für den Bau von Wohnraum – Leben auf dem Land und gleichzeitig in unmittelbarer Stadtnähe. Im Verlauf des 20. Jahrhundert verloren die Fabriken in der Schweiz an Bedeutung. Die Produktion im Ausland war günstiger und gewisse Gewerbe konnten nicht mehr in Form von Handwerksbetrieben existieren. Sie wurden aufgegeben oder verlagert. Der Wohnraum blieb bestehen. Die Fabriken wurden geschlossen und die Fabrikareale umgenutzt.

5 Schlussfolgerung

Wie in unserem Bericht aufzeigt wird, wurde die Sihl von der Stadt Zürich über viele Jahre hinweg stiefmütterlich behandelt. Im Gegensatz dazu ist das Seebecken z.B. durch schöne Parkanlagen, Promenaden und Plätze zu einem sehr begehrten und angenehmen Erholungsraum geworden. Die Gebiete um die Sihl hingegen wurden immer wieder überbaut, umstrukturiert und wirtschaftlich genutzt. Die Sihl war für Industrie und Verkehr stets von grosser Bedeutung, worunter das Landschaftsbild stark leiden musste. Die Fabrikanlagen in der Manegg und die Sihlhochstrasse sind nur zwei Beispiele von vielen. Ohne Rücksicht auf die Natur wurde der wirtschaftliche Fortschritt vorangetrieben. Dieser negative Kulturlandschaftswandel ist stark mit dem Zeitgeist des frühen 20. Jahrhundert verbunden. Erst in den achtziger Jahren entwickelte sich zunehmend ein allgemeines ökologisches Denken in der Gesellschaft, das auch Einfluss auf die städtische Raumplanung hat.

Seit einiger Zeit gibt es vermehrt Bemühungen das Sihlgebiet wieder als natürlichen Erholungsraum zu gestalten und zu nutzen. So wurden beispielsweise das Parkdeck Gessneralle abgerissen, einige ehemalige Fabriken umgenutzt und Uferzonen in der Allmend renaturiert. Weitere Projekte wie der Umbau der ehemaligen Fabrikgebäude in der Manegg und die Neugestaltung der Brunau sind in Planung. Da die Bedeutung der Sihl für den Autoverkehr noch immer sehr gross ist, gestaltet sich eine Verkehrsentlastung des Sihlgebiets jedoch als schwierig. Gerade durch den Bau der Westumfahrung wird das Sihltal noch stärker in Mitleidenschaft gezogen. Als Forschungsthema ist die Untersuchung des Kulturlandschaftswandels im Sihltal für die Zukunft von hohem Interesse. Es bleibt zu hoffen, dass die Städteplaner dabei weiterhin auch ökologische Aspekte berücksichtigen.

6 Quellenverzeichnis

6.1 Literatur

- NZZ-Online: *Grünes Licht für die dritte Röhre durch den Gubrist* www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/aktuell/gruenes_licht_fuer_die_dritte_roehre_durch_den_gubrist_1.554588.html (04.05.09)
- Wikipedia: *Sihltalbahn* de.wikipedia.org/wiki/Sihltalbahn (04.05.09)
- Direktion SZU Zürich (Hg.): *Mit der SZU nach 115 Jahren am Ziel, Selnau - Zürich Hauptbahnhof ab 5. Mai in Betrieb*. Zürich 1990
- *Von den Strassen im Sihltal.* In: Blätter der Vereinigung Pro Sihltal Nr. 24. Zürich 1974
- Müller-Fischli, Hans: Zürcher Papierfabrik an der Sihl. Zürich 1993
- Heer, Gottlieb H.: *Industrien an der Sihl.* In: Blätter der Vereinigung Pro Sihltal. Nr. 4. Zürich 1954. S.13-16
- Bachofner, Heinrich: *Die Wassernutzung der Sihl.* In: Blätter der Vereinigung Pro Sihltal. Nr. 16. Zürich 1966. S.26-30
- Steinegger, Hugo: *500 Jahre «SIHL» Zürcher Papierfabrik an der Sihl.* In: Blätter der Vereinigung Pro Sihltal. Nr. 21. Zürich 1971. S.5-11
- Haas, Beat: *Industriegeschichte entlang der Sihl.* In: Stadtblick Nr. 15. Zürich 2007. S.18-20

6.2 Karten

- Übersichtskarte
  Selbst erstellt. Grundlage: Landeskarte Zürich 2004, swisstopo Wabern, (1 : 25 000)

- Karte 1: Flusslauf der Sihl heute (hellblau) und 1900 (dunkelblau), Seite 5
  Selbst erstellt. Grundlage: Digitale Stadtpläne von 2008 und 1900. www.stadtplan.stadt-zuerich.ch

- Karte 2: Bahnhof Selnau 1880 und 2008, vor und nach der Verlängerung zum Hauptbahnhof, Seite 7
  Selbst erstellt. Grundlagen:
  - Grundlage: Landeskarte Zürich 2004, swisstopo Wabern, (1 : 25 000)
  - Digitaler Stadtplan, 2008. www.stadtplan.stadt-zuerich.ch
  - Zürcher Stadtplan, 1880. Stadtarchiv Zürich

- Karte 3: Entwicklung von der Papierfabrik im grossen Moosgut zur Sihlcity, Seite 15
  Selbst erstellt. Grundlagen:
  - Digitaler Stadtplan, 2008. www.stadtplan.stadt-zuerich.ch
  - Zürcher Stadtplan, Blatt 45 1 : 5 000. 1968. Vermessungsamt der Stadt Zürich
  - Zürcher Stadtplan, Blatt 45 1 : 5 000. 1937. Vermessungsamt der Stadt Zürich
  - Zürcher Stadtplan, 1896. Stadtarchiv Zürich

6.3 Fotos

- Abb. 1: Heutiges Landschaftsbild der Sihl unter der Sihlhochstrasse, Seite 6
  Foto Gianni Pedrazzini, 2009

- Abb. 2: Bahnhof Selnau um 1885, Seite 8
  Foto Autor unbekannt. 21.12.1916. Stadtarchiv Zürich

- Abb. 3: Heutige Sicht auf das ehemalige Bahnhofgelände, Seite 8
  Foto Gianni Pedrazzini 2009

- Abb. 4: Parkhaus Gessnerallee vor dem Abbruch, Seite 9
  Foto BAZ 2003. Stadtarchiv Zürich

- Abb. 5: Das neue Autobahndreieck Zürich-Süd, Seite 10
  Foto Jonas Ruggle 2009

- Abb. 6: Brauerei Hürlimann, 1935, Titelseite und Seite 11
  Foto Archiv Hürlimann. 1935. Stadtarchiv Zürich

- Abb. 7: Das Areal der Brauerei Hürlimann wird heute unter anderem von Google benutzt, Seite 12
  Foto Gianni Pedrazzini 2009

- Abb. 8: Fabrik der Sihlpapier 1903, Seite 14
  Foto Breitinger. 30.4.1903. Stadtarchiv Zürich

- Abb. 9: Die Sihlcity, 2007 eröffnet, Seite 14
  Foto Gianni Pedrazzini 2009