

Umfeld : fünf Projekte für Zürich

Autor(en): **Noser, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [3]: **Stadtraum HB : ein neues Quartier für Zürich**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122626>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Fünf Projekte für Zürich

Der Gestaltungsplan für den Stadtraum HB bildet die Basis für die schrittweise Bebauung eines sehr grossen Areals mitten in der Stadt. Doch der Stadtraum HB ist nicht allein. In seinem Umfeld sind weitere Bauvorhaben von unterschiedlicher Grösse in Planung. Einen direkten Einfluss auf den Stadtraum HB hat nur der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse: Dieser muss fertig sein, damit die letzte Etappe des Stadtraums in Angriff genommen werden kann. Allerdings werden alle hier vorgestellten Projekte das Umfeld beeinflussen.

Text: Peter Noser



1 Polizei- und Justizzentrum Zürich

Im neuen Polizei- und Justizzentrum Zürich (PJZ) auf dem Areal des alten Güterbahnhofs an der Hohlstrasse sollen die zentralen Abteilungen der Kantonspolizei und der Strafverfolgungsbehörden, das Polizei- und ein zweites Bezirksgefängnis für Zürich zusammengefasst werden. Dies hat die Volksabstimmung im November 2003 bestätigt. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, die heute in den Bauten der alten Kaserne und dem provisorischen Gefängnis untergebrachten Nutzungen der Polizei auszulagern. Das Kasernenareal wird so für attraktivere und dem Standort angemessenere Nutzungen frei.

Aus einem Studienauftrag unter vier Architektenteams wurde 2004 der Beitrag von Gigon / Guyer Architekten als Grundlage für den Masterplan gewählt. Auf der Basis dieses städtebaulichen Konzepts wird zurzeit ein kantonaler Gestaltungsplan erarbeitet. Anschliessend soll ein Projektwettbewerb durchgeführt werden. Nach dem Erwerb des für die Neubauten notwendigen Landes will der Kanton 2008 mit den Bauarbeiten für das PJZ beginnen. Der Abschluss der 1. Etappe ist für 2011 vorgesehen.

Der städtebauliche Vorschlag beruht auf dem robusten Grundmuster des Blockrands, der in Dimension und Platzierung auf die Bedürfnisse des Polizei- und Justizzentrums reagieren kann. Diese Fortsetzung des Blockrandmusters, ein neuer Platz als Abschluss der Zypressenstrasse und der prägnante Kopfbau beim Bahneinschnitt schaffen den Bezug zum bestehenden Quartier.

2 Kasernenareal

Im Jahr 2003 hat das Architekturforum einen Ideenwettbewerb durchgeführt, der aufgezeigt hat, was sich an diesem zentralen innerstädtischen Standort alles vorstellen lässt: Das Ideenspektrum reicht von einem grossen städtischen Park mit einem künstlichen See über ein internationales Kulturzentrum bis hin zu einer attraktiven Wohnsiedlung. Im Auftrag von Kanton und Stadt Zürich erarbeitet Martin Heller Enterprises zurzeit mögliche Entwicklungsszenarien für das Zürcher Kasernenareal. Das Potenzial des Areals ist im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung des Stadtraums HB zu betrachten und es wird dank der guten Vernetzung auch profitieren können.

Bis zum Auszug von Polizei und Gefängnis in das neue Polizei- und Justizzentrum bleibt genügend Zeit, um mit der betroffenen Bevölkerung Gespräche über künftige Nutzungen zu führen. Im Zuge der Quartierentwicklung muss auch das Verhältnis von möglichen Neubauten zu den Denkmalschutzobjekten muss geklärt und es müssen konkrete Umnutzungsprojekte entwickelt werden.

3 Aufwertung Sihlraum

Um das Potenzial des Sihlraums auszuloten, erarbeitete Grün Stadt Zürich 2002 ein Leitbild und entwickelte daraus Massnahmen für eine Aufwertung des Sihlraums. Lange Zeit war der (mindere Fluss) auch als solcher behandelt worden: Sihlhochstrasse und die beiden – inzwischen rückgebauten – Parkdecks Stauffacherquai und Gessnerallee zeugen von dieser Haltung. Nun sollen die Flussufer besser zugänglich gemacht werden, damit die Sihl erlebbar und ihre Böschungen benutzbar werden. Damit gewinnt dieser innerstädtische Erholungsraum an Bedeutung.

Wo Sihl und Schanzengraben zusammenfliessen – unterhalb der Gessnerbrücke, in unmittelbarer Nähe zum künftigen Bahnhofvorplatz bei der Sihlpost –, sollen Aufenthalts-

orte mit Sitzmöglichkeiten entstehen. Der Uferfussweg entlang der Sihl, der in den oberen Flussabschnitten teilweise schon besteht, kann weitergeführt und eventuell sogar unter der Perronhalle des Hauptbahnhofs hindurch bis zum Sihlquai verlängert werden.

4 Durchgangsbahnhof Löwenstrasse

Eine neue Bahnlinie wird künftig Altstetten im Westen und Wiedikon im Süden mit dem Bahnhof Oerlikon im Norden Zürichs verbinden. Die neue Durchmesserlinie verläuft durch den Hauptbahnhof, wo ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof unter den Hallengleisen entsteht. Die projektierte Linie unterquert von da aus die Limmat und führt im Weinbergtunnel in einem grossen Bogen durch den Zürichberg nach Oerlikon.

Mit vier Gleisen und zwei 420 Meter langen Perrons ermöglicht der Bahnhof den Ausbau des Zugangebots der S-Bahn und des Fernverkehrs. Grosszügig bemessene Rolltreppen und Lifte verbinden die Perrons mit den darüber liegenden Querpassagen Löwenstrasse, Gessnerallee und Sihlquai. Die bestehenden Hallen und Passagen im ersten Untergeschoss werden erweitert und durch Neubauten ergänzt. Sie erschliessen den Reisenden die Bahn und dienen den Passanten als Stadtverbindung und Einkaufszentrum. Die bestehende Passage Sihlquai wird grosszügig ausgebaut und auf Höhe der Gessnerallee entsteht eine neue Querung zum Platzspitzpark und Landesmuseum.

www.durchgangsbahnhof.ch

5 Erweiterung Landesmuseum

Im Jahr 2000 wurde ein offener internationaler Ideenwettbewerb für die Erweiterung des Schweizerischen Landesmuseums ausgeschrieben. Diese erste Runde, die auch zum Ziel hatte, junge Architektinnen und Architekten zu fördern, bildete die Grundlage für den anschliessenden Projektwettbewerb. Aus den 119 Bewerbungen wählte die Jury 15 Teams aus. Dem Projektwettbewerb wurde eine Präqualifikation vorgeschaltet, um das Teilnehmerfeld mit weiteren 15 renommierten Teams zu ergänzen. 2002 wählte die Jury den Wettbewerbsbeitrag der jungen Basler Architekten Christ & Gantenbein als Siegerprojekt aus. Das Preisgericht lobt den spielerisch und frei geformten Entwurf, der neue Orte auf dem Gelände schafft, bestehende Orte uminterpretiert und den Parkrand des Platzspitzes architektonisch neu fasst. Die bewegte Dachlinie, ein Faltwerk von Dächern unter der Turmlandschaft des Altbaus, ergänzt das stimmige Gesamtbild.

Das Siegerprojekt bildet die Basis für den kantonalen Gestaltungsplan. Im Verfahrensablauf wird unter anderem das Verhältnis der Neubauten zur Schutzwürdigkeit des Platzspitzparks und des Landesmuseums eingehender abgeklärt. Die erste Etappe auf dem Weg zum neuen Museum bildet jedoch die Sanierung der Statik des Altbaus.

6 Stadttunnel

Die Planungsstudie zum Stadttunnel als Nationalstrassenabschnitt wird zur Zeit zwecks einer Anpassung des bestehenden Richtplaneintrags im Kantonsrat diskutiert. Anschliessend können vertiefte Projektstudien angegangen werden. Die im Zuge des Perronumbaus im Hauptbahnhof bereits gebauten Tunnelabschnitte unter der Perronhalle werden als Installationsplatz und Zufahrt zur Baustelle des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse verwendet. Realisierungshorizont: um das Jahr 2030.

