

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 18 (2005)
Heft: [3]: Stadtraum HB : ein neues Quartier für Zürich

Artikel: Gestaltungsplan : vom Menü, dem Rezept und vom Kochen
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122625>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

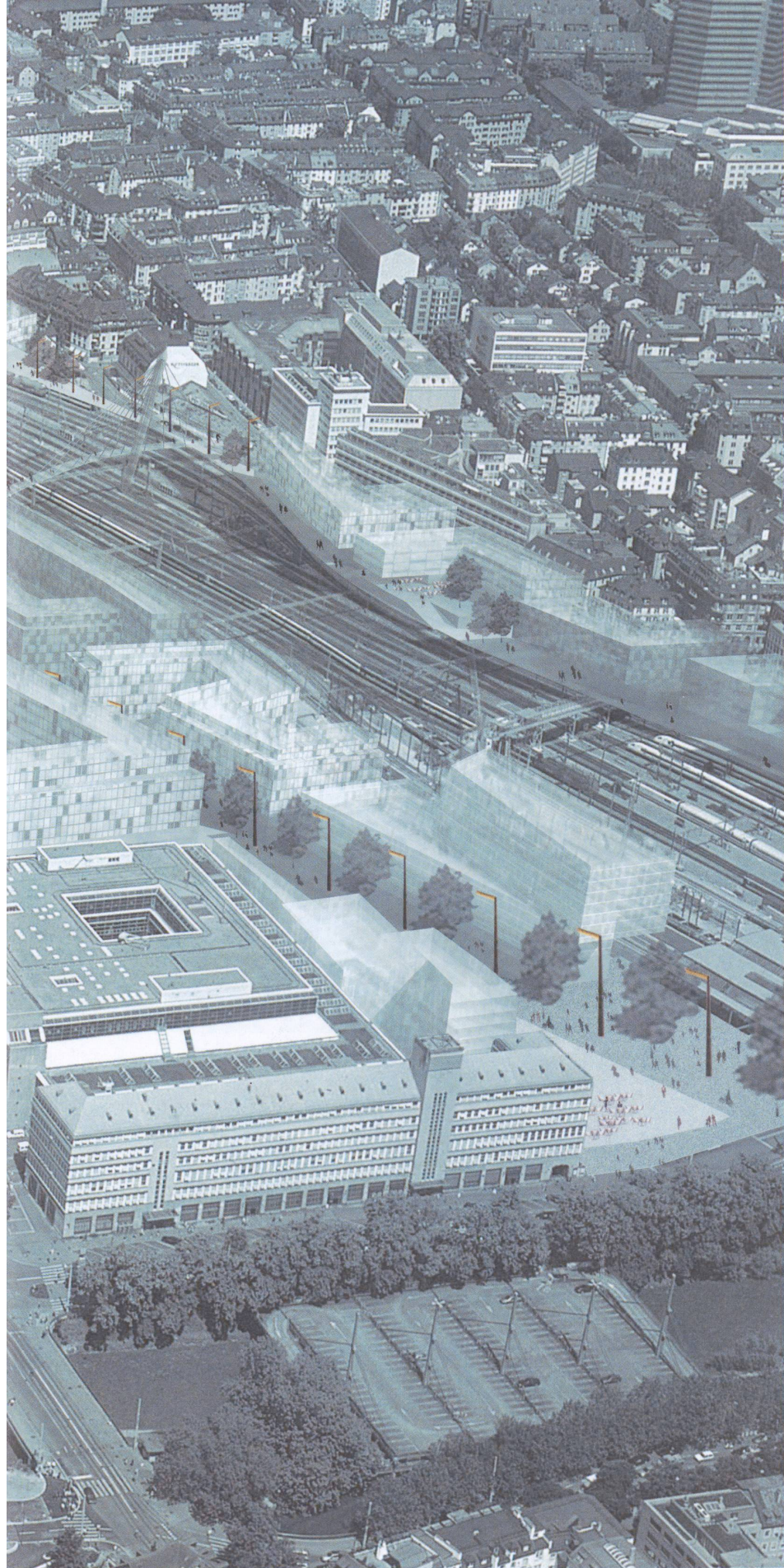
Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

An aerial photograph of a city, likely Vienna, showing a dense urban grid. A large railway yard with numerous tracks is visible in the upper right. In the center, there are several large, multi-story buildings, some of which are overlaid with semi-transparent architectural renderings of modern, angular structures. A large open area, possibly a park or sports field, is visible in the lower left. The overall scene is a mix of historical urban fabric and modern architectural proposals.

Vom Menü, dem Rezept und vom Kochen

Text: Benedikt Loderer,
Stadtwanderer



Drei Kardinalfragen gilt es zu beantworten: Welche Stadt wollen wir überhaupt? Wie sie mit Qualität bauen? Wie sie rechtlich festlegen? Die Vorstellung des durchmischten, lebendigen Stücks ist das Menü. Der private Gestaltungsplan Stadtraum HB ist das Rezept. Wie es schliesslich gekocht wird, muss sich erst noch zeigen.

• Hier geht es um einen Gestaltungsplan, nicht um ein Projekt. Sein Name ist (Privater Gestaltungsplan Stadtraum HB). Doch was ist ein Gestaltungsplan? Das ist ein Sonderrecht, das auf einem klar definierten Areal eingeführt wird und das Abweichungen von der geltenden Bau- und Zonenordnung erlaubt. Dies allerdings nur, wenn dadurch auch ein städtebaulicher Gewinn herauskommt. Die Kardinalfrage Nummer eins lautet also: Wo ist beim Stadtraum HB der städtebauliche Gewinn? Anders herum gefragt: Welche Art Stadt wollen wir überhaupt? Diese Frage ist die Stufe Menü. Ein Industrieareal, das heute für Schuppen, Remisen, Werkstätten und Lagerräume gebraucht wird, soll Stadt werden. Die Grundeigentümer, Behörden und Planer müssen das künftige Stück Stadt neu erfinden. Das heisst: Sie schreiben das Menü. «An zentraler Lage entsteht ein neues städtisches Quartier mit urbanem Charakter. (...) Es wird eine hohe städtebauliche Qualität mit qualitätsvollen öffentlichen Strassen- und Platzräumen anvisiert. (...) Es soll ein durchmischtes, lebendiges Stück Stadt entstehen», wie im Erläuterungsbericht des Gestaltungsplans zu lesen ist aus dem auch die späteren Zitate stammen. Mit Stadtraum HB wird nach Zürich West und Neu Oerlikon ein dritter Versuch des zeitgemässen Städtebaus gestartet. Diesmal ein innenstädtisches, dichtes, vielfältiges Gebilde.

Das offene Rezept

Über das Menü sind sich eigentlich alle einig, es ist die traditionelle europäische Stadt in zeitgenössischer Form. Ist das Menü einmal festgelegt, sucht man nach einem Rezept. Dieses zählt die Zutaten auf und gibt Handlungsanweisungen. Doch taucht da eine zusätzliche Schwierigkeit auf: Bestellt ist Suppe, ob es eine Linsen-, Erbsen- oder Brotsuppe geben soll, wissen die Rezeptmacher jedoch noch nicht. Wer welche Suppe bestellt und wer sie auslöffelt, ist noch unbekannt. Also muss das Rezept noch möglichst viel Spielraum offen lassen.

Der Koch muss aber einkaufen können, darum muss das Rezept marktauglich sein. Sowohl die Hauptzutaten wie die wichtigsten Handlungsanweisungen muss er kennen, sonst steht er ratlos da und wartet auf die Klärung. Das Rezept muss den Koch handlungsfähig machen.

Das Instrument dafür ist der Gestaltungsplan. Ursprünglich war dieser für Arealüberbauungen erfunden worden, denn statt weiter zu häuseln wollte man das Grosse ermöglichen. War das Grundstück gross genug und entwarf der Architekt ein Ensemble statt eine Aufreihung von Einzelbauten, dann kriegte er den Arealbonus, sprich zehn Prozent mehr Ausnützung. Ohne es festzuschreiben, war allen klar: Man kann einen Endzustand definieren, den →

Beidseits des Gleisfeldes des Hauptbahnhofs soll ein neues Stück Stadt entstehen: Stadtraum HB. Foto: © Desair/BAZ, Rendering: A2Studio

Etappierung und Sichtbezüge:

■ Baufelder frei ab 2008

■ Baufelder frei ab 2015

— Blickachsen

a-i Baufelder gemäss Gestaltungsplan
Der Stadtraum HB strickt das Muster der
angrenzenden Quartiere weiter. Die
einzelnen Baufelder werden – abhängig
vom Bau des Durchgangsbahnhofs –
zu unterschiedlichen Zeitpunkten frei.

Wichtige Stadträume:

■ Plätze

1 Passerelle

2 Neue Sihlpost

3 Alte Sihlpost

4 Sihl

5 Hauptbahnhof

6 Landesmuseum

7 Limmat

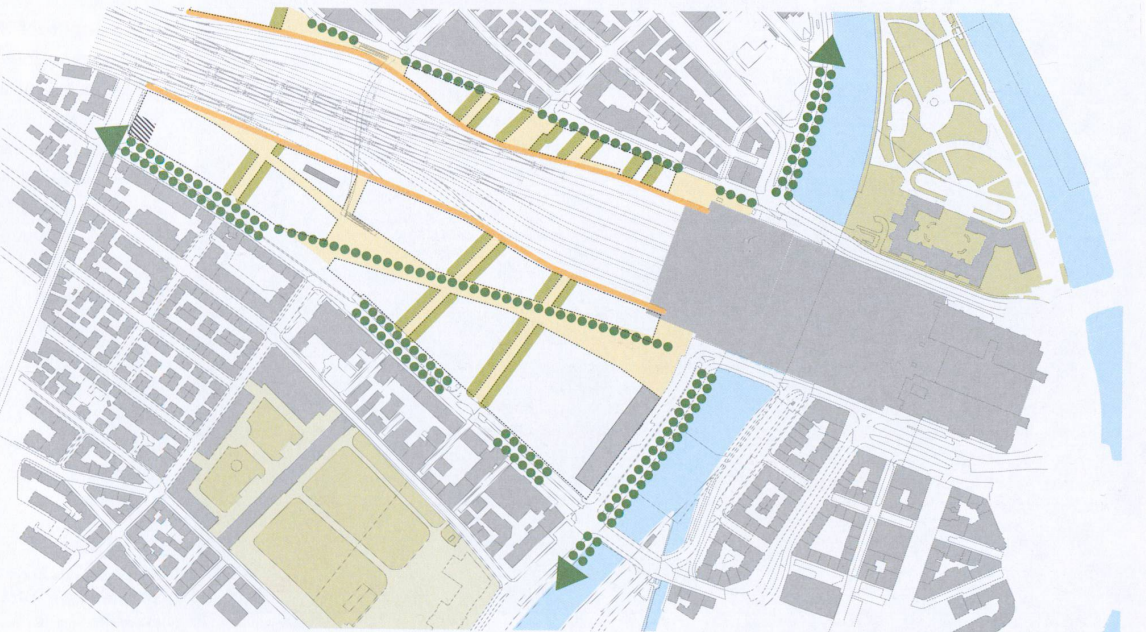
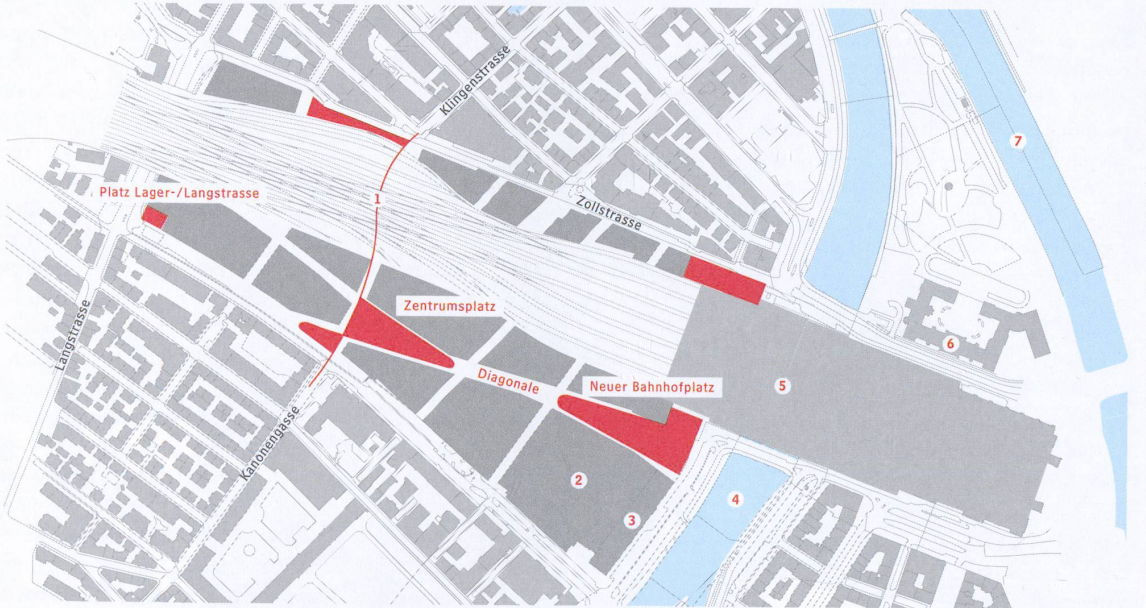
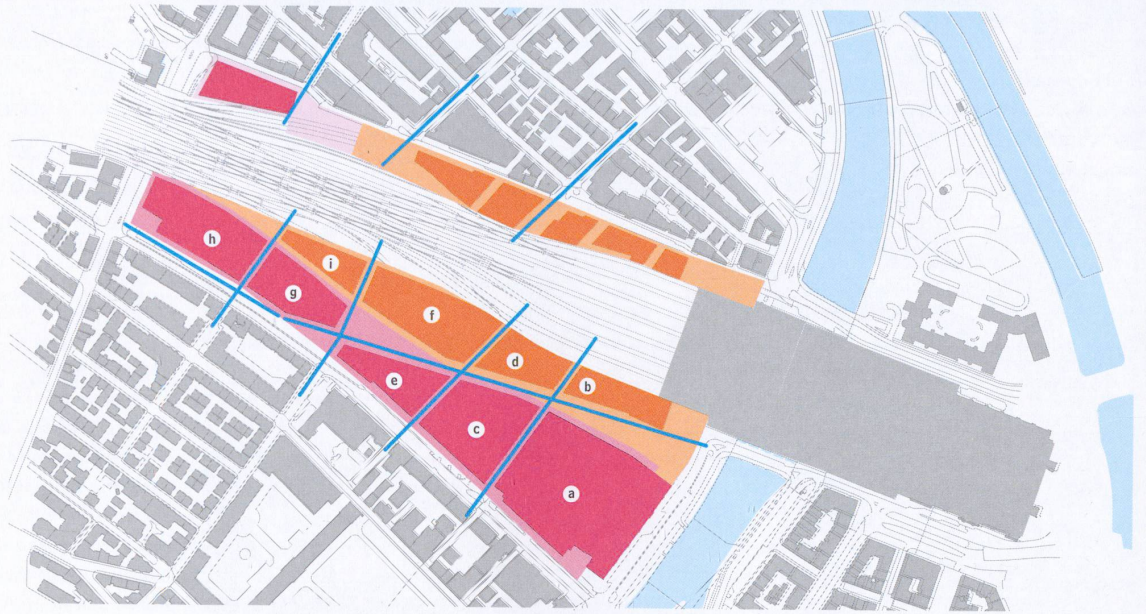
Die Diagonale als Hauptachse verbindet
die zwei Plätze miteinander. Über die
Gleise schlägt die Passerelle eine Brücke
zwischen den Stadtkreisen 4 und 5.

Verbindung der Grünräume:

■ Begrünung

Der Stadtraum HB ist kein Grünraum.
Baumreihen und Alleen verbinden jedoch
die wichtigen Parks miteinander.

Pläne: Bewilligung Geomatik + Vermessung Stadt
Zürich, 15.3.2005



→ man in absehbarer Bauzeit erreicht. Bis vor kurzem war der Gestaltungsplan jedoch ein Rezept, das man nach dem Kochen formulierte: Zuerst war das Projekt und dann erschien der dazu massgeschneiderte Gestaltungsplan. Das ist beim Stadtraum HB nicht mehr möglich, weil man den Endzustand noch nicht kennt. Man macht es so offen wie geht und so einschränkend wie nötig. Ob das gelingt, ist die Kardinalfrage Nummer zwei.

Am Rande des Gleisfeldes

Der Bahnhof Zürich ist in 150 Jahren zum Mittelpunkt der Stadt und zum wohl best erschlossenen Ort der Schweiz geworden, was mit Standortgunst zu übersetzen ist. Diese wollte das gescheiterte Projekt HB-Südwest/Eurogate ausnutzen und schlug einen Deckel über dem Gleisfeld vor. Es war die trügerische Hoffnung auf die wunderbare Landvermehrung mitten in der Stadt.

Nach dem Verlöschen des Eurogate-Projekts haben sich die Grundeigentümerin SBB, die Immobilienbesitzerin Post und die Stadt Zürich zu einem neuen Anlauf zusammen getan. Aus Schaden klug geworden, wollten sie die «Komplexität der neuen Entwicklung reduzieren». Der neue Ansatz will verwirklichen, was ein aufgeweckter Liegenschaftsverwalter der SBB schon vor fünfzig Jahren hätte merken können: Die Restverwertung. Wo sind oder werden im Bahnhofareal noch Flächen frei? Am Rande des Gleisfeldes des Hauptbahnhofs. Die heutigen Liegenschaftsverwalter haben sie rasch gefunden. Diese Flächen beidseitig der Gleise, an Lager- und an der Zollstrasse, sind das bebaubare Operationsfeld. Der breite Fluss der Gleise hingegen bleibt frei. Der bestehende Gestaltungsplan HB-Südwest von 1988, der die Gleise überbauen wollte, wird aufgehoben. Man beginnt nochmals von vorn.

Nicht alle Teile der beiden Areale werden gleichzeitig frei, denn Post und Bahn brauchen sie noch für ihren Betrieb. Wann was frei wird, bestimmt auch die Etappierung des Vorhabens, die später vorgestellt wird. Das Areal im Norden, ein schmaler Streifen zwischen den Gleisen und der Zollstrasse, wird nach der Bau- und Zonenordnung aus dem Jahr 1999 überbaut. Der private Gestaltungsplan Stadtraum HB gilt nur für das grössere Areal im Süden, zwischen Lagerstrasse, Sihlpost-Altbau und Gleisfeld. Bei

de Teile aber sind ein gemeinsames Vorhaben und nicht auseinander zu dividieren. Sie werden zusammengefasst und deren Überbauung wird miteinander koordiniert.

Der Eisen- und Schottersee

Der Gestaltungsplan basiert auf dem bestehenden Quartier beidseits der Gleise und will keine geschlossene Insel ins Vorhandene setzen. Die angrenzenden Strassen werden weitergeführt und bilden Sichtachsen auf das Gleisfeld, so wie Strassen, die senkrecht auf einen See zulaufen. Damit entsteht auch der Zuschnitt der einzelnen Baufelder (Plan s. 10) und ihre Körnung ist bestimmt. Stadtraum HB heisst deshalb zuerst einmal weiterbauen.

Vom Bahnhof herkommend nimmt die Diagonale den kürzesten Weg quer über das Gelände Richtung Lagerstrasse. Dieser verkehrsarme Boulevard ist das Rückgrat des neuen Quartiers und verbindet zwei Plätze: den neuen Bahnhofplatz im Osten und den Zentrumsplatz in der Mitte, dort wo die Kanonengasse die Lagerstrasse kreuzt und die Passerelle vom Gleisfeld her eintrifft. Und dann gibt es noch einen dritten Platz: eine Erweiterung des Strassenraums an der Kreuzung Langstrasse/Lagerstrasse. Diese «Plätze sind urban gestaltet, knapp möbliert, mit harten Flächen, wo möglich sickerfähig». Stadtraum HB ist nicht nur ein Name, es ist Programm.

Der wichtigste Freiraum ist und bleibt das Gleisfeld. Stadtraum HB ist ein Balkon auf diesem urbanen Eisen- und Schottersee. Die wichtigen Grünräume hingegen liegen ausserhalb des Areals: Kasernenwiese, Sihlraum, Platzspitz. Mit Baumreihen und Fussgängerwegen werden sie vernetzt. Man soll spazieren können, Stadtraum HB wird ein Anziehungspunkt für Stadtwanderer.

Vorne City, hinten Kreis 4

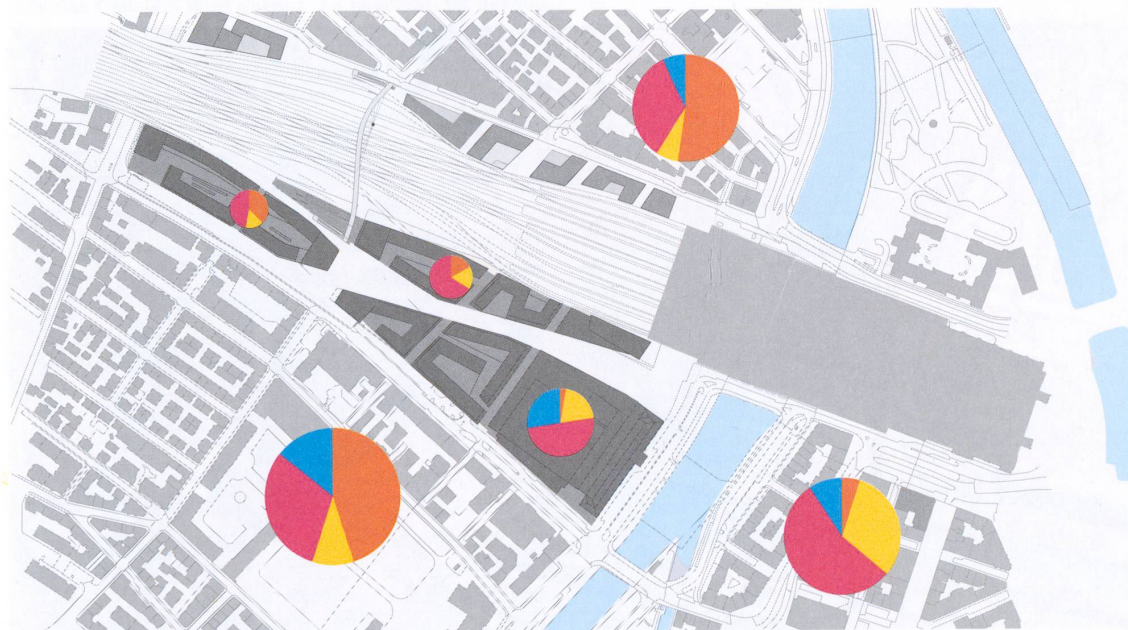
Ein Stück Stadt soll es werden und das braucht genügend Dichte. Der Gestaltungsplan legt Baufelder fest und bestimmt die maximal zulässigen Geschossflächen. Werden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, so ergeben sich 320 000 Quadratmeter. Heute ist der Wohnanteil auf dem ganzen Gestaltungsplangebiet null, ausgenommen die Baufelder g und h mit 60 und 66 Prozent, zusammengezählt rund 35 000 Quadratmeter. Berücksichtigt man den Lärm der →

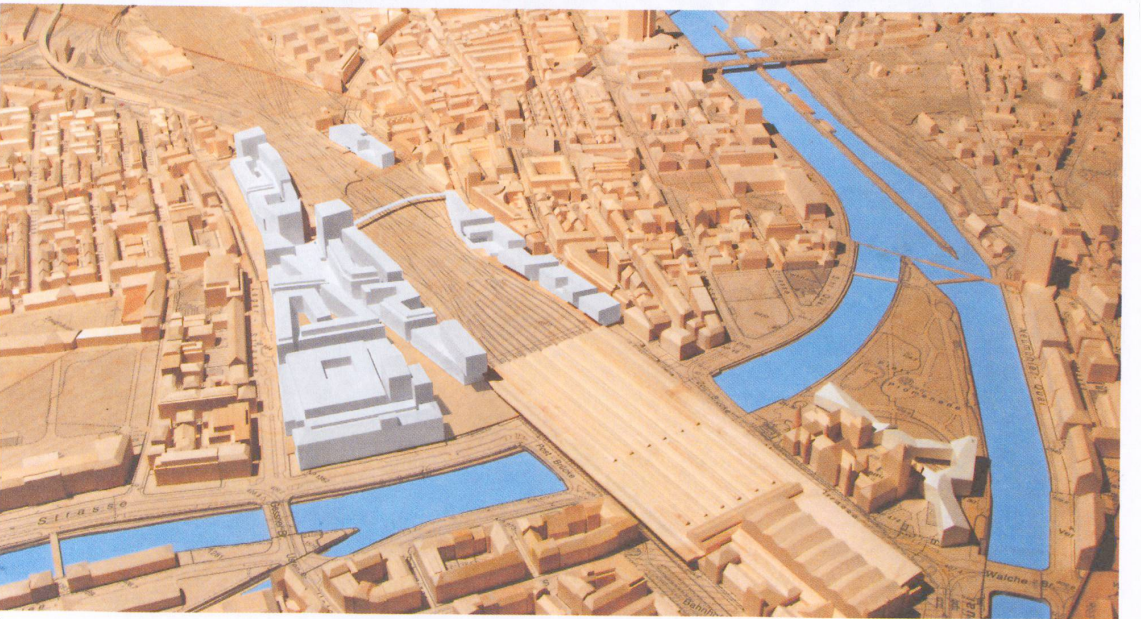
Privater Gestaltungsplan Stadtraum HB

- Nutzflächen: max. 320 000 m²
- Davon Sondernutzung für kulturelle Einrichtungen, Bildungsstätten, Gemeinschaftseinrichtungen: 20 000 m²
- Für kommerzielle Flächen: 45 000 m², davon im Erdgeschoss: 25 000 m²
- Bewohner: 800 bis 1200
- Arbeits- und Ausbildungsplätze: 6000 bis 8000
- Parkplätze: 690 fürs Quartier, 290 Betriebsparkplätze für die SBB
- Investitionen: CHF 1,2 bis 1,5 Mia.
- Realisierungszeitraum: 2008 - 2018

Ausnutzungsflächen:

- Dienstleistung
 - Wohnen
 - Verkauf, Gastronomie, Freizeit
 - Sondernutzung: Schulen, Spitäler
- Der Vergleich der Nutzungsvorschriften des Gestaltungsplans mit den vorhandenen Nutzungen der Umgebung zeigt: Stadtraum HB liegt am Übergang von der City zu den gemischt genutzten Kreisen 4 und 5.





1 Ab 2008 könnten die ersten Areale bebaut, die Gebäude der Sihlpost umgenutzt werden. Doch grössere Teile werden für den Bau und die Baustelleninstallation des Durchgangsbahnhofs genutzt.

2 In der zweiten Etappe ab 2012 kann das Gebiet zwischen der Kanonengasse und der Langstrasse überbaut werden. Die Passerelle entsteht, der S-Bahnhof Sihlpost ist jedoch noch immer in Betrieb.

3 Ab 2015 – sofern dann der Durchgangsbahnhof gebaut ist – steht auch das restliche Areal zur Verfügung. Der Stadtraum HB kann fertig gebaut werden.

→ Bahn und des Strassenverkehrs, so zeigt sich rasch, dass die Wohnmöglichkeiten eingeschränkt sind. Darum legt der Gestaltungsplan in den Baufeldern g und h als Minimum 40 Prozent fest und in den Baufeldern e und f mindestens 20 Prozent. Auf den Baufeldern a, b, c und d ist der vorgeschriebene Wohnanteil wegen der Zentrumslage null. Damit kommt man übers ganze Areal auf rund 13 Prozent oder total 38000 Quadratmeter. Allerdings sind das Minimalvorschriften – schliesslich entscheidet der Markt.

Legt der Gestaltungsplan beim Wohnanteil ein Minimum fest, beschränkt er die Kommerzflächen auf ein Maximum: Sie dürfen höchstens 45000 Quadratmeter betragen. Davon müssen 25000 Quadratmeter in den Erdgeschossen liegen und nur 20000 Quadratmeter in den Unter- oder Obergeschossen. Damit will der Gestaltungsplan die Fussgänger-ebene beleben. Im Erdgeschoss sollen Läden und Beizen die Strassen säumen, wie das eben im «lebendigen, durchmischten Stück Stadt» üblich ist. Zusammenfassend: Zum Bahnhof hin dominieren die City-Nutzungen, gegen die Langstrasse die des benachbarten Quartiers.

Die Hochhäuser begnügen sich allgemein mit 40 Metern, einzig für die Baufelder e und f sind bei «besonders guter städtebaulicher Qualität» auch höhere möglich. Doch werden die Standorte und Höhen nicht definitiv festgelegt, das Rezept soll ermöglichen, aber nicht vorschreiben.

Drei Etappen

Da nicht alle Grundstücke gleichzeitig frei werden, zwingt dies zur Etappierung. Drei grosse Bauabschnitte sind in den Modellbildern dargestellt (Fotos 1-3, Seite 12). Doch ist Vorsicht am Platz: Die Bilder zeigen nur eine der vielen Möglichkeiten, nicht das Endergebnis.

Den Beginn machen ab 2008 die Baufelder a, c und e. Die alte Sihlpost der Gebrüder Bräm von 1933 wird erst später zur allfälligen Umnutzung frei – möglicherweise für Wohnraum. Schneller leer wird hingegen die neue Sihlpost, der grosse Block von Stücheli/Fischer. Hier prüft man, ob die Pädagogische Hochschule darin Platz finden könnte. Auf dem Areal Zollstrasse beginnt die Bebauung auf dem hintersten Zipfel gegen die Langstrasse.

Die zweite Etappe füllt ab 2012 das Gebiet von der Kanonengasse bis zur Langstrasse auf. Auch die Passerelle über das Gleisfeld wird gebaut. Zu beachten ist der provisorische S-Bahnhof Sihlpost. Solange der unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unter dem Hauptbahnhof noch im Bau ist, muss er in Betrieb bleiben.

Die dritte Etappe schliesslich könnte 2015 beginnen und den Rest des Gebiets überbauen. Auch auf der Seite Zollstrasse wird nun das Areal überbaut, das als Installationsplatz für den Durchgangsbahnhof genutzt wurde. Ist die Wirtschaftslage freundlich, geht es rasch, ist sie schlecht, so wird es länger dauern. Doch jeder der drei Zustände ist in sich lebensfähig und bereits ein Stück Stadt.

Das suboptimale Tram

Die Erschliessung mit der Fern- und S-Bahn ist hervorragend. Jeden Tag verkehren hier 2441 Züge und 300000 Leute im Zürcher Hauptbahnhof. Leider suboptimal ist die Anbindung des Stadtraums HB an das Netz der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ). Die «Renaissance der Tramlinie 1» stösst beim Haus Habis Royal am Bahnhofplatz auf einen Engpass, der eine Führung über die Postbrücke zur Kasernenstrasse zurzeit erschwert. Logisch wäre die Weiterführung der Tramlinie in der Diagonalen. Diese →



2. Februar 2030: Claire Monnerat, 22, Studentin

Wenn ich so etwas sehe, dann kribbelt es in meinen Fingern. Ich komme aus dem Jura. Am Anfang habe ich die Kletterei von zu Hause sehr vermisst. Multimedia, 3. Semester. Ich studiere drüben an der Hochschule für Gestaltung. Wir müssen monatlich eine Präsentation hinbauen. Realtime. Manchmal bin ich so gestresst, dass sich mein ganzer Brustkasten anfühlt wie Granit. Dann muss ich echt mal raus und hier die Wand hoch. Hängst da oben in der Kletterwand am Stellwerk und siehst

über die ganzen Gleise bis rüber zur Schule. Blöd ist nur eines: Diese Touris haben das auch geschmollt. Ist mittlerweile auf jeder Homepage als Geheimtipp drauf. Ich finds nervig, wenn die da rumklettern, man muss auch viel zu lange warten, bis man ein Ticket bekommt. Deshalb kletterte ich am liebsten im Winter oder bei Regen. Dann hat man die Wand für sich, gutes Training für das Eisfallklettern. Man sollte eine Bahn für Profis reservieren. Texte 2030:

Nicole Müller | Illustrationen: Gregor Gilg



5. März 2030: Beni Schneider, 31, Buchhalter

Mein Stiefgrossvater hat mir erzählt, wie es früher an der Langstrasse war. Jede zweite Wohnung ein Puff. Weiss halt auch nicht, ob das stimmt, die Opas übertreiben gern. Alter Knacker. Fühlt sich als VIP, wenn er seine Retrogeschichten auspackt: Wem er wann die Faust gegeben hat und wie gefährlich das alles war mit den Freiern, die hier herumrasten und ein lockeres Messer in der Tasche hatten. Oops, der Held! Na ja. Für mich ist die Gegend funny. Ruhig. Nur am Morgen und abends gibt

es eine Runde Verkehr, wenn Stau ist an der Lagerstrasse. Viel Fläche ist hier frei geworden, die man jetzt mieten kann. Drüben, in der Diagonale, ist halt mehr die Passantenlage. Ich habe mich kürzlich selbstständig gemacht. als Buchhalter. Erst einmal einen Kundenstamm aufbauen, dann zieh ich vielleicht auch dort hin, schicke Adresse. Obwohl: Es ist easy, alle sind am Experimentieren, und wenn ich Hilfe brauche, frage ich die Kumpels von der Skateboard-Werkstatt vis-à-vis. Die kennen alle im Kreis.



21. Mai. 2030: Fernando Alzira-Pereira, 60, städtischer Angestellter

Die Bänke, die Treppen, die Bäume. Und immer alles voller Schüler, die herumlungern. Zum Wischen ist das kein Spass. Sie sind ja nicht böse, aber entweder wollen sie partout nicht den Hintern heben, wenn man mit dem Besen vorbeikommt. Oder dann flitzen sie einen mit dem Velo fast über den Haufen. Im Winter haben sie noch nicht einmal Licht. Es ist die falsche Tageszeit, sag ich immer, aber meinem Chef geht das hier hinein und da hinaus. Kümmert ihn kein bisschen. Man kommt mit dem Be-

sen oder dem Putzfahrzeug an und muss als erstes die grossen Reisegruppen aufscheuchen, die sich hier am Bahnhofplatz versammeln. Autofrei, der Platz. Bis die dann alle ihre Rucksäcke aufgesammelt haben und auf die andere Seite gegangen sind, das dauert. Maulen herum, machen extra langsam. Ich sag lieber nicht, was ich mir schon alles hab anhören müssen. 200000 Leute gehen täglich über den Platz. Können Sie sich vorstellen, wie viel Abfall das alles gibt?



24. Mai 2030: Ellen Hofer+Suter, 35, Geschäftsführerin Mediatronics

Das Publikum ist sehr gemischt. Zürich ist inzwischen ja berühmt für seine Kaffeehäuser. Wien, Prag, Paris. Das ist Klassik, aber die grossen Lounges hier ziehen Touristen aus aller Welt an. Die sind auch käufig, doch. Sogar die ganz jungen Leute. Keine Ahnung, woher sie so viel Geld haben. Grössere Anschaffungen werden allerdings eher von den Leuten getätigt, die im Quartier arbeiten und sich über Mittag beraten lassen. Viele drehen eine Shoppingrunde, einmal um den Bahnhof herum. Media-

tronics ist seit 2015 hier. Am Anfang soll es hart gewesen sein, weil nicht alle Flächen vermietet waren. Da fehlte noch der richtige Mix. Als ich zugezogen bin, lief der Laden aber schon ganz gut. Seither haben wir den Umsatz weiter steigern können. Wir begleiten z.B. unsere Kunden aufs Perron und helfen ihnen beim Einladen der Geräte. Das kommt prima an. Trotzdem kämpfe ich für mehr Parkplätze. Ein einziger Platz ist einfach zu wenig. Öko ist okay, aber die Zahlen müssen stimmen.

Öffentlicher Verkehr:

- Bestehende Buslinien
- Bestehende Tramlinien
- Bestehende Haltestellen
- ⊕ Versetzte Haltestelle
- Neue Tramlinie
- - Variante Linienführung Tram

Die neue Tramlinie führt via Gessnerbrücke und Lagerstrasse zur Hohlstrasse. Der Engpass beim Haus Habis-Royal am Bahnhofplatz lässt die Linie via Postbrücke zurzeit nicht zu.

Verkehr, Netzauslastung:

- Angrenzende Schlüsselknoten
- Umliegende überlastete Knoten
- Rückstaubereiche
- ⤴ Verkehrszunahme in %

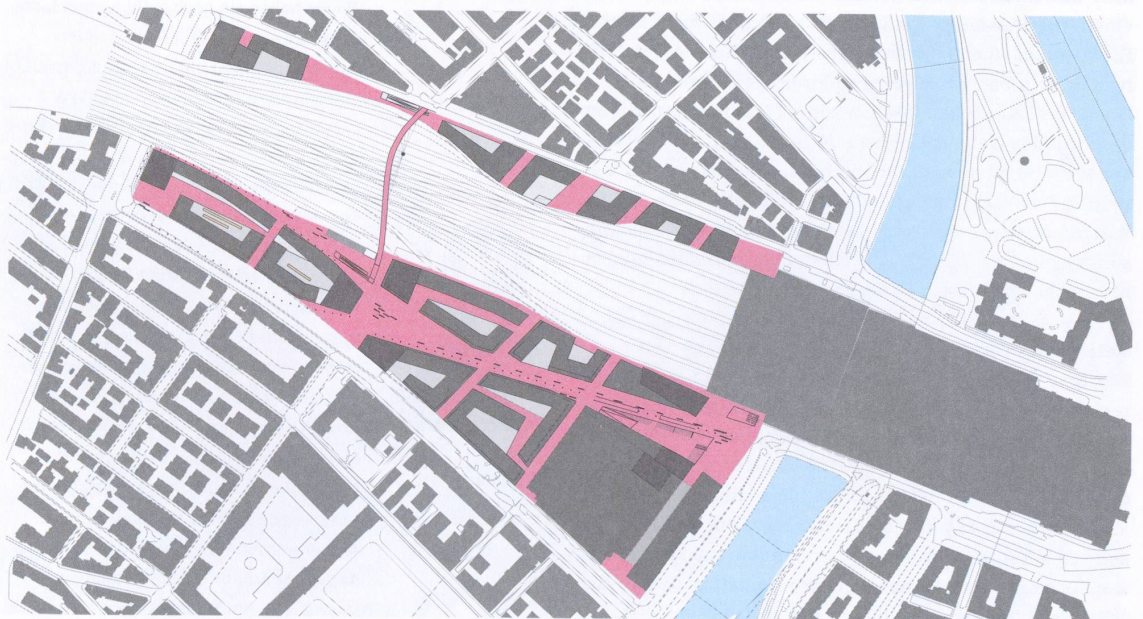
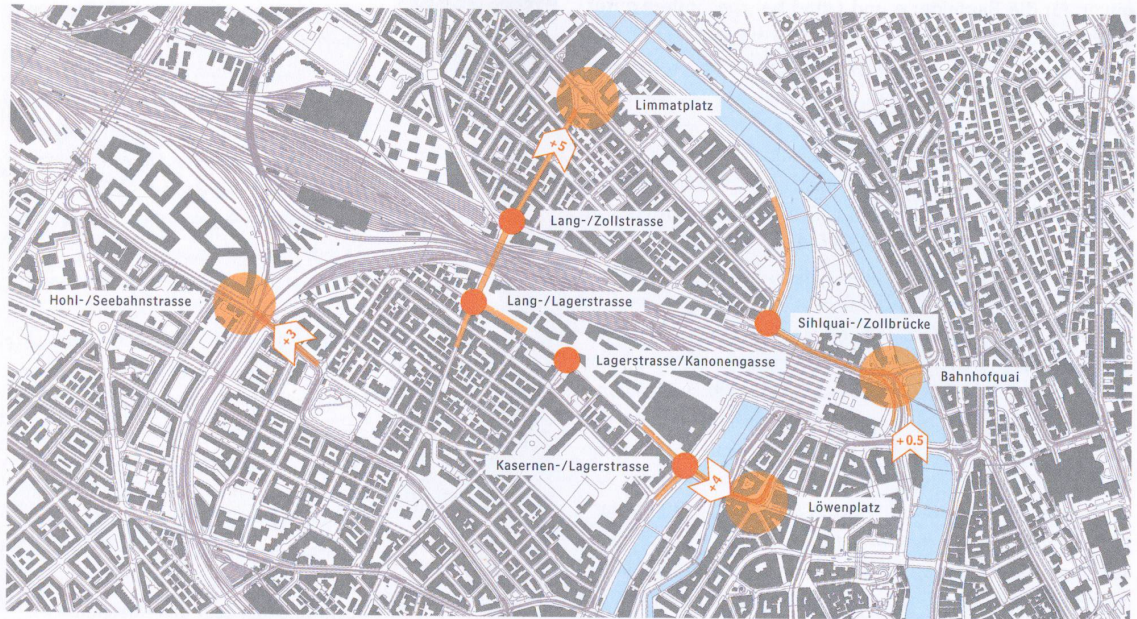
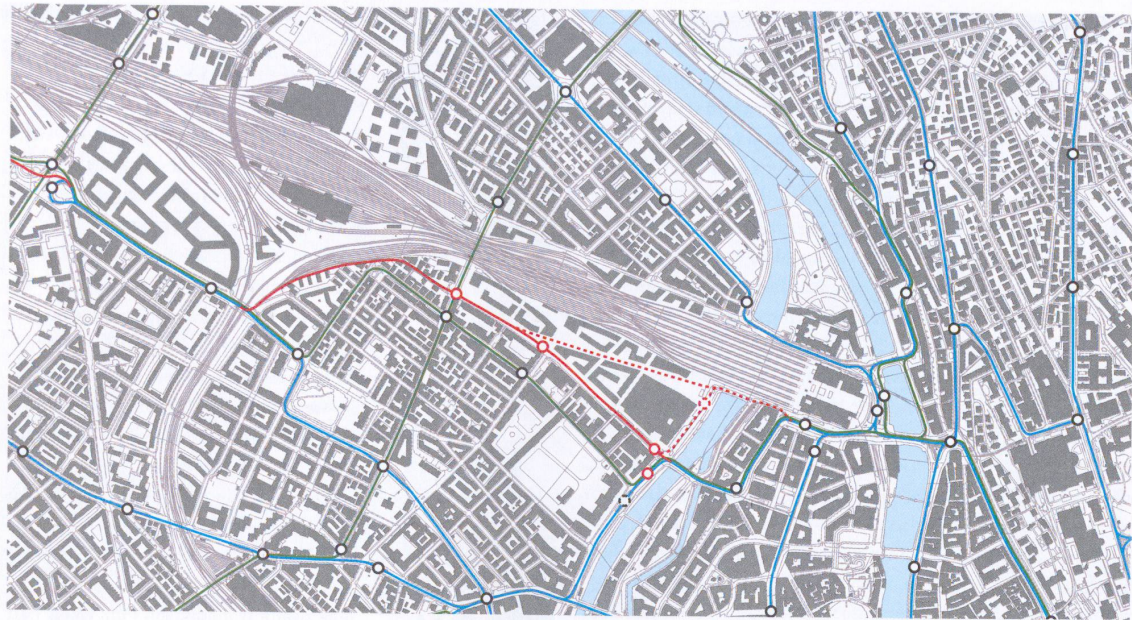
Der ehrgeizige Modalsplit lässt die Belastungen der Knoten des Privatverkehrs nur geringfügig ansteigen.

Fussgängerbereiche:

- Öffentliche Räume

Der Stadtraum HB wird verkehrsarm, man schlendert durch Strassen und Gassen als wäre man in der Altstadt.

Pläne: Bewilligung Geomatik + Vermessung Stadt Zürich, 15.3.2005



→ Linienführung wurde gründlich untersucht und der Sachzwang siegte über die Vernunft, was man Pragmatismus nennt. Nun soll das Tram über den Löwenplatz und durch die Lagerstrasse fahren. Immerhin blieb der Bogen über die Postbrücke und die Kasernenstrasse zur Lagerstrasse eine Option und in der Diagonale wird der Platz für ein künftiges Tramtrassee frei gehalten.

Der motorisierte Individualverkehr muss mit einem grundsätzlich aus-, ja überlasteten Strassennetz leben. Im Planerdeutsch: «Entscheidend für die (...) Erschliessung des Areals ist die Leistungsfähigkeit der direkt angrenzenden Schlüsselknoten.» Die Verkehrsfachleute fanden heraus, dass hier noch Leistungsreserven vorhanden sind. Kritisch sind die Zulieferer, also die Knoten am Löwenplatz, Bahnhofquai, Limmatplatz und an der Hohl- und der Seebahnstrasse. Hier sind heute schon Rückstaus an der Tagesordnung. Und welche zusätzliche Belastung ist noch erträglich? Die bedeutendste Steigerung entsteht mit 5 Prozent am Limmatplatz, die geringste am Bahnhofquai mit 0,5 Prozent. Die Langstrasse wird bald beruhigt, die Verkehrsplaner kommen zum Schluss, dass «die Leistungsfähigkeit ausreichend bleibt». Damit ist noch nichts über den Kampf um die Parkplätze gesagt. In Bahnhofsnähe setzt die Stadt auf den öffentlichen und den Langsamverkehr. Darum gilt hier eine «verschärfte Parkierungsvorschrift». Es sind total nur gerade 690 Parkplätze möglich. Dazu kommen noch 290 Plätze für die SBB, die sie für ihre Dienstfahrzeuge und fürs Pikett benötigt. Der ehrgeizige Modalsplit soll im Stadtraum HB künftig so aussehen: Auf den Langsamverkehr (Fussgänger, Velos) entfallen 31 Prozent, den öffentlichen Verkehr benutzen 60 Prozent und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs beträgt noch neun Prozent. Die Plätze, die Diagonale und die angrenzenden Gassenräume sind verkehrsarm, man schlendert durchs Quartier wie in der Altstadt. Es ist die Einführung der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Die Kardinalfragen

— Nummer eins: Wo, bitte, ist der städtebauliche Gewinn? Der ist offensichtlich. Wer grundsätzlich mit dem Menü «ein durchmisches, lebendiges Stück Stadt» einverstanden ist, wird sich dereinst fragen, ob dies auch erreicht wird. Es ist eine Glaubensfrage.

— Nummer zwei: Ist dieser Gestaltungsplan so offen wie möglich und so einschränkend wie nötig? Das eigentlich starre Planungsinstrument Gestaltungsplan wird hier sehr beweglich eingesetzt – Varianten sind vorgesehen, Alternativen aber ausgeschlossen. Es ist ein Rezept für Suppen, Braten lässt sich damit keiner kochen. Die Einschränkungen sind ausreichend. Ob die Offenheit genügt, lässt sich nur erahnen. Die Grundeigentümer haben ihre Hausaufgaben gründlich erledigt. Sie haben den Gestaltungsplan zum Gestaltungsbaukasten umgebaut. Er gehorcht den Regeln des Nullsummenspiels: Wie immer die Anordnung gewählt wird, bleibt doch die Anzahl der Bausteine konstant. Das erlaubt, später klüger zu werden.

— Doch fehlt noch die Kardinalfrage Nummer drei: Wie wird das Menü gekocht? Es gehört zur Verantwortung der Grundeigentümer für fähige Köche zu sorgen. Eine Qualitätskontrolle muss dafür sorgen, dass die Grundeigentümer nicht erpressbar werden. Sie müssen die «hohe städtebauliche Qualität» durchsetzen. Denn nur dann wird mit dem wohl komponierten Menü und dem raffinierten Rezept ein schmackhaftes Essen gelingen. •



18. Juli 2030: Muriel Kern, 31, zwei Kinder

Ich weiss noch ganz genau, wann diese Bäume in der Diagonalen gepflanzt wurden. Das war im März 2018, ich war mit Sämi schwanger und ziemlich unglücklich. Es war kalt und windig, die Fassaden glitzerten. Und dann waren da diese mickrigen Bäume, mit denen sich die Leute vom Gartenbauamt abgemüht haben, und plötzlich habe ich es gewusst. Ich habe gewusst, dass ich das Kind will und dass ich es schaffen werde. Hier ins Quartier sind wir erst 2028 gezogen, die Kleine habe ich

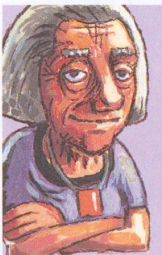
auf dem Land bekommen. Tolle Wohnung, ganz hell und zum Innenhof hin erstaunlich ruhig. Man hört praktisch nichts von der Stadt. Ich mag das Leben hier, es ist urban, unkompliziert. Ich geh mit dem Buggy runter und brauche nicht erst lange mit dem Auto herumzufahren, um Einkäufe zu machen. Alles da. Supermärkte, der Kinderarzt, die Krippe für Lena. Sämi kann auch alleine runter zum Skaten. Kein Problem, von der Langstrasse bis zum Bahnhof ist ja Fussgängerzone. Weiter darf er nicht.



3. August 2030: Henk Holsteijn, 39, Meineken Beer

Ich bin drei bis vier Monate jährlich in Zürich und betreue von da aus unsere Schweizer Niederlassungen. Hotel kommt nicht in Frage, einerseits wegen der Kosten, andererseits muss ich sagen, dass mir die Standard-Freundlichkeit in den Hotelketten allmählich auf die Nerven gegangen ist. Normalerweise reise ich von Zürich aus zu unseren Partnern, für die Koordinations-sitzungen kommen sie aber hierher. Das geht sehr gut, jedes Apartment verfügt über das nötige Equipment, Bea-

mer, LAN etc. Mir gefällt die Ecke, ich bin schon richtig zu Hause hier. Immer ein Riesenhallo im Flix-Café, wenn ich wieder da bin. Mit der Zeit haben sich auch Freundschaften ergeben, neulich habe ich für ein paar von der Firma gekocht. Kam aber ans Limit, die Küche ist zu klein. Das Einzige, was mich stört, sind die Zugdurchsagen. Im Winter geht es, die Fenster sind gut isoliert. Im Sommer aber kann es ziemlich lästig sein. Man möchte doch auch mal bei offenem Fenster schlafen.



19. Oktober 2030: Louise Stojanovic, 84, Rentnerin

Nein, ich zieh nicht mehr weg. Vor allem jetzt nicht mehr, wo die wilden Zeiten vorbei sind. Meine liebe Güte, was für ein Dreck! Jahrelang, während der ganzen Bauerei. Manchmal hab ich zu meiner Tochter gesagt: Bin ich eigentlich pensioniert worden, um Staub zu wischen? Aber jetzt ist es natürlich herrlich. Hell und sonnig. Tramstation Lagerstrasse direkt vor der Türe und vorne, da wo früher die Sihlpost war, ist jetzt die Fachhochschule. Ich geh da immer essen in der Kantine und mach noch ei-

nen Spaziergang an der Sihl. Alleine hätte ich mich eher nicht hineingetraut, aber meine Enkelin Laura sagt: «Groseli, du kommst jetzt mit, die Studis fresen dich nicht, wenn du dort auftauchst. Was willst du immer kochen und Tüten schleppen? In deinem Alter.» Laura hat ein Zimmer auf der anderen Seite der Gleise, an der Klingenstrasse. Einmal die Woche kommt sie hierher, mit dem Velo über die Gleisbrücke, um bei mir Wäsche zu waschen. 55 Jahre im gleichen Quartier. Unglaublich.



23. November 2030: Luca Gistler, 42, CEO der Swiss CC

Wir beschäftigen 200 Mitarbeiter am Hauptsitz, noch einmal 120 in Bern. Kleine und mittlere Unternehmen. Das sind unsere Kunden. Zu klein, um ein eigenes Vertriebs- und Servicemanagement zu haben. Zu professionell, um diese Prozesse dem Zufall zu überlassen. Wir übernehmen das. Für uns als Call Center ist es wichtig, die besten Kräfte zu bekommen. Das ist gar nicht so einfach in diesem schmalen Segment, das wir bearbeiten. Insofern ist die Lage ein Riesenvorteil. Wenn die Leute

nach dem Arbeitsort fragen, sind sie immer begeistert. Stadtraum HB? Super! Sie kommen alle gerne, denn hier ist was los. Die Flaniermeile mit den Cafés, Kino über Mittag, Fitness-Studios, Kultur in der Kaserne. Als Arbeitsumgebung ist das attraktiv. Auch die Bahnhofsnähe. Zwei Drittel unserer Angestellten stammen aus der Agglomeration. Rasch da, rasch weg. Beim Standortentscheid spielte auch die Repräsentativität eine gewisse Rolle. Wir haben im zehnten Stock eine prächtige Aussicht.