

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

Artikel: Meinungen : Stimmen zum Gestaltungsplan
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122628>

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: 19.02.2026

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



Der Kulturunternehmer

Stadtraum HB ist ein Impulsgeber. Auch für das Kasernenareal. Versetzen wir uns ins Jahr 2015. Die Bauarbeiten im Stadtraum HB sind programmgemäß verlaufen. Auch heute zogen hunderte von Menschen in die neu erstellten Wohnungen und Büros ein. In nächster Nähe fahren ebenfalls Zügelwagen auf – die Kaserne wird geräumt; das neue Justiz- und Polizeizentrum auf dem einstigen Güterbahnhofgelände ist bezugsbereit. Alle Aufmerksamkeit, die in den letzten Jahren der Baustelle Stadtraum HB galt, richtet sich nun auf das freigewordene Kasernenareal. Die beiden

Territorien sind verbunden, nicht zuletzt durch gemeinsame Züge ihrer Vergangenheit. Wie wirkt sich diese Verbindung aus? Bauen hier Stadt und Kanton Zürich ebenso entschieden wie attraktiv an ihrer Zukunft? Oder schlagen enttäuschte Erwartungen nun erst recht auf das Kasernenareal durch? Sicher ist einzig: Anders als beim Stadtraum HB wird sich das Kasernenareal nicht an den Kräften des Marktes, sondern an denen des öffentlichen Interesses orientieren. **Martin Heller, Kulturunternehmer (Heller Enterprises).** Beauftragt unter anderem mit einer Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Kasernenareals.

Der Bahnhofarchitekt

800 Zeichen, um das schräge Stadtstück HB zu «würdigen»? Schade nur, dass nun – außer den zu Einfahrten missbrauchten Wegnetzen – kein Bezug mehr zur heutigen Quartierstruktur auszumachen ist, dass – außer dem obsoleten Post-Klotz – keine Spur des «genius loci» der fahrlässig geopferten Schienenbrache mehr übrig bleibt, dass auch keine lichte TGV-Umsteigegehalle mehr zu sehen ist. Alles Bahnhöfliche soll nun untergründig verloch werden – nur um daneben pure Spekulationsinseln zu besetzen? Kann alles beliebig und anders als bei der sabotierten



Die Stadträtin

Der Stadtraum HB ist kein Grossprojekt, sondern ein gut durchdachtes Konzept. Der Gestaltungsplan klug und vernünftig, die Entwicklung entlang den Gleisen soll langfristig, sorgfältig und qualitativ hoch stehend erfolgen. Es gibt also keine Hauruck-Übung. Das kommt den privaten Investoren zugute. Sie schätzen das stufenweise Vorgehen. Ich bin mir sicher: Um den Hauptbahnhof herum entsteht in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren ein neuer leben-

diger Stadtteil. Dazu braucht es einen vernünftigen Nutzungsmix, dazu braucht es Erdgeschoss-Nutzungen, die Einkaufs- und Begegnungsmöglichkeiten bieten – tagsüber, aber auch abends. Ich freue mich schon heute auf den Bummel durch die neue Allee oder auf die praktische Passerelle über den Bahngleisen, auf der ich rasch in den Kreis 5 gelangen kann. **Kathrin Martelli ist als Vorsteherin des Hochbaudepartements der Stadt Zürich verantwortlich für Planen und Bauen.**



Der Immobilien-Chef

Der Hauptbahnhof Zürich hat für die SBB eine herausragende Bedeutung und damit auch der Stadtraum HB als das mit der Bahn best erschlossene Entwicklungsareal der Schweiz. An diesem wichtigen Ort war es wichtig, einen Prozess zu wählen, der hohe städtebauliche Qualität, aber auch einen partnerschaftlichen Umgang mit öffentlichen Interessen gewährleistet. Aus diesem Prozess ist ein Gestaltungsplan erwachsen, der von hoher Qualität zeugt.



Der Quartiervereinspräsident

Grundsätzlich befürworte ich eine Überbauung des Gebietes zwischen Kasernen-, Lager-, Langstrasse und den SBB-Gleisen. Die Bezeichnung Stadtraum HB evoziert aber falsche Nutzungsvorstellungen. Es entsteht kein neues Quartier in Zürich, aber das Gebiet um die Langstrasse gewinnt Land, das bisher durch die Bahn beansprucht wurde, zurück. Die geplante Passerelle von der Kanonengasse zur Klingenstrasse ist in Ordnung, doch braucht es noch eine zweite auf der Höhe Freischützgasse-Hafnerstrasse. Diese ist mit den Perrons des Hauptbahnhofs zu verknüpfen.

Was im Gestaltungsplan Stadtraum HB fehlt, ist ein übergeordnetes und ein lokales Verkehrskonzept. Schon heute können die angrenzenden Strassen den Verkehr kaum bewältigen, zusätzliche Bauten bringen mehr Individualverkehr – verhindern lässt sich das nicht. Zur Erschliessung des westlichen HBs muss eine Tram- oder Buslinie via Postbrücke und Kasernenstrasse geführt werden. Der geplante Wohnanteil liegt zu tief und müsste außerhalb der heutigen Sihlpost massiv, mindestens auf das Doppelte, erhöht werden. **Maximilian Künzig ist Präsident des Quartiervereins Auersihl-Hard**



Der Verkehrsclub

Der Stadtraum HB ist für die Stadt Zürich von besonderer Bedeutung. Wohl kein Standort in der ganzen Schweiz ist verkehrsmässig derart privilegiert wie der Raum neben dem Hauptbahnhof, im Herzen der Stadt. Was aber zählt, ist die Balance zwischen Wirtschaftsstandort und Lebensqualität. Wir verstehen den Stadtraum HB als moderne Innenstadterweiterung, wo die Verkehrserschliessung an zentralster Lage nicht einfach mit Normbedarfzahlen verwaltet werden darf. Der Stadtraum HB liegt in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet. Alle Strassen rund um den



Der Experte

Das Verfahren, das in erstaunlich kurzer Zeit zum städtebaulichen Gestaltungsplan Stadtraum HB durchgeführt wurde, ist ein weiteres Beispiel für die Städtebaukultur der Stadt Zürich. Ich habe an dieser Kultur von Zeit zu Zeit mit viel Freude als auswärtiger Experte mitgewirkt: Ich beneide die Stadt um die zivilisierte Zusammenarbeit von Verwaltung und Kapital! An diesem Verfahren bemerkenswert ist der Mut, nicht ein

fertiges Projekt zu machen, sondern städtebauliche Spielregeln zu setzen, die für die Developer auf dem neuen Spielfeld einen Spielraum eröffnen, für eine Folge von Investitions-Spielzügen, die bei allen Freiheiten doch immer im Rahmen guter städtebaulicher Konvention bleiben. Ich wünsche meinen Kollegen eine gute Hand! **Thomas Sieverts, Partner des Büros S.K.A.T. Architekten und Stadtplaner Bonn und Köln.** Er sass im Begleitgremium der Testplanung.



Der Stadtrat

Neben Arbeitsplätzen und Wohnraum gewinnt die Stadt Zürich mit dem Stadtraum HB auch neuen Freiraum mitten im Zentrum. Areale werden öffentlich, die heute unzugänglich sind. Das ist ein grosses Plus. Eine Allee und ein zweiter Bahnhofvorplatz zeigen, dass der Gestaltungsplan Wert auf Aufenthaltsqualität legt. Die Fuss- und Veloverbindung über die Gleise ist eine wichtige Voraussetzung, das Gebiet mit dem Langsam-

Gleisbebauung sein? Man staunt, dass die Bahn heute – bei weniger als halber Rendite – kommende Bahnhofausbauten aus eigener Tasche bezahlen können soll. Begreift einer noch, wieso vor nur vier Jahren die SBB mit ihren überrissenen Forderungen alle Planer und Investoren zu Narren machten? Wieso sie rund 800 Mannjahre Planung und die Realisierung eines attraktiven City-Stücks hintertreiben konnten? Alles daneben, nur für ein asoziales Boulevard-Stück ohne immanente Wohn-, Arbeits-, und Bahnqualität? **Ralph Baenziger** war Architekt von HB Südwest und Eurogate



Ein möglicher Investor

Wenn mitten in Zürich ein Stadtteil dieser Dimension geplant wird, ist das für einen institutionellen Immobilieninvestor von grösstem Interesse. Die exzellente Lage allein ist aber noch kein Garant für einen gesicherten ökonomischen Erfolg. Werden die Nutzer und die Kunden das Angebot annehmen? Die Voraussetzungen sind günstig. Chancen sehe ich in der Massstäblichkeit der Gebäude, der attraktiven Verbindung zwischen Langstrassengebiet und HB und der Durchmischung. Doch was auf dem Plan ideal erscheint, findet in der Realität nicht immer so statt: Die

Achse vom neuen Bahnhofplatz zur Kanongasse wird in der ersten Etappe links der Strasse 7 bis 8 Jahre früher gebaut als der rechte Teil. In der Anfangsphase wird die Verbindung noch wenig attraktiv und für die Läden Überlebensfrage sein. Von welcher Nutzung wird der neue Stadtteil geprägt sein? Wird es ein zweites Finanzzentrum? Ein Zentrum für Bildungsstätten? Der Stadtraum HB wird umso eher ein Erfolg, je mehr es gelingt, branchenverwandte Nutzungen anzusiedeln. Reinhard Giger war Leiter Real Estate Investment Management bei der CS und ist selbstständiger Immobilien-Strategieberater.

Die SBB sind davon überzeugt, dass er einen vernünftigen Ausgleich aus den sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Ansprüchen an diesen Ort schafft. Es ist uns gelungen, den Weg der Partnerschaft in einer ersten Etappe zu gehen, und danke dafür der Stadt Zürich. Auch in der weiteren Zukunft des Stadtraums HB und anderer Immobilienentwicklungen werden die SBB dieser Philosophie folgen. **Urs Schlegel**, Leiter SBB-Geschäftsbereich Immobilien.



Der Stadt-Laborant

«Die schlechte soziale Durchmischung vieler Schulklassen in Aussersihl wird mit neuen Büros nicht gelöst», sagte ein Lehrer an einer Veranstaltung zum Stadtraum HB. Seine Kritik trifft voll ins Schwarze: Wieso haben die SBB den Wohnanteil während der Projektierung verringert, obwohl in Zürich rund fünf Prozent der Büroflächen leer stehen? Das SBB-Management will fünf Prozent Rendite – das lässt sich mit Wohnungen nicht erreichen. Welche Ab-

sichten die Behörden verfolgen, ist kaum erkennbar. Ziel müsste es sein, das Langstrassenquartier als Wohngegend zu stärken. Bis heute fehlt ein gesamtheitliches Konzept, das die Planung aller Grossprojekte und Entwicklungsbiete (Kaserne, Güterbahnhof, Schlachthof) im Kreis 4 verbindet. Dazu braucht es einen offenen Planungsprozess, in dem auch Interessen- und Quartiervertreter eingebunden sind. **Thomas Stahel**, Mitbegründer der Plattform [stadt.labor](http://www.stadt.labor). www.stadt-wohnen.ch

Hauptbahnhof sind heute schon stark belastet. Der motorisierte Individualverkehr ist deshalb auf das absolute Minimum zu beschränken. In der Stadt Zürich leben 45 Prozent aller Haushalte ohne Auto, 65 Prozent sind es gar im angrenzenden Wohnquartier. Diese Tatsachen und Trends gilt es auch für das neue Entwicklungsgebiet aufzunehmen. Mit einem autofreien Stadtraum HB besteht die Chance für einen neuen Stadtteil – mit minimaler Umweltbelastung – für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit. **Gabi Petri und Markus Knauß** sind die Geschäftsleitung des VCS Zürich



Der Utopist

Verdichtetes Bauen im Zentrum grosser Städte ist ein wesentlicher Beitrag zur Gesundschumpfung jenes pseudo-urbanen Systems Schweiz, das weder nachhaltig noch lebensfreudlich ist. Die Lücken am Hauptbahnhof mit kompakten Bauten zu füllen, die auch als kommunikative Nachbarschaften funktionieren können, drängt sich daher auf. Die Überbauungsstruktur, so wie sie sich im Projekt Stadtraum HB auf den ersten Blick darstellt, wirkt abwechslungsreich und vermeidet grosse Gesten. Die Erdgeschosse sollten für Gewerbe genutzt werden, vielleicht schafft eines der

Geschäfte sogar ein eigenes Label: BÖS (biologisch-ökologisch-sozial). Nicht einsehbar ist der zu geringe Wohnanteil von 20 bis 40 Prozent. Damit die langweilten Aggro-BürgerInnen genug Platz finden, wären wohl eher 60 Prozent erforderlich. Wenn die künftigen SiedlerInnen dieses südlichen Bahnhofquartiers bei der Gestaltung der einzelnen Nachbarschaften als sich selbst organisierende Gruppen einbezogen werden, wird es Identität und soziales Leben bekommen. Der Schriftsteller P.M. entwarf im Buch *<bole'bole>* die Utopie einer sich selbst versorgenden Gemeinschaft. | Foto: Alda Burkhardt

verkehr zu erschliessen. Das grösste Ausbaupotenzial haben Fuss- und Veloverkehr. Der Stadtraum HB ist ideal für diese Verkehrsarten. So ist es sinnvoll, hier die Stadt zu verdichten. Der Gestaltungsplan ist aus Sicht des öffentlichen Raums und der Verkehrserschliessung ein gelungener Wurf. **Stadtrat Martin Waser** ist als Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich verantwortlich für den öffentlichen Raum und die Verkehrsplanung.



Der Immobilienberater

Nach den eher gemischten Erfahrungen der Stadt Zürich mit grösseren Neubauprojekten bietet sich beim Stadtraum HB, einem der verkehrsmässig privilegiertesten Standorte in der Schweiz, die einmalige Chance im Herzen der Stadt etwas Neues zu schaffen. Die Verantwortung Aller ist gross – diesmal muss es gelingen. Das vorliegende, breit abgestützte und wohl durchdachte Konzept ermöglicht eine etappierte Um-

setzung. Dies wird gewährleistet durch «Spielregeln», die Berechenbarkeit erzeugen, aber auch den nötigen Freiraum öffnen. Dadurch weist das Konzept für Investoren die nötige Flexibilität auf, um einen attraktiven Nutzungsmix zu erreichen und eine angemessene Rendite zu erzielen. **Thomas Wetzel** ist Partner im Büro Wenger Plattner, Basel Zürich Bern, und spezialisiert auf Immobilienberatungen. Er war Mitglied im Begleitgremium der Testplanung.