

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 28 (2015)
Heft: 1-2

Artikel: Leer gefegt
Autor: Herzog, Andres
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-595332>

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: 09.01.2026

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



Die Bäume sollen die Zürcher Bahnhofstrasse tragen. Viele der Linden wurden durch neue ersetzt, da sie krank waren.

Leer gefegt

Die berühmte Zürcher Bahnhofstrasse ist saniert. Doch von Glanz keine Spur: Die Gestaltung ist reibungslos, Asphaltgrau dominiert den Stadtraum.

Text:
Andres Herzog
Foto:
Christof Plümacher

Hier bummeln sich die High Heels und Lederschuhe in Shopping-Ekstase. Vergoldete Türgriffe, steinern gefasste Eingänge, leuchtende Schaufenster: Die Bahnhofstrasse in Zürich ist eines der teuersten Pflaster der Welt. Bis zu 8500 Franken blättern die globalen Modehäuser pro Quadratmeter und Jahr laut Partner Real Estate für ihre Ladenflächen hin und drängen die lokalen Geschäfte an den Rand. Pünktlich zum 150-jährigen Geburtstag der Strasse wurde ihr nun eine neue Gestaltung verpasst, «wie es einer Visitenkarte unserer Stadt entspricht», brüstet sich das Tiefbauamt auf seiner Website. «Die Bahnhofstrasse ist eines der Wahrzeichen von Zürich», heisst es weiter. Eine Strasse von «nationaler und internationaler Bedeutung» gar, steht im Plan der städtischen Strategie «Stadträume 2010», der die öffentlichen Räume nach Bedeutung abstuft.

Doch wer vor seine Füsse blickt, dem gähnt nackter Asphalt entgegen. Bodenloses Grau. Seine Reinheit beflecken höchstens ein paar Kaugummis. Das einzige Ornament ist funktional: die geometrischen weissen Striche für Sehbehinderte, streng nach Norm.

Es musste schnell gehen

Ein Besuch beim Tiefbauamt bringt noch mehr Ernüchterung. Der Anlass für die Neugestaltung war nämlich nicht das Jubiläum, sondern das alte Eisen. Die Tramgleise waren ausgefahren und mussten ersetzt werden. Gleichzeitig baute das Tiefbauamt die Haltestellen behindertengerecht aus. Ein Routineauftrag. Erst kurz vor der Ausführung merkte man, dass auch die Entwässerung ersetzt werden muss. Damit war klar: Wer so viel Boden aufreisst, kann ihn auch gleich neu gestalten. Doch der Termin- und Kostendruck liess keine grossen Sprünge zu. «Die Zeit drängte», sagt Jacqueline Parish, Leiterin Gestaltung Stadträume beim Tiefbauamt. «Es blieb schlicht keine Zeit, noch einen Wettbewerb durchzuführen.» Zudem

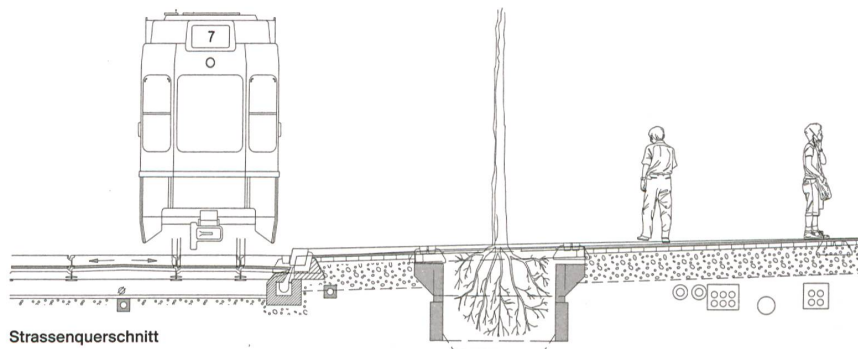
musste das Projekt im Rahmen der gebundenen Kosten über die Bühne, da sonst wohl eine Volksabstimmung nötig gewesen wäre, was ebenfalls dauert. Auf beides konnten die maroden Tramgleise nicht warten. Klemmt an der Bahnhofstrasse, steht Zürich still.

«Je bedeutender ein Ort, umso wichtiger ist der gestalterische Prozess», heisst es in der Strategie «Stadträume 2010», die Hochparterre zu Recht prämierte (siehe Themenheft «Stadtlandschau 2012», Juni 2012). Ein hohler Satz, was die Bahnhofstrasse betrifft. Sie wurde im Hauruckverfahren umgeplant. Ein Wettbewerb hätte zu Diskussionen geführt, wohl nicht minder hitzig als bei der Weihnachtsbeleuchtung. So aber ging das Vorhaben – abgesehen vom Bauärm – fast unbemerkt an den Bürgern vorbei.

Alle reden mit

Keine Zeit, kein Geld: keine ideale Ausgangslage für die Sanierung einer Vorzeigemeile. Um vorwärtszukommen, beauftragte das Tiefbauamt Huggenbergerfries Architekten mit dem Gestaltungskonzept. Diese hatten 2003 das Tramhäuschen auf dem Paradeplatz schmuck saniert und kannten die Situation. Doch ihre Stimme war nicht die einzige. Die Architekten diskutierten mit Vertretern neun verschiedener Abteilungen, von Grün Stadt Zürich bis zum Elektrizitätswerk. «Eine gute Gestaltung deckt viele Nutzungsansprüche ab», so Parish.

Dabei standen vor allem technische Fragen im Vordergrund, denn die Bahnhofstrasse ist hochfrequentiert und also hochbeansprucht. Wie können die Boutiquen vor Rammbockeinbrüchen geschützt werden? Welcher Belag lässt sich einfach aufbrechen, ohne dass ein Flickwerk entsteht? Wie wachsen die Linden – trotz des vielen Salzwassers im Winter – gesund heran? Welche Lampe brennt, ohne den Himmel mit ihrem Licht zu verschmutzen? Wie viele Tonnen Lieferwagenlast kann der Wurzelschutz tragen? Was ein Blindenstock ertasten? Welches Material das Putzwägelchen einfach bürsten? Das Resultat: Die Gestaltung leistet viel und sieht nach wenig aus. «Die Bäume sollen im Vordergrund stehen», erklärt Parish



Strassenquerschnitt

**Sanierung
Bahnhofstrasse Zürich,
2014**
Bauherrschaft: Tiefbauamt
Stadt Zürich
Gestaltungskonzept:
Huggenbergerfries
Architekten, Zürich
Bauingenieur:
Ingenieurbureau Heierli,
Birmensdorf
Wurzelschutzabdeckung:
TMH Hagenbucher, Zürich
Budgetierte Kosten:
Fr. 36 Mio.

das Konzept. Sie spricht von einer Perlenkette. Huggenbergerfries homogenisierten die Fläche, die vorher mit Porphyrsteinen gegliedert war, mit Asphalt. Trottoir und Tramtrasse verschmelzen zu einer Ebene, ein breiter Randstein betont die Längsrichtung. Die Architekten wählten Asphalt, gerade weil dies ein gewöhnlicher Belag ist. «Die Bahnhofstrasse ist Teil des Strassennetzes und keine magistrale Achse», sagt Architekt Lukas Huggenberger. «Sie soll sich in den öffentlichen Raum eingliedern.» Die Strasse sei ein Verbindungselement, kein Ort zum Verweilen, begründen die Architekten ihre Wahl weiter. Und: Die vielen Nebenstrassen machten einen anderen Belag aufwendig. «Jeder Materialwechsel führt zu problematischen Abgrenzungen und Brüchen.»

All dies steht im Widerspruch zum Bedeutungsplan, auf dem die Strasse rot hervorgehoben ist. Der Belag passt nicht zur Adresse; die Bahnhofstrasse ist ein städtischer Laufsteg, kein Korridor. Hier rennt man nicht vom Bahnhof zum See, hier wird flanirt und promenierte. Nach der Asphaltierung des Paradeplatzes im Jahr 2000 gab es einen Aufschrei. Heute scheinen alle die nüchterne Monotonie zu dulden. Dabei ist Zürich spätestens seit dem Umbau des Sechseläutenplatzes kein Ort der gestalterischen Enthaltsamkeit mehr. Gerade die ehemals braune Wiese zeigt, worüber ein Material entscheidet: ob man innehält oder durchmarschiert. Dass das Tiefbauamt auf der Bahnhofstrasse keinen goldenen Teppich ausrollen wollte, ist richtig, auch mit Blick auf die vielen Querstrassen. Doch zwischen Teer und Marmor gibt es Grautöne.

Kein Geld für Aluminium

Auch eine gleichförmige Gestaltung ist zuweilen aufwendig. Mehrere Meter lange Schlitzrinnen nehmen das Regenwasser fast unsichtbar auf und minimieren das Gefälle. Sie wurden für die Bahnhofstrasse konzipiert und kommen auch beim Sechseläutenplatz zum Einsatz. Das Mobiliar stammt aus dem Katalog des Tiefbauamts: Müllimer «Abfallhai», Leuchte «Bega 7210» (auch «Mondleuchte» genannt) und Sitzbank «Uni». Dieses Modell gibt es seit zehn Jahren, die Position ist neu: Die Bänke stehen quer statt längs zur Strasse – Passanten statt Trams beobachten.

Ursprünglich sollte die Standardleuchte mit einem gemusterten Reflektor versehen werden, doch das Budget liess keine Speziallösung zu. Einzig die Bäume tragen etwas Schmuck: Die neu gesetzten umringt ein Wurzelschutz aus Gusseisen, eigens entworfen und ausgiebig getestet.

Allerdings hat die Stadt auch da gespart. Eigentlich hätten die Scheiben aus brillantem Aluminium sein sollen. Zudem ist der Baumschmuck nicht durchgängig. Geklebte Kiesflächen umrunden die alten Linden. Bei alten Bäumen sei kein Wurzelschutz nötig, heisst es beim Amt. Beide Kompromisse schwächen die Idee der Perlenkette. Der Strasse fehlt ein klarer Akzent. Die Baumscheiben sind zwar gelungen in ihrer Zurückhaltung, aber sie können die Strasse nicht tragen. Auch die Lampen bilden keine Kette, sie verschwinden in der Nacht wie am Tag.

«Wir wollten die Strasse nicht vergolden», meint Parish. Sie finde darum gut, dass die Gestaltung stark aus dem Kontext und der Funktion abgeleitet sei. Die Repräsentation des Luxus gehört offenbar nicht dazu. Die Bahnhofstrasse sagt: Ich liege da zur ungehinderten Fortbewegung, zum Weiterkommen. Jemand könnte im Trott des Alltags ja den Tritt verlieren.

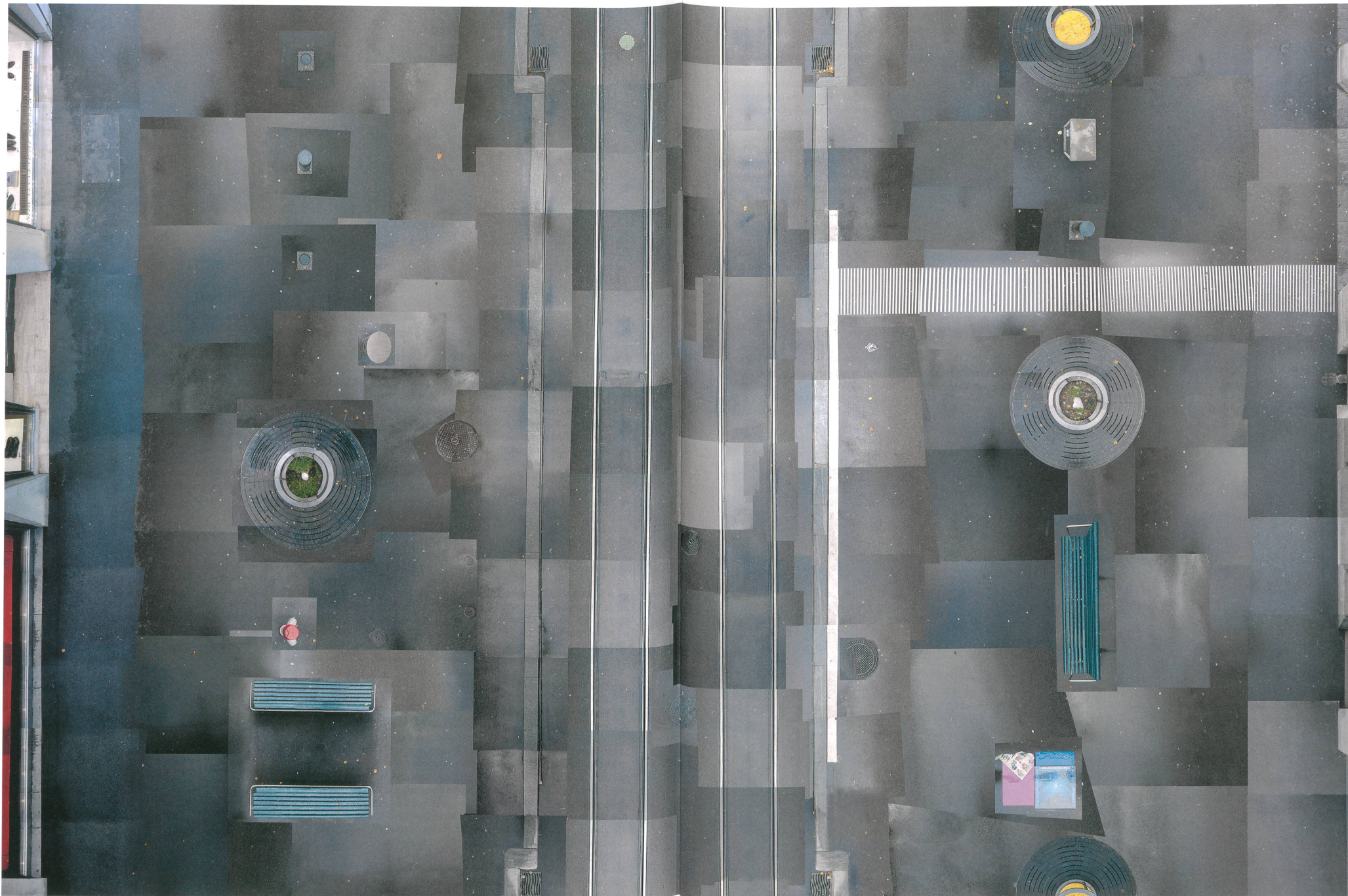
Bei der Bevölkerung kommt das gut an. 89 Prozent sind zufrieden, so das Ergebnis einer ersten Befragung des Tiefbauamts. Die kommunistisch hohe Zustimmung überrascht nicht: Die Strasse bietet kaum Angriffsfläche. Doch Gestaltung ist mehr als die Befriedigung aller Ansprüche, wenn sie Identität schaffen soll. Im Bestreben, es allen recht zu machen, scheute die Stadt zurück vor einer starken Idee. Ja, sie hatte gar keine Zeit, nach einer solchen zu fragen. Ihren Ansatz könnte man als «reibungslose Gestaltung» beschreiben. Alles wird glatt gemacht, abgeschliffen, leer gefegt. So eckt sie nirgends an und lässt alle kalt. Die neue Bahnhofstrasse ist nicht richtig und nicht falsch, nur korrekt. ●

Das Buch zur Bahnhofstrasse

Anfang Mai erscheint in der Edition Hochparterre ein reich illustriertes Buch zur Geschichte der berühmten Strasse – von Warenhäusern über Banken und Hotels bis zu Plakaten. Das Buch spürt auch dem aktuellen Wandel nach.
Bahnhofstrasse Zürich. Geschichte – Gebäude – Geschäfte. Werner Huber (Hg.). Edition Hochparterre, Zürich 2015, Fr. 98.–

Teure Pflaster: Wir zeigen die zehn luxuriösesten Einkaufsstrassen der Welt.

www.hochparterre.ch



Grau in grau: Der Fotograf Christof Plümacher hat die Bahnhofstrasse in Zürich von oben abgelichtet und zu einer Collage kombiniert.