

Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (1997)

Heft: 1

Artikel: Zürichs Weg ins 21. Jahrhundert : von der Brache zu "Zürichs zweiter Mitte"

Autor: Spieker, Helmut

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-918655>

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

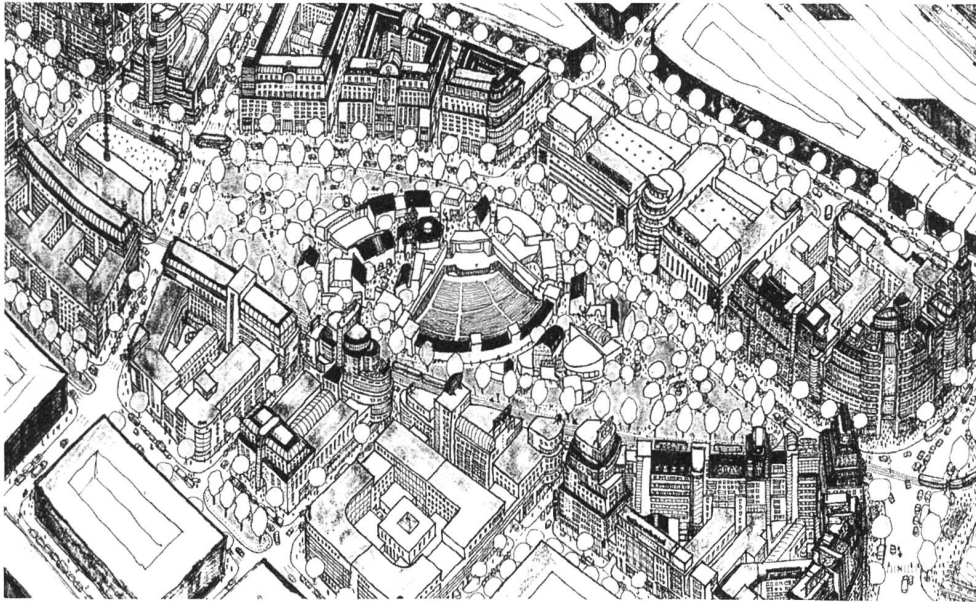
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

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



Zürichs Weg ins 21. Jahrhundert

Helmut Spieker

Von der Brache zu „Zürichs zweiter Mitte“

Vor rund 150 Jahren explodieren die Städte in Europa unter dem Druck der Industrialisierung und durch die Steigerung der Verbindungen für Güter und Personen durch den Ausbau der Straßen und vor allem durch das neue Transportmittel, die Eisenbahn.

Es bildet sich ein Netz unter ihnen und zu ihrem Umfeld zum ersten Mal über ganz Europa hinweg. Die Städte werden dadurch, ein weiteres Mal – nun unter den neuen Bedingungen – zum Entscheidungsfeld für die europäische Entwicklung.

Einige werden benachteiligt, bleiben oder werden zu Provinzstädten; andere steigen auf, manche bis zu Metropolen. In diesen geschehen Umwandlungen, wie sie in keinem Zeitalter zuvor vorstellbar waren, meist auf Kosten des mittelalterlichen oder barocken Stadtgefüges.

Somit entscheidet nicht mehr nur die Gunst der Lage, ob sie an diesem umwälzenden Aufschwung teilhaben oder ob sie abgehängt werden von dieser Entwicklung, auch die innere Wandelbarkeit der Städte wird zu einem bestimmenden Faktor für ihr Schicksal.

BERLIN Eine Kleinstadt wie Berlin hat keine topographischen Ausdehnungsprobleme und vor allem keine historischen Hindernisse in Form einer Altstadt. Sie kann, als Hauptstadt einer neu entstandenen europäischen Großmacht, ihr neues Zentrum bilden, kann Stadtteil um Stadtteil als Erweiterung planen, Geschäftsstraßen und Boulevards dort anlegen, wo sie benötigt werden.

PARIS Hingegen kann Paris als zentrales Sinnbild der Hauptstadt eines Nationalstaates dieser Zeit nur überleben, wenn es sich von seinem Mittelalter verabschiedet und radikal umgewandelt wird, indem die alte Bebauung durchfurcht wird mit Schneisen für den modernen Verkehr, für die neue Repräsentation, für die neue Zentralität 'Wirtschaft' und auch zur Lust am Großstadtleben.

MAILAND Mailand reißt seine gesamte Altstadt mit Ausnahme einiger 'monumenti' einfach ab, um Platz zu schaffen und so das großstädtische Wirtschaftszentrum Oberitaliens werden zu können.

Abb. 1: Wenn man vor 100 Jahren den Vorschlägen von Heinrich Ernst gefolgt wäre, sähe das Areal zwischen altem Hauptbahnhof und der Langstraße heute vielleicht so aus!

Zeichnung: Nikola Dischkoff, 1997

WIEN Wien erhält eine ganz andere Chance, eigentlich ein Geschenk, um sich auf die neue Zeit einzustellen. Napoleon I. hatte die Wirkungs- und Zwecklosigkeit des barocken Befestigungsgürtels mit seinen ausgedehnten Freiflächen – etwa viermal die Größe der Stadt Wien – erwiesen. Die neuen Kriegstechniken machten derartige Fortifikationen geradezu lächerlich.

Dieses unbebaute Land trennte bis zu diesem Zeitpunkt, 1809, die Stadt Wien von ihren längst fast bis zur Selbständigkeit herangewachsenen Vorstädte – erst 1850 werden sie eingemeindet, 34 an der Zahl. Aber es dauert beinahe ein halbes Jahrhundert, bis die räumliche Sinnlosigkeit, dieses Niemandsland, beseitigt wird, zum Wohle der Stadt.

Am 20. Dezember, wenige Tage vor dem Weihnachtsfest 1857, verfügt Kaiser Franz Joseph – 1848 im Alter von 18 Jahren zur Macht gekommen, nun also 27jährig – die Aufhebung der Befestigungen zur Schaffung einer weltstädtischen Zone mit öffentlichen Gebäuden, Parkanlagen und eines durchgehenden, alleenartigen Ringes zwischen Wien und seinen eingemeindeten Vorstädten.

Finanziert werden die Prunkbauten durch den Verkauf der hierfür nicht benötigten Grundstücke an Private, an das aufgestiegene Bürgertum – durch Versteigerung an den Meistbietenden! Hierfür setzt der Kaiser eine ‘Stadterweiterungskommission’ ein, die die Versteigerungen durchzuführen, die Einnahme zu verwalten und damit die Monumentalbauten und die öffentlichen Straßen- und Parkanlagen zu finanzieren hat.

Am 1. September 1859, also nicht einmal zwei Jahre später, wird der endgültige Entwurf von Ludwig Förster – nach Überarbeitung unter Beteiligung weiterer Fachleute und der zuständigen Behörden – durch den Kaiser genehmigt. Wiederum zwei Jahre darauf, 1861, ist allgemeiner Baubeginn – mit der Hofoper für die Repräsentationsbauten und den ersten Baublöcken der privaten Bauherren als Miet- und Geschäftshäuser.

Nach etwa 40jähriger Bauzeit, noch gerade vor der Jahrhundertwende und den aufkommenden Rivalitäten, die zum 1. Weltkrieg führen, ist diese städtebauliche Großtat vollendet, durchgeführt unter autoritären Verhältnissen. Jedoch in demokratischen? In tatsächlich volksdemokratischen?

ZÜRICH Die Chance Zürichs ist nicht vergleichbar mit den Möglichkeiten zur Umwandlung von Paris oder Mailand – mit ihren Durch- und Abbrüchen. Allein Lage und Topographie lassen einen Vergleich mit Berlin nicht zu. Wien bleibt der einzige, ins allgemeine Bewußtsein gedrungene Vergleichsfall zur Situation im heutigen Zürich – mit seiner Chance zur Neuformulierung als Großstadt, ohne Abbruchmaßnahmen!

Zürich baut zur Zeit der Umwandlung Wiens in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts seinen neuen Hauptbahnhof und legt, gleichfalls die Möglichkeit zur Niederlegung des Befestigungsringes nutzend, Bahnhof- und Rämistraße an. Die erste führt jedoch ins ‘Uferlose’, zum See, der keinen Gegenpol bildet; die andere ist topographisch behindert, so daß beide nicht zu dem werden können, das aus einer mittelalterlich-spätbarocken Stadt eine moderne Großstadt machen könnte.

Erst unmittelbar vor der Jahrhundertwende, im Jahre 1896, legt der Architekt Heinrich Ernst einen Vorschlag zur Stadtentwicklung vor, der diesen Schritt einleiten könnte: die Verlegung des noch nicht alten neuen Hauptbahnhofes auf das Gelände westlich der Langstraße. Wäre man dieser Vorstellung gefolgt, hätte Zürich heute nicht nur einen einseitig vom Bahnhof ausgehenden Großstadtstreifen, sondern ein Gebiet von mehrfacher Größe, in dem sich Großstadtleben entfalten könnte – samt Parkanlagen und Boulevards.

Heute, 100 Jahre später, ist dieser Mangel spürbar geworden, nicht nur schwelend, vielmehr als aktuelle Existenzfrage: möchte Zürich seine Position national und international-europäisch nicht verlieren – in manchen Bereichen wäre es bereits ein Wiedergewinnen –, muß nach

Möglichkeiten gesucht werden, stadträumliche Entsprechungen zu dem Anspruch, wirtschaftliches Zentrum der Schweiz zu sein, zu finden.

Es zeigt sich überraschenderweise, daß die Chance in den verfloßenen, untätig verstrichenen 100 Jahren nicht nur geblieben ist, sondern daß sie sich sogar vergrößert hat: ein unbebautes Gelände von mindestens 78 ha, mitten in der umbauten Stadtfläche gelegen, mehr als das Dreifache der Altstadt 'Rechts und Links der Limmat', bietet sich an, diesen Schritt zu wagen. Seit der Verlegung des Rangierbetriebes in das Limmattal wartet diese Brache auf eine neue Nutzung, nicht als neuerliche Abstellfläche, sondern als zentrales Stadtgebiet.

Entscheidend ist, man muß es wollen; und, man muß es durchsetzen – allen Neidern und Konkurrenten zum Trotz – und man darf nicht ängstlich sein – angesichts der Größe der damit verbundenen Umwandlung. Denn eines ist sicher: es wäre der Start in das 21. Jahrhundert, und bis zur Vollendung liegt ein ganzes Zukunftsjahrhundert vor uns – wie man das vergangene Jahrhundert hätte nutzen können, hätte man den Mut zu dem Vorschlag von Heinrich Ernst vor 100 Jahren gehabt.

Jedoch: die Zeit drängt! Während die Umwandlung des Industriegebietes in Oerlikon zum Neubaugebiet Zürich-Nord keine Konkurrenz darstellt, weil es, angebunden an das städtische Nebenzentrum Oerlikon, nicht nur für innerstädtische Zentrumsnutzungen infrage kommt und außerdem diese Umwandlung spätestens in zwei Jahrzehnten abgeschlossen sein wird – also bevor das Gebiet zwischen altem Hauptbahnhof und neuem Fernbahnhof vollständig zur Verfügung stehen kann, nämlich erst nach Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs – schaffen Neat und Bahn 2000 neue Realitäten.

Zürich sollte sich nicht damit abfinden, abgehängt zu werden – wie so manche Stadt im vorigen Jahrhundert – und sollte sich auch nicht damit begnügen, mit Hilfs- und Notmaßnahmen auf dem derzeitigen Standortniveau gehalten zu werden; zumal die Kosten hierfür in kaum einem sinnvollen Verhältnis zum Gewinn für die Stadt stehen. Im Gegenteil: sie tragen weiter dazu bei, daß Zürich von seinen international-europäischen Verbindungen abgekoppelt wird; zugleich nehmen sie dieser Stadt die letzte, verbliebene Möglichkeit zur Zentrumserweiterung und zwingen sie, die üblich gewordenen Zentrumsverlagerungen hinzunehmen – mit all ihrer Künstlichkeit, aus der die Lebensunfähigkeit dieser Notgeburten resultiert: auch wenn das Wachstum noch so rasant sein mag, wie sich manche es wünschen, dem Titel 'Stadt' werden diese Gebilde – wie die 'City Nord' in Hamburg, die 'Bürostadt Niederrad' in Frankfurt/Main oder die Ansiedlungen im Glattal bei Zürich, die sich zur 'Glattalstadt' entwickeln möchte, – nie gerecht werden. Was derartige Ambitionen, sollten sie Realität werden, jedoch bewirken könnten, wären Verluste in der Attraktivität der eigentlichen Stadt und ihrer Zentrumsfunktion – durch Absaugen typisch innerstädtischer Nutzungen wie Hotels, Kinos und sonstige Kultur- und Vergnügungsorte. Weil diese Entwicklungen jedoch kaum zu verhindern sein werden, muß die Stadt ihre eigene Anziehungskraft verstärken, indem sie Raum bietet für die möglichen Entwicklungen in den nächsten Jahrzehnten.

Dringend ist, daß der erste Schritt unterstützt, ja ausgelöst wird: durch eine Willenserklärung der SBB. Denn in ihrem Besitz befindet sich das gesamte Gelände, das sie nicht mehr benötigen, das aber die Stadt Zürich zu ihrer Entwicklung zur Großstadt braucht. Sicher ist, daß es zu dieser Partnerschaft nur dann kommen wird, wenn beide Seiten davon profitieren – die Stadt und die SBB.

In seinem Vorwort zu dem 1996 erschienenen Buch 'Renaissance der Bahnhöfe – die Stadt im 21. Jahrhundert' schreibt Klaus Töpfer, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in Bonn: „Wir müssen uns die Frage stellen, welche Steuerungsinstrumente die Stadtentwicklung braucht, um die Deklaration von Rio verwirklichen zu können. Sofern die Deutsche Bahn AG gemeinsam mit der Stadt aktive unterneh-

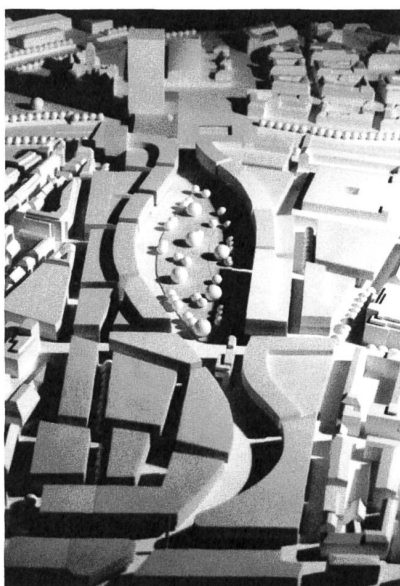
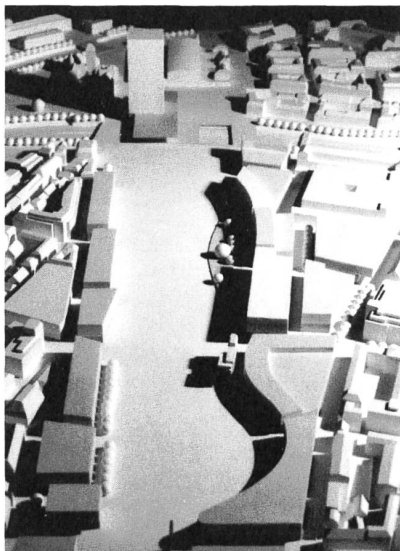


Abb. 2: Schritt: Alter Hauptbahnhof noch in Betrieb.
Abb. 3: Schritt: Vollausbau nach Inbetriebnahme des Fernbahnhofes

Verfasser: Gilbert Brossard, Sandro Fazzini,
Norah Gnocchi, Thomas Gyga, Peter Mackes

merische Stadtentwicklungstätigkeit betreibt, könnte dies für beide Seiten von Vorteil sein. Sobald beide Partner die Gestaltung des bebauten Lebensumfeldes nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes als einer lebenswichtigen Basis zum Ziel ihrer Zusammenarbeit vereinbaren, könnten zum ersten Mal in der Geschichte des Verhältnisses von Eisenbahn und Stadt bisherige Widersprüchlichkeiten aufgehoben werden.“

Das klingt wie ein Aufruf für Zürich. Denn in keiner anderen europäischen Stadt vergleichbarer Größe sind die Voraussetzungen für eine derartige Zusammenarbeit so günstig und auch so zwingend wie hier. Zwingend, weil die SBB alleiniger Besitzer des für die Stadtentwicklung notwendigen Geländes sind; günstig, weil die Kosten im Vergleich zu denen, die in Städten wie Frankfurt/Main und Stuttgart aufgewandt werden müssen – um nicht einmal zu gleich befriedigenden Ergebnissen zu gelangen – für Zürich mit Abstand niedriger sein werden. Für jedes der vergleichbaren Vorhaben wird ein Mehrfaches an Geld benötigt, so der Stand der derzeitigen Schätzungen.

Auch im Ergebnis zeigt sich ein gravierender Unterschied: müssen die Bahnen an all diesen Orten unter die Erdoberfläche verlegt werden – in München gar bis zu 40 m Tiefe, so steht in Zürich das gesamte freierwerdende Gelände zu ebener Erde zur Verfügung; der neue Fernbahnhof kommt mit seinen Gleisanlagen fünf Meter über dem dortigen Niveau zu liegen. Die Höhenlage an genau dieser Stelle ist das Ergebnis einer SBB-eigenen Untersuchung, die während des 2. Weltkrieges durchgeführt und 1946 veröffentlicht wurde. Damals waren die Bürger der Stadt Zürich mehrheitlich der Meinung, dieser Bahnhof käme zu weit vom damaligen Zentrum zu liegen. Inzwischen, in den letzten 50 Jahren, hat sich jedoch der Schwerpunkt Zürichs hinsichtlich der Arbeitsplätze verlagert und wird sich weiterhin nach Westen verlagern. Außerdem gab es damals noch keine S-Bahn, die weiterhin ihre zwei Haltestellen behielt, sie sogar ausbauen könnte: unter dem jetzigen Hauptbahnhof und, anstelle der derzeitigen an der Hardbrücke, in Zukunft in dem neuen Fernbahnhof. Mit dazu beitragen wird die Umwandlung des alten Industriegebietes in ein neues Großstadt-Bahnhofsquartier.

SIEBEN PUNKTE ZUR ENTWICKLUNG DER STADT ZÜRICH

1. Zürichs Größe verlangt Mehrpoligkeit, wie andere Städte ähnlicher Größe sie bereits seit über hundert Jahren aufweisen – als Lebens- und Entwicklungszentren für das städtische Leben. Zur Zeit ist für Zürich der einzige Pol der Hauptbahnhof mit der Bahnhofstraße, die 'ins Nichts', d.h. Richtung See verläuft und in ihrem südlichen Teil, spätestens ab Paradeplatz, stets von Zeichen des Absterbens geprägt war. Es fehlte der attraktive Gegenpol zum Hauptbahnhof.

2. Wenn der jetzige Hauptbahnhof mit der Bahnhofstraße als ein Pol für Zürich erhalten bleiben soll, stellt sich die Frage nach einer Entwicklungsrichtung, in der ein zweiter Pol entstehen könnte. Hierfür gibt es aus topographischen und Verbaugründen nur eine Richtung: die nach Westen.

3. Als Objekt, den zweiten attraktiven Pol zu bilden, bietet sich ein neuer Fernbahnhof an, der westlich der Hardstraße zu plazieren ist, damit der Schritt zu einem Durchgangsbahnhof getan werden kann, um den Anschluß an das Fernverkehrsnetz in Europa nicht zu verlieren.

4. Jeder Bahnhof – als Ankunfts- und Abgangsort einer Großstadt – benötigt ein Bahnquartier. Hierfür bietet sich das bisherige Hauptindustrialgelände Zürichs an, dessen Umwandlung zu einem neuen großstädtischen Bahnquartier diesem brachliegenden Gelände eine zentrale Funktion im städtischen Zusammenhang mit innerstädtischem Charakter zuweisen und damit der Umwandlung eine Zielrichtung geben würde.

5. Zwischen altem Hauptbahnhof der, bei Beibehaltung als zentralstädtischem S-Bahnhof, als Stadthalle auf einem neuen forumartigen Platz umgenutzt würde, und dem neuen Fernbahnhof an der Hardstraße entstünde ein Spannungsfeld städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten, das zum Beispiel zur Bildung eines neuen Corso von etwa 1.8 km Länge führen könnte – auf dem freigewordenen bisherigen Bahngelände von etwa 78 ha Fläche – ein städtischer Großraum mit Einmaligkeits-Charakter für Europa.

6. Profitieren von dieser Maßnahme würden mit Sicherheit die Stadtkreise 4 und 5. Erstmals seit ihrer Entstehung ergäbe sich für sie die Möglichkeit zum Zusammenwachsen, verbunden durch den gemeinsamen Großraum.

7. Die Chance, die sich Zürich für seine Entwicklung bietet, ist nur vergleichbar mit der Möglichkeit, die sich Wien nach Niederlegung der umgürtenden Befestigung bot und zur Entstehung seines Ringes genutzt wurde.

Über einhundert Jahre später solch ein Geschenk erhalten zu können, ist für Zürich eine einmalige Chance. Sie durch den Bau eines HB Südwest-Eurogate vorübergehen zu lassen und gar in das Gegenteil durch den Bau eines die Entwicklung blockierenden und für Zürich unmaßstäblichen Großbaues umzukehren, müßte alle politischen Kräfte mobilisieren, um nach Möglichkeiten zu suchen, dies im letzten Augenblick noch zu verhindern, um Zürich den Weg in seine Zukunft offen zu gestalten und das Geschenk entgegennehmen zu können.

Projekt "Corso"

Gilbert Brossard

Die einpolige City der Stadt Zürich soll durch die Schaffung einer 'Zweiten Mitte' zu einem mehrpoligen Großstadtzentrum werden. In einen neuen Durchgangsbahnhof westlich der Hardbrücke werden die nationalen und internationalen Schnellzüge, sowie die meisten S-Bahnlinien verkehren. Der neue Bahnhof kommt so innerhalb großer, heute zumeist brachliegender Industrieareale zu liegen, die ein großes Entwicklungsgebiet darstellen und sich als neues Bahnhofsquartier geradezu anbieten. Um den Fehler einer erneuten, einschneidenden Trennlinie zu vermeiden, wie auch aus topographischen Gründen, kommt der neue Bahnhof etwa 5 Meter über Terrain zu liegen.

Wird dieses Projekt erst einmal realisiert, kann die Halle des heutigen Hauptbahnhofs zu einer mitten in der Stadt liegenden 'Stadthalle' für unterschiedlichste Aktivitäten umgenutzt werden, wie es bereits heute zeitweise geschieht. Der Platz davor wird zum 'Stadtplatz' für Großveranstaltungen im Freien. Das Shopville bleibt als unterirdische Ladenstraße mit längeren Öffnungszeiten bestehen. Ebenso bleibt der unterirdische S-Bahnhof als Zentrum des regionalen Bahnnetzes bestehen und kann bei Bedarf erweitert werden. Somit ergibt sich eine Trennung zwischen dem regionalen Nahverkehr und dem überregionalen Fernverkehr, welche im Sinne einer polyzentrischen Großstadt anzustreben ist.

Die räumliche Verbindung zwischen dem neuen Fernbahnhof und der in der historischen Stadtmitte liegenden 'Stadthalle' über dem S-Bahnhof wird ein rund 1.8 Kilometer langer Stadtraum, der sogenannte 'Corso' übernehmen. Seine geschwungene, und somit einzigartige Form, soll für Zürich das einer Weltstadt würdige, unverwechselbare Wahrzeichen werden. Dieser 'Corso' ist in mehrere Abschnitte mit unterschiedlichen Stadträumen, Nutzungen und Schwerpunkten zu gliedern. Für die räumliche Fassung der einzelnen Corsobereiche haben sich die Gebäudehöhen nach der jeweiligen Größe der Außenräume zu richten und sich gegen die