# Gesucht: Dichte-Experimente: zum Eurogate-Vorhaben, Zürich

Autor(en): **Beckel, Inge**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **118 (2000)**

Heft 20

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-79921

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

Inge Beckel

# Gesucht: Dichte-Experimente

**Zum Eurogate-Vorhaben, Zürich**

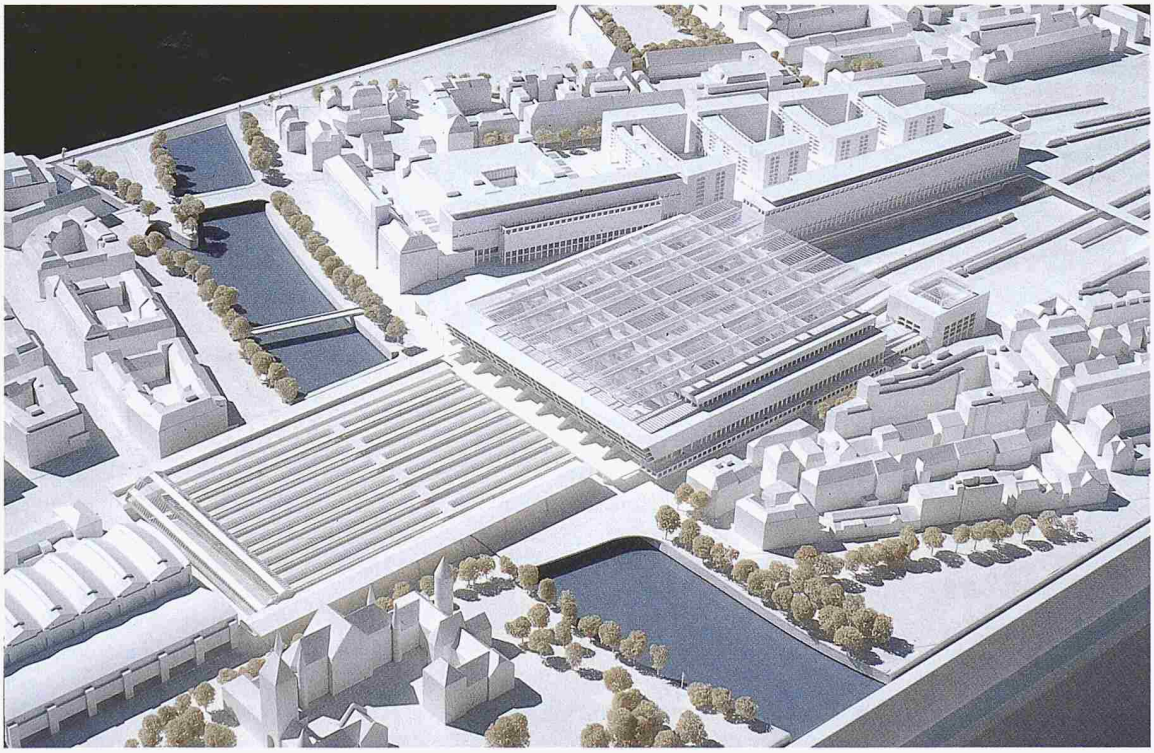
**(Zu) Vieles wurde schon geschrieben in den vergangenen 30 Jahren zur möglichen, richtigen, gewünschten oder eben verfehlten Weiterentwicklung des Gebiets um den Hauptbahnhof Zürich. Nun haben wir ein altes, aber optimiertes Projekt – und einige Fragezeichen...**

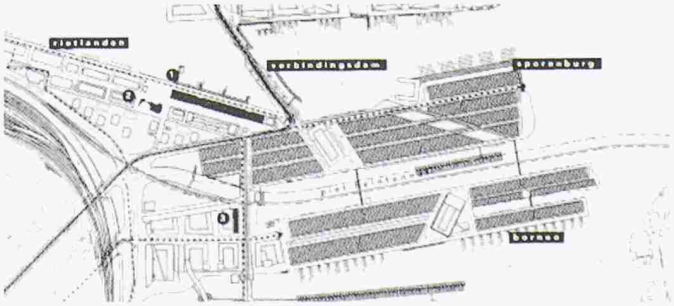
Die Nachfrage sei gegeben. Für den Standort Zürich soll sich dies künftig nicht ändern, heisst es, die Zeiten der räumlichen Konzentration auf die Zentren sei nicht abgeschlossen. Gehen wir also davon aus, dass die rund 100 000 Quadratmeter Büro- und Verkaufsfläche des Dienstleistungszentrums über den Geleisen belebt werden können.

**«Glasnost», der gelüftete Deckel**

Das in seiner Kubatur noch immer kompakte Dienstleistungszentrum, weiterhin vom Büro Ralph Baenziger Architekten AG betreut, wird gegenüber dem 1997 mit Auflagen bewilligten Bauprojekt klarer von den östlich angrenzenden, bestehenden Perronüberdachungen abgesetzt. Das Innere besteht nicht länger aus vier Riegeln, durch Zwischenräume getrennt quer über den Geleisen geplant – nun ist eine zentrale, in ihren Ausmassen mit der Wannerschen Halle im heutigen Bahnhof zu vergleichende Piazza vorgesehen. Darum herum gruppiert sich ein Kranz mehrgeschossiger Büroflächen, der in sich wiederum von Innenhöfen strukturiert wird, das natürliche Licht partiell bis auf die Geleise durchlassend. Die Aussenform dieses gewaltigen «Business-Behälters» wurde in der Überarbeitung dynamisiert, geleiseseitig weist er durch die sich nach unten verjüngende Form gar expressionistische Züge auf. Wesentlich ist zudem sicherlich die grössere Transparanz und formale Anhebung des Daches, die von den Verantwortlichen beinahe stolz, jedenfalls schmunzelnd als «Glasnost» apostrophiert wurde. Andere fühlen sich wohl eher an das KKL in Luzern erinnert, doch wenns dem Projekt nützt, ist dagegen nichts einzuwenden.

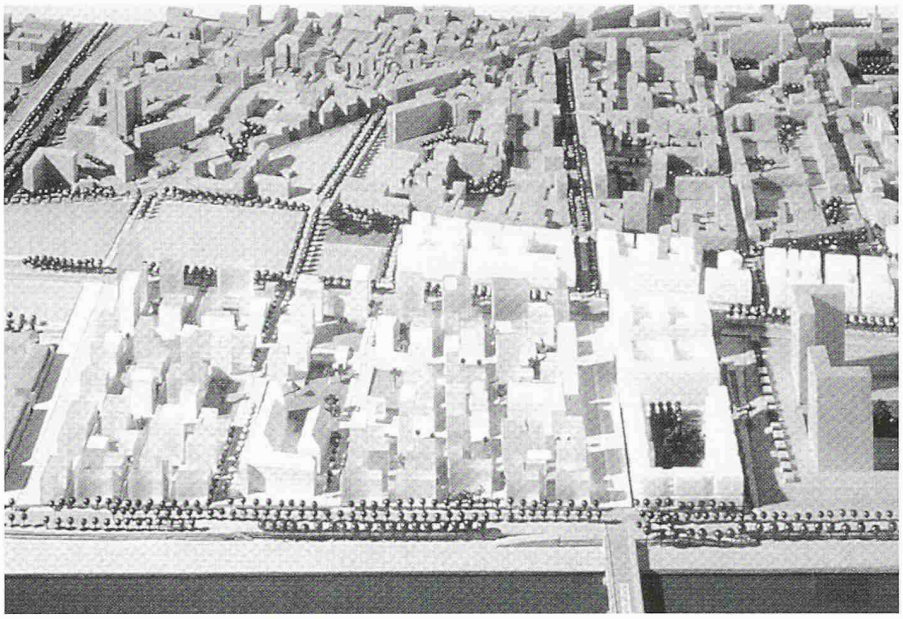
Das grosse Fragezeichen hierbei betrifft nun die Umsetzung, die Realisierung dieses auf dem Modell vertretbaren Baukörpers; zu bewältigen ist der Sprung vom Massstab 1:1000 zu 1:1! Nur wenn es gelingt, einerseits die teils noch unscharfen





Eurogate-Planung, Hauptbahnhof Zürich. Stand Frühjahr 2000 (Bild: Ralph Baenziger Architekten AG, Zürich) [oben]

Umnutzung der ehemaligen Hafenanlagen Borneo und Sporenburg in Amsterdam. Masterplan von Adriaan Geuze/West 8, Rotterdam (Bild: aus: SI+A 11/1997) [rechts]



«Masséna» südlich der «Bibliothèque Nationale» in Paris. Architekt Christian de Portzamparc (Bild: aus: SI+A 30-31/1997) [links]

Eurogate-Planung, Hauptbahnhof Zürich. Stand Frühjahr 2000 (Bild: Ralph Baenziger Architekten AG, Zürich) [unten]

Übergange zu präzisieren, anderseits generell die jeweils richtige Materialwahl, die entsprechenden Proportionen, Ausformulierungen und Detaillierungen jedes einzelnen Bauteils zu definieren, kann aus dem Modell ein gelungener, ein «wahrer» Geschäftskomplex werden. Das städtische Hochbaudepartement, das bei der Erarbeitung des Vorliegenden offensichtlich tatkräftig mitdiskutiert und verhandelt hat, muss wohl auch inskünftig mit Bauträgern und Architekten kontinuierlich im Gespräch bleiben - im Interesse aller Beteiligten und der Öffentlichkeit.

Hebt man nun aber den Blick über die Geleise, so fragt man sich schnell, warum denn nicht die unterschiedlichen, derzeit wieder zahlreich diskutierten Planungsvorhaben rund um den Bahnhof - etwa der derzeit angelaufende Wettbewerb Landesmuseum - untereinander koordinert werden. Auch der Stadt fehlt noch immer das Bewusstsein, dass sich gut bezahlte «Koordinatoren» oder «Planungsmanagerinnen» angesichts der durch sie zu vermeidenden Leerläufe oder Widersprüche sicherlich lohnen würden... Doch blicken wir vorerst auf jene «Blase», die zum Gesamtvorhaben Eurogate gehört.

## Die Studienaufträge

Südwestlich der Geleiseüberbauung liegt das Areal für die 500 geplanten Wohnungen und Flächen für Messen, Kultur, Unterhaltung und Ausbildung. In diesem Bereich sollen innerhalb der bewilligten Mantellinie des Gestaltungsplans zwei Studienaufträge durchgeführt werden, ein Projektwettbewerb für das Wohnen und ein Ideenwettbewerb für die andern Nutzungen. Dies ist in zweifacher Hinsicht begrüssenswert: Erstens muss der heutige Projektierungsstand formal weiterentwickelt und überarbeitet werden. Zweitens macht es ein derartig grosses Baugebiet stets lebendiger und letztlich besser, wenn es durch verschiedene Architekturbüros bearbeitet wird. Das garantiert die für ein Vorhaben dieses Ausmasses nötige Vielfalt und Heterogenität.

Die ungelösten Fragen betreffen hier den Spielraum, den der Gestaltungsplan offenlässt. Denn blickt man aufs Modell, so zeigt sich, dass das Areal die Höhe des angrenzenden Dienstleistungszentrums über den Geleisen übernimmt, was bedeutet, dass es einerseits wohl mit jener Neuüberbauung gleichzieht, andererseits aber rund zehn Meter über das Blockrandgebiet des angrenzenden Kreises 4 hinausragt. Städtebaulich nachvollziehbar wäre jedoch, wenn alleine der Baukomplex über den Geleisen eine erhöhte, also eine akzentuierte Position einnähme, das Wohn- und Schulungsgebiet sich jedoch ins seitlich an die Geleise stossende Quartier integrieren würde! Vor dem Hintergrund der verlangten Nutzung kann die Forderung an die teilnehmenden Büros der bevorstehenden Studienaufträge somit nur lauten: Gesucht sind Vorschläge - mit einer Neuverteilung der Volumina -, die mit hoher Dichte umzugehen wissen, so dass die Höhe der Mantellinie in diesem Bereich nicht voll ausgeschöpft werden muss.

## Vorbilder?

Zwei zeitgenössische Beispiele solch dichter Wohn- und Geschäftsbezirke seien exemplarsich herangezogen: «Masséna» südlich der «Bibliothèque Nationale» in Paris. Nach Vorgaben von Christian de Portzamparc ist hier eine besonders am vierten und fünften Pariser Arrondissement orientierte, «gewachsen» anmutende Quartierbebauung vorgesehen. Hohe Baukörper sollen neben niedrige zu stehen kommen, dichte Volumen neben (idyllische) Gärten, Baufluchten, die sich plötzlich zu einer Cour d'honneur öffnen, als Gassen proportionierte Strassen: eine dichte, teils chaotische, in ihrer Unregelmässigkeit und somit ihrer Unvorhersehbarkeit jedenfalls als lebendig erlebbare Quartierstruktur. Das zweite Beispiel ist die fast fertiggestellte, bereits mehrfach publizierte Umnutzung der ehemaligen Hafenanlagen Borneo und Sporenburg in Amsterdam. Auch hier orientierte sich das für den Masterplan verantwortliche Rotterdamer Büro West 8 an einer altbewährten Bebauungsstruktur derselben Stadt. Zuschnitt und Grösse der Parzellen der dicht gesetzten Reihenhäuser der Neuüberbauung entsprechen strukturell der Amsterdamer Innenstadt des 17. Jahrhunderts. Architektonisch sind sie demgegenüber absolut modern, jedenfalls zeitgenössisch interpretiert, so verteilt sich beispielsweise bei den heutigen Bauten der Anteil von vorgeschriebenen 50% «Leervolumen» pro Parzelle auf innenliegende Patios, während im 17. Jahrhundert einem zentral gesetzten kompakten Volumen vorgeschaltete Vor- und Hofgärten die Regel waren. Ob man nun historische Vorbilder beiziehen will oder nicht, so argumentierte - vor dem Hintergrund des vorliegenden Hefts - schon die ZAS: «Städtisches Leben bedeutet Dichte, Durchmischung, Vielfalt, Koexistenz.»