

Rollender Städtebau

Autor(en): **Petersen, Palle**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **27 (2014)**

Heft [8]: **Stadtregionen planen = Stadsregio's plannen**

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-583474>

Nutzungsbedingungen

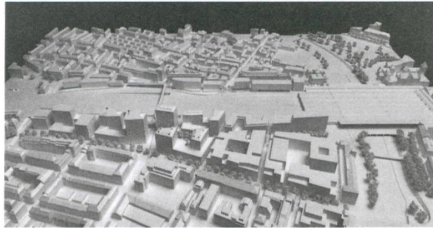
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

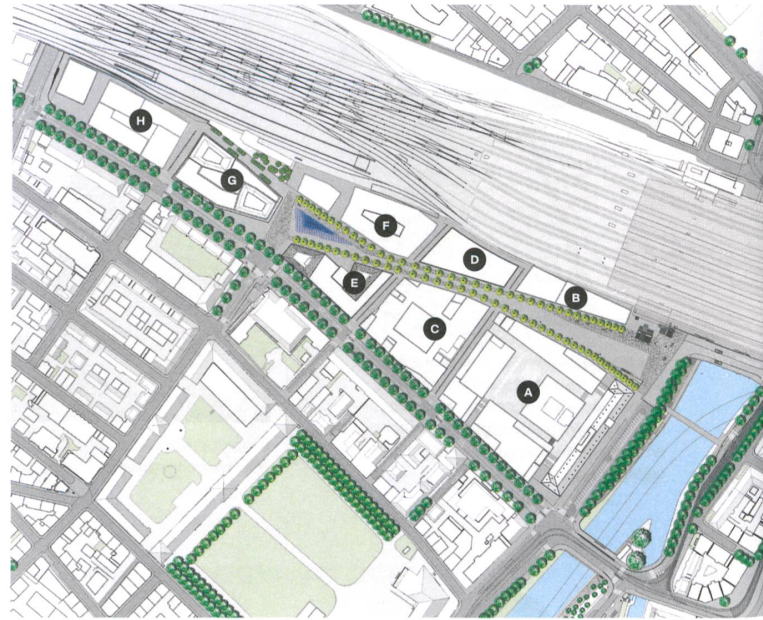
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



So wird der Stadtteil Europaallee südlich der Gleise aussehen, wenn alle Projekte gebaut sind. | Zo zal de wijk Europaallee ten zuiden van het spoor eruit zien, als alle projecten gebouwd zijn.



Übersichtsplan: Freiraumkonzept von Rotzler Krebs Partner; Baufelder A-D: Wohnanteil 0%; E-H: Wohnanteil mind. 40%. | Overzichtsplan: vrije-ruimteconcept van Rotzler Krebs Partner. Bouwterreinen A-D: woonaandeel 0%; E-H: woonaandeel mind. 40%. Plan: Rotzler Krebs Partner

Rollender Städtebau

Am Zürcher Hauptbahnhof entsteht die Europaallee. Der Masterplan kombinierte Regeln und Freiheiten, die sich in den verschiedenen Baufeldern abzeichnen.

Text:
Palle Petersen
Fotos:
SBB Immobilien

Die Geschichte erinnert an Monopoly. Um 1980 begannen private Investoren die Planung einer riesigen Gleisüberbauung vor dem Zürcher Hauptbahnhof. Doch das Projekt «HB Südwest», später «Eurogate» genannt, war überbissen und verlor mit der Zeit das Vertrauen der Investoren. 2001 hiess es «Zurück auf los!» und Planungskosten in zweistelliger Millionenhöhe abschreiben. Die Flächen im Herzen Zürichs und am grössten Schweizer Bahnhof blieben aber wertvoll. Schon 2003 nahmen die Grundbesitzerinnen – die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Schweizerische Post – die Planung wieder auf. Diesmal ohne Drittinvestoren, dafür gemeinsam mit der Stadt. Anstatt das Gleisfeld zu überdecken, wollten sie nun die Randflächen beidseits der Gleise bebauen, die sie für ihre Betriebe nicht mehr benötigten. Dazu definierten sie einen in Planung, Konzept und Projekte unterteilten Prozess.

Zuerst veranstalteten Bahn, Post und Stadt eine Testplanung. Noch bevor die drei eingeladenen Teams Vorschläge zeichneten, fand ein erstes «sounding board» statt. Ausgewählte Fachleute und Vertreterinnen aus Kultur, Politik und Wirtschaft nahmen Stellung und definierten das anspruchsvolle Ziel: ein dichtes, durchmisches, langfristig funktionierendes Quartier. Wichtige Anliegen waren auch die gesellschaftliche Akzeptanz, die Etappierbarkeit und die Möglichkeit, hohe Renditen zu erzielen.

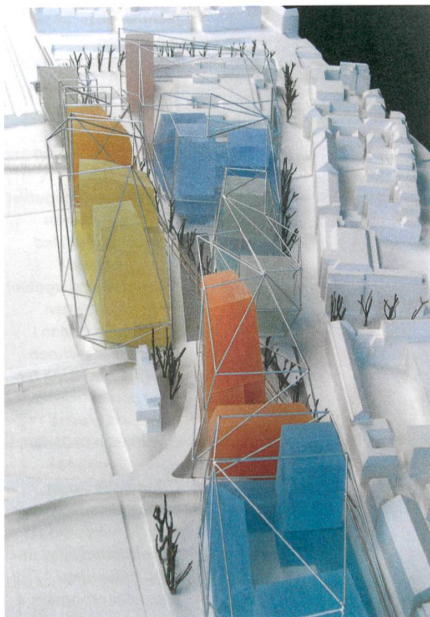
2004 bestimmte das Begleitgremium den Vorschlag von KCAP Architects & Planners aus Rotterdam zur Grundlage der weiteren Planung. Das Büro entwickelte seinen Entwurf zum «Masterplan» weiter, der mit verbindlichen «Spielregeln» einen raschen Baubeginn ermöglichen, aber genügend Freiheiten zulassen sollte, um auf Unvorher-

gesehenes zu reagieren. Den Rahmen für diese rollende Planung bilden «envelopes». Sie umreissen das vom städtischen Hochhausleitbild erlaubte Volumen, das von Wegen durchschnitten und hinsichtlich städtebaulichen Bezugs zur benachbarten Bebauung, Schattenwurfs und Strassenquerschnitten differenziert wird. Zentral sind Sichtbezüge aus der Nachbarschaft durch das Areal bis auf das Gleisfeld. Innerhalb der «envelopes» gilt ein morphologisches Regelset für die «infills». Vorgeschrieben sind Sockelbauten mit hohen Erdgeschoss. Hochhäuser müssen aus diesen Sockeln herauswachsen und ab bestimmten Traufhöhen zurückversetzt werden.

Der Masterplaner

Der Perimeter des südlichen Masterplans ist fünf Mal grösser und breit genug für eine Binnenstrasse. Der nördliche bildet dagegen bloss eine Nahtstelle zwischen Gleisfeld und Quartier. Die reguläre Bauordnung erlaubt im Süden bis zu sieben Geschosse, im Norden fünf. Im Süden fallen die Hochhaus Schatten auf das Gleisfeld, im Norden auf das Quartier. Aufgrund dieser Unterschiede lassen Bahn, Post und Stadt den Norden zunächst schlummern und präzisieren den südlichen Teil im privaten Gestaltungsplan «Stadtraum HB». Die «envelopes» werden zu acht «Baufeldern» mit Baulinien und Traufhöhen sowie Mindestanteilen für Wohnen und Obergrenzen für Dienstleistungen. 2006 stimmt das Stadtvolk dem Gestaltungsplan mit 65 Prozent zu. Damit ist das Eurogate-Debakel vergessen, das neue Projekt wird «Europaallee» getauft.

Zwischen 2006 und 2013 finden Wettbewerbe auf den Baufeldern statt. Damit die Entscheide zu einem kohärenten Ganzen führen, ist Kees Christiaanse stets stimmberechtigt und meist Präsident der Juries aus Vertretern der Stadt, Architektinnen und SBB-Immobilienentwicklern. 2014 sind drei Baufelder überbaut und bezogen, bis 2020



Die «envelopes», die das erlaubte Volumen zeigen, und die «infills» vom Büro KCAP im Modell zur Testplanung. | *De «envelopes» die het toegestane volume laten zien en de «infills» van het bureau KCAP in het model voor de testplanning.*



Bürobau für die Bank UBS auf dem Baufeld C.
Architektur: Gigon / Guyer (u. a.). | *Kantoorbouw voor UBS op bouwterrein C.*
Architectuur: Gigon / Guyer (e. a.)



Die künftige Europaallee und das Projekt von Wiel Arets Architects für das Baufeld D. | *De toekomstige Europaallee en het project van Wiel Arets Architects voor bouwterrein D.*



Masterplan

«Stadtraum HB»

Entwickler: SBB Immobilien Development Europaallee
Auslöser der Planung: Auslagerung von Bahn- und Postnutzungen. Dadurch wurden die begehrten, weil zentralen Flächen für die Umnutzung frei.

Planungsinstrumente:

- 2003 Testplanung mit drei Teams auf den Randflächen beiderseits der Gleise (Teams: KCAP, Zürich; Devanthery & Lamunière, Genf; Theo Hotz, Burkhalter Sumi und Gigon / Guyer, Zürich)
- Masterplan (Leitbild), basierend auf dem Entwurf von KCAP, Rotterdam / Zürich
- 2004–2006 Privater Gestaltungsplan «Europaallee»
- 2006–2013 selektive Architekturwettbewerbe auf den acht Baufeldern
- 2010–2013 Privater Gestaltungsplan «Zollstrasse»
- ab 2014 selektive Architekturwettbewerbe auf den vier Baubereichen (folgen)

Privater Gestaltungsplan «Europaallee»

Grundbesitzer: Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Schweizerische Post
Weitere Beteiligte:

Stadt Zürich

Masterplan: KCAP, Zürich
Ausführung Gestaltungsplan: Ernst Basler + Partner, Zürich

Freiraumgestaltung:

Rotzler Krebs Partner, Winterthur; ewp Ingenieure

Planer Geometer, Effretikon

Projektgebiet: 78 000 m², unterteilt in 8 Baufelder

Anrechenbare Ausnutzungsfläche: 274 000 m²

Ausnutzungszyklus:

4,1 möglich, 3,5 realisiert

Freiflächenanteil: 25 %

Hauptnutzflächen:

67 % Dienstleistung,

22 % Wohnen,

11 % Retail / Gastro

Wohnanteil: 22 %, davon

2,5 % Hotel, 4 % Senioren-

residenz, 15,5 % Eigen-

tums- und Mietwohnungen

Investitionssumme:

Fr. 1,2 bis 1,5 Milliarden

sollen sämtliche Bauten stehen. Dann wird auch der öffentliche Raum auf Kosten der SBB gestaltet, ins Eigentum der Stadt überführt und von dieser unterhalten. Das Freiraumkonzept von Rotzler Krebs Partner legt ein Netz aus Naturstein und Asphalt ins Quartier. Im Westen findet sich ein kleiner Platz an der Langstrasse, im Osten liegt der Europaplatz mit einer Sitztreppe hinab zur Sihl. Entlang der Südkante verläuft der Lagerstrassen-Boulevard mit Bäumen und neuer Tramlinie. Das Herz des Ganzen ist die namensgebende «Europaallee». Gesäumt von Ginkgo-Bäumen verbindet sie diagonal den Europaplatz und die Wasserfläche auf dem mittigen Gustav-Gull-Platz.

Die Kritik der Bevölkerung

Die ersten Bauten entfachten eine öffentliche Diskussion: Wird der neue Stadtteil zur Business- und Shoppinginsel? Kritik wurde laut: am Verhalten der SBB als Staatsbetrieb, der zentrales Bauland gewinnmaximierend überbaut. Am gleichförmigen architektonischen Ausdruck der Fassaden. An der hohen Ausnutzung von 3,5, die nicht nur den städtischen Durchschnitt von 0,8 deutlich übertrifft, sondern auch Werte von Altstadtquartieren wie dem Niederdorf mit Dichten bis 3,0. Kritisch sah die Öffentlichkeit auch den geringen Wohnanteil: Zieht man Seniorenresidenz und Hotels ab, bleiben 15 Prozent, darunter vorab Hochhauswohnungen für Zahlungskraftige.

2010 wurde die Arbeit für den Gestaltungsplan «Zollstrasse» im Norden wieder aufgenommen. Dabei konnte die Quartierbevölkerung in einem «Forum» und einem «Echoraum» stärker mitreden. Der Wohnanteil wird höher als in der Europaallee, der Freiflächenanteil fast doppelt so hoch, die Dichte dagegen tiefer. Zudem knüpfte das Stadtparlament die Genehmigung des Gestaltungsplans daran, dass die Genossenschaft Kalkbreite das Land kaufte. Sie will vorab Wohnraum für Familien bauen.

Rollende stedenbouw

Meerdere projecten voor bebouwing strandden op het centraal station van Zürich. Nu wordt de nieuwe wijk Europaallee gebouwd. De Zwitserse spoorwegen (SBB) en de Zwitserse post als grondeigenaren ontwikkelden het project samen met de stad. Een testplanning leidde tot het master- en later tot het vormgevingsplan van KCAP Architects & Planners met acht bouwterreinen, vaste bouwlijnen en dakgoothoogten, minimumaandelen voor wonen en bovengrenzen voor dienstverlening. In 2006 stemde de bevolking van de stad met het vormgevingsplan in.

De wijk wordt door wegen doorsneden, centraal staan uitzichtverbanden door het terrein en over het spoorveld. Voor de bebouwing geldt een morfologische set regels. Zo moeten bijvoorbeeld flatgebouwen uit de sokkelbebouwing groeien en vanaf bepaalde dakgoothoogten naar achteren worden geplaatst. Bij de architectuurwedstrijden is Kees Christiaanse altijd stemgerechtigd, meestal als voorzitter van de jury's. In 2014 zijn drie bouwterreinen bebouwd en betrokken, vóór 2020 moeten alle bouwwerken staan. Dan wordt ook de openbare ruimte op kosten van de SBB ingericht, in eigendom van de stad omgezet en door deze onderhouden. Na de eerste gebouwen werd openlijke kritiek geuit: wordt de nieuwe wijk een business- en shopping-eiland? De bebouwing maximaliseerde eenzijdig de winst, was architectonisch gelijkvormig, met 3.5 te dicht, het woonaandeel was te klein en te duur. Aan de overkant, aan de noordzijde van het spoor, ontstond sinds 2010 op basis van hetzelfde masterplan het vormgevingsplan «Zollstrasse». Hier konden de bewoners van de wijk meer meepraten, het aandeel woon- en vrije oppervlakken wordt aanzienlijk hoger, de dichtheid met 2.7 daarentegen lager. ●