Projekt "Corso"

Autor(en): **Brossard, Gilbert**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-918656

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

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

Kreise 4 und 5 der dortigen Gebäudehöhe anzugleichen. Kleine, individuelle Außenräume im Hinterbereich des 'Corso' trügen zusätzlich zur Belebung bei und förderten die Ausstrahlung der Stadtentwicklung sowie die Verzahnung mit den Kreisen 4 und 5.

MASSNAHMEN

Die Entwicklung dieses neuen Zentrumsgebietes muß mittels konditioneller Planung ermöglicht werden, so daß nur das Nötigste, zum jeweiligen Zeitpunkt gerade Erforderliche, festgesetzt wird. Durch eine geschickte Etappierung muß größtmögliche Flexibilität, und damit die Möglichkeit geschaffen werden, auf zukünftige politische, wirtschaftliche und soziale Veränderungen reagieren zu können.

Ein übergeordneter Gestaltungsplan muß möglichst große Freiheit für die einzelnen architektonischen Entwürfe zulassen. Einzig das 'Raumgerüst' als unverkennbares Wahrzeichen der Stadt muß für längere Zeit Bestand haben. Wichtigstes Element der Planung für die 'Zweite Mitte Zürichs' ist also ein Stadtraum, nicht ein Gebäude.

UMGESTALTUNGEN

Das städtische Bus- und Tramnetz soll um einen Busbahnhof südlich des neuen Fernbahnhofs erweitert werden. Zwei parallele Tramlinien auf der Zoll- und der Lagerstraße stellen die Erschließung des 'Corso' durch den öffentlichen Verkehr sicher. Das nationale Straßennetz wird, gemäß bestehender Projekte, gänzlich unterirdisch an die Innenstadt herangeführt. Durch Autobahnanschlüsse und Parkhäuser an zentralen Stellen ist das Stadtzentrum bei geringster Beeinträchtigung der Quartiere konkurrenzfähig mit den rund um die Stadt Zürich entstehenden Einkaufszentren zu erhalten.

Die Hardbrücke muß zugunsten eines Boulevards entfernt und die Unterführung der Langstraße aufgehoben werden. Diese quert künftig ebenerdig die Fußgängerzone des 'Corso'.

Für das gesamte Neubaugebiet ist eine unterirdische Verkehrsebene für Anlieferung und Parken vorzusehen. Diese Ebene wird sowohl direkt vom unterirdisch geführten Durchgangsverkehr erschlossen als auch im Corsobereich punktuell durch Rampen und Abgänge in den Untergrund erreicht.

SCHRITTE

Das gesamte Gelände ist Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und könnte von privater Spekulation freigehalten werden. Auf den heute nicht mehr benötigten Gleisanlagen ist der Bau einer ersten Etappe – allein entlang der Zoll- und der Lagerstraße, zwischen altem Hauptbahnhof und Langstraße bereits vor der Verlegung des Bahnhofes möglich. Ein Vollausbau auf dem gesamten Bahngelände könnte nach der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes in ca. 20 Jahren beginnen.

EINSICHT

Im nochmaligen Versuch, das Verhältnis der Bahn zur Stadt neu zu gestalten, liegt die letzte Chance zur Schaffung einer 'Zweiten Mitte Zürichs', um die Attraktivität der gesamten Stadt, mit positiven Auswirkungen auf das historische Zentrum zwischen dem Niederdorf und der Bahnhofstraße, zu steigern.