Ein Lastwagen für Zürichs Zukunft

Autor(en): **A.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **84 (1997)**

Heft 7/8: **Zwischen medialer und wirklicher Präsenz = Entre présence médiatique et présence réelle = Between medial and real presence**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-63609

Nutzungsbedingungen

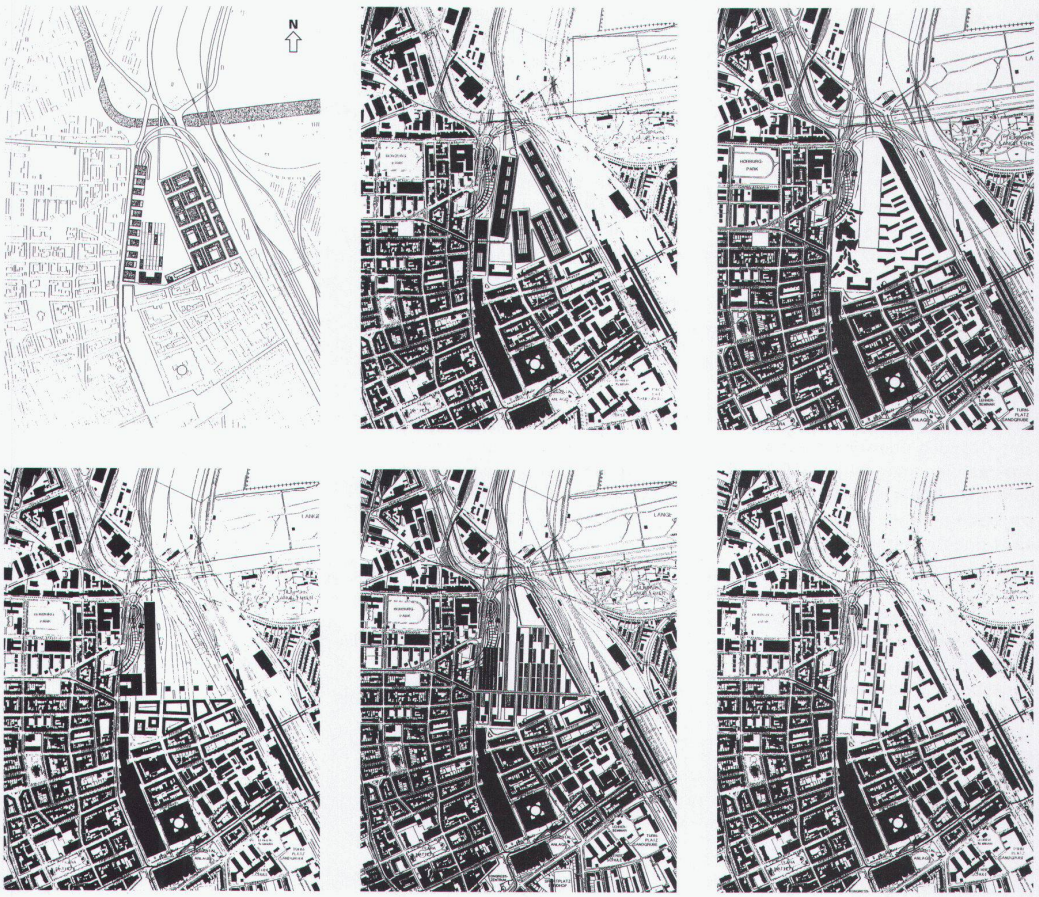
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Wettbewerb DB-Areal, Basel

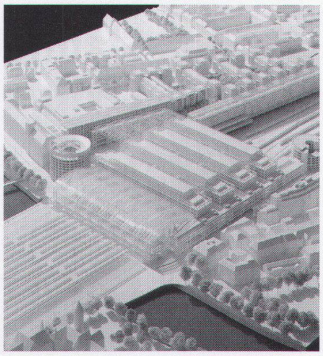
Oben von links:
Max Dudler, Berlin/Zürich, 1. Preis
Bertram Ernst, Erich Niklaus, Zürich, 2. Preis
Peter Degen, Karl Bauer, Basel/Karlsruhe, 1. Ankauf

Unten von links:
Team A–Z (Büro Z, Zürich: ARB, Bern; Stefan Rotzler, Gockhausen), 6. Preis
Thomas Schregenberger, Zürich, 11. Preis
Marcel Ferrier, St. Gallen, 2. Ankauf

rung von Räumen und Volumen begonnen werden soll. Zwar forderte der Auslober «Strategien für die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts als kommunaler Richtplan über dieses Gebiet» ein, praktisch alle Vorschläge bewegen sich indes auf der Ebene von Raumfiguren. Frank G. Neumann hat diese in einem ausführlichen und gescheiten Kommentar zum Basler Wettbewerb (SIA Nr. 18, 2. Mai 1997, S. 4 ff.) beinahe Projekt für Projekt aufgeschlüsselt. Neumann stellt beispielsweise fest, dass drei Viertel aller Teilnehmer mit gängigen Block- bzw. Zeilenbaumustern operieren, so auch das erstprämierte Projekt von Max Dudler, Berlin und Zürich. Rein kompositorisch gehen aber auch so gegensätzliche Projekte wie der 2. Preis von Bertram Ernst und Erich Niklaus, Zürich, oder der 1. Ankauf von Peter Degen und Karl Bauer, Basel und Karlsruhe, vor. Vollends auf die Ebene einer städtebaulichen «Superskulptur», deren Figur sich sogar nur im Zusammenhang mit dem Quartier-Kontext erklärt, begibt sich die Arbeitsgruppe ARB, Bern/Team A–Z, Zürich/Stefan Rotzler, Gockhausen (6. Preis). Von den prämierten und angekauften Projekten scheinen lediglich diejenigen von Thomas Schregenberger, Zürich (11. Preis), und von Marcel Ferrier, St.Gallen (2. Ankauf), den Versuch zu unternehmen, städtebauliche Festlegungen hinter den Raumfiguren zu installieren und mittels einiger weniger Parameter (z.B. Bautiefen und -höhen bzw. kombinatorischen Vorgaben) einen strukturellen Rahmen (Erschliessung, Freiflächen), ein Überbauungs*prinzip* für die Stadtteilentwicklung zu schaffen. *C.L.*

Ein Lastwagen für Zürichs Zukunft ▾

Nach einer Projektierungszeit von bald zwanzig Jahren verfügt die Geleiseüberbauung beim Zürcher Hauptbahnhof über eine Baubewilligung.

Genug ist schon geschrieben worden über die Agonie von HB-Südwest, der Anfang 1996 in Eurogate umbenannten Zürcher Geleiseüberbauung. Den Dimensionen des seit 1980 in der Projektierung befindlichen Planungsdinosauriers entsprach die Lastwagenladung Pläne bei der Baueingabe vor einem Jahr. Nun hat die Bausektion des Zürcher Stadtrats Eurogate die Bewilligung erteilt, dies jedoch unter dem Vorbehalt verschiedenster Auflagen. Vor allem müssen die Zahl der Parkplätze und die Bruttogeschossfläche herabgesetzt werden. Zudem gab man – ein weiteres Mal – mit einer Vielzahl gestalterischer Auflagen den mulmigen Gefühlen Ausdruck, die der Entwurf von Ralph Baenziger Architekten AG auch nach x Überarbeitungsrunden auslöst.

Mit der Bewilligung von Eurogate wird die Bauherrschaft ihre Jagd auf Investoren intensivieren, zumal das Überangebot an Büroflächen in Zürich noch einige Fragen bezüglich der Realisierung aufwirft. An einen bereits 1988 vom Volk genehmigten Gestaltungsplan gebunden, ist Eurogate nämlich ausserstande, auf ein sich veränderndes Umfeld angemessen zu reagieren. Zur Zeit sind jedoch Lager unterschiedlicher Couleur daran, diesen planerischen Tiefpunkt wieder zu einem Symbol für den ersehnten wirtschaftlichen Aufschwung emporzustilisieren. *A.B.*