

Ein neues Stück Stadt namens Stadelhofen

Autor(en): **Romann, Paul**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119210>

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.

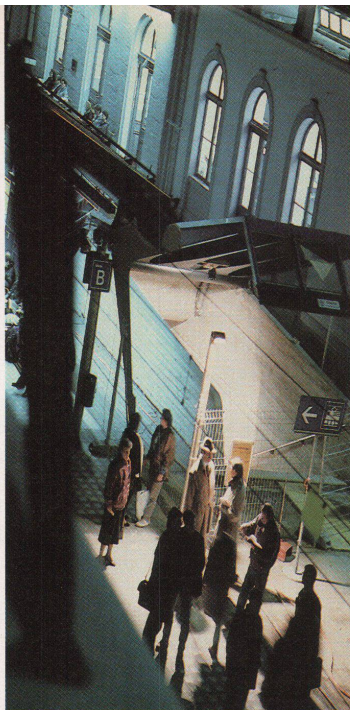
Haftungsausschluss

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 NEUES ST



ÜCK STADT NAMENS STADELHOFEN



Zürich hat ein Geschenk erhalten. Einen neuen Bahnhof, der sich sehen lassen kann: Stadelhofen. Und doch ist nicht der Bahnhof an sich das Besondere, sondern die Art, wie er in seine Umgebung eingebettet ist, wie die bestehende Stadt den neuen Bahnhof aufgenommen hat.

VON PAUL ROMANN
FOTOS: CHRISTIAN KÄNZIG

Das Stadelhoferquartier, Bindeglied zwischen dem Oberdorf und dem Seefeldquartier, aber auch Verbindung zwischen dem See und dem Villenquartier auf der Hohen Promenade. Wagen wir eine Prognose: Dieser Teil Zürichs wird zu einem Mekka der Städtebauer, Planer und Architekten der Schweiz, Europas.

Wirklich Grossartiges gibt es in diesem Mekka allerdings wenig zu sehen. Keine Weltrekorde, nichts Grösstes, nichts Schönstes, auch kaum was Teuerstes – das bleibt nach wie vor das Privileg der Bahnhofstrasse. Nur ein glückliches Nebeneinander von schlechter, mässiger und guter Architektur. Und gerade das ist das Besondere. Das Stadelho-



Stadelhofen – eine städtebauliche Treppe: von der Hohen Promenade über den renovierten Bahnhof zum Stadelhoferplatz und zum See

ferquartier ist das, was eine Stadt eben ausmacht: eine Mischung aus vielem, das Zusammenspiel vieler Epochen. Ein ungeplantes, weil unplanbares Chaos, das sich auf immer noch unverstandene Art dem menschlichen Mass fügt, ihm entspricht. Warum ist eine Altstadt lebendig, ein als Ganzes geplantes Neubauquartier aber eintönig, oft langweilig? Warum flanieren wir lieber im Niederdorf und nicht im Bändliquartier oder in Benglen? Warum sind die alten Quartiere von Paris attraktiver als das gigantische Würfelspiel der Défense?

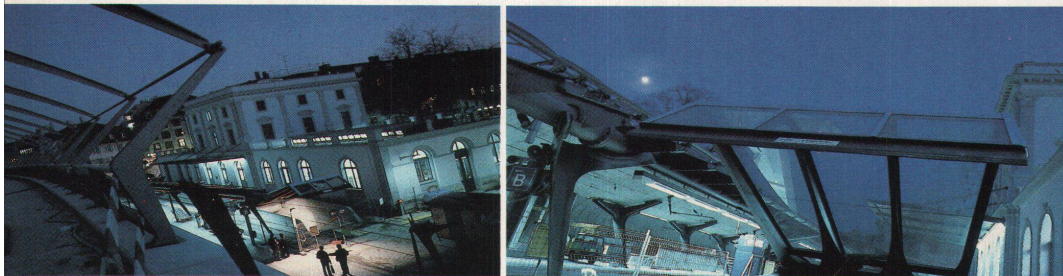
Waren die Architekten des Mittelalters besser als unsere Architekten und Planer? Wohl kaum. Aber ihre Städte hatten Zeit, vom Chaos modelliert, verändert, umgebaut zu werden. Der Zahn

zum Aluminiumgerippe des Kinos «Le Paris», von Ernst Gisels Backsteinbauten der Stadelhoferpassage zur noch nicht fertiggestellten Betonplastik des Bahnhofs Stadelhofen. Womit einmal mehr das Markante aufgezehrt, das Anonyme, Unauffällige, das ebensoviel, wenn nicht mehr zur «Stadt» beiträgt – nur eben stiller –, weggelassen wäre.

Ob all der Begeisterung über die Stadt soll der Anlass der Diskussion nicht ganz beiseite geschoben werden. Der neue Bahnhof Stadelhofen eben. Kern des Quartiers, der vieles tun könnte: zusammenzuhalten oder sprengen, sich vordrängen oder still sich in den Hintergrund verdrücken. Santiago Calatravas Bauwerk nimmt eine angenehme Mittelposition ein, eine Mittler-

sichtspunkt mitten in Zürich. Blick auf den Stadelhoferplatz, auf die blauen Zürcher Trams oder auf die rot-creme bemalte Forchbahn.

Eine Sprungschance, welche schon im Rohbau die Gemüter erhitze hat. Warum auch nicht, entstand doch hier etwas ganz und gar Unzürcherisches. Ein Betonmonster, das sich nicht einfach einordnen will in die Kuben und Zeilen des herkömmlichen Zürich. Hier sollte ein Akzent gesetzt werden. Was nicht sein darf, soll nicht sein. Der «Seeparkmüller», Architekt und Verfasser der Idee, das untere Zürichseebecken mit einem Park über einem riesigen unterseischen Parkhaus aufzufüllen, lief dagegen Sturm und verlangte vom Stadtrat den sofortigen Abbruch des Monsters. Es steht noch. Der Bevölkerung scheint es zu gefallen. Wohlwollende und erstaunte Kommentare sind über das Ungewöhnliche zu hören, Abschätziges oder gar Vernichtendes ist selten. Die Passerelle wird als elegant empfunden. Doch weiter, hinunter auf den Platz. Rückwärts, über eine Treppe ins Innere der Plastik, erneutes Wenden im Hochparterre und Öffnen gegen die Weite des Platzes. So endet der Weg, beidseits eines mächtigen Mauls.



der Zeit hat das Eckige, das Geplante, die Wiederholungen weggespitzt, schlecht Gelungenes entfernt, Wertvolles erhalten. Die Bewohner haben gewirkt, jeder zu seiner Zeit nach seinen Bedürfnissen. Nicht ganz willkürlich, aber doch individuell. Nach generellen Regeln zwar, aber entsprechend eigener Interpretation. Den Regeln gehorchend oder über die Schnur hauend, protestierend. Mode und Zeitgeist waren bei den Entscheidungen dabei. Bei den jüngeren Städten, Quartieren und Bauten konnte der Hobel der Zeit noch nicht tief genug greifen.

Die Kunst des Städtebaus besteht nicht darin, genaue Konzepte zu definieren, Städte zu planen und als Ganzes zu realisieren, sondern darin, dem Zufall gerade so viel Raum zu lassen, dass sich das Chaos massvoll entwickeln kann. Vollendetes ist selten spannend, Unvollendetes aber oft.

Stadelhofens Vielfalt an Bauten ist wirklich beeindruckend. Die Palette reicht von den 1643 erbauten Häusern «Zum Sonnenhof» und «Zum Baumwollhof» über die klassizistischen Zeilen des 19. Jahrhunderts entlang der Goethe- und der Falkenstrasse bis hin

position. Es belässt dem alten Bahnhofgebäude von 1894 die beherrschende Rolle am Stadelhoferplatz unangefochten. In grossem Bogen – städtebaulich elegant, eisenbahntechnisch ein Murks, weil mit einem Radius von etwa 350 Metern viel zu eng – schwingt sich das betongewölbte, galeriebewehrte Perrondach von Tunneleingang zu Tunneleingang, die aus dem Zürichberg hervorbrechenden Gleise verbindend. Die Verbindung spielt aber auch in der andern Richtung, senkrecht dazu. Vom Park auf der Hohen Promenade führt der Weg als mächtige Treppe hinab, auf den Stadelhoferplatz und unter den mächtigen Bäumen durch, ebenwegs zum See. Allerdings ist dieser Weg nur für das Auge bestimmt. Dem Fussgänger mutet der Spanier Calatrava schon etwas mehr zu. Von der Blutbuche, für 300 000 Franken gerettet, führt der Weg hinab, eine enge Treppe zwischen Betonmauern, auf die pergolaüberspannte Längsgalerie, hinaus auf den steiler werdenden, zur Erleichterung des Wanderers aber flach auslaufenden Falkensteg. Und hier endet der Weg. Scheinbar. Auf einem grossen Schanzentisch, Feldherrenhügel, Aus-



Ebenen Wegs zum See oder noch weiter hinab, in den Untergrund? Freundlich wirkt dieser Riesenrachen nicht. Steil und steinig führt die schier endlose Treppe hinunter ins Ladengeschoss. Hier unten ruht der Schlüssel zur Frage: Warum können sich die finanziell so arg gebeutelten SBB einen so teuren Bahnhof leisten? Denn teuer muss dieser Bau sein. Diese wild geformten Betonpfeiler und Streben, die schiefen und geschwungenen Wände, gehalten von gewaltigen geschmiedeten Stahlstützen. Teuer, das sieht auch der Laie. Vielleicht 10 Millionen Franken mehr als bei einem konventionellen Bahnhof haben sich die SBB die Architektur kosten lassen. Der Stadt zur Zier, der Bahn zur Ehre. Weitere 30 Millionen etwa kostet die «kommerzielle Ebene» unter dem Boden. «Inter-City» wollen die Ladenbesitzer, die sich dort einzumieten gedenken, den Keller nennen. Glücklicherweise scheinen die SBB über den Namen nicht zu sein. Was der Leistungsauftrag der Bundesbahnen nicht zulässt, macht der Kommerz möglich. 20 Läden mit insgesamt 2200 Quadratmetern Verkaufsfläche sollen das zusätzlich ausgegebene Geld wieder einbringen. Nicht ganz rund um die Uhr, aber doch jeden Tag im



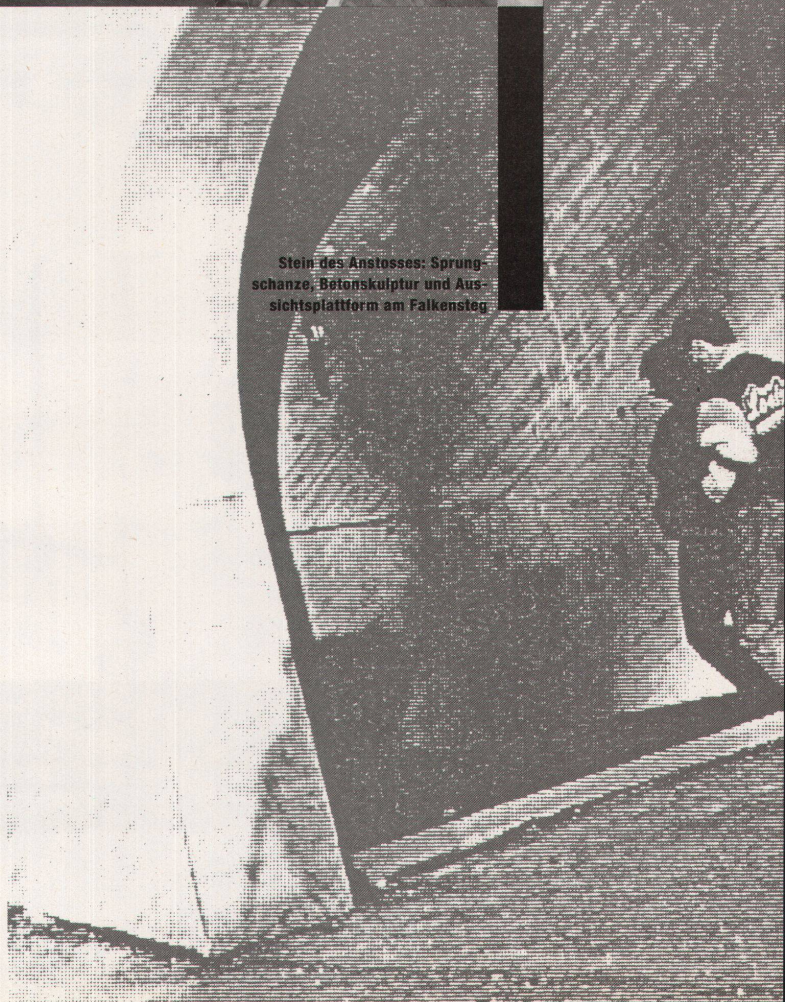
Schmiebersche Stützen halten die gewaltigen Lasten von Perrondach und Pergola.



Jahr und abends etwas länger als in der Stadt sonst üblich. Bis 20 Uhr, sonntags von sieben bis neun. Dank dem Eisenbahngesetz können sich die SBB auf eigenen Grundstücken über die Bestimmungen der Ladenöffnungszeiten der Standortgemeinden hinwegsetzen, wenigstens für «Bahn-Nebenbetriebe».

Darüber, was das sei, ist eine heftige Kontroverse ausgebrochen. Der Stadtrat von Zürich hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) um Abklärung gebeten. Dieses hat eine Ausdehnung der Öffnungszeiten vorläufig abgelehnt. Auf den endgültigen Entscheid warten viele gespannt. Nicht nur wegen Stadelhofen: Über dem Bahnhof Museum ist Grösseres im Bau, und im neuen Bahnhof Luzern soll ab 1991 ebenfalls eingekauft werden können. Was und zu welcher Zeit, ist auch da die Frage. Auch die Gewerkschaften wehren sich: Nacharbeit wird bekämpft, als Rückschritt betrachtet. Sie soll darum auf das Notwendigste be-

Stein des Anstosses: Sprungschanze, Betonskulptur und Aussichtsplattform am Falkensteg



schränkt bleiben. Und nötig seien solche Öffnungszeiten nun wahrlich nicht.

Wieder einmal ist die Frage der Notwendigkeit eine Sache des Standpunkts. Die SBB glauben, längere Öffnungszeiten seien unumgänglich. Nicht in erster Linie aus finanziellen Überlegungen, das auch, sondern wegen der Sicherheit. Menschenleere Keller seien unattraktiv und unsicher, Publikum besser als Polizeipatrouillen. Und Konkurrenz spielt auch mit, wenn auch auf eher verkehrspolitischer Ebene: Warum soll den Bahnkunden verwehrt bleiben, was den Autofahrern gewährt wird? An jeder Autobahnraststätte oder in den Shopping-Centern «auf der grünen Wiese»

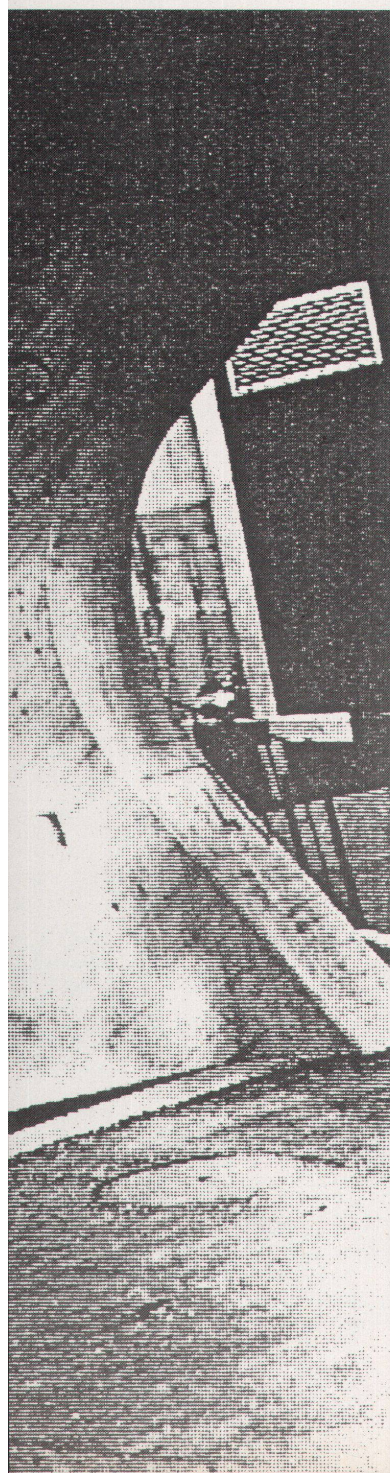
direkt neben den Autobahnausfahrten?

Also doch länger offenhalten und die Anliegen der Verkäuferinnen und Verkäufer in den Wind schlagen? Wie die Sache heute läuft, kommt es auf das heraus. Aber warum nicht andere, neue Wege suchen, die allen Beteiligten von Nutzen sein könnten? Warum nicht nach dem ortsüblichen Ladenschluss einen Zuschlag verlangen, fünf oder zehn Prozent auf alle Produkte? Wer einkaufen will, kann einkaufen, etwas teurer, wem das nicht zusagt, der geht eben früher in die Läden.

Mit einem Teil des Geldes könnte das Personal besser bezahlt werden oder zusätzliches eingestellt werden, um die Arbeitszeit zu verkürzen. Der andere Teil würde in einen Fonds fließen, mit dem Quartierläden, welche in ihrer Existenz – nicht nur wegen der längeren Öffnungszeiten bei den Bahnhöfen – bedroht sind, unterstützt werden. Nicht um jeden Preis auf Altem beharren, sondern Neues diskutieren. Einkaufen wird der Pendler hauptsächlich abends vor der Heimfahrt. Bevor er mit der S-7 an die Goldküste, der S-5 oder S-9 ins Glattal, der S-6 oder S-12 Richtung Winterthur wegfährt, muss er untendurch, durch die Ladenpassage. Denn die Züge hinaus in die Agglomeration halten am Mittelperron, auf Gleis zwei und drei. Am Morgen aber – die Eiligen werden es zu schätzen wissen – wird auf Perron 1 ausgestiegen, an der «Hauskante», direkt vor dem alten Bahnhofgebäude. Von hier gelangt der Reisende ohne Umwege in die Unterwelt direkt in die Stadt. 7.53, 7.59, 8.01, 8.04, 8.08, 8.14, 8.18... Das ist der Rhythmus, in welchem die Züge einfahren. Alle vier Minuten ein Zug. Eine Minute Wartezeit gesteht der Fahrplan am wichtigen Bahnhof Stadelhofen zu. Nur 35 Sekunden sind es an «normalen» Bahnhöfen in der Region. Das ist wenig. Denn runde 15 Sekunden brauchen die breiten, knallgelben Türen – oder sind es Tore? – der Doppelstöcker zum Öffnen und Schliessen. Damit bleiben den Passagieren zum Ein- und Aussteigen gerade noch zwanzig Sekunden. Zuwenig? Vermutlich schon. Aber erst die Erfahrung wird es zeigen. Möglich, dass die starken Lokomotiven der «DPZ», wie die bis zu dreimal hundert Meter langen Doppelstockzüge bei den Fachleuten heissen, die beim Halten verlorene Zeit beim Beschleunigen wieder aufholen. Der Probetrieb auf der Glattalinie während des vergangenen Winters weist in diese Richtung.



Der Perron 1 bietet ein imposantes Nebeneinander von alter, klassischer und neuester, unkonventioneller Architektur. Doch weniger dieses Nebeneinander als vielmehr das Neue erhitzt hier die Gemüter, regt Diskussionen an, inspiriert offensichtlich. Da sind zum Beispiel jene überdimensionierten Klappen, welche sich nachts, nach Ausfahrt der letzten Züge hydraulisch über die Abgänge mit den Rolltreppen senken. Mausefallen, die zuschnappen, wenn jemand am Speck riecht? Sie sind gross geraten, diese beiden glasbedeckten Stahlskelette, die drohend und kein bisschen schützend über dem Passanten hängen. Gross, zu gross im Vergleich zu den strengen menschlichen Proportionen des Bahnhofgebäudes und erst recht im Bezug zum Menschen selber. Und doch sind sie nichts im Vergleich zu jenem Stahlgebilde, das über dem Abgang bei der Stadelhoferpassage gleich doppelstöckig mit Stahlpfeilern gegen den Himmel sticht. Bedrohlich, aggressiv. Überhaupt scheint hier der Pol des Ungereimten zu sein. Warum nur trägt der kahle Liftturm neben der Schanzengassbrücke einen derart missproportionierten Kopf? Wo ist die Eleganz geblieben? Warum nicht – den übrigen Bauteilen entsprechend – etwas Leichtes? Etwa ein transparenter Lift, wie er vom Ladengeschoss auf den Mittelperron und weiter auf die Galerie hinaufführt? Warum musste vor die zwar geschlossene, aber doch alles andere als schwer wirkende Hinterfassade der Bauten von Gisel eine solche Masse hingeklotzt werden? Ein Kampf von Architekt zu Architekt? Ein Gegensatz dazu ist das gläserne Perrondach, getragen von pittoresk



anmutenden Stahlstützen. Leicht, fast schwebend dem Schwung der Gleise folgend. Zu schmal sei das Dach. Das jedenfalls beklagen wartende Reisende. Man würde verregnet beim Warten. Unberechtigte Kritik, denn das schützende Dach ist so breit wie bei andern Perrons auch. Ob es wohl an der Glasbedeckung liegt, die keinen massiven Schutz verspricht? Das wäre ein eher psychologisches Problem. Auch das gibt's in der Architektur. Grossartiges trifft man am Stadelhofen wenig, wohl aber Grosszügiges. Etwa die Galerie über dem Mittelperron. Perrondach und stützende Konstruktion für die Hohe Schanze in einem. Kraftvoll zeigen die zweigeteilten

Stahlstützen, welche Arbeit sie zu vollbringen haben. Mit gewaltigem Schwung läuft die von ihnen getragene Betonwanne parallel zum Radius der Gleise. Etwas verloren wirkt das Stahlgestänge darüber. Noch verloren. Denn es soll begrünt werden. Die feinen Drähte zwischen den Trägern weisen bereits darauf hin. Ein Geranke von Pflanzen wird ihm vieles von seiner Härte nehmen. Besser-verständlich wird ihre Statik deswegen allerdings nicht. Als Viereckbogen präsentieren sie sich dem Beobachter. Viereckbogen sind instabil. Sie fallen in sich zusammen, es fehlt ihnen die Stabilität. Welches der Gelenke tut so, als wär es eines? Das massivste, das



Vielalt Stadelhofen: Auch die sechziger Jahre (Café Mandarin) gehören dazu.



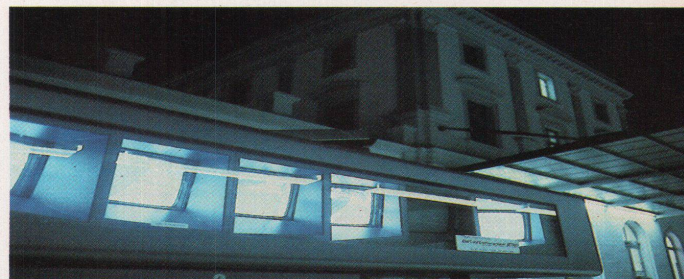


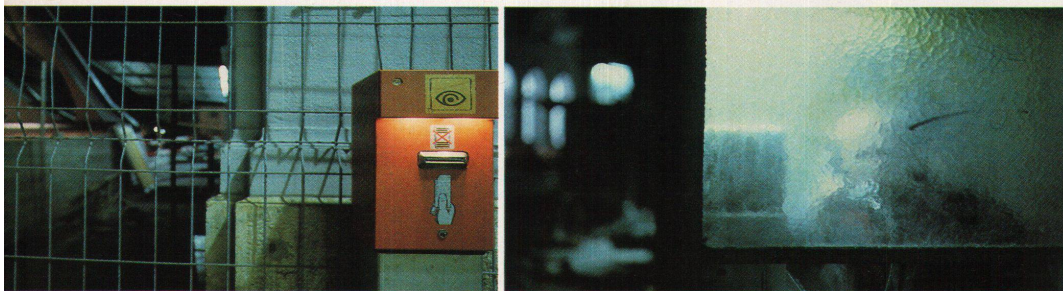
optisch am besten ausgebildete ist es. Ein Verulken des Betrachters! Auch anderswo wird er an der Nase herumgeführt. Etwa bei der Schanzenbrücke oder der Passerelle, die mit wenigen Schrauben ans Perrondach angeschraubt sind, oder beim Perrondach, das ebenfalls verbotene Gelenke besitzt.

Bewährte Architektur verspricht das Bahnhofgebäude. Es tut, als sei immer noch 1894. Dass nur noch die Aussenmauern alt sein können, enthüllt ein Blick ins Innere: Designte Halle mit SBB- und Swissairschalter, Stahlterrasse, automatische Türen, die einen anspringen. Doch auch das Äussere stimmt nicht mehr, hat sich im Laufe der Zeit verändert. Die Seitenflügel etwa besaßen ursprünglich nur drei statt wie heute fünf Achsen. Dafür waren seitlich Veranden angehängt, Sommerwärtsäle. Das gab's damals. Als «englische Architektur» werden im Volksmund Gisels Backsteinbauten der Stadelhoferpassage bezeichnet. Auf der Seite der Stadelhoferstrasse äugt der Komplex tastend zwischen den denkmalgeschützten Häusern «Zum Sonnenhof» und zum «Baumwollhof» hervor. Eher einer Mauer gleicht die Rückseite. Ein Rücken zur Wand, dem jetzt, mit dem neuen Bahnhof, die Wand fehlt? Dispers,

aufgeteilt in kleine Ströme, fluten die Passagiere durch die vielen, verschlungenen Wege, Passagen, Durchgänge über die zur Fussgängerzone beruhigte Stadelhoferstrasse Richtung Bellevue. Noch ein dritter Bau gehört in die Reihe der alten Häuser: das Restaurant Olivenbaum. Kubisches Volumen mit Walmdach, 18. Jahrhundert vortäuschend. Gebaut wurde der «Olivenbaum» 1989 samt den schmalbrüstigen Anbauten gegen die Gleise hin von Architekt Arnold Amsler aus Winterthur. Er hatte zusammen mit Calatrava den Wettbewerb Stadelhofen gewonnen. Für die Realisierung wurde der Auftrag geteilt, Bahnhof hier, «Olivenbaum» dort. Vorausselbaren Problemen wurde so aus dem Weg gegangen. Was geschieht im Innern dieser Häuser? Ist das Quartier grossartige Kulisse? Aussen fix und innen nix? Die Nutzungsvielfalt ist verwirrend. Ein Rundgang von Haus zu Haus, von Türklingel zu Firmenschild lässt staunen und trägt wenig zur Entwirrung bei. Was auffällt und eine Strichliste anlegen lässt: die Menge der Ärzte, die hier praktizieren. Nicht weniger als 31 sind es zwischen Falkenstrasse und St.-Urban-Gasse, zwischen Theaterstrasse und den Gleisen der SBB. Medizinisch ist das Quartier zweifellos überversorgt.

Aber auch gewohnt wird noch. 18 Wohnungen gibt es im Geviert zwischen Falken- und Goethestrasse, die meisten wohl auf Zeit. Auffällig viele Wohnungen liegen in Häusern in schlechtem, ja heruntergekommenem Zustand. Die Vermutung liegt nahe: Hier sollen bald einmal lukrativere Nutzungen hineinrenoviert werden. Büros für Firmen, die 2000 oder mehr Franken pro Quadratmeter und Jahr bezahlen können. Wohnen liegt da dann kaum mehr drin. Einen Hinweis gibt auch die Bautätigkeit. Hinter zahlreichen Fenstern gähnt Leere. Allein in den sieben Häusern an der Goethestrasse stehen zehn Geschosse leer, ein knappes Drittel des Volumens. Handwerker gehen ein und aus. Noch verra-





ten keine Firmenschilder die künftigen Mieter.

Wer etwas auf sich hält, wohnt in der Stadelhoferpassage. Oder umgekehrt: Wer in der Stadelhoferpassage wohnt, hält etwas auf sich? Jedenfalls gibt sich Prominenz in seltener Dichte ein Stelldichein: Max Frisch oder der Radiomacher Roger Schawinski und der Architekturprofessor Dolf Schnebli, daneben andere, welche es noch nicht geschafft haben, so bekannt zu werden. Für den Beobachter, der mit Papier und Bleistift von Haus zu Haus wandert, ergibt sich: Noch etwa 10 Prozent der Geschossflächen sind in der näheren Umgebung des Stadelhofens als Wohnungen genutzt. Vom Wohnen führt die Frage zu den Wohnungsmieten und von da direkt zu den Bodenpreisen. Haben sie wegen der gewaltigen Aufwertung des Bahnhofs – fünf statt wie bisher einer Linie – angezogen, sind sie auf schwindelnde Höhen geklettert, wie das von vielen befürchtet wurde? Wird tatsächlich in der Gegend wegen der steigenden Bodenpreise weniger und weniger gewohnt? Ökonomen glauben, dass die Aufwertung durch die massiv verbesserte Verkehrsgunst sich auch im Citybereich niederschlagen müsse. Allerdings ist es schwierig bis unmöglich, diesen Anteil zu quantifizieren. Andere Faktoren, wie etwa die Ausstrahlung der horrenden Bodenpreise, die neuerdings an der Bahnhofstrasse bezahlt werden – hier änderten diesen Winter zwei Grundstücke ihren Besitzer zum Preis von über 230 000 Franken pro Quadratmeter –, spielen ebenso eine Rolle wie der allgemeine «Mangel» an Bürofläche in der City oder die offenbar unbegrenzt hohen Mieten, welche das Banken-Zürich auszugeben bereit ist. Klar, dass das Wohnen hier nicht mehr mithalten kann. Es wird verdrängt. Aber nicht nur beim Stadelhofen, sondern fast überall in Zürich. Eine Stadt spielt verrückt.

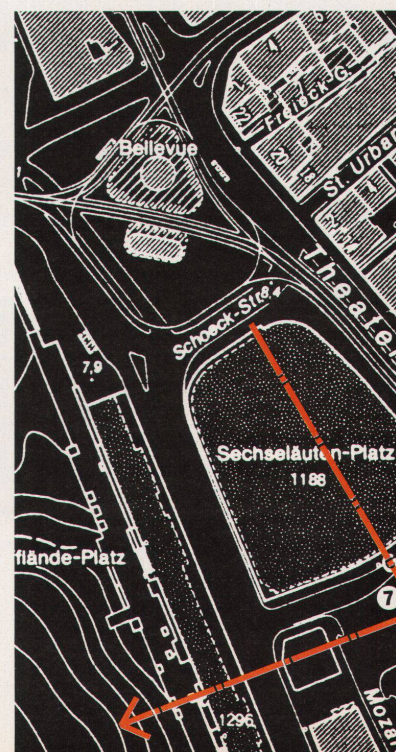
Gebaut wurde das Quartier ursprünglich zum Wohnen. Die Häuserzeile an

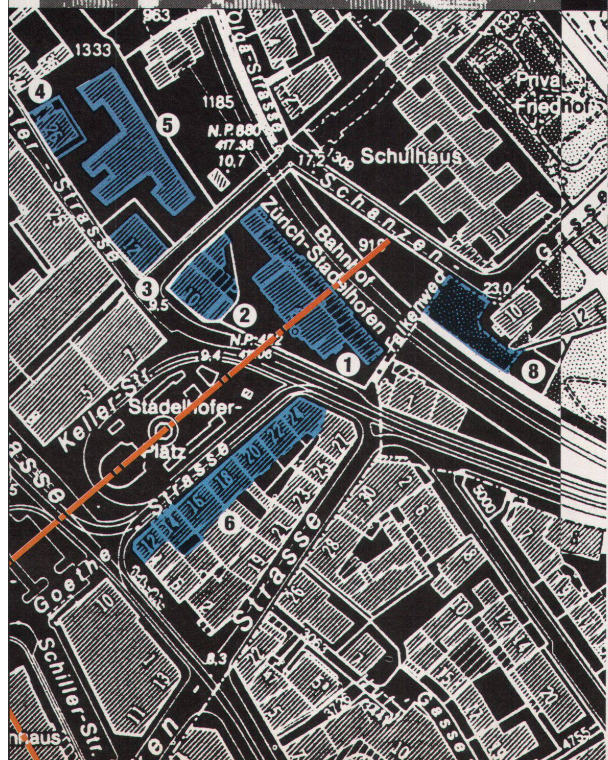
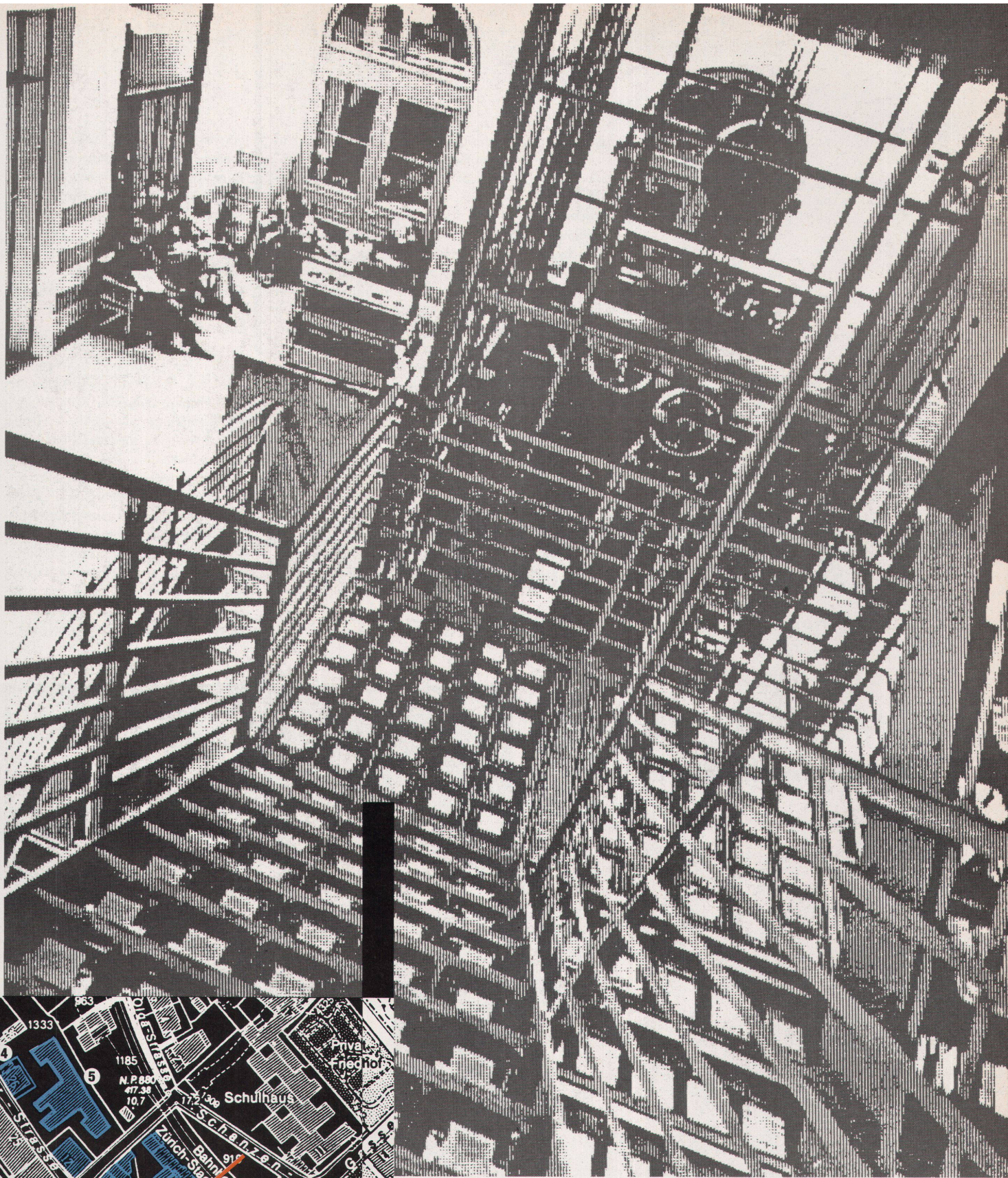
der Goethestrasse am Stadelhoferplatz entstand in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Sie lag damals noch wesentlich näher am See. Denn erst 1872 wurde die «Seequai-Kommission» gebildet, welche die Aufgabe hatte, Projekte für gewaltige Seeauffüllungen und die Anlage von Quais entlang dem See zu prüfen. 1881 stimmte das Volk zu. Das Bellevue, die Sechseläutenwiese, aber auch das Opernhaus und sein «Fleischkäse» liegen auf dem damals dem See entrissenen Gelände. Nur wenig später, 1894, zusammen mit dem Bau des Aufnahmegebäudes der rechten Zürichseebahn durch die «Nord-Ost-Bahn» (NOB), dann die Gestaltung des Stadelhoferplatzes. Heute zweifellos einer der städtischsten Zürichs, axialsymmetrisch zum Bahnhofgebäude ausgerichtet. Damals wurden auch die heute mächtigen Bäume gepflanzt. Wäre es nach der Stadtverwaltung gegangen, die Bäume hätten ihr vierundsiebzigstes Jahr auf dem Platz nicht überlebt. 1968: Eine Verkehrs-Maschine für Tram- und Forchbahn-Züge war geplant. Neben den beiden Gleisen für das Tram und der von allen Seiten her befahrbaren Wendeschlaufe hätten zwei blind endende Gleise als Bahnhof für die Forchbahn Platz finden müssen. Klar, dass das Konflikte gab. Und wer hätte dran glauben müssen? Natürlich die Schwächsten, die gewaltigen Bäume. Nicht alle wären gefällt worden, ein paar wenige hätte man stehen lassen. Einigen Bürgern ging das zu weit. Mit Referendum und Volksabstimmung wurde beschlossen, den Platz zu belassen, wie er war und wie er heute noch ist. Bescheidene Veränderungen, in diesem Frühling ausgeführt, konnten nur noch wenige Leserbriefe provozieren.

Unerfreulich die Fortsetzung des Stadelhoferplatzes gegen den See. Der Parkplatz vor dem millionenschwer umgebauten Opernhaus. Die Achse des Platzes endet abrupt, scheinbar unwiderruflich gebremst durch das

Blech der Edelkarossen. Ein Parkplatz vor dem Opernhaus! Vor diesen Inbegriff standesgemässer, bürgerlicher Kultur gibt es keinen Platz, keine Prachtstrasse nimmt hier ihren Anfang, keine städtebauliche Achse. Nein, Blech steht herum. Blech gewordener Widerspruch bürgerlicher (Kultur-)Politik. Und niemand beklagt sich. Zürich tut, als sei es das Selbstverständlichste auf der Welt. Alltag eben. Dabei wäre hier ein besonderer Punkt, derjenige, wo sich die beiden Achsen schneiden: die des Stadelhoferplatzes und die des Opernhauses Richtung Bellevueplatz. Wer Glück hat, kann den Punkt tatsächlich betreten. Doch meist verstellt ein herrenloses Auto den Weg. Die Spannung ist förmlich spürbar, erlebbar. Das ist kein Platz zum Parkieren, eher für ein Denkmal. Oder für einen Obelisk? So hoch wie das Opernhaus – oder höher. Unzürcherischer Gigantismus? Zur Schau stellen von etwas, das man nicht kaufen kann? Etwas ganz Neues also! Ob Obelisk oder nicht: Der Parkplatz muss weg. Ersatzlos muss er natürlich gestrichen werden.

Zurück zur Vision. Sie kommt noch grossartiger. Die Stadelhoferachse läuft weiter Richtung See, überquert die Bellerivestrasse, durchbricht die Baumfront am Utoquai und stösst auf einer neuen, noch zu bauenden Plattform – auch sie unzürcherisch gross – ins Leere. Endpunkt ist der Uetliberg, höchster Punkt des Zürcher Hausbergs. Eine gigantische, städtebauliche Achse, wie diejenige von der Champs-Élysées zum kubischen Triumphbogen der Défense in Paris. Nur erlebbar, weil tatsächlich ein Bezug besteht, ein sichtbarer. ■





- 1 Bahnhofgebäude, 1894 erbaut
- 2 Olivenbaum, Rekonstruktion 1989
- 3 «Zum Sonnenhof», 1643 erbaut, 1976 von der Stadt gekauft
- 4 «Zum Baumwollhof», 1643 erbaut, 1976 von der Stadt gekauft
- 5 Stadelhoferpassage

- 6 Einheitliche Zeile an der Goethestrasse, 19. Jh.
- 7 Standort des Obelisken, Kreuzungspunkt zweier städtischer Achsen
- 8 Standort der Blutbuche, für 300 000 Franken gerettet