

Entscheiden über ein Entwurfsmikado : das Projekt für den Hauptbahnhof "Südwest" in Zürich, Skizze eines Entscheidungsprozesses

Autor(en): **Hubeli, Ernst**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

Heft 3: **Entscheidungen über Architektur = Les décisions en architecture
= Architectural decisions**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-56981>

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.

Entscheiden über ein Entwurfsmikado

Das Projekt für den Hauptbahnhof «Südwest» in Zürich, Skizze eines Entscheidungsprozesses

Das Baukollegium in Zürich berät den Stadtrat und die Behörden in «städtebaulichen und baukünstlerischen Fragen»; bisher war es ausserhalb der Ämter kaum bekannt. Erst als der Stadtrat der ablehnenden Empfehlung des Baukollegiums für ein bedeutendes Stadterweiterungsprojekt widersprach, wurde die Konfrontation eines politischen mit einem fachlichen Standpunkt auch öffentlich diskutiert. Der Entscheidungsprozess und seine Darstellung in den Medien vermittelt ein Lehrstück der Architekturpolitik.

Projet de la gare centrale «sud-ouest» à Zürich, Esquisse d'un processus de décision

A Zürich, le «Comité aux Constructions» assiste le Conseil Municipal et les autorités dans les «questions urbanistiques et architecturales»; jusqu'à maintenant, ce fait n'était pratiquement connu que des fonctionnaires intéressés. Il a fallu que le Conseil Municipal s'opposât à la recommandation négative du Comité aux Constructions quant à un important projet d'extension urbaine, pour que la confrontation devienne politique et que les arguments des spécialistes soient aussi discutés publiquement. Le processus de décision et sa présentation par les médias nous donnent une leçon de politique architecturale.

The "Southwest" Main Station Project in Zurich. A Process of Decisions

The "Baukollegium" Zurich advises the Town Council and the authorities in general on "urban planning, building and artistic questions". Up to now it was however hardly known outside of the respective offices. Only when the Town Council contested the negative recommendation of the Baukollegium concerning a significant urban expansion plan, the ensuing confrontation of a political with an experts' point of view was publicly discussed. The respective decision-making process and its presentation by the media must be considered an instructional sample of architectural policy.

Seit über einem Vierteljahrhundert plant Zürich einen Bahnhof, einmal war es ein neuer, dann ein erweiterter, dann ein zusätzlicher. Drei Wettbewerbe (1970, 1978, 1980) mit wechselnden Programmen, Konjunkturen und Regierungen brachten über 100 Projekte, keines war allen genehm. Waren sie schlecht, waren die Programme falsch, oder ist ein konsensfähiges Projekt in Zürich gar eine Illusion?

1985 wurde ein Projekt vorgelegt, das das alte Aufnahmegebäude (das inzwischen denkmalgeschützt ist) unberührt liess, und – gemessen am Bauvolumen und den Nutzungen – eine Stadterweiterung über den Geleisen vorsah. Die eigentliche Bahnhofinfrastruktur beschränkte es auf eine Verbindung der Perrons mit einer Passarelle, die über den Geleisen die Trennung der zwei angrenzenden Quartiere aufheben sollte. Diese Passage wurde flankiert mit Bürobauten, Dienstleistungsbetrieben, einer Halle und einer Wohnsiedlung. Die 190000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche sollten – abgesehen von den Randbebauungen – über einer 9 Meter hohen Plattform errichtet werden.

Das Projekt wurde Gegenstand einer politischen Kontroverse, als eine Initiative diese Form der Stadtvergrösserung verhindern wollte. Im «Konsumtempel» erblickten die Gegner ein Vehi-

kel für eine weitere Konzentration von Arbeitsplätzen und Dienstleistungen im Zentrum, für eine unerwünschte Stadtentwicklung, des Pendlerverkehrs und der Bodenpreise. Die Kritik bezog sich auch auf das Nutzungsprogramm, auf einen Ort über den Geleisen, der nach Laden- und Büroschluss ausstirbt. Doch in der Volksabstimmung entschieden sich fast 70 Prozent der Urnengänger für das Projekt.

Die Bauherrschaft, die mit beeindruckenden Farbprospekten für ihr «zukunftsweisendes Projekt» geworben hatte, musste nun über dessen Brauchbarkeit nachdenken. Dabei entdeckte sie, dass es zu klein war. Die späte Berechnung ergab, dass die Bahn 2000 und die S-Bahn (im Bau) nicht bloss (wie heute) 180000 Passagiere in den Bahnhof befördern werden, sondern mindestens 300000. Das abgeseignete Projekt war – wie zuvor unzählige andere – veraltet. Benötigt werden doppelt so viele Rolltreppen, und die Fussgängerpassarelle muss einer grossen Halle weichen. Damit die Investitionen in den Zusatzbahnhof rentieren, entschied die Bauherrschaft, die HB-City-Immobilien AG, auch gleich die Bruttogeschossflächen der Dienstleistungen und Wohnungen zu erhöhen, so dass das gesamte Bauvolumen schliesslich um rund 30 Prozent auf 242000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche an-

wuchs. Das aufgeblähte Projekt wurde unüblich rasch den Behörden präsentiert.

Anfang 1987 wurde das Baukollegium – erstmals in dieser Angelegenheit – um seine Beratung gebeten; es lehnte das Projekt ab. Eine Architektin, neun Architekten und vier Stadträte (die im Gegensatz zu den ebenfalls in diesem Gremium vertretenen Behördenmitgliedern Stimmrecht haben) hatten ihre Gründe. Einer davon wurde in den Medien verbreitet: «Mit dem vorgesehenen Bauvolumen ist eine städtebaulich befriedigende Geleiseüberbauung nicht möglich.»

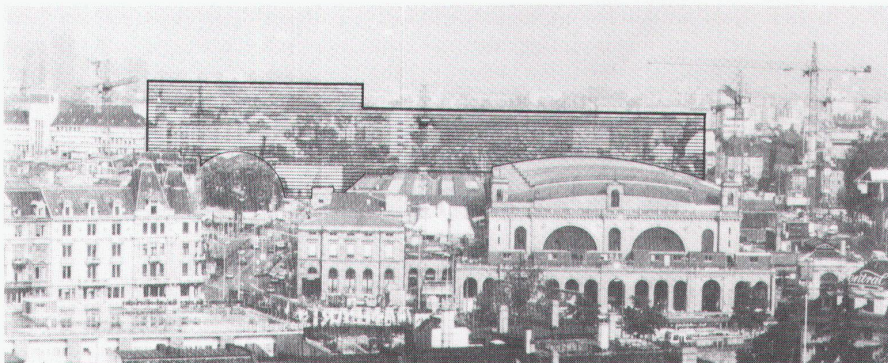
Die Beratung, die in Form eines Antrages an den gesamten Stadtrat weitergeleitet wurde, löste ein hektisches Treiben aus. Die «Neue Zürcher Zeitung» legte dem Stadtrat nahe, sich nicht «in Argumentationen zu verstricken... die neuerdings das Projekt zu verhindern trachten.» Er solle sich nicht mit «Parkplätzen, Meteorwasser, Trottoirs...» und dergleichen beschäftigen, «wo doch das wichtigste öffentliche Interesse die Entwicklung und das Wachstum unserer Stadt betrifft... weder ETH noch Universität wären je gebaut worden, hätten sie sich ins Stadtbild einfügen müssen.» Auch die «Weltwoche» bekannte sich zur Überflüssigkeit der fachlichen Erörterung, da «der tiefere Sinn der akademisch-verblasenen Architekturdiskussion... letztlich nur noch dazu dient,

(der Bauherrschaft, Red.) das Bauen über den Geleisen zu verleiden», und Luigi Snozzis Argumente (er kritisierte an einem Vortrag das städtebauliche Programm des Projektes) seien irgendwo zwischen «demagogisch» und «schwachsinnig» einzustufen, ebenso das Baukollegium, das diese Argumente, «wie das reine Evangelium weiterverbreitet». Die bedenkenlose Polemik erwies sich als Frontbericht eines Rambos im vermeintlichen Architekturkrieg, als sie ein ebenso bestätigtes wie auch dementiertes Gerücht ergänzte: Bauherren der HB-City-Immobilien AG (Kreditanstalt, Sulzer AG, Migros, SBB, Baugenossenschaften u.a.) liessen eine «schwarze Liste» kursieren, um Freunden ein Berufsverbot für die im Baukollegium vertretenen Architekten nahelegen. Kein Gerücht war, dass die HB-City-Immobilien AG an der fachlichen Kompetenz des Baukollegiums zweifelte. Koryphäen jenseits der «rot-weissen Grenzpfähle» (Le Corbusier) sollten ihr Projekt begutachten. Angefragt wurden Stirling, Rossi und Pechl. Für eine «Kurzstellungnahme» war schliesslich nur der Wiener Professor zu haben, und seine Kritik deckte sich mit derjenigen des Baukollegiums: «Die Massierung der Baumassen . . . , die Höhenentwicklung sind überdenkenswert» . . . «die keil- und trapezförmige Anordnung der Baumassen ist fragwürdig» . . . «die Proportionierung und die Funktion der Galerie unverständlich» . . . «die zu grosse Volumenbildung ist insgesamt zu überprüfen.»

It also, so mussten sich die Bauherren fragen, Städtebau und Architektur doch eine Disziplin, die sich nicht für ein Projekt manipulieren lässt, oder ist diese Disziplin im «gesamstädtischen Interesse» (das – so steht es in der stadträtlichen Weisung – das Projekt «sicherstellt») zu vernachlässigen?

Was will die Überbauung

Das «HB Südwest»-Projekt schafft einen neuen Ort innerhalb eines vorhandenen städtebaulichen Kontextes. Der alte Ort ist geprägt von Strassenrandbauungen, rund 20 Meter hoch. Die projektierte Überbauung überragt sie um 20 Meter. Solch Übertreffendes fragt nach



einer Begründung, wieso es sich von dem bestehenden Stadtmuster stark abhebt. Die ETH und die Universität fanden ihr Motiv in der Einzigartigkeit einer neuen Institution, die die Stadt mit einem Zentrum der Bildung und Forschung ergänzte. Es sind Solitärs, die als solche städtebauliche Zeichen setzen, einen Ort in der Stadt markieren. Ein vergleichbares Motiv fehlt dem «HB Südwest»-Projekt: es ist weder ein neuer Bahnhof noch ein neues Zentrum, noch ein Ausbau der

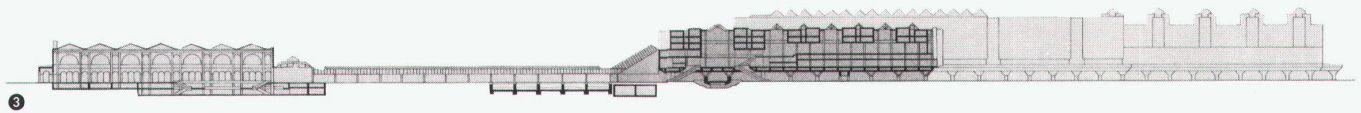
1 Die Silhouette, im Vordergrund das alte Aufnahmegebäude / La silhouette, au premier plan l'ancien bâtiment de réception / The silhouette, in the foreground the old reception building

2 Die Nutzungen der Geleiseüberbauung, Projekt 1987: Umsteigehalle (A), Schule (B), Informatikzentrum über den Parkebenen (C), Dienstleistungszentrum, Shopping (D), Wohnüberbauung (E) / Les fonctions du bâtiment couvrant les voies, projet 1987: Hall de transit (A), école (B), centre d'informatique sur le parking (C), centre de services, shopping (D), ensemble d'habitat (E) / Utilizations of the railway superstructure; project 1987: change-over hall (A), school (B), centre of computer science above the parking levels (C), service centre, shopping (D), residential buildings (E)

Stadt mit einer neuen Nutzung. Mit seinem Programm (Büros, Dienstleistungen, Wohnungen, Fussgängerverbindungen) ist es eine Stadterweiterung, halb eine Verlängerung der Bahnhofstrasse, halb eine Ausdehnung der Wohnquartiere. Das Programm will also eine Ergänzung zur Stadt sein, das Projekt aber nicht, es verneint was es ist, es verneint die Stadt, wie sie ist. Die Sprachlosigkeit und Stadtfeindlichkeit ist weniger ein architektonisches Versehen, als ein technischer Zwang: die 242000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche mussten 9 Meter über den Geleisen geschichtet werden, das ging nicht anders, als wäre das Entwerfen ein Mikado. So ging die Beziehung zur Stadt, ihr Massstab verloren, und die Geleiseüberbauung selbst wurde eine indifferente, unverständliche Baumasse. "What this building wants to be?" (Louis Kahn). Es weiss es nicht, und das hat Folgen.

Wo sind wir?

Im Projekt sind eine grosse Querhalle (Umsteigehalle), ein überdeckter Platz und eine Mall vorgesehen; es sind, bedingt durch ihre Dimensionierung, städtische Innenräume, die nach ihrer Verbindung und städtebaulichen Beziehungen zu den städtischen Aussenräumen suchen. Die Umsteigehalle hat die Bedeutung einer Passage; sie führt über Ein- und Ausgänge in zwei Quartiere, die sie gleichzeitig verbindet. Im Projekt sind diese Ein- und Ausgänge zwar nicht vergessen worden, aber sie schaffen keine räumliche Beziehung oder Verbindung zwischen dem Passageraum und den angrenzenden Strassenräumen, sondern



trennen sie. Solche räumlichen Zusammenhänge, die eine Überbauung verständlich machen, fehlen auch den anderen Innenräumen – der gedeckte Platz, die Wohnhöfe und die Mall (der Schule) haben weder innen noch aussen einen Bezugspunkt, sie sind ohne Anfang und Ende.

Weil auch die städtischen Aussenräume negiert werden, können sich die Fussgänger, die Reisenden, die Schüler, die Bewohner und die Angestellten nicht orientieren. Sie werden sich fragen: wo sind wir? Wo ist die Stadt? Sind wir im Einkaufszentrum Glatt oder in der Zürcher City?

Dieses Labyrinth aus Versehen ist aber nicht nur benutzerfeindlich – es wendet sich gegen die Stadt; es schafft keinen Ort innerhalb, sondern ausser-

halb der Stadt; es ist ohne Identität, es könnte ebenso ortsfremd in Schlieren, in Olten, Bern, Basel oder auf dem Rafzerfeld stehen. Der Fertighausentwurf hat nichts mit Zürich, nichts mit einem öffentlichen Gebäude für einen bestimmten Ort zu tun.

Was ist was?

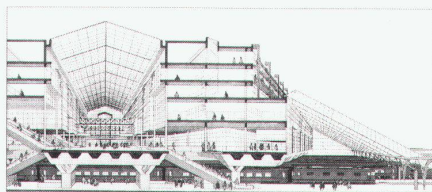
Was in diesem Projekt kaum erkennbar ist, besteht aus fünf Bautypen, aus einer Passarelle, einem Dienstleistungs- und Informatikzentrum, einer Schule und einer Wohnsiedlung. Eine solche Mischung stellt die städtebauliche Frage, wie das Einzelne im Ganzen vermittelt wird. Es ist die Frage der Lesbarkeit einer Stadt oder eines Stadtteils. Ein Einzelnes ist zum Beispiel die Fussgängerpassarelle, die – entsprechend ihrer

städtebaulichen Funktion – die Bedeutung einer Brücke hat; als solche müsste sie sichtbar sein oder zumindest wahrnehmbar in Erscheinung treten. Doch in diesem Projekt zeigt sie sich nicht. Von aussen verschwindet sie in der Baumasse, von innen ist sie eine Halle. Auch das Dienstleistungs- und Informatikzentrum vermitteln mit ihrer Form keine lesbaren Bilder; es sind Bautypen ohne Bedeutungen, die zudem beliebig aneinandergereiht oder angehäuft sind. Ortsfremd und deshalb unverständlich ist die Strassenrandbebauung (die Schule), die den Anschein eines aus den USA importierten Shopping-Centers mit einer Mall erweckt. Und die Wohnsiedlung ist schliesslich eine doppelte Fälschung: erstens täuscht sie einen falschen Ort vor, zweitens falsche bauliche und konstruktive Voraussetzungen. Es ist eine Siedlung für die Peripherie, nicht für ein Stadtzentrum, und die «Höfe» sind in Wirklichkeit Betondecken, unter denen Züge kursieren.

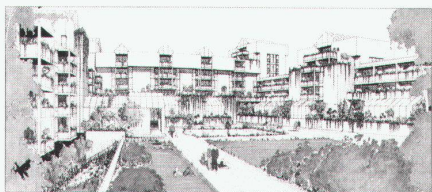
Jeder Flaneur wird sich vergeblich fragen, was da was sein soll, weil weder das Einzelne noch das Ganze lesbar ist, sei es in Form von Bildern, Bautypen oder Räumen. Das Entwurfsmikado ist zu Brei zermalmt. Diese Stadt über den Geleisen hat keine städtischen Merkmale, man wird sich in ihr nicht zurechtfinden. Die Verneinung des Ortes und der programmatischen Wirklichkeit des Neuen ist städtebaulicher Kitsch.

Es gibt Städte, die dem Städtebau und der Architektur einen kulturpolitischen Stellenwert geben. Es ist eine Disziplin, die etwas merkt, bevor etwas gebaut ist; sie wurde nicht für erlesene Feinschmecker erfunden, sondern eher gegen die agierenden Unaufmerksamkeiten, die den städtischen Alltag ungeniessbar gemacht haben.

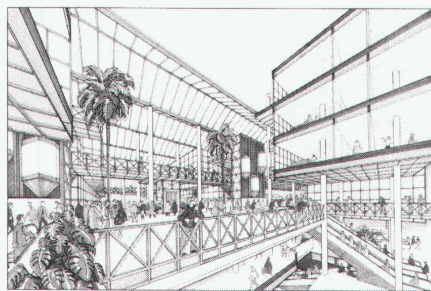
Der Zürcher Gemeinderat wird demnächst «das gesamtstädtische Interesse» überprüfen, das das Projekt – laut dem (allerdings uneinigen) Stadtrat – «sicherstellt». Später dann wird eine Volksabstimmung stattfinden, für die die Bauherrschaft bereits heute wirbt: «Schliesslich planen wir HB Südwest auch für Sie.»
E. H.



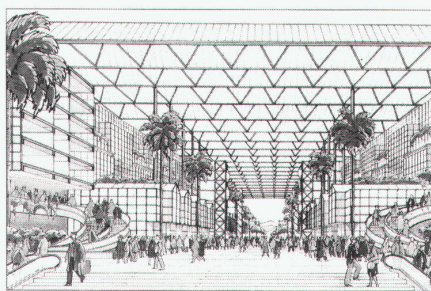
4



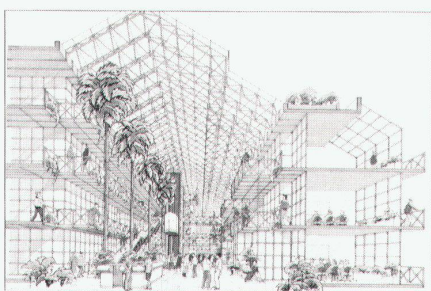
5



6



7



8

3 Längsschnitt / Coupe longitudinale / Longitudinal section

4 Die Umsteigehalle und Passage, die zwei Quartiere verbindet / Le hall de transit et les passages qui relient deux quartiers / The change-over hall and passageway connecting two neighbourhoods

5 Die Wohnsiedlung über den Geleisen / L'ensemble d'habitat au dessus des voies / The residential superstructure above the rails

6 Das Informatikzentrum / Le centre d'informatique / The centre of computer science

7 Das Dienstleistungszentrum (Shopping) / Le centre de services (shopping) / The service area (shopping)

8 Die Schule / L'école / The school

Abbildungsnachweis: Das Unding über den Geleisen, Vortrag von Luigi Snozzi, POCH-Verlag (Abb. 1), Tages-Anzeiger-Magazin 3/1988 (Abb. 3), Interessengemeinschaft HB-Südwest: Zürcher Geleiseüberbauung (Abb. 4-8)