

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2012)

Heft: 6: Il passante ferroviario e la trasformazione della stazione di Zurigo

Artikel: Addensare e collegare : lo sviluppo della pianificazione urbana nel contesto della Stazione centrale di Zurigo

Autor: Schützeichel, Rainer

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323374>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rainer Schützeichel*

Verdichten und Verbinden
Die Entwicklung der Stadtplanung im
Kontext des Zürcher Hauptbahnhofs

Addensare e collegare

Lo sviluppo della pianificazione urbana
nel contesto della Stazione centrale di Zurigo

Nel quartiere *Europaallee* sono riposte grandi aspettative. Da parte della Città di Zurigo, delle Ferrovie Federali svizzere (FFS) e della Posta, ci si aspetta niente di meno dai progetti per questo quartiere, che «il rafforzamento dell'identità dell'area, continuità e flessibilità, connessione delle identità urbane e rivalutazione dello spazio pubblico».¹ Alcune formulazioni sembrano implicare un rapporto diretto con il progetto Eurogate, sviluppato fino al 2001 sulla stessa area. Tale progetto, che prevedeva una massiccia edificazione sopra i binari, è stato realizzato dall'architetto Ralph Bänzinger responsabile, tra le altre cose, del progetto del tratto nord della stazione centrale ultimato nel 1996; a completamento dell'opera, Mario Campi progettò un quartiere abitativo per l'area odierna di sviluppo. Rispetto a ciò, nel progetto attuale prevale invece, nonostante le notevoli dimensioni degli isolati e gli sviluppi in verticale, una nuova semplicità. L'«identità» non deve essere creata mediante un grande progetto, ma attraverso il legame con le strutture esistenti, quindi con il «collegamento». Anche la parola «continuità» indica il rispetto delle proporzioni circostanti in base al quale il costruito viene preso in considerazione tanto quanto le costruzioni future - come, per esempio, l'asse dei grattacieli di

Zurigo che segue perfettamente il tracciato dei binari del treno e dovrebbe terminare in futuro in corrispondenza della stazione centrale.

Del progetto Eurogate, si è conservata solo una parte della parola, «Euro», che nel frattempo è sbocciata diventando *Europaallee*. Questa zona di espansione urbana si estende in una striscia lunga più di 600 m lungo il sistema di binari della Stazione centrale. Comprende una superficie di 78000 mq ed è delimitata a est dalla *Kasernenstrasse*, a sud dalla *Lagerstrasse*, a ovest dalla *Langstrasse* e a nord dai binari. Costruito in base al progetto realizzato da Kees Christiaanse, l'area è stata suddivisa in otto lotti (A-H), per ognuno dei quali sono stati e saranno indetti dei concorsi. La zona comprende anche la cabina di segnalazione ferroviaria costruita da Max Vogt tra il 1963 e il 1966, che continua ad essere in funzione e a fungere da punto di riferimento (d'ora in poi sicuramente in modo meno pregnante); accanto dovrebbe sorgere un ponte per pedoni e ciclisti che si estende sopra i binari.

Le sezioni dei singoli lotti sono in gran parte il risultato del proseguimento delle strade esistenti in modo tale da mantenere, almeno nel progetto, quella «continuità» del contesto urbano auspicata. Bisogna tutta-



1.

1. Europaallee, planimetria generale
FFS Immobili
2. Vista aerea del complesso della
Sihlpost nel 1993
ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv.
3. Vista aerea del complesso della
Sihlpost nel 2012
foto Stefan Müller, Berlin

via attendere per vedere come verrà risolta la problematica dello spazio urbano in cui, soprattutto nella parte orientale, diverse vie terminano in vicoli ciechi. L'edificazione dei singoli lotti, terminanti in parte ad angolo acuto, è di varia tipologia, e comprende sia costruzioni in blocchi chiusi che edifici a schiera. Una strada posta in diagonale e larga 25 m - la vera e propria Europaallee - attraversa a est l'area dell'Europa-Platz, la cui l'architettura è rimasta quella mediocre del passato e alla quale deve essere ancora dato un nuovo volto, fino all'incrocio della Lagerstrasse con la Kanonengasse, sul quale verrà costruita un'ulteriore piazza (Gustav-Gull Platz). L'Europa-Platz fungerà da *pendant* occidentale della Bahnhofplatz, situata all'inizio della Bahnhofstrasse e finora, tuttavia, allestita in modo poco rappresentativo; il viale in diagonale prolunga l'asse fino alla nuova Gustav-Gull-Platz, situata nel centro dell'Europaallee. Questo viale, insieme alla Lagerstrasse, fungerà da entrata principale al quartiere e pertanto non deve stupire il fatto che Christiaanse l'abbia definita la «colonna vertebrale» di questa zona d'espansione urbana.²

Al momento, in tutta l'area fervono i lavori di costruzione. Nella zona est sono già stati rivestiti i primi edifici, a ovest vengono smantellati gli ultimi capannoni, nel mezzo si trovano edifici quasi ultimati, mentre le costruzioni grezze crescono in altezza. Con l'ultimazione dei nuovi edifici in corrispondenza del lotto A si è conclusa la prima tappa dell'obiettivo prefissato: nell'area della nuova Sihlpost, costruita nel 1992 e nel frattempo smantellata, sorgono ora gli edifici dell'Alta Scuola pedagogica e del Credit Suisse, progettati da Max Dudler. Il cortile nel blocco interno è rialzato rispetto al livello della strada e vi si accede tramite una lunga scalinata. In questo modo si viene a creare da una parte uno spazio intimo la cui atmosfera risulta favorevole all'ambiente scolastico, e dall'altra si riduce ad una misura adeguata l'altezza di questo edificio decisamente imponente che dà sulla strada. Al pianterreno è stata aperta una galleria di negozi che funge da magnete all'entrata dell'Europaallee. I lavori nel lotto A non possono tuttavia considerarsi completamente conclusi essendo compresi anche quelli per la vecchia Sihlpost (1927-1930); i lavori di ristrutturazione di questo imponente edificio dovrebbero durare fino al 2015.

D'ora in poi i lavori dovrebbero proseguire con scadenze annuali: nel 2013 è prevista per prima cosa l'ultimazione del lotto C ove sorge un edificio progettato anche in questo caso da Max Dudler insieme a due ulteriori uffici affidati agli architetti Gigon/Guyer e allo studio David Chipperfield Architects. Anche qui verrà costruito un complesso a blocco chiuso le cui costruzioni si accavallano tra loro come mulini a vento. Nel progetto di questi tre studi diventa evidente, in scala minore, il rovescio della medaglia della «flessibilità» che in questo caso può essere tradotta più

verosimilmente con «banda di frequenza formale»; infatti, mentre la sezione di edificio situata sulla Lagerstrasse e progettata da Gigon/Guyer presenta una facciata in vetro, Dudler ha scelto per la sua che si collega a ovest, un formato di finestra snello e verticale e una facciata scura ad aperture regolari; infine, Chipperfield ha scelto finestre più ampie rispetto agli altri e rivestimenti delle facciate bronzei. Una tale varietà di soluzioni formali è in grado di placare chi vorrebbe criticare una presunta monotonia dei progetti su larga scala. Tuttavia bisognerebbe riflettere sul fatto che nel caso dell'Europaallee la grana è assolutamente troppo spessa per poter garantire quella varietà architettonica da «città europea», per la quale ci si è spesso prodigati in questo progetto. Probabilmente sarebbe più opportuno un consenso più purificato dal contesto e più formale per dare all'area quell'impronta

2.



3.



inconfondibile che servirebbe a distinguerlo dagli ammassi di imponenti edifici ad uso residenziale e per uffici già abbastanza conosciuti.

Il lotto E è costeggiato dal tracciato della Lagerstrasse in direzione Langstrasse. Qui verrà terminato nel 2014, secondo i progetti di Caruso St John Architects e Bosshard Vaquer Architekten, un edificio ad uso residenziale e per negozi la cui costruzione grezza ha già raggiunto l'altezza definitiva. Mentre la traversa angolare della costruzione corrisponde all'altezza della gronda degli edifici sulla Lagerstrasse, in corrispondenza della Gustav-Gull-Platz, invece, l'edificio dominerà in altezza il quartiere grazie alle due torri che dalla traversa si sviluppano in altezza. Un altro elemento dona all'edificio un'impronta particolare: i piani alti delle torri, composte rispettivamente da 10 e 12 piani, prevedono degli immobili ad uso abitativo a dimostrazione di quella mescolanza di utilizzo a cui si aspira per «connettere l'identità urbana»; infatti, nel quartiere confinante al di là della Lagerstrasse si può non solo studiare, lavorare, andare a zonzo e fare acquisti, ma anche abitare. Vivere in centro può essere descritto come caratteristica urbana per eccellenza poiché solo la permanenza continua e l'identificazione delle persone con il «proprio» quartiere possono alimentare continuamente l'urbanità. Ciò che si delinea già da ora è un futuro divario sociale tra il costruito e il nuovo quartiere Europaallee, dovuto al fatto che difficilmente chi ha abitato qui finora potrà permettersi un appartamento in una delle torri. È tuttavia pur sempre degno di nota il fatto che sia stata riconosciuta l'importanza di abitare in un centro urbano e che per i lotti ovest E, F, G sia richiesta una quota minima di abitazioni pari al 40%.

I temi riguardanti il lotto E vengono riproposti sotto un duplice aspetto anche nel confinante lotto G, la cui conclusione dei lavori è prevista per il 2015. In primo luogo sono previste delle abitazioni e addirittura una casa di riposo (sicuramente ancora una volta non proprio a buon prezzo); in secondo luogo i vincitori del concorso, Graber Pulver Architekten e lo studio Masswerk progettano anche qui due torri che si svilupperanno in questo caso da un complesso di edifici a blocco chiuso. La torre est, alta circa 60 m è posta in direzione della Gustav-Gull-Platz e incornicia, insieme alla torre del lotto E, alta 40 m, una delle entrate alla Europaallee, mentre la torre ovest confina direttamente con i binari.

Sul lotto H, che funge a ovest dell'area da chiusura verso la Langstrasse, nel 2016 dovrebbe essere costruito un edificio ad uso residenziale e commerciale, e un hotel progettato da e2a Architekten. L'hotel sorgerà solitario sulla Langstrasse mettendo al riparo dai binari, con il suo volume, la nuova piazza da costruirsi. Il secondo edificio progettato più a ovest ripete il principio con le due torri che si sviluppano verso l'alto da un complesso di edifici a blocco chiuso. La

4.



4. Rendering della Sihlpost e dell'Europaallee viste dallo Sihlsteg
FFS Immobili
5. Rendering del Negrellisteg
explorations architecture, Paris
6. Planimetria generale della Zollstrasse
FFS Immobili

fitta serie di grattacieli presenti nel quartiere si conclude qui. In confronto, l'hotel raggiunge la modesta altezza di 27 m, malgrado ciò riuscirà comunque a sovrastare in altezza gli edifici di quattro o cinque piani che caratterizzano gli spazi stradali della Langstrasse. Tra il 2017 e il 2020 dovrebbero essere realizzati i restanti lotti B, D e F, situati a nord dell'area e confinanti con i binari. Lo studio Stücheli Architekten ha vinto il concorso per l'edificio per uffici situato nel lotto B. Il loro progetto, una traversa estesa in lunghezza, andrà a formare la parete nord dell'Europaaplatz. Manca ancora un ultimo concorso ovvero quello per il limitrofo lotto D, previsto per l'anno prossimo. Nel lotto F, che ripara la Gustav-Gull-Platz dai binari, lo studio Boltshauser Architekten progetta un *ensemble* composto da una torre indipendente di 50 m d'altezza e da un complesso di edifici a blocco chiuso. Ancora una volta, accanto alle superfici ad uso commerciale, sorgeranno degli spazi abitativi.

Il presunto inizio dei lavori in questi tre lotti a nord è strettamente legato a un ulteriore grande progetto per la stazione centrale che al momento richiede ogni sorta di lavoro edile. Infatti, solo quando la nuova stazione sotterranea di Löwenstrasse ora in costruzione, parte del cosiddetto passante di Zurigo sarà finita, la stazione provvisoria, necessaria per i lavori, potrà essere smantellata insieme ai binari che attualmente occupano il lotto nord.

L'ultimazione del passante e della stazione della Löwenstrasse è fondamentale non solo per il quartiere Europaallee ma anche per altri progetti urbani: solo successivamente potrà, infatti, essere avviata la costru-

zione progettata lungo la Zollstrasse, situata di fronte all'Europaallee e confinante a nord con i binari. Attualmente la futura area edificabile viene utilizzata ancora per gli impianti del cantiere della linea ferroviaria. Lo studio AGPS architecture e l'Atelier Girrot hanno realizzato un progetto per l'area lungo la Zollstrasse la cui superficie è pari a circa 15000 mq e che dovrà essere suddivisa in quattro lotti (1-4). Per la sua realizzazione, prevista in tappe a partire dal 2017, verranno indetti i rispettivi concorsi. Nel lotto 1 situato a ovest, è previsto un quartiere residenziale delle cooperative, mentre per il lotto confinante è richiesta una quota minima di abitazioni tra il 60 e il 70%; solo il lotto 4, situato a est, dovrebbe essere composto unicamente da edifici per uffici e negozi. A differenza dell'Europaallee, nella Zollstrasse non si mirerà a dominare in altezza; gli edifici misureranno al massimo 25 m, raggiungendo un'altezza moderata e adeguata a quella circostante.

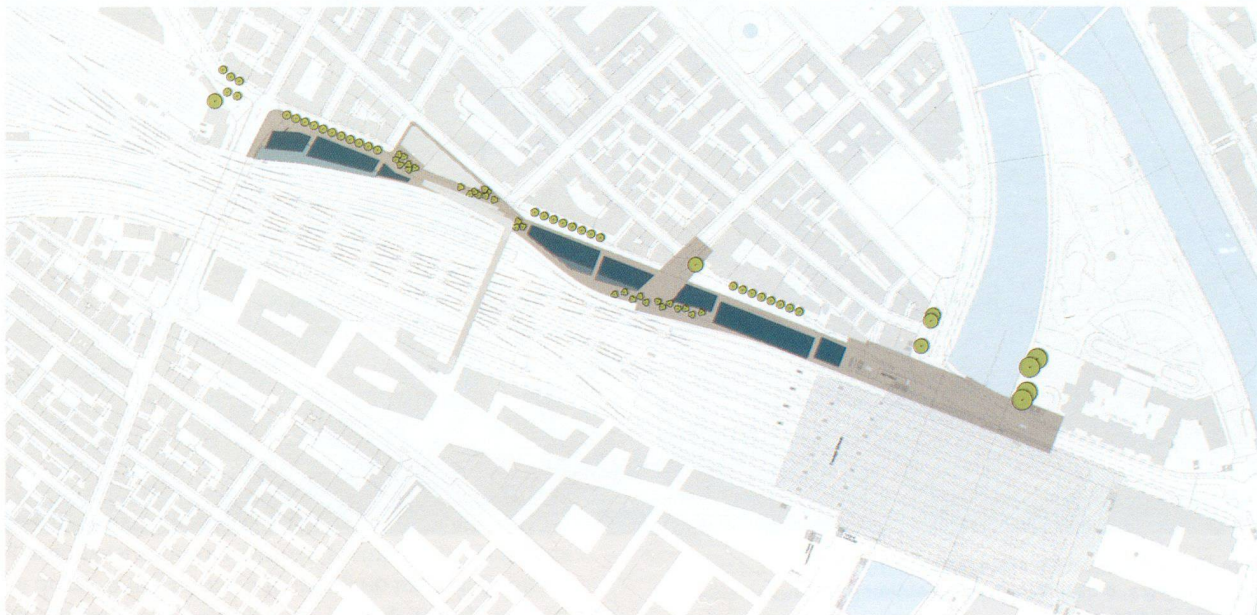
Entrambe le aree d'espansione dovrebbero essere collegate tra loro tramite un ponte per pedoni e ciclisti il cui nome, «Negrellisteg», è stato attribuito in onore dell'ingegnere Alois Negrelli. Gli studi Flint & Neill ed explorations architecture hanno vinto il concorso indetto dalla Città di Zurigo. Dalla Gustav-Gull-Platz la passerella dovrebbe condurre, all'altezza della Kanonengasse, nella parte del quartiere a nord dei binari, fino alla prevista Negrelli-Platz. La passerella supera i binari in rettilineo formando, in corrispondenza di entrambe le estremità lunghe, delle rampe che a sud si agganciano alla cabina di segnalazione ferroviaria. Bisognerà attendere per vedere se la costruzione scultorea in calcestruzzo della cabina di segnalazione riuscirà a emergere dalla stretta vicinanza della passerella e delle torri. Comunque sia, è da apprezzare l'idea di realizzare un collegamento

5.



dedicato a pedoni e ciclisti tra i quartieri tranciati dal tracciato ferroviario in modo da creare un «ponte», nel vero senso della parola, che non indietreggi neanche davanti a grandi gesta architettoniche. Attualmente l'ulteriore elaborazione del progetto è stata rimandata al fine di verificare la possibilità di un tunnel ciclabile alternativo sotto la stazione.

Per lo sviluppo urbano nella zona della Stazione centrale di Zurigo è determinante tenere fede all'auspicata «rivalutazione dello spazio pubblico». Per le aree pubbliche del quartiere sono stati incaricati gli architetti paesaggisti Rotzler Krebs Partner. A loro spetta l'allestimento dello spazio pubblico che in futuro si estenderà tra la nuova Europaplatz e la Langstrasse, comprendente anche la sponda del Sihl. Il fiume dovrebbe essere accessibile tramite gradinate, e una nuova passerella sopra il Sihl, continuazione della



6.

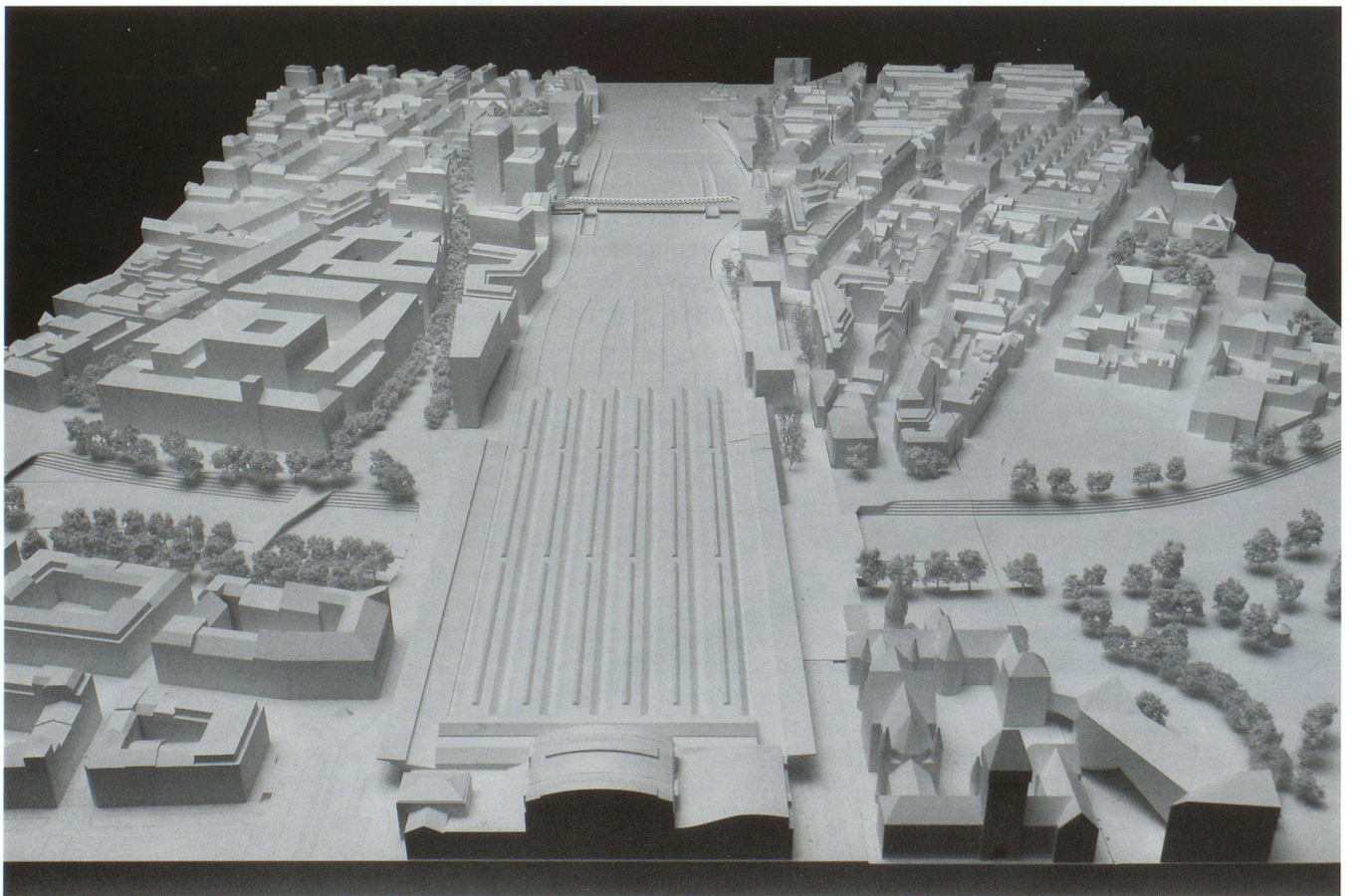
Schützengasse, dovrebbe creare un collegamento pedonale con la Bahnhofstrasse. Le sequenze spaziali dell'Europaallee, collegate agli assi esistenti e alle costruzioni previste lungo la Zollstrasse, sono una promessa sicura per la rivalutazione dello spazio urbano. Solo il tempo potrà dire se l'architettura riuscirà a dare un'adeguata cornice a questi spazi, oppure se i parametri scelti per le dimensioni dei complessi, per l'altezza degli edifici e per i dettagli delle facciate, soprattutto nell'Europaallee, non siano davvero eccessivi. In ogni caso la strategia di rendere disponibile per la comunità una zona finora inaccessibile nel centro della città, indica una via praticabile per un aumento sostenibile della densità edilizia nel centro urbano nella speranza, al di là degli interessi economici, di far accedere a quell'insieme comune chiamato città, oltre a quella architettonica, anche una particolare diversità sociale.

* architetto e storico dell'architettura, assistente alla cattedra di Storia dell'urbanistica all'EZH

Note

1. Città di Zurigo, *Bericht Entwicklungsgebiete Stadt Zürich. Europaallee*, Zürich 2009, pag. 3.
2. Kees Christiaanse, *Der Weg zur lebendigen Stadt*, in: *Hochparterre* 18 (2005), supplemento a H. 4, pagg. 4-5, citazione pag. 4.

Das Umfeld des Zürcher Hauptbahnhofs ist derzeit geprägt von Arbeiten, die im Zusammenhang mit Planungen für zwei städtebauliche Entwicklungsgebiete stehen. Im Süden des Gleisfelds sind bereits die ersten Bauten des neuen Quartiers Europaallee errichtet, das bis 2020 fertiggestellt sein soll. Im Norden grenzt die Zollstrasse an das Gleisfeld, und auch hier soll ab 2017 auf dem dann frei gewordenen Gelände gebaut werden. Freilich ist es noch nicht zu beurteilen, ob die Hoffnungen auf «Stärkung der Identität des Areals, Kontinuität und Flexibilität, Vernetzung städtischer Identitäten, Aufwertung des öffentlichen Raums» tatsächlich eingelöst werden. Immerhin lassen die auf den östlichen Baufeldern errichteten Gebäude mit ihrem Mix architektonischer Haltungen vermuten, dass die Körnung der Baublöcke zu gross sein dürfte, um eine architektonische Vielfalt im Sinne der oft bemühten «europäischen Stadt» zu gewährleisten. In jedem Fall aber weist die Strategie, bislang unzugängliche innerstädtische Areale der Öffentlichkeit zu übertragen, einen gangbaren Weg zu nachhaltiger Verdichtung.
Zusammenfassung des Autors



L'area della Stazione centrale con i progetti per la Zollstrasse sulla destra, e dell'Europaallee sulla sinistra
foto Roger Frei, Zurigo