

Stadtbilder : der Weg zur lebendigen Stadt

Autor(en): **Christiaanse, Kees**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [3]: **Stadtraum HB : ein neues Quartier für Zürich**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122623>

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.

Der Weg zur lebendigen Stadt

Text: Kees Christiaanse

Der Stadtraum HB, Zürich, ist kein Grossprojekt wie die einst geplanten Gleisüberbauungen, sondern er ist ein Konzept, das Leitplanken legt, damit beidseits der Hauptbahnhof-Gleise ein lebendiges Stück Stadt entstehen kann. Ein Vorbild gibts dafür bisher nicht, aber viele Referenzen, die sich zu einer Stadtvorstellung verdichten.

Das Bahnhofgebiet von Zürich ist eine Kombination aus einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit einem Einkaufszentrum, einem Urban Entertainment Center und einem städtischen Treffpunkt im traditionellen Sinn. Flughäfen und Bahnhöfe, die ursprünglichen Verursacher grossmassstäblicher Funktionstrennung, sind jetzt zu Protagonisten einer zunehmenden Funktionsmischung geworden, in denen sich die Begriffe Öffentlichkeit und Urbanität neu definieren. Das stimmt hoffnungsvoll. Unter den vielen möglichen Definitionen von Urbanität wird jene rund um den Zürcher Hauptbahnhof vor allem durch folgende Elemente bestimmt: die Dichte, den 24-Stunden-Rhythmus der Menschenströme, die Reibung zwischen sozialen Netzen und dadurch, dass wir hier die «Gegenform» zu einer prächtigen historischen Stadt vorfinden. In «Vom Mob zur Mall» suggeriert der Berliner Architekt und Stadtsoziologe Werner Sewing, dass in Europa – im Gegensatz zu Amerika – nicht so sehr die Privatisierung

des öffentlichen Raums und die Ausgrenzung von Randgruppen in Urban Entertainment Centers ein Problem ist, sondern das zunehmende Überangebot an Öffentlichkeit für die Massen. Dadurch zieht sich die Elite zurück – sogar aus der Zürcher Bahnhofstrasse. Nicht die Privatisierung des öffentlichen Raums gefährdet die Urbanität, sondern auch die Homogenisierung des Konsumverhaltens der Masse. «Wirklich öffentlicher Raum entsteht dann, wenn bestimmte Gruppen dominieren, ohne andere auszuschliessen», meint Arnold Reijndorp, Stadtsoziologe aus Rotterdam. War der öffentliche Raum bis ins 20. Jahrhundert der Treffpunkt für alle Formen der Kommunikation, so ist er heute nur einer von vielen Orten der Interaktion. Unter dem Einfluss dieser Homogenisierung breiten sich die Marktstrategien notgedrungen vom Shopping auf Lifestyle aus und profilieren sich dadurch zunehmend als Entwerfer der Stadt. Nun geht es vor allem darum, dass diese Strategien auch Strukturen mit qualitativ hochwertiger Auswirkung auf die Stadt kreieren können. Das müssen wir erreichen, denn schon immer hat der Handel die Stadt gesteuert. Oder, um es mit den Worten von Alex Wall, Städtebauprofessor an der TU Karlsruhe, auszudrücken: «Der Kommerz ist der Antrieb der Urbanität.»

Vertraut andersartig

Das neue Viertel, das im Stadtraum HB entsteht, wird sich zunächst kaum merkbar von den umliegenden Quartieren unterscheiden. Erst wenn man ins Gebiet eingedrungen ist, wird man feststellen, dass man sich in einer «anderen» Stadt befindet, die ihre Selbstverständlichkeit der Fortsetzung des urbanen Gewebes verdankt. Eine Baublock-Konfiguration, die sich typologisch zwischen dem Blockrand mit seinen Innenwelten und skulpturartigen Baukörpern bewegt, bildet die Struktur der Strassen und Plätze, dominiert von einer Diagonalen als Rückgrat. Damit ein solches Viertel nicht zu einem von der Stadt abgehobenen Ensemble wird, verträgt es keine einheitliche Architektur und Programmierung. Vielmehr ist es «ohne Programm» entworfen, damit in ihm die Dynamik des Lebens ihren Weg finden kann. Für verletzte Funktionen wie das Wohnen sind Mindestanteile festgesetzt und die Erd- und Zwischengeschosse sollen öffentlich genutzt werden.

Beim Stadtraum HB verhalten sich Baublock, Programm, Investor, Etappierung und Architektur zueinander «asynchron». Das heisst, trotz grosser Bauabschnitte oder einheitlichen Programmen wird eine feinkörnige Atmosphäre



1

1 Einst war die grosse Halle im Hauptbahnhof den Zügen vorbehalten. Heute ist sie ein überdeckter Stadtplatz, der unterschiedlichen Aktivitäten dient.

2 Aldo Rossis Überbauung an der Schützenstrasse in Berlin demonstriert die Asynchronität von Architektur und Funktion.

3 Im Mittelalter spielte sich die soziale Kommunikation auf Strassen und Plätzen ab (links). Heute sind Strassen Durchgangsrouten statt Kommunikations-Räume.

4 Die Bauten können innerhalb der gegebenen Hülle wachsen. Die Höhe entlang der Strassen beträgt 22 Meter, dahinter wachsen Türme bis 40 oder 60 Meter.

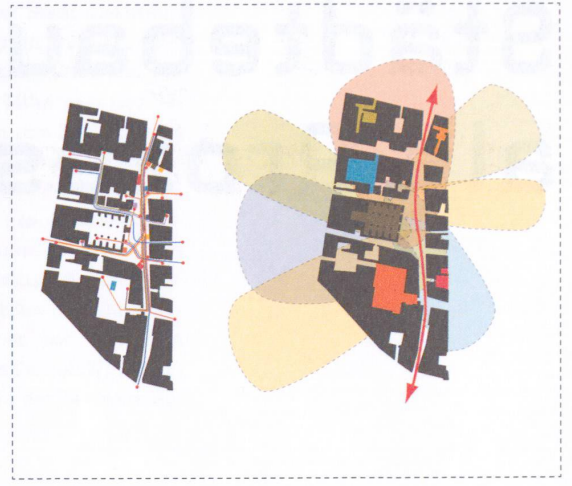
5-8 Vielfältige öffentliche Räume, keine monotonen Strassen sollen im Stadtraum HB entstehen – so wie hier in Brunn, Moskau, Strassburg und Brüssel. Fotos: Werner Huber



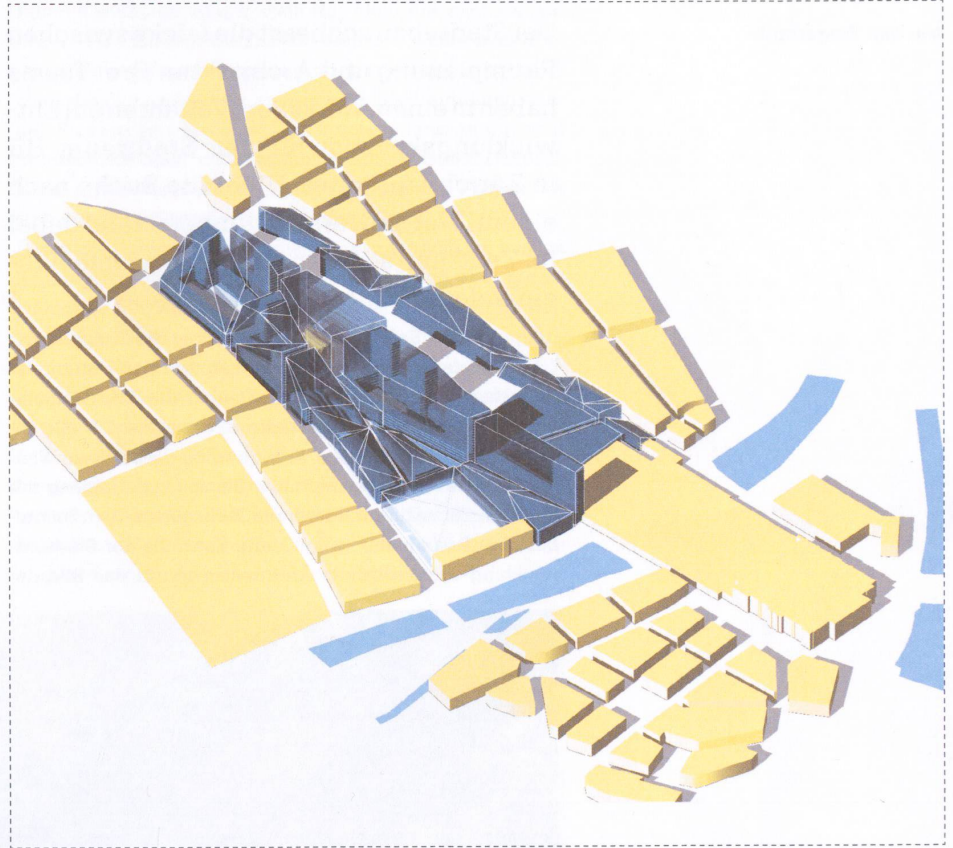
2

ermöglicht. Wie in Barcelona definiert ein Regelwerk die um 22 Meter variierende Bauhöhe, und wie in New York sind darüber unter Einhaltung einer (Set-Back-Regel) höhere Häuser erlaubt. Das führt – so hoffen wir – zu einem (gentrifizierten) Hybrid zwischen dem Paseo de Gracia in Barcelona und dem Greenwich Village in New York. Die Set-Back-Regel gewährleistet die homogene Begrenzung der Strassenräume, unabhängig von den Hochhausteilen. Die Zürcher Hochhausdebatte – unter anderem mit der Planung für den Maag-Tower – ist hochaktuell auch für das Bahnhofsgelände. Der Druck, hoch zu bauen, könnte auch in Zürich zunehmen, wie die Geschichte zahlloser Städte zeigt. Entlang des Bahnareals könnte von Altstetten bis zum Hauptbahnhof eine Hochhauszone entstehen, die im Stadtraum HB in den im Masterplan festgesetzten Hochpunkten von 40 (allenfalls auch mehr) Metern Höhe an den drei Plätzen ihren Abschluss findet.

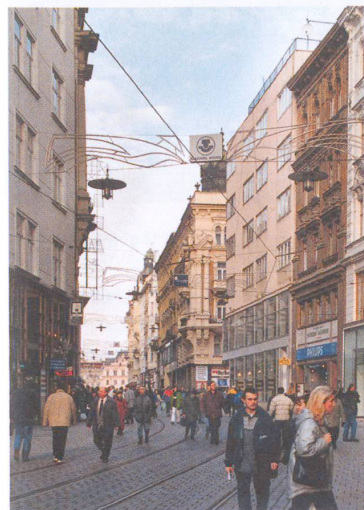
Die Dichte in dieser Art von Stadtteilen liegt meist bei 2,5 bis 4. Was sagt diese Zahl? In vielen Städten wird die Dichte eines Entwicklungsgebiets von der Verkehrsbelastung oder der Parkplatzkapazität bestimmt – eine absurde Situation. Der Verkehr kann doch nicht den primären Faktor einer qualitativ vollen Stadt bilden! Anders in London oder in Tokio, wo Autofahren unmöglich geworden ist. Hier bestimmt die Kapazität der Fussgängerströme die Dichte, die bei über 5 liegt. Im Stadtraum HB ist die zulässige Zahl an Parkplätzen zu vernachlässigen und die Dichte sollte kein Thema sein. Als (sozialer Kondensator) der ganzen Schweiz könnte er jede Dichte verkraften. •



3



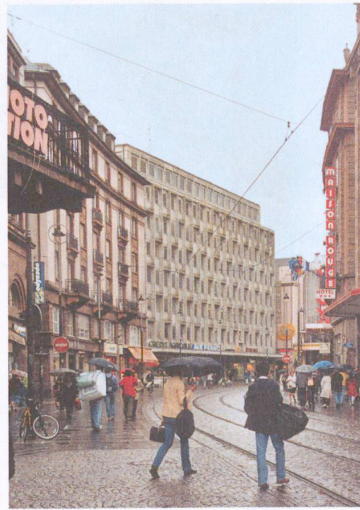
4



5



6



7



8