

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 9 (1996)
Heft: 5

Artikel: Eurogate Zürich : der ehemalige HB-Südwest und ein Alternativprojekt
Eurogate Zürich : der ehemalige HB-Südwest und ein Alternativprojekt
Autor: Capol, Jan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120393>

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>



Bild: Roland Stucky

Eurogate Zürich

Das Baugesuch

Der HB Südwest heisst jetzt Eurogate Zürich. Neu ist nur der Name, Trägerschaft und Projekt sind die alten. Am 1. Februar hat die Eurogate Zürich AG (vormals Gesellschaft HB Südwest) das Baugesuch bei der Stadt Zürich eingereicht. Ist Eurogate der Weisheit letzter Schluss, oder braucht es in der Stadtmitte Zürichs etwas ganz anderes? Wir stellen dazu das Projekt Moser vor. Es soll die Diskussion über den Hauptbahnhof auf neuer Grundlage eröffnen – damit wir gerüstet sind, falls Eurogate Schiffbruch erleidet.

Prozent Ja-Stimmen annahm. Das war in den achtziger Jahren. Die Stimmung gegenüber Grossprojekten war schlecht, Waldsterben, Verkehrsschwellen und Wohnungsnot beherrschten die Diskussion, und die Vorsteherin des Hochbaudepartementes, Ursula Koch, formulierte ihr Statement «Die Stadt ist gebaut». Um die Stimmung zu besänftigen, überarbeitete 1989 ein zugezogener Beirat das Projekt grundlegend. Dann kam die Krise. Der Bedarf an Büro- und Dienstleistungsflächen brach ein, und die damalige HB City Immobilien AG gab die Projektierungsarbeiten 1992 auf – nachdem sie 80 Millionen Franken ausgegeben hatte. Im Mai 94 konstituierte sich die jetzige Gesellschaft HB Südwest als neue Trägerschaft und rettete das bereits totgesagte Projekt vor dem Konkurs. Seither ist hart gearbeitet worden. Experten- und Optimierungsgruppen beugten sich über

die Pläne des Architekturbüros Ralph Baenziger und stimmten es auf Marktlage und neue Bedingungen der SBB ab. Nach unzähligen Überarbeitungen haben wir jetzt die Variante, die als Baugesuch eingereicht wurde.

Das Projekt

Eurogate beginnt hinter der heutigen Gleisüberdachung des Hauptbahnhofs und besteht im wesentlichen aus vier Teilen: Umsteigehalle, Rotunde, Dienstleistungszentrum und Wohnüberbauung:

– Die Rotunde, 1990 vom Beirat ins Projekt aufgenommen, ist das Herz der Anlage. Sie soll die erste Adresse der Stadt sein, eine Adresse von internationaler Bedeutung. Die Rotunde steht bereit für die Direktionsetagen der Hauptnutzer von Eurogate. Es sollen Unternehmen mit internationaler Ausstrahlung sein. Wer das sein wird, weiss man noch nicht.

Beteiligte, Eurogate Zürich AG

Kanton Zürich, Zürcher Kantonalbank, Schweiz. Bankgesellschaft, Schweiz. Bankverein, Serewatt (Elektrowatt), Zürich Versicherungen, Göhner-Merkur, Karl Steiner, Oerlikon-Bührle Immobilien, Konsortium Sulzer-Schindler-Burkhalter, Allg. Baugenossenschaft Zürich (ABZ), Wohn- und Siedlungsgenossenschaft Zürich (WSGZ), Wohnbaugenossenschaft BAHOGE und SBB.

Wir erinnern uns: 1980 gewannen die Architekten Ralph Baenziger, Claudia Bersin und Jakob Schilling den dritten Wettbewerb zum Thema HB Südwest. Ihr Projekt bildet die Grundlage des privaten Gestaltungsplans HB Südwest, den die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich 1988 mit 50,7

- 1 Rotunde
- 2 Umsteigehalle
- 3 Dienstleistungszentrum
- 4 Stadtplatz
- 5 Hotel
- 6 Gleistrack für Büros und Schulen
- 7 Wohnen, Lagerstrasse
- 8 Hafnerturm
- 9 Quartierverbindung

Die Geschichte: Neubau – HB Südwest – Eurogate

1965 Der «Arbeitsausschuss Bahnhof-Neubau Zürich» beginnt mit der Planung. Er will den Hauptbahnhof vollständig ersetzen und die Gleisen auf Höhe Bahnhofstrasse zurückschieben.

1969 Eine Behördendelegation konstituiert sich, bestehend aus Mitgliedern von Regierungs- und Stadtrat sowie Geschäftsleitung SBB. Sie schreibt den ersten Wettbewerb aus. 1. Preis Max Ziegler. Der Beitrag von Ralph Baenziger, Claudia Bersin und Jakob Schilling wird angekauft.

1973 Die Erdölkrise setzt ein. Die Stimmbewölkerung des Kantons Zürich verwirft die U- und S-Bahn-Vorlage, die Bestandteil des Bahnhof-Neubaus war.

1976 Der Hauptbahnhof Zürich wird als Baudenkmal von nationaler Bedeutung eingestuft und sorgfältig renoviert.

1978 Die Behördendelegation schreibt den zweiten Wettbewerb aus. Die Verfasser der prämierten und angekauften Projekte des ersten Wettbewerbs können mitmachen.

1. Preis: Ralph Baenziger, Claudia Bersin, Jakob Schilling, 2. Preis: Werner Schindler, Ueli Roth, 3. Preis: Theo Hotz, Mitarbeiter Heinz Moser.

1980 Der dritte Wettbewerb findet unter den fünf prämierten Projekten des zweiten Wettbewerbes statt. Die Jury empfiehlt den SBB, das Projekt Baenziger, Bersin, Schilling zu realisieren.

1982 Die HB City Immobilien AG konstituiert sich als Trägerschaft, die den HB Südwest (ohne Wohnen Lagerstrasse) realisieren soll.

1984 Die Bauherrengemeinschaft Wohnen Lagerstrasse konstituiert sich. Sie besteht aus Wohnbaugenossenschaften, der Migros und der Stiftung für Betagte der Stadt Zürich.

1985 Die Gegnerschaft hat sich gesammelt und reicht die Initiative «Bahnhofüberbauung – so nicht» ein. Die Initiative sieht strenge Rahmenbedingungen für den zukünftigen Gestaltungsplan vor (weniger Parkplätze, mehr Wohnungen); sie wird in der Gemeindeabstimmung mit 70 Prozent verworfen.

1988 Der Gestaltungsplan HB Südwest wird in der Gemeindeabstimmung mit 50,7 Prozent angenommen. Gründung der Ralph Baenziger AG (RBAG), die den HB Südwest mit Ausnahme der Wohnüberbauung Lagerstrasse realisieren soll.

1989 Der Expertenbeirat, Ernst Gisel, Alberto Camenzind, Herbert Fecker und

– Das Dienstleistungszentrum ist mit der Rotunde über eine Brücke verbunden, es erschliesst die günstigeren Bürozone von den Direktionsetagen aus. 1982 rechnete Nicolas Hayek den SBB vor, wie sie das Potential ihrer Liegenschaften besser nutzen könnten. Der Raum über den Gleisen galt als die neue Einnahmequelle; die SBB schien sich vom Transport- zum Immobilienunternehmen entwickeln zu wollen (HP 3/91). Das Dienstleistungszentrum verkörpert die Idee von Eurogate, den Raum über den Gleisen zur Linderung des SBB-Betriebsdefizits zu nutzen. Es stellt heute finanziell das *Pièce de résistance* dar. Ist das Dienstleistungszentrum marktauglich, so ist Eurogate marktauglich. Verteilt auf sieben Geschosse, sind 10 ha Mietfläche für Büros, Messen, Schulungsräume und Shoppingcenters vorgesehen.

– Die Wohnüberbauung ist der politische Kompromiss der achtziger Jahre. Damals herrschte Wohnungsnot. Um ein Grossprojekt durch Gemeinderat und Abstimmung durchzubringen, musste die Bauherrschaft mit neuen Familienwohnungen argumentieren.

– Die Umsteigehalle ist die eigentliche Bahnhöferweiterung. Da die Personenfrequenzen im Bahnhof ständig steigen, brauchen sie die SBB für den Betrieb der Bahn 2000. In der Umsteigehalle wird das SBB-Reisezentrum eingerichtet. Nicht alle Reisenden sollen für Billett oder Reservation den 200 m langen Weg zur alten Bahnhofhalle unter die Füsse nehmen müssen. Die Umsteigehalle wird zusätzlich mit Ladenpassagen bestückt.

Tor zu Europa

Eurogate soll als Schwergewicht in den Kampf um internationale Standortgunst in die Runde geschickt werden. Die Eurogate Zürich AG ist überzeugt: Die Schweiz braucht die Bauten über dem Gleisfeld von Zürich, damit sie im Konkurrenzkampf mit den europäischen Regionen mithalten und – daher auch der neue Name – damit sich die Schweiz ein Tor zu Euro-

pa offenhalten kann. Die Absichten sind gut, nur, stimmen die Voraussetzungen noch? Stimmt das in seiner Idee dreissig Jahre und in seiner Substanz 16 Jahre alte Projekt mit den heutigen Bedürfnissen und Bedingungen überein? Ich behaupte nein.

Unveränderter Gestaltungsplan

Zentrales Problem von Eurogate ist der Gestaltungsplan. Nachdem er die Volksabstimmung und den Marsch durch die Verwaltung überlebt hat, bestimmt er nun bis ins Detail hinein Nutzungsart, Nutzungsintensität, Bau- und Volumen – die Zeiten ändern sich, der Gestaltungsplan blieb der gleiche. Die in der Hochkonjunktur festgesetzten 11 ha Dienstleistungsfläche (Rotunde eingerechnet) sind viel; der aktuelle Leerstand im Dienstleistungsbereich der Region Zürich ist beträchtlich. Sicher, die Lage Hauptbahnhof ist optimal, bereits stehen Mietinteressenten für 70 Prozent der Fläche fest. Doch Interessenten bleiben Interessenten, ob sie wirklich einziehen werden, ist eine andere Frage. Die Anbieterkonkurrenz ist gross. Eine Bahnstunde entfernt, am SBB-Bahnhof Basel, soll z. B. Euroville Basel entstehen mit 6 ha Dienstleistungsfläche. Die Eurogate-Wohnüberbauung Lagerstrasse scheint aufgrund der Marktlage das sicherere Geschäft. Doch um die Wohnungsmieten in einem erträglichen Rahmen zu halten, müssen sie von den Mietern der Dienstleistungsflächen quersubventioniert werden. Folge: Gibt es Probleme bei der Vermietung des Dienstleistungszentrums, es gibt Probleme bei der Vermietung der Wohnüberbauung. Jetzt, wo sich der Wohnungsmarkt am Entspannen ist, droht der 1988 als politische Absicherung eingeplante hohe Wohnungsanteil zur finanziellen Last zu werden.

Keine Etappen

Von wenigen Ausnahmen abgesehen (Rotunde, Hafnerturm), kommt Eurogate neun Meter über den Gleisen auf Platten zu stehen. Der heute gültige

Peter Trautvetter, begutachtet das Projekt. Es wird daraufhin grundlegend überarbeitet. **1990** Die neu konstituierte Architektengemeinschaft Claudia Bersin, Leif Vilbald und Ralph Baenziger bearbeiten die Wohnüberbauung Lagerstrasse.

1991 Nach chaotischer Geschäftsführung kündigt die HB City Immobilien AG der RBAG. Unmittelbarer Grund: Die RBAG soll mit weiteren Architekten zusammenarbeiten, diese ist im Prinzip bereit, sträubt sich jedoch gegen das Vorgehen der Geschäftsführung.

1992 Die Bauherrschaft Wohnen Lagerstrasse kündigt den Architekten Bersin, Vilbald, Baenziger. Die HB City Immobilien stellt die Projektierungsarbeiten ein, verschiedene Liquidationsmöglichkeiten werden erörtert.

1994 Im Mai konstituiert sich die Nachfolgesellschaft HB Südwest. Mit neuem Geld wird die Baureife angestrebt. Die RBAG ist für das ganze Projekt zuständig. Auf Initiative der Karl Steiner AG führen Fachleute den sogenannten Charette-Workshop durch, worin ein aktualisiertes, marktbezogenes Nutzungskonzept ausgearbeitet wird.

1996 Am 1. Februar wird das Baugesuch eingereicht, Namensänderung von HB Südwest auf Eurogate. Der Bau soll 1,2 Milliarden Franken kosten (ohne Verzinsung). Darin hätten 5000 Arbeitsplätze und 500 Wohnungen Platz. Voraussichtlich wird Eurogate Ende Mai ausgesteckt.

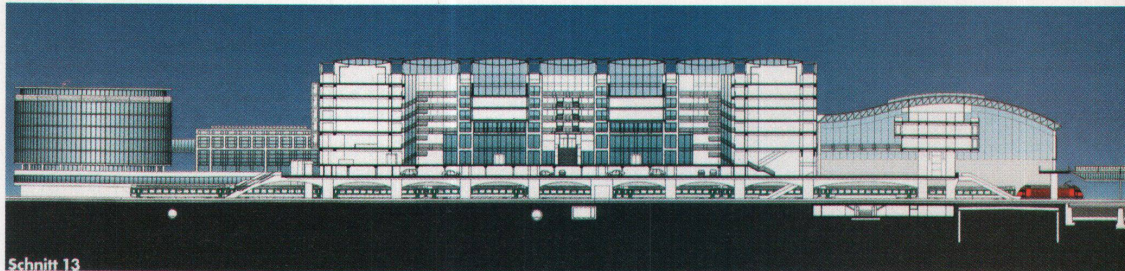
1996/97 Die Baubewilligung wird erwartet.

1997/98 Der Realisierungsentscheid soll fallen.

1998/99 Eventueller Baubeginn.

2005 Eurogate könnte vollendet sein.

Plan: RBAG



Schnitt durch Eurogate, von der Sihlpost aus gesehen. Ein Grossteil der Überbauung steht auf einer Platte über den Gleisen

Grundsatz, Grossprojekte zu etappieren, kann deshalb bei Eurogate nicht eingehalten werden. Die hohe Vorinvestition in die Platten zwingt zur schnellen Realisierung aller Aufbauten. Sie zwingt auch zum riesigen Ausmass der ganzen Anlage, denn laut Ralph Baenziger lohnt sich der Bau auf der Platte erst bei einer Ausnutzungsziffer von 2,85. Es ist somit die Platte, welche die Grösse von Eurogate definiert, nicht der Bedarf.

Was die SBB wirklich brauchen, ist eine Bahnhofserweiterung. Denn die prognostizierte Zunahme der Personenfrequenz des Bahnhofs ist beträchtlich: Der heutige Spitzenwert von 380 000 Personen pro Tag soll auf mindestens 450 000 pro Tag im Jahr 2005 ansteigen. Nachdem die SBB den Traum vom Immobiliengeld aufgegeben haben, sollen jetzt die Baurechtszinsen von Eurogate die nötige Bahnhofserweiterung bezahlen.

Dunkle Ankunftshallen

Falls alles gut geht, könnte Eurogate die vorgesehene Bahnhofserweiterung tatsächlich finanzieren. Bleibt die Frage, wie die Bahnpassagiere den erweiterten Bahnhof dann erleben werden. Der erste Eindruck der Ankommenden im Zürcher Eurogate wird sicherlich dunkel sein. Die Passagiere der hinteren Hälfte des ankommenden Zuges werden unter dem Dienstleistungszentrum aussteigen müssen. Wie beengend dunkle Ankunftshallen sein können, kennen wir vom Bahnhof Bern. Zeitgemässer und freundlicher sind die neuen Bahnhöfe in Zürichs «Konkurrenzstädten» Lyon, Lille und London konzipiert. Die Gleise sind von transparenten Stahl-Glas-Konstruktionen umhüllt, die Ankunft der Reisenden ist so wohlthuend inszeniert. Der Genuss des Ankommens – ein sogenannt weicher Standortfaktor – wird im Kampf um Standortgunst bewusst eingesetzt.



Das Projekt Moser

Das Projekt Moser hat gegenüber Eurogate entscheidende Vorteile. Es ist behutsamer und flexibler, darf aber nicht als direktes Konkurrenzprojekt verstanden werden, das anstelle von Eurogate ausgeführt werden kann. Es soll jedoch anregen, über Machbares und vor allem Wünschbares im Zentrum der Stadt Zürich zu diskutieren.

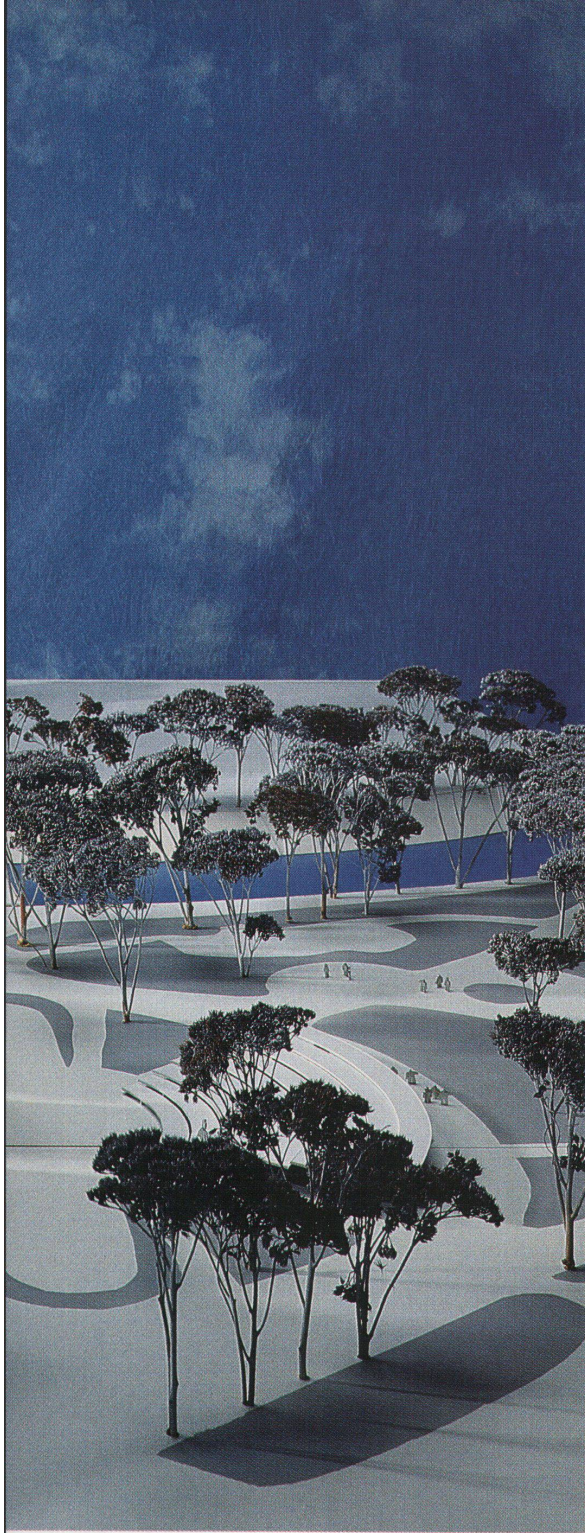
Als 1992 die HB City Immobilien AG ihre Arbeit einstellte, begann der Architekt Heinz Moser unabhängig von

Das Projekt Moser hält sich nicht an den Gestaltungsplan von 1988. Der Stadtturm, als Pendant zur Rotunde von Eurogate, markiert den Eingang zum Kreis 5. Das Gleisfeld wird nicht überdeckt

turm: gemischte und flexible Nutzung, öffentliche, halböffentliche und private Räume, so wie sie in einem Quartier des Stadtkreises Aussersihl stattfinden. Die gleiche Glashaut wie bei der Gleishalle fasst den Turm ein. – Der Sihlplatz über dem Fluss wird zusammen mit dem Platzspitz zum zentralen Park von Zürich, ein autofreies Erholungsgebiet mitten in der Stadt, dabei wird der Autoverkehr vom Sihlquai unter dem Bahnhof durchgeführt. Der Bahnhof wird zum städtischen Raum.

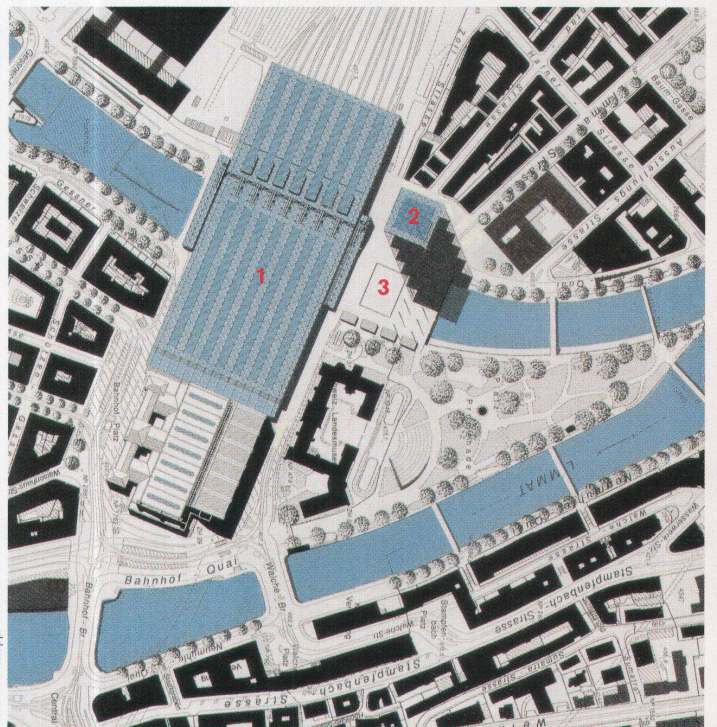
Vorteile des Projekts

Dieses Projekt hat bestechende Vorteile. Moser hält sich nicht an den Gestaltungsplan. Er hat erstmals seit 1980 den Blickwinkel wieder geändert. Statt wie Eurogate eine Rotunde in den städtebaulich toten Winkel bei der Sihlpost zu setzen, wählt er für seinen Stadtturm den Eingang zum Kreis 5.



Grundriss Projekt Moser

- 1 Gleishalle
- 2 Stadtturm
- 3 Sihlplatz



Plan: Rolf Läubli

finanziellen und politischen Sachzwängen den Hauptbahnhof neu zu entwerfen, später kam Roger Nussbaumer dazu. Moser war gut vorbereitet, er hatte 1978 und 1980 an den HB-Südwest-Wettbewerbsbeiträgen des Architekturbüros Theo Hotz mitgearbeitet.

Drei Teile

Mosers Projekt besteht im Prinzip aus drei Teilen, der Gleishalle, dem Stadtturm und dem Sihlplatz:

– Die Gleishalle ist ein transparentes,

lichtdurchlässiges Bauwerk. Sie ersetzt die jetzige Gleisüberdachung und erstreckt sich bis zu den Perronen. Die Halle übernimmt die Traufhöhe der umliegenden Gebäude. Die nötige Bahnhofserweiterung findet darin gut Platz. Dort, wo Eurogate den Umsteigebahnhof vorsieht, ist eine zweigeschossige Gleisüberführung gedacht. Das SBB-Reisecentrum und Ladenpassagen sind hier untergebracht. Die Gleishalle erweitert und wertet den Hauptbahnhof auf – das brauchen die SBB.

– Der Stadtturm übernimmt jene Funktionen, für die Eurogate eigentlich vorgesehen ist: Büros, Wohnungen, Schulen, Läden und Gewerbe. Mosers Konzept dazu überzeugt. Er nimmt den Zürcher Blockrand – fünf Geschosse, 18m Traufhöhe – und schichtet ihn übereinander. Jede Schicht ist durch einen auskragenden Zwischenboden getrennt. Dieser spielt jeweils für den unteren Blockrand Decke, für den oberen Strassenraum. Moser überträgt damit die Vorteile des Blockrandes auf den Stadt-

Gleishalle, Stadtturm und Sihlplatz bilden ein Gesamtkonzept, sind jedoch zeitlich verschoben realisierbar. Im Gegensatz zum Dienstleistungszentrum von Eurogate kann der Stadtturm ohne Rücksicht auf die Gleisbausermine der SBB hochgezogen werden. Bahnhofsbaus und kommerzielle Nutzungen werden auf diese Weise entflochten.

Nicht – wie bei Eurogate – die Vorinvestition in die Platte bestimmt die Mietflächen der Überbauung. Die Mietflächen des Stadtturms können

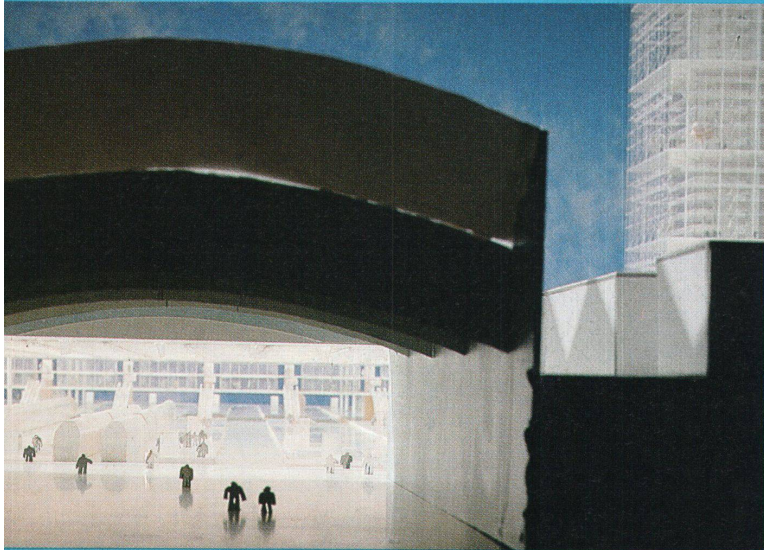
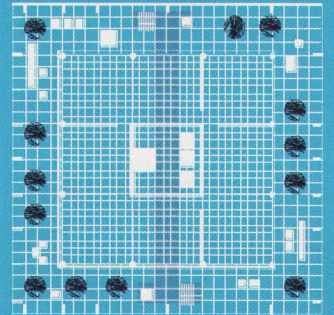
freier auf die Bedürfnisse des Marktes und der Stadt abgestimmt werden. Stellt sich die Frage, wie weit der Stadtturm etappierbar ist. Der Traum vom satten Baurechtszins auf SBB-Gelände wird allerdings endgültig hintan gestellt. Dafür könnte ein heller Bahnhof entstehen, der internationale Vergleiche nicht zu scheuen braucht – Ankommen und Abreisen, der erste und letzte Eindruck einer Stadt sind entscheidend, sind weiche Standortfaktoren.

Neue Bedürfnisse

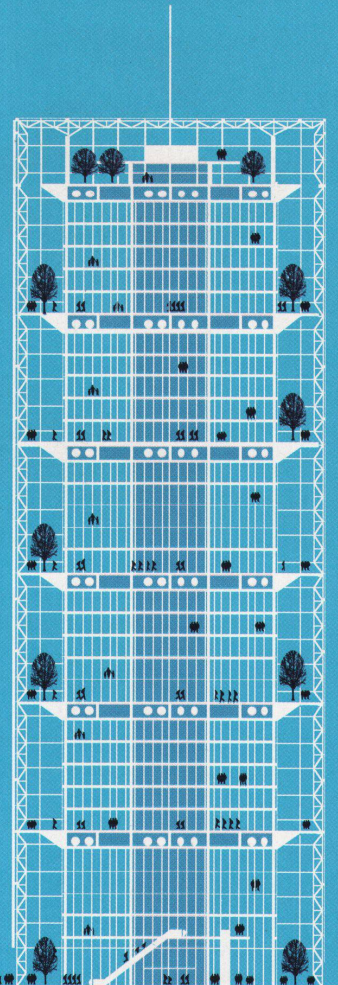
Ein Ausbau des Hauptbahnhofs ist wichtig, daran gibt es nichts zu rütteln. Verkehrsintensive Nutzungen wie Messen, Shopping Centers und Büros gehören zum Bahnhof und nicht an den Stadtrand oder in die angrenzenden Wohnquartiere. Wohnungen in der Nähe des Bahnhofs sind wichtig, aber zweitrangig, und sie müssen nicht billig sein. Wer internationale Anschlüsse vor der Haustüre will, der soll sie bezahlen. Doch wie

der Hauptbahnhof ausgebaut werden soll, darüber muss weiterdiskutiert werden. Das Projekt Eurogate war seinerzeit gut. Es antwortete auf die Bedürfnisse der siebziger und achtziger Jahre, als Projekte für Gleisüberbauungen noch Mode waren. Die Tabula-rasa-Absichten der sechziger Jahre – der jetzige Hauptbahnhof sollte abgebrochen werden – hatte Eurogate schon hinter sich gelassen. Doch mittlerweile schreiben wir 1996. Und was brauchen wir heute? Eine behut-

Grundriss des Stadtturms: Jeder «Blockrandstock» hat seinen Aussenraum



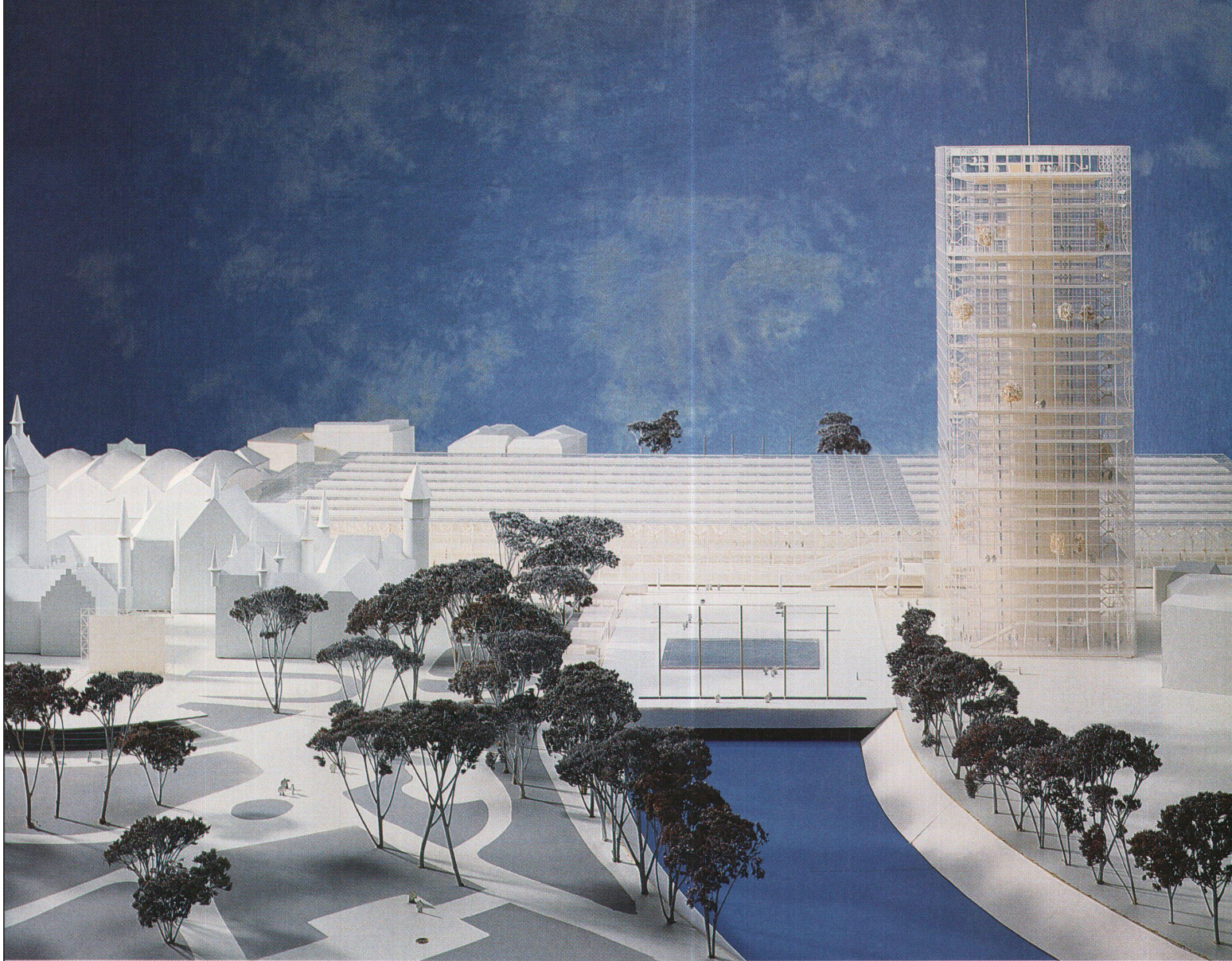
Hinter der alten Bahnhofhalle eine licht-durchflutete Gleishalle



Der Stadtturm besteht aus sechs vertikal geschichteten Blockrandbauten, eingefasst von einer Glashaut



Pläne: Francis Schmutz



Bilder: Ferit Kuyas

same, flexible und internationale Lösung.

Behutsam, flexibel, international

Behutsam, indem wir lernen, mit unseren Beständen umzugehen. Der Kopfbahnhof ist städtebaulich bedeutend. Es soll akzentuiert, aber nicht teilweise zugebaut werden.

Flexibel, da die Nachfrage Grossinvestitionen nicht mehr einfach auf-

saugt. Daher müssen Grossprojekte klein beginnen können, und sie müssen in stände sein, auf ändernde Rahmenbedingungen zu reagieren.

International, indem wir auf die europäischen Standards des Bahnfahrens antworten. Standards setzt z. B. der Waterloo International Terminal in London, nicht der Bahnhof Bern.

Das Baugesuch für Eurogate ist eingereicht. Nutzen wir die Zeit, über das

Stadtzentrum von Zürich zu diskutieren. Das Projekt Moser ist die Basis dazu. Es ist vom 12. Juni bis zum 12. Juli im Architekturforum Zürich ausgestellt, zusammen mit dem Modell von Eurogate Zürich.

Jan Capol

Das Projekt Moser, vom Platzspitz aus gesehen. Im Vordergrund der Sihlplatz

Am 12. Juni ist Vernissage der Ausstellung Eurogate Zürich/Projekt Moser.

Am 21. Juni findet ein Podiumsgespräch mit ausgesuchten Fachleuten statt. Namen und genaue Zeiten werden in der nächsten Nummer bekanntgegeben.

