

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: 11

Artikel: Schwerverdauliches
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816426>

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: 17.03.2025

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

Schwerverdauliches

Im Planungs- und Bauprozess geben immer alle ihr Bestes. Manchmal geht das aber schief. So steht etwa in Winterthur, Zürich und Genf schwere Kost. Auch nach dreissig Jahren.

Text, Fotos, Pläne:
Werner Huber

Gute Architektur entsteht dann, wenn das Richtige gut gemacht wird. Macht man zwar das Richtige, das aber schlecht, dann ist das eine verpasste Chance. Und wenn das Falsche schlecht gemacht ist? Das gibt etwas Schwerverdauliches, das auch noch nach Jahrzehnten auf den Magen schlagen kann. Die Gründe sind vielfältig: Vielleicht war der Ort für eine Bauaufgabe ungeeignet, das Programm bereits bei der Planung veraltet oder wenig zukunftsträchtig, oder das Neue verdrängt erhaltenswertes Altes. Meist haben solche Bauten eine lange Planungsgeschichte und waren von Anfang an umstritten. Die Beteiligten mögen sich zwar alle Mühe geben, doch wenn sie dabei nicht merken, dass sie auf dem falschen Pfad wandeln, nützt alles nichts. Meist sind die Schäden, die sie anrichten, auch nach Jahrzehnten noch nicht bewältigt. Vier Beispiele illustrieren das. Sie sind alle gleich alt wie Hochparterre: plus minus dreissig.

Dunkles Loch mit Ansage

1962 schlug der Winterthurer Nationalrat Robert Bühler vor, über den Gleisen des Freiverladeplatzes beim Bahnhof Winterthur ein Parkdeck zu erstellen. Bühler hatte das in Bern gesehen, wo damals gerade die Parkterrasse Grosse Schanze im Bau war. Für die SBB war der vorgeschlagene Standort nicht praktikabel, weshalb sie die Überdeckung der Perrons ins Spiel brachten. Aus ersten Ideenskizzen wurde bis 1967 ein Grossprojekt mit fast 950 Parkplätzen. Nach langen Planungen wäre es Anfang der Achtzigerjahre - mit noch 485 Plätzen - baureif gewesen, doch politische Widerstände und eine Einsprache des Heimatschutzes verzögerten den Baubeginn bis 1985. Zwei Jahre dauerten die Arbeiten. Doch am Ende stand nicht die Freude über ein gelungenes Werk, sondern die Ernüchterung: Die Perronanlage unter den Parkflächen war ein dunkles Loch. Das wäre vorhersehbar gewesen, illustrierte doch die unwirtliche Perronhalle des Bahnhofs Bern die Problematik seit zwanzig Jahren. Auch darauf hatten die Gegner immer wieder hingewiesen - vergeblich.

Die Lösung war schnell parat: Farbe und Licht! Ende 1990 erhielt das Fachwerk einen bunten Anstrich, Lichtstrahler und Reflektoren brachten etwas mehr Licht in die Dunkelheit. Es half wenig. Anstatt den Raum als Ganzes zu analysieren und ein umfassendes Konzept zu erarbeiten, beschränkte man sich auf Symptombekämpfung. Anstatt die Grosszügigkeit der Stahlkonstruktion - die einzige gestalterische Qualität des grobschlächtigen Bauwerks - in Szene zu setzen, zerteilte man sie in bunte Fragmente.

Aus heutiger Sicht ist die Überdeckung der Perrons mit einem Parkhaus unverständlich - städtebaulich und architektonisch, aber auch verkehrspolitisch. Park and Ride ist ein gutes Rezept für Gemeinden der Agglomera-

tion, aber nicht für das Zentrum einer Grossstadt. Bei den Planern hatte sich diese Erkenntnis in den Achtzigerjahren zwar durchgesetzt. Bis sie auch bei den Politikern angekommen war, war es in Winterthur zu spät.

Gross, glänzend und unnötig

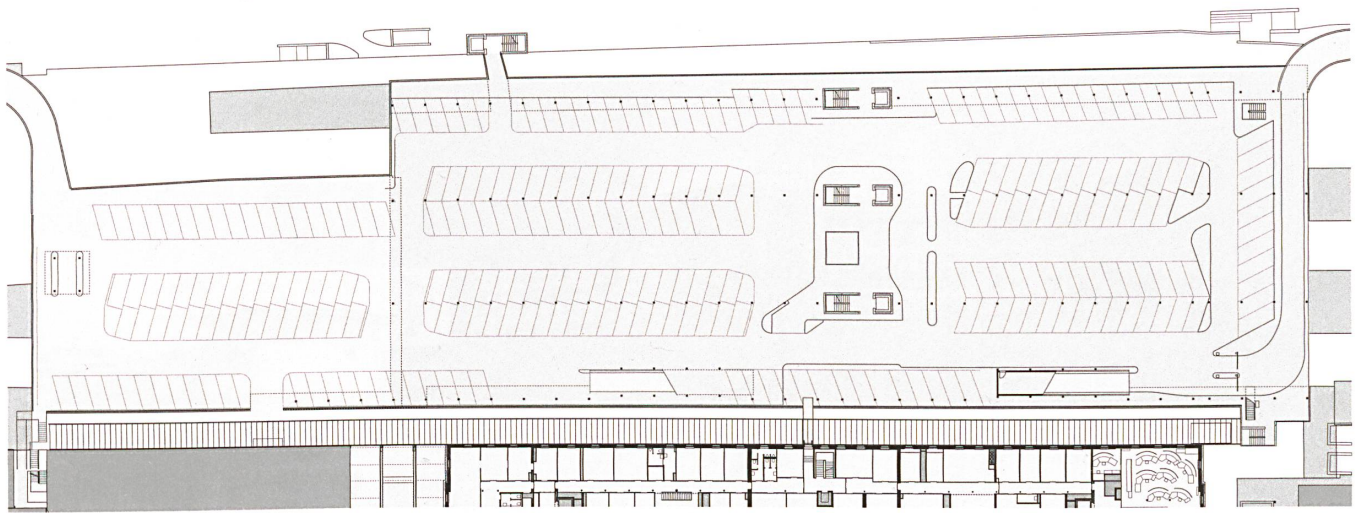
Während Winterthur seinen Bahnhof mit einem Parkhaus verschandelte, entstand in Zürich eines der grössten, umstrittensten und im Grunde überflüssigsten Gebäude der Stadt: die Börse im Selnau-Quartier. Als sich die Pläne zerschlagen hatten, die Börse am bestehenden Ort am Bleicherweg zu erweitern, schlug der Kanton das Areal des Kriegskommissariats (das frühere Tierspital) zwischen Schanzengraben und Sihl als neuen Standort vor. 1980 fand der Architekturwettbewerb statt, den die Basler Architekturfirma Suter+Suter gewann.

Das Vorhaben war umstritten. Den Börsianern gefiel der Standort abseits der City nicht. Die Linke wollte dort lieber Wohnungen erstellen und die historischen Bauten schützen. Und schliesslich gab es auch Stimmen, die prophezeiten, dass der traditionelle Ringhandel «à la criée» bald durch den elektronischen Handel abgelöst werde und der Neubau also überflüssig sei. Auf wenig Kritik stiess zunächst die Architektur, denn auf den Modellbildern passte sich das Gebäude gut ins Stadtgefüge ein. 1985 bewilligten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich knapp den kantonalen Beitrag, drei Jahre später begannen die Bauarbeiten. Je mehr der Neubau Gestalt annahm, desto schärfer wurde die Kritik. Mochte sich die Volumetrie «en gros» noch in die Umgebung einfügen, ist das fertige Gebäude «en détail» ein sperriger abweisender Koloss. Dazu trägt die glänzende Granitfassade aus dem Fichtelgebirge ebenso bei wie der Einmeter-Raster, der sich sklavisch über das ganze Haus zieht. Die monumentale überhängende Ecke mit dem darunterliegenden Schlund war ebenso ein konstruktiver Kraftakt wie die hohe Kassettendecke über den Börsensälen.

1992 wurde die Börse feierlich eröffnet. Vier Jahre später lief der Börsenhandel elektronisch. Den überflüssig gewordenen Ringsaal baute man zu einem Grossraumbüro mit Konferenzsälen und Cafeteria um. Noch schneller war nur das Einkaufszentrum im Unter- und Erdgeschoss am Ende. Zwar war es direkt an die neue Station Selnau der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) angeschlossen. Bloss stieg seit der Verlängerung der SZU an den Hauptbahnhof kaum mehr jemand hier aus, womit den Läden die Laufkundschaft fehlte. Zurzeit baut die internationale Sprachschule EF das Gebäude nach Plänen von Stücheli Architekten zu ihrem europäischen Hauptsitz um.

Dorf auf Tiefgarage

Wir verlassen die Stadt, fahren ins Dorf - und bleiben doch in Zürich. Lange Zeit konnte sich das 1934 eingemeindete Höngg nicht mit der Stadt anfreunden. Die Bewohner gingen «in die Stadt», wenn sie mit dem Dreizehner-



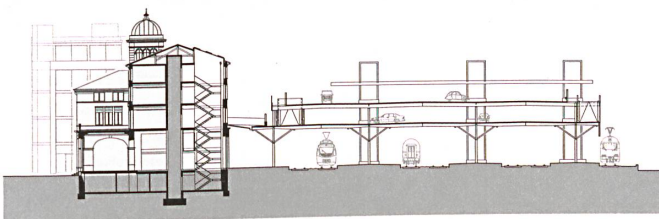
Unter dem Parkplatz liegen die Gleise: Grundriss der ersten Parkebene über dem Bahnhof Winterthur.



Bahnhofparkhaus, 1985–1987
 Bahnhof Winterthur
 Bauherrschaft: Bahnhof-Parkhaus
 Winterthur AG (SBB, PTT, Stadt Winterthur
 Versicherungen, Private)
 Architektur: Albert Blatter, Winterthur
 Ingenieur: Victor Oehninger, Winterthur
 Kosten: Fr. 22 Mio.

Tram ins Zentrum führen. Aber sie gingen «ins Dorf», wenn sie rund um den Meierhofplatz einkauften. In den Sechzigerjahren hatten die Stadtplaner kein Musikgehör für solche Sentimentalitäten. Sie entwarfen ein Quartierzentrum, das dem Verkehr mehr Platz eingeräumt und dem Tram ein eigenes Trasse gegeben hätte. Das Projekt hätte dem Quartier aber auch einen zentralen öffentlichen Platz gegeben – dafür wäre der alte Dorfkern verschwunden. Die Planungen blieben Papier und die Häuser verlotterten zusehends.

Bald änderten die Vorzeichen; man wollte das Alte als Zeitzeugen bewahren. Der Stadtrat erliess 1981 eine Kernzone, dank der die Mitte des ehemaligen Weinbauerndorfes «in ihrer Eigenart erhalten und erweitert werden soll», wie es im kantonalen Planungs- und Baugesetz hiess. →



Im Schnitt wirkt der Doppeldeckel über den Perrons filigran.

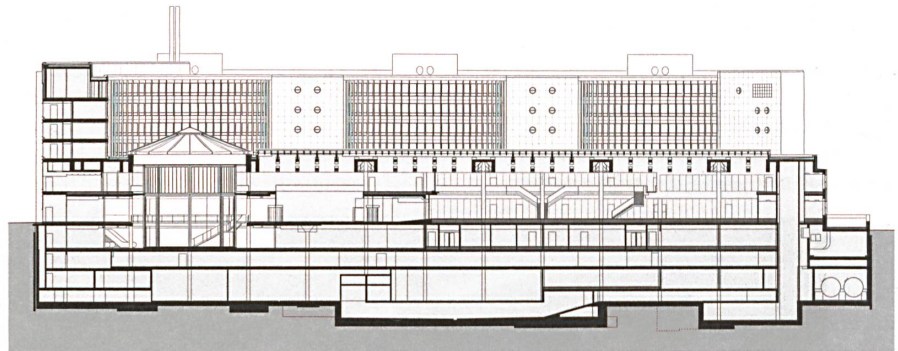


Im Dezember 1986, kaum fertig und noch ohne den vielfarbigem Anstrich, zeigte die Konstruktion eine gewisse Ästhetik – insbesondere nachts.

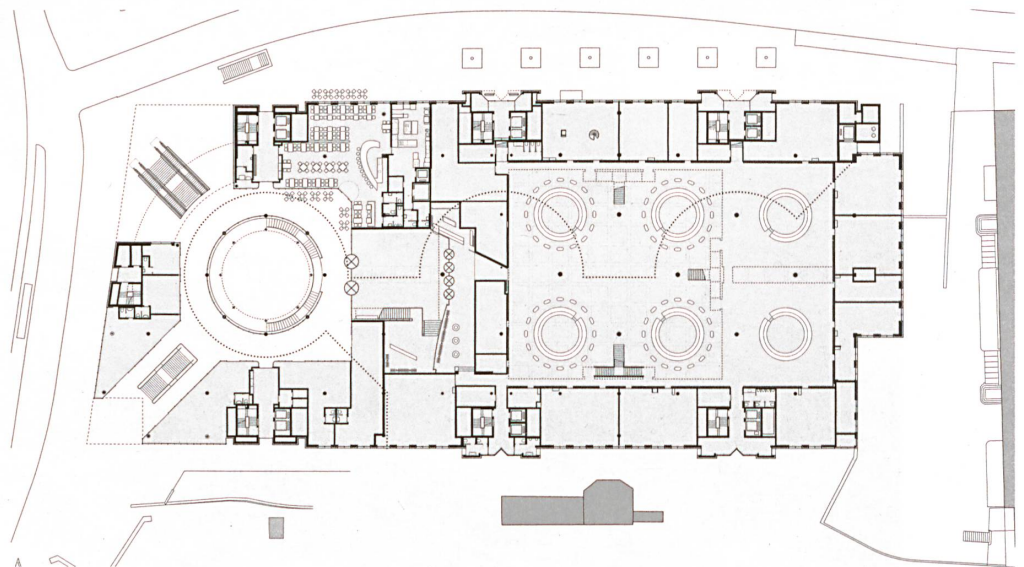


Das glänzende Granitungetüm der Börse steht 1992 bedrohlich nah am Wasserturm und am Schanzengraben mit dem Männerbad. Inzwischen mildern Bäume gnädig den Kontrast.

Börse Selnau, 1987–1992
 Selnaustrasse 28–36, Zürich
 Bauherrschaft: Baudirektion des Kantons Zürich, Effektenbörsenverein Zürich
 Architektur: Suter + Suter, Zürich
 Kosten: Fr. 200 Mio.



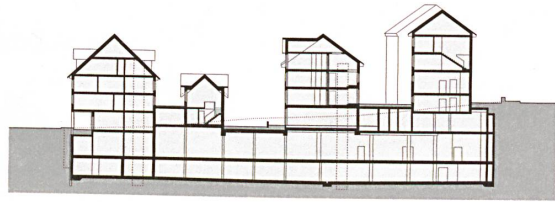
Längsschnitt durch das kleine Einkaufszentrum, die bald nicht mehr benötigten Börsensäle und viele Untergeschosse.



Erdgeschoss mit der offenen Halle, dem Foyer und dem Börsensaal mit Potenzial für sechs Ringe.

Hönggermarkt, 1987-1989

Limmattalstrasse 184-200, Regensdorferstrasse 3-9, Dorfbachweg 1, Zürich
Bauherrschaft: Société Internationale de Placements, Zürich
Architektur: Bryner und Partner Architekten
Kosten: Fr. 20 Mio.



Im Boden liegen zwei Untergeschosse, darauf steht das Dorf.

→ Das klingt gut, war jedoch verhängnisvoll. Denn erhalten werden mussten nicht die Bauten, sondern die Eigenart. Und so legte man das Höngger Zentrum in Schutt und Asche. Man hob zwei grossflächige Untergeschosse mit Supermarkt und hundertplätzigem Parking aus und errichtete darauf ein neues Dorf, das das alte nachahmte. Die neuen Volumen mussten den zuvor abgebrochenen Altbauten entsprechen, nur an einzelnen Stellen erlaubten die Behörden, die Dachstühle leicht anzuheben.

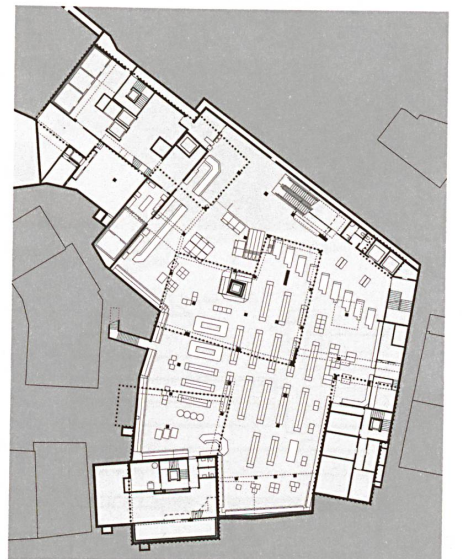
Bei den Fassaden liessen sich die Architekten von den verschwundenen Bauten inspirieren. Sie nahmen sich jedoch die Freiheit heraus, andere Fensterformate einzusetzen. Sie wollten damit signalisieren, dass sie nicht einfach das Alte rekonstruierten, sondern etwas Neues schufen. Bloss merkt man das kaum. Am Ende waren weder die Architekten noch die Denkmalpflege zufrieden. Schon beim Baubeginn 1987 hatte Peter Ess, damals Adjunkt im Bauamt II, angekündigt, dass man in anderen Kernzonen wie Albisrieden oder Schwamendingen die erhaltenswerten Gebäude strenger schützen, dafür den Architekten mehr Freiheiten für Neubauten zugestehen wolle. Für Höngg kam diese Erkenntnis zu spät. Die Struktur des alten Dorfkerns ist zwar erhalten, doch die Verkehrsprobleme blieben dadurch ungelöst.

Grösser, glänzender und teurer

Szenenwechsel: Genf, Rue de la Confédération. Sie gehört zum Strassenzug der Rue Basses, der Haupteinkaufsstrasse am Fuss der Altstadt. Dass dort mit dem Confédération Centre ein mehrgeschossiges Einkaufszentrum →



Erdgeschoss: Eine (alte) Häusergruppe wird zum Einkaufszentrum.



Untergeschoss: Der Grossverteiler breitet sich aus.



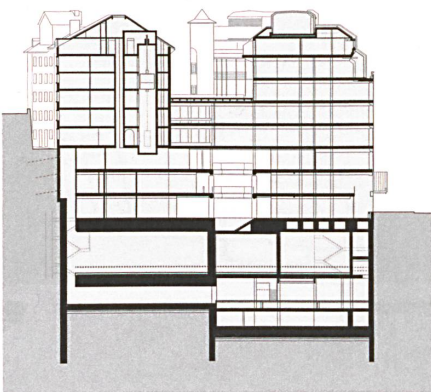
Alles gut in Höngg? Hübsch mag es 1993 zwar aussehen, doch das Verkehrsproblem ist nicht gelöst. Bis heute nicht.



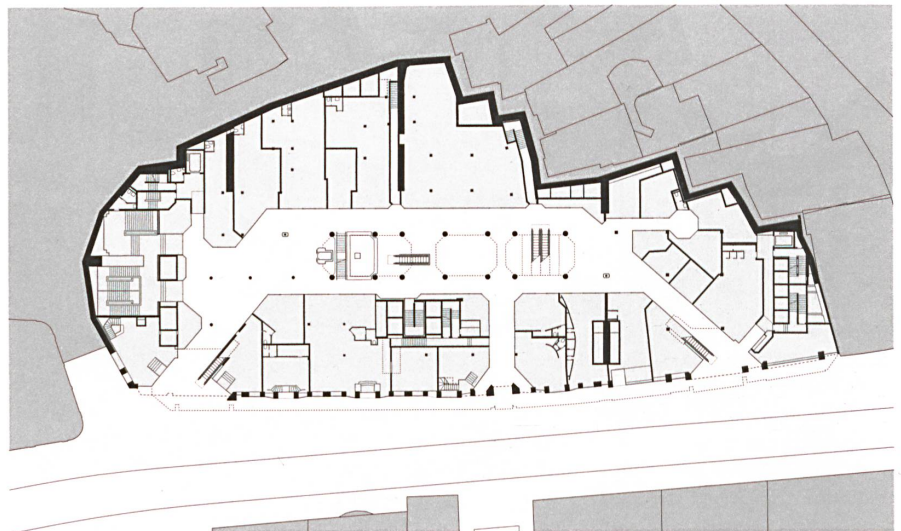
Im Sommer 1987 umwehte die Ladenpassage des Confédération Centre in Genf eine arabische oder monegassische Aura.

Confédération Centre, 1978-1986

Rue de la Confédération 6-8,
Rue Bémont 4, Genf
Bauherrschaft: Schweizerische
Bankgesellschaft, Schweizerischer
Bankverein
Architektur: Favre & Guth, Genf
Kosten: Fr. 400 Mio.



Zwischen Altstadt und Rue Basses liegt der grosse Bau.



Im Erdgeschoss schliesst das Centre an die Rue Basses an. Mächtige Konstruktionen halten den Hang zurück.

