



Die neuen Bauten entlang der Gleise entstanden in zwei Etappen zwischen 2012 und 2019. In der Mitte vorgelagert das heute ungenutzte Stellwerk von Max Vogt von 1963.

EUROPAALLEE

Der lange Weg zur metropolitanen Geste

Mit ihrer komplizierten Entstehungsgeschichte entlang des Zürcher Hauptbahnhofs kündigt die Europaallee in zweifacher Hinsicht von einem Wandel – von Stadtvorstellungen seitens der Bauherrschaft und von Widerstand seitens der Anwohner.

Text: André Bideau

W er früher in den Zürcher Hauptbahnhof einfuhr, tat dies zwischen Leuchtschriften, die von den Dächern der angrenzenden Blockränder strahlten. Das architektonische Ereignis bildete der Stellwerkturm von Max Vogt aus dem Jahr 1963. Heute ist diese denkmalgeschützte Betonskulptur in die Bauten der Europaallee eingewoben, im Übrigen aber funktionslos – seit 2012 wird der Bahnverkehr zwischen Bodensee, Chur und Brugg von der Betriebszentrale Ost im Flughafen gesteuert.

Ein Areal unter vielen – und doch wie kein anderes

Das Gleisfeld, das sich zwischen Kreis 4 und Kreis 5 schiebt, ist ein stadtbestimmendes Element. Spätestens seit in den 1980er-Jahren der Strukturwandel im ehemaligen Industriequartier einsetzte, ist das Zürich längs der Gleise in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt. Inzwischen ist die Erneuerung nahezu aller Industrieareale abgeschlossen, womit die Flächen am unmittelbaren Rand des Gleisfelds ins Zentrum der



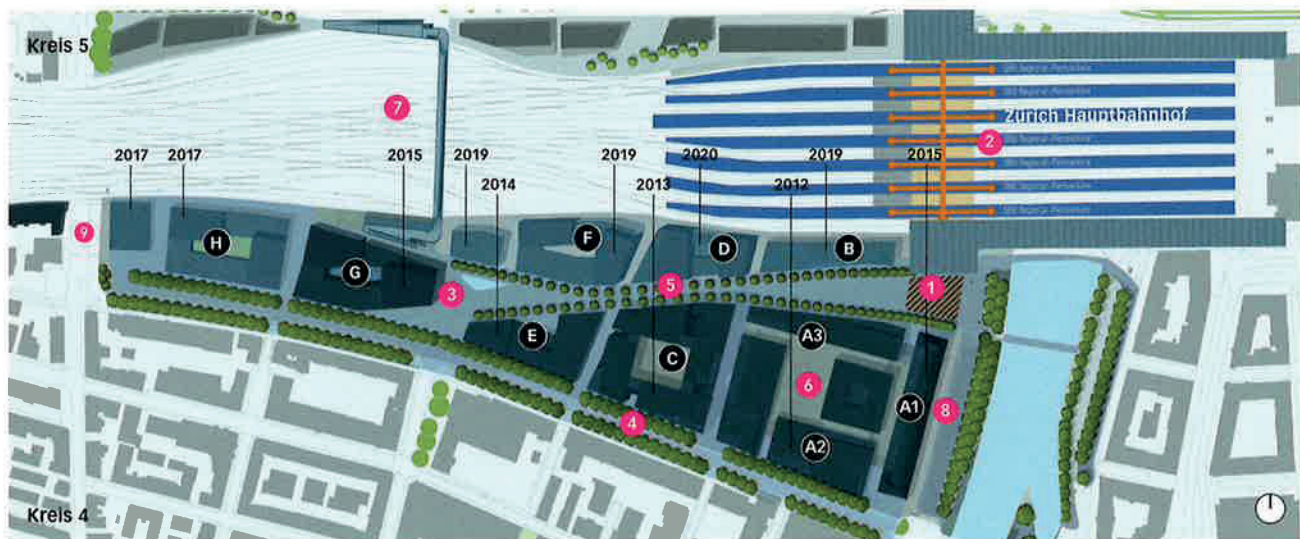
Der Gustav-Gull-Platz in der Verlängerung der Kanonengasse ist **von Wohn- und Bürobauten eingefasst**. (links Boltshausen Architekten, rechts Caruso St John Architects / Bosshard Vaquer Architekten).

Aufmerksamkeit gelangt sind. Mitten in den Verlauf dieses Transformationsprozesses fiel 2003 die Schaffung der SBB Immobilien.

Das Projekt Europaallee ist der Inkubator der direkten Bautätigkeit der SBB beiderseits des Gleisfelds. Es handelt sich um das erste von sechs Arealen zwischen Hauptbahnhof und Altstetten, auf denen die SBB ihre sehr sichtbare, aber von der übrigen Stadtentwicklung letztlich unabhängige und eigenen Imperativen gehorchende Immobilienpolitik umsetzen. Das am nächsten zur Innenstadt gelegene Areal, das sich von der Sihl bis zur Langstrasse erstreckt und jetzt von der Europaallee belegt wird, wurde früher im Wesentlichen von der Sihlpost als Zürcher Hauptpost genutzt. Diese war erst vor 30 Jahren rückwärtig um ein gewaltiges Betriebsgebäude ergänzt worden. Es verlor seine Funktion aber noch rascher als Vogts Stellwerk und wurde im Zuge der Vorbereitung der ersten Etappe der Europaallee abgebrochen. Heute bildet der historische Teil der Sihlpost – ein markanter Bau der Gebrüder Bräm von 1930 mit Stahlbetonarbeiten Robert Maillarts – den stadtseitigen Kopfbau der Europaallee. Dahinter bäumen sich drei Bauetappen von höchster baulicher Dichte auf, sodass die Sihlpost nun wie ein Riegel den Lavastrom aufzuhalten scheint, der sich zwischen Gleisfeld und Stadt hindurchschiebt. Auf die drei Baufelder verteilen sich 150000 m² für Büros (ein Drittel davon

ausschliesslich genutzt von Banken, IT und Bildung), 20000 m² für Geschäfte, 5000 m² für Gastronomie, des Weiteren 400 Wohnungen (zu den Wettbewerben vgl. espazium.ch/de/aktuelles/europaallee-zuerich).

Welche Idee von Urbanismus mag die SBB geleitet haben? Über den Masterplan von Kees Christiaanse Architekten oder über die nun realisierte Europaallee zu sprechen sind zwei verschiedene Dinge (vgl. TEC21 41/2014). Im Vordergrund steht die Verteilung einer gewaltigen Investitionssumme auf verschiedene Häuser: Hinter Geschäfts- und Wohnhäusern mit unterschiedlichen architektonischen Handschriften steht ein einziger Investor und Betreiber, was formal geschickt überspielt wird. Denn der Masterplan von Kees Christiaanse Architekten (2003) setzt auf ein Kapillarsystem von Quergassen, die an das angrenzende Quartier anschliessen und sich auf Unregelmässigkeiten in der Parzellenstruktur des 19. Jahrhunderts beziehen. Über diesem Fussabdruck, der in etwa die Höhe einer Blockrandbebauung markiert, erheben sich turmartige Volumina, deren variierende Höhen die Silhouette der Europaallee bestimmen. In ihrem Zusammenspiel evozieren diese Einzelarchitekturen ein organisches Gefüge mit Zufälligkeiten in Kontur, Stellung und Materialisierung. Gleichzeitig wird durch den malerischen Effekt und die künstliche «Artenvielfalt» vom gewaltigen Massstabssprung gegenüber dem historischen Arbeiterviertel abgelenkt. Aber vom



Lageplan mit Kennzeichnung der Baufelder, der Nutzungen und der beteiligten Architekturbüros.

- | | | | |
|--|--|---|---|
| ① Europaplatz | (vgl. espazium.ch/de/aktuelles/gestern-ueppig-heute-stringent) | A Büros (Max Dudler Architekten, 2012) | F Büros, Wohnungen (Bolts-hauser Architekten, 2019) |
| ② Passage Sihlquai mit Zugang S-Bahn | ⑧ Kasernenstrasse | B Büros (Stücheli Architekten, 2019) | G Büros, Wohnungen (Graber Pulver Architekten, 2015) |
| ③ Gustav-Gull-Platz | ⑨ Langstrasse | C Büros (Max Dudler, Annette Gigon/Mike Guyer, David Chipperfield, 2013) | H Kulturzentrum, Hotel, Büros, Bildung, Wohnungen (E2A Architekten, 2017) |
| ④ Lagerstrasse | A ¹ Sihlpost (Adolf&Heinrich Bräm, 1930; Umbau: Max Dudler Architekten, 2016) | D Büros (Wiel Arets Architects, 2020) | |
| ⑤ Europaallee | A ² Passage Europaallee | E Büros, Wohnungen (Caruso St John Architects, Bosshard Vaquer Architekten, 2014) | |
| ⑥ Pädagogische Hochschule Zürich | A ³ Pädagogische Hochschule Zürich (Max Dudler Architekten, 2012) | | |
| ⑦ Negrelli-Steg (Conzett Bronzini Partner, Diggelmann + Partner, 10:8 Architekten; im Bau) | | | |

angrenzenden Quartier aus ist die Überbauung zweifellos weniger als eine modulierte Skyline denn als eine hermetische Wand wahrzunehmen.

Entlang der Lagerstrasse prallen unterschiedliche Ökonomien aufeinander: Da ist auf der einen Seite die Lage im Kreis 4 mit seinem trotz Aufwertungsprozessen bescheidenen Charakter – und gegenüber das Gelände mit dem Firmensitz von Google und Luxuswohnungen, das weit über den Bahnhof ausstrahlen soll. Die radikale Gegensätzlichkeit der Nutzungen wirft die Frage nach den Umständen derartiger City-Erweiterungen auf. Projekte wie das der Europaallee sind nicht nur der forschen Immobilienpolitik der SBB zuzuschreiben. Seit Jahren wird auch im Ausland auf Konversionsflächen der Bahn repräsentative Urbanität implementiert. In der Regel handelt es sich bei solchen Arealen um Orte, die für eine zentrale städtebauliche Bedeutung geradezu prädestiniert sind.

Paradoxaerweise lassen diese «Adressen» ihren lokalen Kontext hinter sich, weil ihnen der Standortwettbewerb eine Funktion in der Aussenwahrnehmung der Stadt zubilligt, für die hochkarätige Mieter gewonnen werden müssen. Der Wunsch, im internationalen Massstab mitzuspielen, zeigt sich im Wandel der Namensgebung des Zürcher Projekts: War ursprünglich in einem eher technokratischen Jargon von «HB-Südwest» die Rede, mutierte das Projekt in den 1990er-Jahren zu «Eurogate» und 2003 schliesslich zu «Europaallee».¹

Mit diesem Anspruch war man gleichauf mit Stuttgart und Frankfurt, wo ebenfalls Europaviertel entstehen. Anführen kann man ferner das französische Euralille, wo nicht nur Konversionsflächen, sondern die in Lille zusammentreffenden Hochgeschwindigkeitsstrecken aus London, Paris und Brüssel die Voraussetzung für ein Grossprojekt von OMA bildeten.

Diesen anderen Vorhaben ist im Unterschied zur Immobilienpolitik der SBB gemein, dass sie innerstädtische Brachflächen für Investitionen privater Bau-träger aufbereiten, was allerdings von einer Vielzahl schwer steuerbarer äusserer Faktoren abhängt. Hudson Yards, die kürzlich in New York abgeschlossene Gleisüberbauung, war schon 2008 baureif, erfuhr aber erst viele Jahre nach dem Wirtschaftskollaps mit einem anderen Investor einen Neustart.

Ein halbes Jahrhundert Vorlauf

Mit ihrer Abfolge von Fehlstarts und Neuanfängen ist die Planungsgeschichte vermutlich nirgends länger als am Zürcher Hauptbahnhof: Genau 50 Jahre liegen zwischen dem Wettbewerb für einen kompletten Neubau und der Fertigstellung der Europaallee (erste Anläufe für einen HB-Ersatz hatte es bereits im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts gegeben). Vor der Schaffung von SBB Immobilien unterstanden die Planungen einer heterogenen Bauherrengemeinschaft, deren Absichten oftmals



Auftakt der Europaallee: Die historischen Sihlpost-Gebäude und der Eingang in die tiefer liegende Bahnhofsebene fassen den Europaplatz. Zwischen Platz und Sihl verläuft der Autoverkehr; der Autobahntunnel darunter (ursprünglich ein Autobahnviadukt) ist weiterhin im Richtplan eingetragen. (Links im Anschluss an die Sihlpost Gebäude von Max Dudler Architekten, rechts entlang der Gleise von Stücheli Architekten).

unklar waren. Die mehrmalige Auswechslung von Plannern, Bauherrschaft, Beiräten und Politikern haben das Gleisfeld zu einem Palimpsest gemacht – ein halbes Jahrhundert tief greifender Veränderungen im planerischen Denken, in der Durchführung grosser Verfahren, aber auch hinsichtlich der Bedeutung der Stadtzentren.

Die Beziehung zwischen Verkehr und Städtebau war eine andere, als 1969 die Planung für einen neuen Hauptbahnhof begann, war doch der Autoverkehr im Begriff, die Bahn zu überflügeln. Damals wurde die Stadtzentren nicht für den öffentlichen, sondern für den Individualverkehr umgerüstet. Selbst wenn für den öffentlichen Verkehr geplant wurde, galt es, dem Auto eine verkehrsgerechte Innenstadt zu bieten.² Diese Priorität zeigte sich gerade in der Symbiose, die das HB-Neubauprojekt mit den in Zürich vorgesehenen Expressstrassen eingegangen wäre: An einer strategischen Stelle der Innenstadt sollte der Strom von motorisierten Pendlern und Konsumenten für die City angezapft werden. Was als Sihlhochstrasse auch teilweise ausgeführt wurde, sollte via Hauptbahnhof bis zum Autobahndreieck Letten ergänzt werden. Entlang dieser nationalen Transitachse wäre der Hauptbahnhof einer von mehreren Entwicklungsknoten geworden.

Die allgemeine Rezession sowie die Unterschutzstellung des Empfangsgebäudes von Alfred Wanner machten Mitte der 1970er-Jahre die Neubauplanung zur Makulatur. 1978 wurde ein neuer Wettbewerb im

Bereich der Perronhallen und des Gleisfelds durchgeführt. Fortan verlagerte sich der Schwerpunkt der City-Erweiterung über die Sihl, wo die Gleisüberbauung HB-Südwest geboren wurde. Den Wettbewerb gewann ein Team um Ralph Baenziger, der mit Unterbrüchen nun 25 Jahre lang für die Planungen verantwortlich zeichnete. Diese Verkehrsdrehscheibe umfasste einen Reiterbahnhof, ein Geschäfts-, Kongress- und Einkaufszentrum, ein Hotel sowie eine Wohnsiedlung. Dazu kamen grosszügige Parkplätze, die unmittelbar in die angrenzenden Quartiere mündeten.

Zum Paradox von HB-Südwest gehörte, dass in einer zunehmend autokritischen Zeit die Zahl der Parkplätze im Verlauf der Planung aus Renditeüberlegungen weiter erhöht wurde, was zur Folge hatte, dass die Zürcher Stimmberechtigten zweimal über Gestaltungsplanvorlagen zu entscheiden hatten. Als eine weitere Unsicherheit erwiesen sich die Kosten von Baenzigers Plattform über den Gleisen. So setzte HB-Südwest – nach seinem 1996 vollzogenen Neustart mit dem unfreiwillig komischen Namen Eurogate – gewaltige Vorinvestitionen und Koordinationsleistungen mit den SBB voraus. Diese brachten zusammen mit Einsparungen des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) das architektonisch-städtebaulich schwer fassbare Projekt 2001 zu Fall.³

Die Eröffnung des Bahnhofs Museumstrasse machte den Reiterbahnhof und den Stadtteil auf einer Plattform neun Meter über den Gleisen zu einem Ana-



Der Abschluss der Europaallee an der Langstrasse mit Hotel, Kulturzentrum «Kosmos», darüber Wohnungen und Büros. Der flache Bau des Kulturzentrums vermittelt zwischen den Höhenunterschieden von Strassenniveau und umgebenden Fassaden (E2A Architekten).

chronismus: Seit 1990 stand Eurogate in einem strukturellen Widerspruch zur unterirdisch forcierten Entwicklung des Hauptbahnhofs. Sein stets wachsendes Passagiervolumen entfaltete sich mitsamt Einkaufszentrum nun unter dem Boden. Dieser unsichtbare, unheroische Urbanismus hatte mit keiner politischen Opposition mehr zu rechnen. Oberirdisch hat die Ära der städtebaulich-infrastrukturellen Visionen damit keine sichtbaren Spuren im Stadtzentrum hinterlassen. Diese «Unvollendete Moderne» mitsamt den gescheiterten HB-Planungen war 2019 in der Ausstellung «Nach Zürich» im Zentrum Architektur Zürich zu sehen. Als deren Vermächtnis lässt sich vielmehr eine lokale Kultur des Widerstands gegen massive Verkehrsvorhaben und Citydruck verstehen. Im Zuge der Jugendunruhen von 1980 wurden die Quartiere hinter dem Hauptbahnhof zu Kampfzonen für ein Recht auf Stadt, sodass HB-Südwest zu einem erstrangigen Feindbild avancierte.⁴ Insofern erstaunt es, dass dieser Gegendruck schliesslich erlahmte. Ein Referendum gegen den SBB-Gestaltungsplan erzielte nicht einmal in den angrenzenden Kreisen 4 und 5 die erforderliche Stimmenmehrheit.

Der kontextuelle Ansatz erklärt die Akzeptanz des Masterplans für die Europaallee nicht wirklich. Wahrscheinlicher ist, dass die Gegner der Gleisüberbauung das endgültige Aus des Baenziger-Projekts als einen Triumph über die traditionelle Zürcher Bau- und Verkehrslobby empfanden. Denn zu ihren besten Zeiten

umfasste die Bauherrengemeinschaft HB-Südwest/Eurogate Grössen des Zürcher Wirtschaftslebens wie die Generalunternehmung Karl Steiner, die City-Vereinigung und beide Grossbanken UBS und CS – allesamt Feindbilder des linken Widerstands. Aus seiner Perspektive wirkte die überraschende Übernahme des Nachfolgeprojekts durch die SBB als Bauherrin und Alleininvestorin wie die Absage an den freien Markt. Ferner liess sich die Tragweite des wirtschaftlichen Auftrags nicht erahnen, den die SBB 2003 ihrer Tochtergesellschaft erteilen würde. Zur Zeit der ersten Studienaufträge am Gleisfeld war die Marktlogik, die der einst in den Wohntürmen zu Wohnungsmieten von über 6000 Franken führen würde, noch nicht ersichtlich.

Während Eurogate längs der Lagerstrasse eine genossenschaftliche Wohnsiedlung vorsah, ist die Gestalt der Europaallee vom Markt diktiert.⁵ Die SBB Immobilien reagierte mit ihrer eigenen Professionalisierung und hohen Renditeforderungen auf ein kompetitiver gewordenes Umfeld. Tatsächlich dürfte ihr Portfolio bis auf Weiteres kein Projekt mit einer vergleichbaren Ausnützung wie die der Europaallee aufweisen. Für Zürich bildet sie eine ökonomische Realität städtebaulich ab – wie einst die Bahnhofstrasse, die Seequais oder die Genossenschaftssiedlungen ist auch die Europaallee das Produkt eines Aushandlungsprozesses. Die breite Öffentlichkeit muss dieses Mammut indes noch für sich gewinnen.



Der Blick von der Kanonengasse im Kreis 4 Richtung Europaallee und Gustav-Gull-Platz, rechts im Bild das Zeughaus.

Häuser mit Bodenhaftung – Basis für den späten Konsens?

Der Masterplan von 2003 erweist sich als die ideale Hülse für eine inszenierte Urbanität. Mit seiner bodenständigen Reihung von grossen Häusern setzte Kees Christiaanse auf konventionelle Figur-Grund-Beziehungen. Durch gezielte Unregelmässigkeiten der Baufelder und gestaffelte Höhen der Türme wird ein organisch gewachsener Stadtteil suggeriert. Allerdings ist die Dichte des Superblocks derart hoch, dass je nach Blickwinkel die Baukörper zu einer zusammenhängenden Morphologie zusammenrücken.

Pittoreske Heterogenität war vom städtischen Begleitgremium explizit gewollt, zumal die Europaallee eine Antwort auf die Abstraktheit ihrer gescheiterten Vorgängerprojekte darstellt. Vor 40 Jahren setzte man noch auf die Megastruktur, um ein vergleichbares Bauvolumen zu bewältigen – gerade auch Mario Botta und Luigi Snozzi, die 1978 im Wettbewerb HB-Südwest ihren legendären Entwurf vorlegten (vgl. Peter Disch [Hrsg.], Luigi Snozzi – L'opera completa 1958–1993. ADV Publishing House, Lugano 1994; S. 146 ff.). Unter der Ägide von Ralph Baenziger entwickelte sich die Gleisüberbauung schliesslich zur austauschbaren Architektur und hybriden Verkehrsmaschinerie – zur spätfunktionalistischen Synthese von Bahn- und Autoverkehr.

Ganz anders nun die Europaallee, die dem Hauptbahnhof nicht einmal zu einer neuen Vorfahrt verhilft. Ihre zentrale Achse und, angrenzend an den Hauptbahnhof, der Europaplatz führen einen resoluten Fussgänger-Urbanismus vor. Das Auto ist nirgendwo auf dem Europaplatz anzutreffen, der sich trichterförmig von der Sihl stadtauswärts erstreckt: Es ist an die Aussen-seite des Superblocks verbannt.

So wie vor wenigen Jahren der Sechseläutenplatz Zürich eine faszinierende Leere beschert hat, regt dieser neue Platz durch seine ungewöhnliche Dimension an. Indem die Bebauung jeweils Ausblicke auf den Turm der Universität über der Altstadt und den Prime Tower in Zürich-West freigibt, werden die Pole der Innenstadt in der Europaallee gerahmt. Welches Leben sich dort einstellen wird, bleibt abzuwarten. Leider kompromittiert den Europaplatz eine Einkaufspassage, die unter dem Campus der Pädagogischen Hochschule hindurchführt. Deshalb spielt sich das studentische Leben abgesehen auf dem Dach eines Einkaufszentrums ab, anstatt den Aussenraum auf Strassenniveau zu aktivieren. So wartet dieses erste Baufeld, für das Max Dudler zuständig war, mit der unfreiwilligen Reminiszenz an die gescheiterte Plattform über den Gleisen auf.⁶

Ganz anders dagegen das hinterste Baufeld der Europaallee, wo der Superblock direkt an die Langstrasse stösst und das Kulturzentrum «Kosmos» eine Synergie mit der dortigen Partymeile begünstigt hat.



Julian Opie, «Modern Towers 3» (2017); Serie von fünf bedruckten Holzskulpturen.

Das Innenleben, das sich hier als Kontinuum über drei Geschosse entwickelt, gehört zum Interessantesten in der gesamten Europaallee. E2A schufen eine dynamische Raumfigur, die sich vom Erdgeschoss sowohl in die Tiefe als auch in ein Mezzanin ausdehnt und die von den unterschiedlichen Nutzungskonfigurationen des «Kosmos» belebt wird.

Ansonsten handelt es sich um eine metropolitane Grossform mit einer ausgeprägten architektonischen «Lobotomie»: Dieses Syndrom eines autonomen und aussen nicht erahnbareren Innenlebens diagnostizierte Rem Koolhaas bei Manhattans Hochhäusern. Die diffuse Ausstrahlung der Allee als Ganzes ist vielmehr auf die Verschleifung von Nutzungen angelegt: Geringfügig abgestufte Gebäudevolumen wachsen auf extrudierten Parzellen in die Höhe, wobei die Fassaden die Wohn-, Büro- und anderen Nutzungen kaum preisgeben.⁷ Offensichtlich galt es, das Bild einer grossstädtischen Anonymität zu evozieren, bei der dann die unterschiedlichen Fassadentexturen umso mehr ins Auge fallen: Naturstein, Beton, Putz, Metall, Glas, Aluminium, Bronze, Glas. In der Logik der Handschriften verweisen diese Materialien wiederum auf die Signaturen der einzelnen Bauten bzw. der Architekturbüros, denen diese

anvertraut wurden. Das Zusammenspiel bewegt sich vor allem am Gleisfeld, rings um Max Vogts Stellwerk, an der Grenze zum austauschbaren kulturellen Kapital. Zürichs neues Panorama erinnert hier an Arbeiten wie die «Modern Towers» des Künstlers Julian Opie – nonchalante Assemblagen aus Holzblöcken, die mit Hochhausfassaden bedruckt sind. •

André Bideau, Architekturkritiker und Architekturhistoriker, lehrt an der Accademia di architettura, Mendrisio. Mit Daniel Bosshard und Christian Schmid kuratierte er die Ausstellung «Nach Zürich» im Zentrum Architektur Zürich (ZAZ), dessen Gründungsmitglied er ist. andbideau@gmail.com

Der Text erschien zuerst in einer französischen Übersetzung unter dem Titel «Europaallee: un long chemin vers un quartier «metropolitain»» in TRACÉS 23–24/2020.

Anmerkungen

1 Der Autor arbeitete 1988 als Praktikant im Architekturbüro Ralph Baenziger am Reiterbahnhof von HB-Südwest.

2 In Zürich wurde 1964 über eine Tiefbahn und 1973 über eine U-Bahn abgestimmt. Beide Vorlagen wurden verworfen, als Vorleistung wurde jedoch das Shopville unter dem Bahnhofplatz bereits erstellt.

3 Richard Wolff, Geograf, Stadtforscher und seit 2013 als Stadtrat Mitglied der Zürcher Exekutive, hat sich verschiedentlich über diesen komplexen Aushandlungsprozess geäussert, s. zuletzt: «The Five Lives of HB Südwest: Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019», in: Built Environment 3/2019.

4 In unmittelbarer Nähe lag im Kreis 5 das AJZ, das Autonome Jugendzentrum, dessen Betrieb und Erhaltung zur zentralen Forderung der Jugendbewegung wurde und das 1982 von der Stadt abgerissen wurde.

5 In etwa den Baufeldern entlang der Lagerstrasse entsprechend, wurden Wohnnutzungen für die Baugenossenschaften ABZ, BAHOG und WSGZ sowie Personalunterkünfte für die Post geplant.

6 Die Kote stammt vom abgebrochenen Erweiterungsbau der Sihlpost über den Gleisen: Der Studienauftrag für Baufeld 1 schrieb die Wiederverwendung der Bodenplatte vor und behandelte diesen Bauabschnitt wie einen Umbau.

7 Google, das über die Hälfte der Büroflächen belegt, hätte es bevorzugt, die Türme von Roger Boltshauser, Graber Pulver und E2A untereinander mit Passerellen zu verbinden.



E-DOSSIER

Weitere Artikel zum Thema SBB-Areale:
espazium.ch/de/aktuelles/sbb-areale.ch