# Das Problem Limmatquai

Autor(en): **Hofer, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 13

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-85670

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Das Problem Limmatquai

Die Zürcher Studiengesellschaft hat mich gebeten, zum Thema «Ungelöste städtebauliche Probleme in der Stadt Zürich» einen Diskussionsbeitrag zu

VON PAUL HOFER

liefern, und dies wenn möglich nicht generalisierend, sondern am Einzelfalle. Die Aufforderung ist ehrenvoll, stellt zugleich Ansprüche. Denn wo immer wir in dieser alten und vielschichtigen Stadt als Einzelproblem und einen umstrittenen Fall angreifen, türmen sich sofort Berge von Papier auf: Projekte, Eingaben, Wettbewerbe, Bebauungspläne, Zuschriften – eine Hochflut öffentlicher und veröffentlichter Meinungen, Kontroversen, Angriffe, Debatten, Broschüren; jeder Fall eine eigene buntscheckige, oft über Jahrzehnte dauernde Wechselgeschichte.

Das Arsenal der Parolen und Programme scheint leergeplündert; man kann annähernd sicher sein, dass selbst kühne Formeln, Konzepte, Parolen und Prognosen schon einmal formuliert vorlagen; wir wissen nur nicht immer wann? wo? von wem?

Die Probleme sind gestellt. Sie sind der eigenen oder nachfolgenden Generation unausweichbar überbunden. Wir können sie umgehen oder wider besseres Wissen ignorieren; aus der Welt verdrängen wir sie damit nicht – im Gegenteil. Die Rechtssprache hat dafür ein träfes Wort: sie sind «am wachsenden Schaden». So auch das Problem Limmatquai

## Limmatraum – Limmatquai

Mit ihm möchte ich den Kreis der Einzelfälle eröffnen, auf die Gefahr hin, dass viele sagen werden: Tatsächlich? Wir haben doch öfters und einiges dazu gelesen und gehört!

Und es stimmt auch. Eine dokumentierte und gut illustrierte Geschichte über die Entwicklung der Stadtflussufer im 19. und 20. Jahrhundert allein zwischen Quaibrücke und Bahnhofbrücke und zwischen der – durchaus Respekt fordernden – Leistung des Südtiroler Ingenieurs *Negrelli* um 1835 und dem jüngsten Anbauprojekt an die Rathauswache würde einen schwergewichtigen Band spielend ausfüllen.

## Frühjahr 1960

Die Stadt im allgemeinen und die Geschäfte zwischen Rathaus und Central im besonderen feiern das 100jährige Jubiläum der Eröffnung des durchgehenden Limmatquais. Das Verkaufspersonal trägt Zürcher Trachten, die Schaufenster füllen sich mit Retrospektiven der Haus- und Firmengeschichte, im Helmhaus stellt das Stadtarchiv die geschichtlichen Dokumente vor, Anfang April des Jahres schreibt die NZZ:

«... ein Bummel durch den Limmatraum gehört zum Schönsten was unsere Stadt sowohl dem Fremden als auch dem alten Zürcher zu bieten hat».

Vier Jahre früher, nach Vollendung der letzten Quaiverbreiterung von 10 auf 14 Meter, nennt das gleiche Blatt den Limmatquai «eine der schönsten Quaistrassen der Schweiz».

Heute? Wer wie und was dazu, nach gut einem Vierteljahrhundert? Um nicht vorzugreifen, wähle ich statt der drei oder vier möglichen (konservativen, kontinuitätskonformen, kontestierenden) Antworten einen unkommentierten Hinweis: 1960 ist das Stichjahr der Abgasbelastung, in das unsere Landesregierung den heutigen Extremzustand zurückzuführen sich zum Ziel gesetzt hat.

## Wie hoch ist der Preis?

Die Valuta der Perspektiven, Leitwerte und Verhaltensmuster hat sich in den gut 26 Jahren seither unwiderlegbar geändert. Sie wird sich in naher Zukunft noch aufdringlicher verändern; Dramatisierung ist nicht vonnöten; wir fragen heute nach dem *Preis*, der für das noch 1960 gepriesene Flüssigmachen, nicht eines gestauten Flusses, sondern des Fahrverkehrs an dessen rechtem Ufer, über die 1100 Meter zwischen Bellevue und Bahnhofbrücke, zu entrichten war.

Dieser Preis setzt sich aus zwei Hauptanteilen zusammen:

### Der städtebauliche Preis

Es bedarf keines Referats, um Wert und unterscheidenden Charakter des Zürcher Stadtbildes in Erinnerung zu rufen. Es sind lediglich einige Minuten des Stillstehens auf der Quai- oder Rathausbrücke mit Blick flussabwärts notwendig, um dies doch wohl beispiellose Bild in sich aufzunehmen. Soweit ich sehe, kann keine Stadt Mitteleuropas in der Ebenbürtigkeit beider Stadtteile samt ihren Signalen, den beiden Münstern samt St. Peter und Lindenhof links und rechts der Limmat den Wettbewerb mit Zürich aufnehmen. Das gilt selbst für die durch Situierung am Austritt eines Flusses am unteren Ende eines Sees lagemässig nahverwandten Luzern und Genf. Man muss, um strukturell verwandte Stadtanlagen aufzufinden, auf Kleinstädte wie Thun ausweichen.

Wiederum im Jahr 1960 hat es der damalige Zürcher Stadtarchivar *Paul Guyer* im Geleitwort zum Katalog der Jubiläumsausstellung im Helmhaus lapidar ausgesprochen: «Das alte Zürich kehrte sein Antlitz der Limmat als seiner Hauptachse zu». Es folgen dort einige durchaus nicht erstmalige, aber erstaunlich offene Sätze der Charakteristik des Limmatquais als Denaturierung des Stadtbildes. Tatsächlich: was in Bern der Gassenzug zwischen Bahnhof und Nydegg, in Basel die Talstrassen zwischen Barfüsserplatz und Rathausplatz bedeuten, das war – und könnte wieder sichtbar werden – für Zürich die innerstädtische Limmat. Bis 1823 standen die links- und rechtsufrigen Quartiere am, teilweise im Wasser. Der Name Wasserkirche hat stellvertretende Bedeutung. Sie trifft zu auf:

Wellenberg, Kaufhaus, Helmhaus, Patrizierhäuser, Zunfthäuser, Papiermühlen, Lohgerbereien, Seifensiedereien, Gemüsebrücke, als Marktraum, Badstuben, Gasthäuser, Fischmarkt, Waschhäuser.

Das (rechte) Limmatufer drang im Zickzack zwischen die öffentlichen und korperativen Gebäude ein: das Flussufer als Scharnier zwischen Fluss- und Stadtleben.

«Das sprang vor und zurück, und es ergab sich als ein weiterer Unterschied, ob ein Gebäude am Wasser stand oder zurücktrat, oder – wie das Helmhaus – ganz ins Wasser hineingebaut war. Die

letzte Situation ist erhalten; im übrigen ist mit der allgemeinen Trockenlegung der Häuser zugunsten eines regulären Quais viel charaktervolle Mannigfaltigkeit verlorengegangen.» (Heinrich Wölfflin, zit. Jub. ausst. 1960 Helmhaus p. 6)

Entlang des Ufers nie eine Fahrstrasse. Reiner Fussgänger- und Pferdeverkehr. Rascher Wechsel zwischen herumgeführten Passagen, Stegen, Anlegeplätzen; reich belebte, farbige, gesellige Stadt.

Entfernung der fahrverkehrsstörenden Kreuz- und Querbauten aus dem 19. Jahrhundert ein Fortschrittsziel. «Weg mit dem störenden Alten» – bis zur Initiative «Freie Limmat» in der Mitte des 20. Jahrhunderts.

Analogien der Zeit ausserhalb Zürichs: in Bern die «Aufknackung» der unteren Altstadt und ihrer geschwungenen Längsachse durch die Zufahrt zur Grossen Nydeggbrücke von 1844; in Murten das im letzten Augenblick verhinderte Projekt eines breiten Durchbruchs durch die Altstadt zur Strassenverbindung mit dem Bahnhof usw. bis zur Denaturierung der oberen Altstadt von Freiburg i. Ue. durch die – praktisch vorautomobilistische – Rue des Alpes von 1900–1905.

An dieser Stelle ist eine Verwahrnung unumgänglich. Wollen wir, können wir das Mittelalter reaktivieren? Die Papiermühlen mitten im Flussraum? Die Seifensiedereien? Den gewerblichen Lastverkehr zu Wasser? Den Hirsebrei nach Strassburg?

Nein. Ich gehöre nicht zu den Neomediävisten. Das historische Argument – und sei es noch so bunt belegbar – zählt allein nicht. Jede lebendige Stadt wandelt sich, gibt sich neue Nutzungen und neue Hüllen. Das ändert nichts daran, dass ich mir die Freiheit nehme, den Limmatquai nicht als ein Besitz für immer, nicht als schutzwürdiges Denkmal und nicht als sakrosankt zu betrachten. Ich kehre damit zurück zum Preis, der für diesen Verkehrsbau zu entrichten war und ist: derjenige der noch nicht historischen, sondern höchst gegenwärtigen, der Lebensqualität.

## Die Lebensqualität

Ich brauche nur noch Andeutungen. An Stelle des «Scharniers» das Fliessband des annähernd pausenlos motorisierten Verkehrs. Was vordem lebhaft onduliertes Ufer, Saum zwischen Stadt und Wasser war, ist nunmehr Corso des ununterbrochenen anonymen, öffentlichen und privaten Vorbeifahrens. Statt Uferbauten, Anlegeplätzen, Orten des Verweilens und Weitergehens, Karosserieblech und Abgase.

Wir müssen heute den Mut aufbringen in *Negrellis* Projekt und Werk der Jahre zwischen 1835 und 1855 eine ingenieurmässig interessante, aus den Hauptantrieben der Zeit heraus verständliche, aus umfassenderer Sicht jedoch buchstäblich «verkehrte» Leistung zu sehen. Der zu erwartende Durchgangsverkehr durch eine rasant wachsende Stadt hätte von Anfang an dem, durch das aufgegebene Stadtbefestigungssystem vorgezeichneten Randstrang des Seilergrabens diesem zugewiesen und dieser sukzessive dem Wachstum angepasst werden sollen. Man hätte damit das Limmatufer nicht stillegen müssen. Uferwege und -dämme hätten durch Fussgängerpassagen und -stege um die freistehenden Uferbauten herum den Verwandlungen des Quartiers adäquat amalgamiert werden können.

Die Stadtlandschaft am Fluss hätte ihre intermittierende Lebendigkeit beibehalten, ohne einzufrieren. Einzelne durchaus zeitgerechte Eingriffe und Auswechslungen des 19. und 20. Jahrhunderts wären nicht nur vorstellbar, sondern diesem Wandlungsprozess ohne Struktureinbruch durchaus gerecht geworden; Alt und Neu wären eine neue «chemische Verbindung» eingegangen.

Was damit ausgesprochen wird, ist keineswegs neu. Allein zwischen 1915 und 1950 sind fünf grosse Wettbewerbe über den Limmatraum gelaufen. Nach 1950 trat die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau mit einem umfassenden Konzept hervor, das sich in den Grundzügen mit dem hier skizzierten deckt.

Man müsste somit nicht von der Stunde Null an neu beginnen. Die ZAS kam schlicht zu früh. Ich fühle mich auch frei von der Anmassung, einen sechsten nationalen oder internationalen Wettbwerb anzuregen. Eher denke ich an einen Auftrag an sieben bis zehn durch Vorleistungen ausgewiesene Architektengruppen, auch jüngeren Alters.

Käme eine oder mehrere unter einem Arbeitstitel wie «Limmatquartier ohne Quai» an die Realität einer Neugestaltung konkret heran, dann würde Zürich wieder einmal bahnbrechend über die Landesgrenzen hinaus vorstossen.

Wegweisend wäre dabei: nicht zurück zum Alten Zürich, wohl aber wieder hin zur angestammten Stadtanlage der vielleicht charaktervollsten Zweiuferstadt Mitteleuropas; nicht zurück zum Nostalgie-Zürich der Turicensia-Broschüren und -bildbände, sondern hin zu einem heutigen, lebhaften wirtschaftlich voraussichtlich ertragreicheren Limmatquartier in vielleicht ganz anderen Betriebsformen und -zugängen als zur Zeit des Murerplans von 1576, aber mit dem erneut vielfältigen, unbelästigten, unbedrohten Fussgängerstrom anstelle der Blechkolonnen.

Vielleicht aber gehört jeder, der davon unfreiwilligerweise und vorerst bloss träumt, zur Minderheit gegenüber der kompakten Majorität des Volks am Schalthebel und Steuerrad. Das Privileg, nicht früh, sondern zu früh zu kommen, ist die zweifelhafte Entschädigung des nicht zu Lebzeiten Ankommenden. Ich bin jedenfalls überzeugt davon, dass das rechte Ufer des Stadtflusses einmal den Schnürgürtel des Quais abwerfen wird. *Wann?*

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. *Paul Hofer*, Villettengässli 32b, 3074 Muri b. Bern.