

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 23 (2010)

Heft: [14]: Verwegen - verworfen - verpasst : Ideen und Projekte für Zürich
1850 - 2009

Artikel: Projekte

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-389554>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.02.2026

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

PLANSPIELE IM KRATZQUARTIER

1858 erhoffte sich der Stadtrat von der Durchführung eines beschränkten Wettbewerbs Vorschläge für den Bau eines städtischen Verwaltungs- und Ratsgebäudes und weiterer öffentlicher Infrastrukturen (Post, Schule, Markthallen). Ziel war eine möglichst rentable Verwertung der stadtigen Liegenschaften im Kratzquartier, verbunden mit der Anlage eines neuen Stadtquartiers am oberen linken Limmatufer. Darüber hinaus waren Vorschläge zur «zweckmässigen Verwendung des <Augartens>», einer beliebten Gartenwirtschaft auf einem Moränenhügel, zu liefern. Das Programm war umfangreich und stellenweise wenig konkret: Es ging primär darum, Ideen für die städtebauliche Entwicklung des alten Kratzquartiers zu erhalten.

Wettbewerbsteilnehmer waren Gottfried Semper, Ferdinand Stadler, Julius Stadler, Hans Locher, Franz Meyer und Johann Jakob Breitinger zusammen mit Karl Pestalozzi. Sempers Entwurf stuften die Gutachter einhellig als den weitaus besten ein. Sämtliche Ansprüche an die geforderte neue Quartieranlage seien eingelöst. Einzig das Stadthaus wollten die Experten näher bei der Münsterbrücke platziert haben. Trotz des Lobes für Sempers Entwurf wurde er nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen. Auf der Basis der Projekte von Meyer und Breitinger/Pestalozzi sollte ein neuer, definitiver Plan ausgearbeitet werden. Das Bauamt und das Baukollegium, denen diese Aufgabe übertragen wurde, schoben sie aber vorerst auf die lange Bank. Keines der Projekte wurde realisiert; die Chance, eine neue städtebaulich und architektonisch herausragende Zentrumsanlage zu erhalten, war vertan.

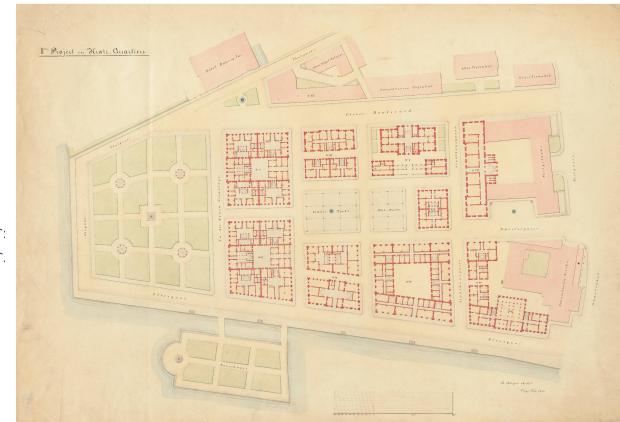
WETTBEWERB FÜR DAS KRATZQUARTIER, 1858
Areal zwischen (heutiger) oberer Bahnhofstrasse,
Stadthausanlage und Limmat

›Wettbewerbsteilnehmer: Gottfried Semper, Ferdinand Stadler, Julius Stadler, Hans Locher, Franz Meyer und Johann Jakob Breitinger mit Karl Pestalozzi

✓ Wettbewerb Kratzquartier: Beitrag von Ferdinand Stadler.

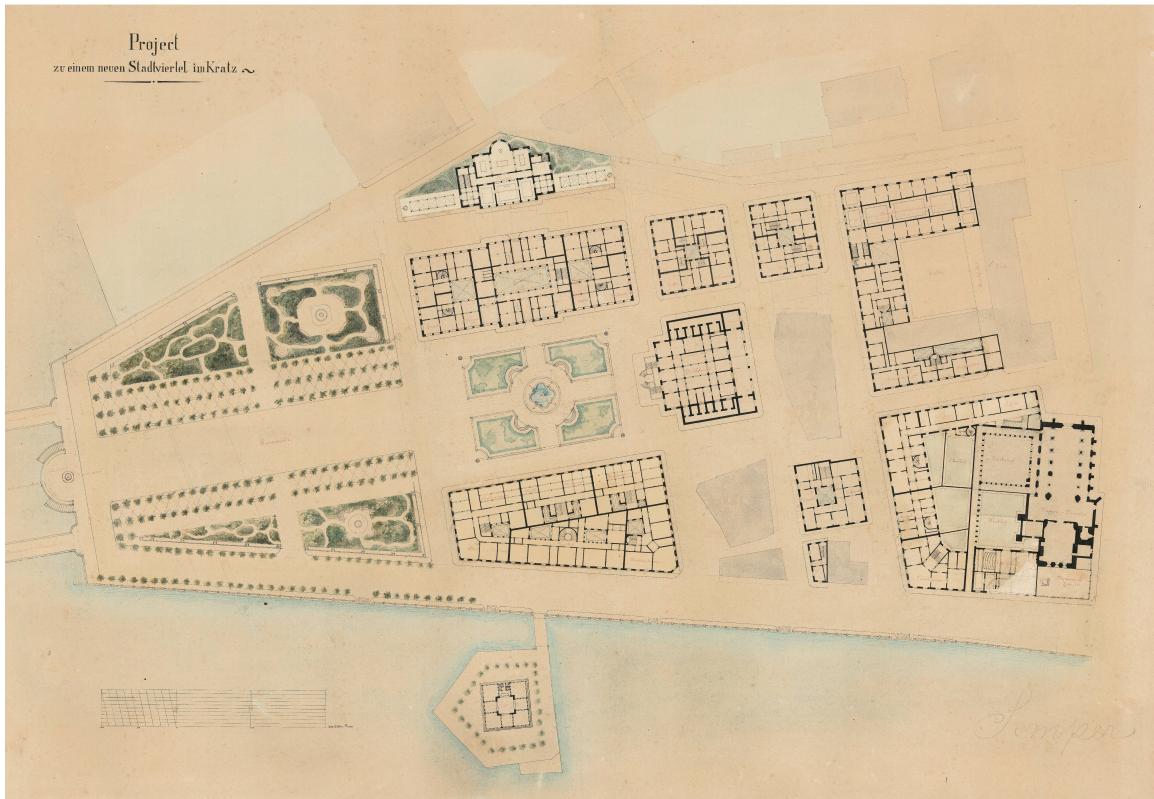


›Wettbewerb Kratzquartier:
Beitrag von Franz Meyer.



✓ Wettbewerb Kratzquartier: Vorschlag von Gottfried Semper, Situation (Projekt A).
Plan: gta Archiv, ETH Zürich, Nachlass Gottfried Semper





Wettbewerb Kratzquartier: Projekt B,
Gottfried Semper, Situation. Plan: gta Archiv,
ETH Zürich, Nachlass Gottfried Semper



Wettbewerb Kratzquartier: Projekt B, Gottfried Semper, Perspektive.
Illustration: gta Archiv, ETH Zürich, Nachlass Gottfried Semper

8/9 // PROJEKTE

KULTURPALÄSTE UND EINKAUFSTEMPEL AM UTOQUAI

Im Zusammenhang mit der 1874 eingeläuteten Planung der Quaianlagen entstand eine Vielzahl von Projekten für die Bebauung des Areals der alten Tonhalle, der heutigen Sechseläutenwiese. Mit der Überbauung des Tonhalle-Areals sollte an der Stelle des früheren Hafens ein neuer städtischer Abschluss gegen den See respektive gegen die neu entstehenden Quaianlagen geschaffen werden. Das Areal zwischen Stadttheater (heute Opernhaus) und Hotel «Bellevue» war für eine neue Nutzung frei geworden, nachdem die Tonhalle-Gesellschaft einen Wettbewerb für einen Neubau ausgeschrieben hatte und 1897 feststand, dass dieser am Alpenquai (heute General-Guisan-Quai) zu stehen kommen würde. Die Vorschläge für die Bebauung des Tonhalle-Areals reichten von der Platzierung mehrerer Einzelbauten entlang dem Quai über Heinrich Ernst's gigantischen Galeriebau in der Art der Galleria Vittorio Emanuele II in Mailand bis zu einem ähnlich riesigen Komplex von Adolf Brunner mit elf Wohn- und Geschäftshäusern. Schliesslich entwarf Alfred Friedrich Bluntschli 1896 ein Projekt für ein Kunstmuseum mit zwei flankierenden Geschäfts- und Wohnhäusern. Dieser Entwurf wurde später auch für ein Kunstmuseumprojekt am Bürkliplatz verwendet. Keiner der vielen Entwürfe wurde realisiert. Dazu trugen auch die Verkehrsverhältnisse am Bellevue bei, deren Regelung lange unklar war.

BEBAUUNGSVORSCHLÄGE FÜR DAS AREAL DER
ALTEN TONHALLE, ENDE 19. JAHRHUNDERT
Altes Tonhalle-Areal (heute Sechseläutenplatz)



<Alfred Friedrich Bluntschli
Projekt für ein Kunstmuseum.
Er entwarf es 1897 für das alte
Tonhalle-Areal und platzierte es 1899 am Stadthausplatz.

>Projekt von Alfred Friedrich Bluntschli
für das alte Tonhalle-Areal.



✓Projekt für eine neue Tonhalle am alten Standort von Eugen Meyer
(Wettbewerb 1887); im Vordergrund das heutige Utoquai.



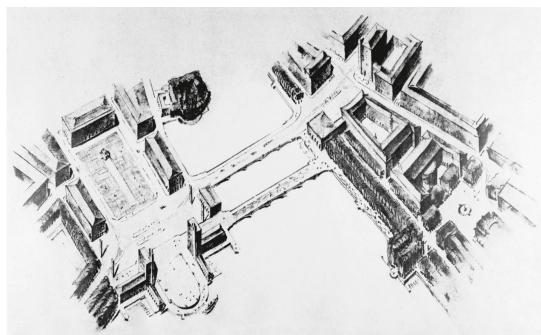
>Die nie realisierte Seefront beim heutigen
Sechseläutenplatz (Kalenderblatt von 1874).



✓Eine Galerie wie in Mailand: Heinrich Ernst's Projekt
für das alte Tonhalle-Areal, um 1890.



^Projekt von Adolf Brunner für die Bebauung
des Utoquais (Wettbewerb 1895).



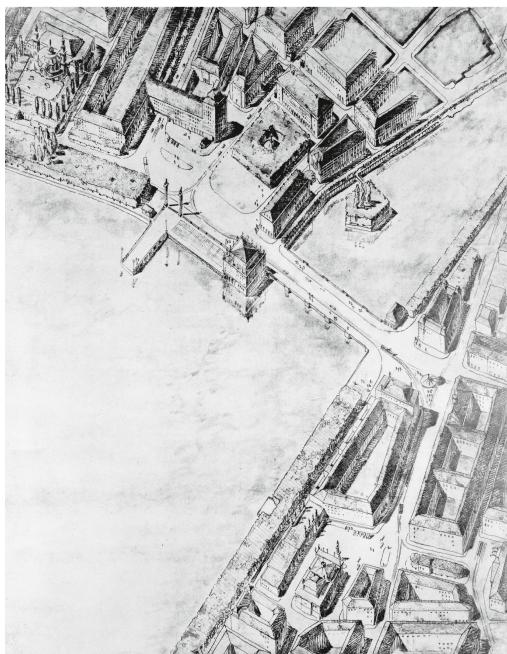
>Vogelschau des Projekts «Gleichgewicht» von Kasimir Kaczorowski und Hans Hohloch, 1926.



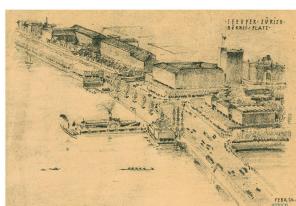
«Folgerichtig und vernunftgemäss» von Albert Bodmer, Arthur Reinhart und Franz Scheibler.



^Entwurf «Zürich bleibt Zürich» von Max Haefeli und Max Ernst Haefeli.



^Die «Neue Schiffflände», das Projekt der Gebrüder Pfister.



^Blick auf den Bürkliplatz im Entwurf «Zürich bleibt Zürich».

WIE WEITER NACH BÜRKLI?

An den von Konrad Hippenmeier organisierten Wettbewerb – als Chef des städtischen Bebauungsplan-Büros war er verantwortlich für die Stadtplanung – waren hohe Erwartungen geknüpft. Das ursprüngliche Ziel war die Projektierung eines möglichst zusammenhängenden Grüngürtels entlang dem Seeufer, das der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollte. Schon seit der Fertigstellung der Quaianlagen unter Stadtgenieur Arnold Bürkli spielte die Ufergestaltung eine zentrale Rolle in der Entwicklung der Stadt. Der Auslöser für den Ideenwettbewerb war jedoch das Bestreben der damaligen Fluggesellschaft Ad Astra, ihren Flughafen für Wasserflugzeuge am Zürichhorn auszubauen. Nach längerer Vorbereitung wurde 1925 der Wettbewerb ausgeschrieben.

Besondere Beachtung schenkte die Jury der Ausgestaltung der Verkehrsstrassen, der Bebauung und den Grünanlagen sowie der Wirtschaftlichkeit. Das Gremium kürte jedoch keinen Sieger, sondern setzte zwei Beiträge ex-aequo auf Rang zwei: «Neue Schiffflände» der Gebrüder Pfister und «Gleichgewicht» von Kasimir Kaczorowski und Hans Hohloch. Diese lieferten das wichtigste Ergebnis des Wettbewerbs: die grundsätzliche Trennung von Verkehr und Erholungsplätzen. Diese Erkenntnis führte später zur Verlegung des Durchfahrtsverkehrs vom Seefeldquai in die Bellerivestrasse. Die von den Gebrüdern Pfister und anderen vorgeschlagene monumentale Bebauung am Bürkliplatz überzeugte die Jury hingegen nicht. Vielmehr sollte sich die Bebauung nach dem Konzept des drittrangierten Vorschlags von Max Haefeli und Max Ernst Haefeli richten. Sie respektierten die historische Stadtsilhouette und beschränkten unter anderem die Gebäudehöhe für Neubauten am Quai. Dieses Prinzip wurde später – zum Beispiel beim Kongresshaus – angewandt und auch gegen den Widerstand von Bauherren durchgesetzt.

Die Ergebnisse des Seeuferwettbewerbs 1926 sind als grundsätzliche städtebauliche und planerische Prinzipien bis heute wirksam. Der Wettbewerb zeigte aber auch viele Vorschläge zur Uferbebauung, die nicht weiterverfolgt wurden.

IDEENWETTBEWERB ZUR AUSGESTALTUNG DER SEEUFER, 1926

Utoquai – Bürkliplatz – Alpenquai (heute General-Guisan-Quai)

- > Ausschreibung: Städtisches Bebauungsplan-Büro
- > 2. Rang ex-aequo: Gebrüder Pfister (Entwurf «Neue Schiffflände») und Kasimir Kaczorowski, Hans Hohloch (Entwurf «Gleichgewicht»)
- > 3. Rang ex-aequo: Max Haefeli und Max Ernst Haefeli (Entwurf «Zürich bleibt Zürich») und Albert Bodmer, Arthur Reinhart und Franz Scheibler (Entwurf «Folgerichtig und vernunftgemäß»)

10/11 // PROJEKTE

SEEUFER ZUM ZWEITEN

Auch nach dem Wettbewerb von 1926 blieb unklar, wie die Seeufer zu gestalten waren. Zwar hatte man grundsätzliche Erkenntnisse gewonnen, aber bezüglich konkreter städtebaulicher Fragen keine Antworten erhalten. Um hier weiterzukommen, schrieb der Stadtrat 1937 einen neuen Ideenwettbewerb aus. Damit sollten Vorschläge für die städtebauliche Gestaltung des Ufers zwischen der Falkenstrasse (hinter dem NZZ-Gebäude) und der Beethovenstrasse (beim Kongresshaus) erarbeitet werden. Zu studieren waren auch Verkehrsführung, Parkierungsfrage und Gartengestaltung der Quai-Anlagen.

Alle Vorschläge, die Strasse und Tram verlagern wollten, lehnte das Preisgericht ab. Hingegen sollten Alpenquai (General-Guisan-Quai) und Utoquai zum Teil massiv verbreitert werden, so wie es das Wettbewerbsprogramm forderte. Beim Bürkliplatz sollte – unter tunlichster Bewahrung der bestehenden Verkehrsführung – ein grosser Platz geschaffen werden. Zu diesem Zweck empfahl die Jury, den See aufzuschütten. An den aus dem Wettbewerb von 1926 hervorgegangenen städtebaulichen Prinzipien wurde hingegen nicht gerüttelt. Vorschlägen, die der Stadt am See einen völlig neuen architektonischen und städtebaulichen Auftritt verschaffen wollten – wie etwa der zweitrangige Beitrag «Promenade» der Architekten Zink und Hochuli –, erteilte das Preisgericht eine Abfuhr.

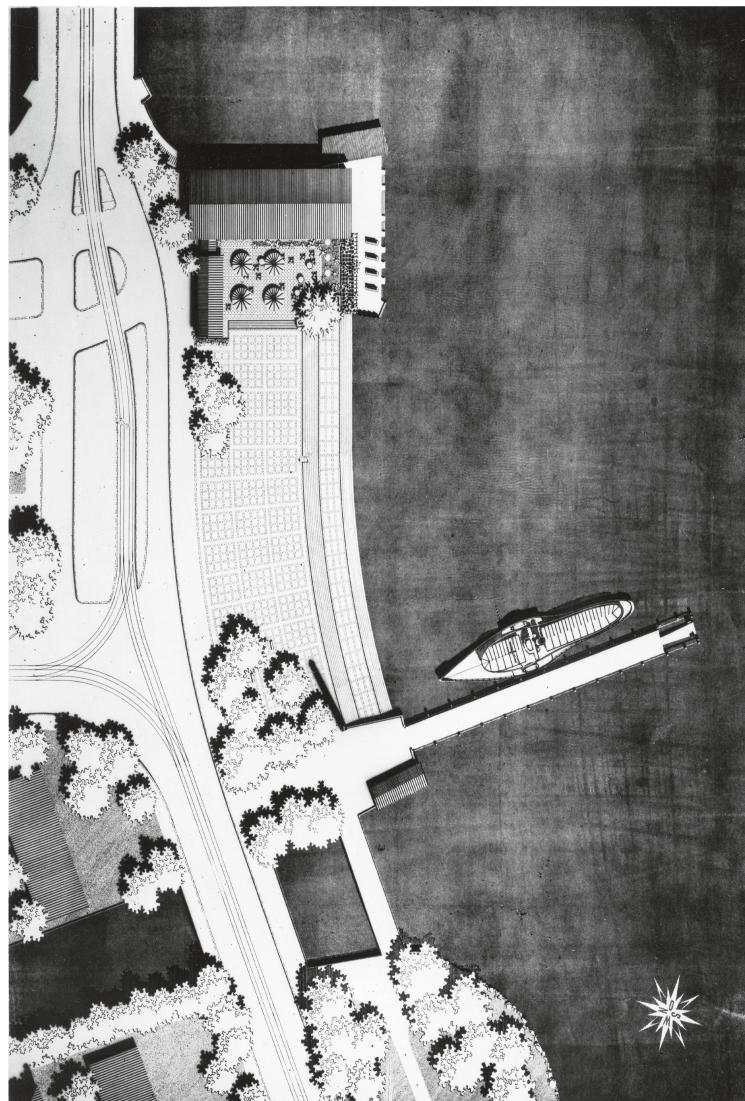
Von den Wettbewerbsgergebnissen, die das Preisgericht festhielt, wurden zwar einige weiterverfolgt. Das wichtigste Postulat blieb allerdings unerfüllt: am See einen neuen, grossen Platz zu schaffen. Das Bauamt I erhielt den Auftrag, weitere Studien vorzunehmen und bis zum Ende der Landesausstellung 1939 abzuliefern. Drei Gruppen, bestehend aus den namhaften Architekten Roland Rohn, Albert Heinrich Steiner und Max Ernst Haefeli sowie den Gartenarchitekten Gebrüder Mertens, Ernst Cramer und Gustav Ammann, bearbeiteten das Seeufer in drei verschiedenen Abschnitten. Ein Resultat dieser Arbeiten war Albert Heinrich Steiners Vorschlag für eine Seeterrasse vor dem Bürkliplatz.

IDEENWETTBEWERB, 1937, UND A. H. STEINERS
SEEUFERPLATZ, 1947

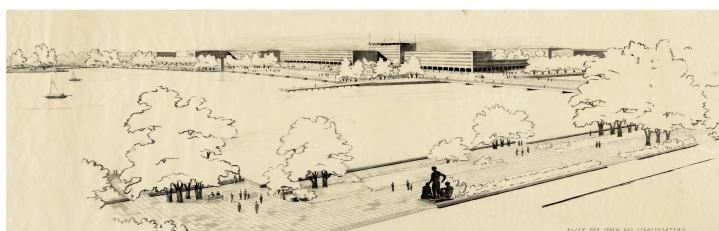
Bürkliplatz



Das Projekt für eine Seeterrasse im Modell, 1947.



Seeterrasse vor dem Bürkliplatz von Albert Heinrich Steiner, 1947.



Wettbewerb 1937:
Entwurf «Promenade» von
Zink und Hochuli.

GROSSE PLÄNE FÜR DIE KULTURINSTITUTIONEN

Die Wettbewerbe, die das Bauamt II der Stadt Zürich zum Neubau des Stadttheaters (1959) und des Schauspielhauses (1963) veranstaltete, hatten beide den Ersatz der bestehenden Häuser zum Programm. Die Neubauten mussten die baulichen und betrieblichen Mängel der Altbauten beseitigen. Aufgrund der Lage der beiden Theaterräume waren aber auch städtebauliche und verkehrstechnische Überlegungen anzustellen. Mit der weitgehenden Neugestaltung der Umgebung wurden umfassendere städtebauliche Ziele verfolgt: Der Heimplatz beim Schauspielhaus sollte eine Fussgängerzone werden, den Sechseläutenplatz vor dem Stadttheater wollte man grundlegend neu gestalten.

Beim Schauspielhaus musste man auf bestehende, zum Teil denkmalgeschützte Bauten wie die Kantonsschule und das Kunstmuseum Rücksicht nehmen. Beim Stadttheater hingegen standen nicht nur der historische Altbau, sondern auch weitere Gebäude in der Umgebung zur Disposition – insbesondere am oberen Limmatquai. Beim Schauspielhaus empfahl die Jury Jørn Utzons Entwurf zur Überarbeitung. Der Architekt arbeitete damals am Sydney Opera House, in Zürich blieben seine Pläne hingegen unrealisiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung, welche von der überhitzten Konjunktur zum Ölshock von 1973 führte, liess die Sanierung des Altbau realistischer erscheinen als ein 80-Millionen-Neubau-Projekt, bei dem auch der Betrieb zusätzlich Kosten verursachen würde. Außerdem gab es in der Öffentlichkeit Widerwillen gegen eine derart umfassende Umgestaltung eines zentralen städtischen Platzes, wie sie der Wettbewerb vorschlug. Zehn Jahre nach dem Wettbewerb verzichtete die Stadt endgültig auf einen Neubau und baute zwischen 1973 und 1978 das Schauspielhaus nach Plänen von Schwarz & Gutmann um.

Den Wettbewerb für das Stadttheater (seit 1964 Opernhaus) gewann William Dunkel, dessen Projekt die Jury zur Überarbeitung empfahl. Weil sich auch hier in der Öffentlichkeit Widerstand gegen den Abbruch regte, hatte Dunkel auch eine Variante mit dem Erhalt des Altbau zu prüfen. Nach einer längeren Pause nahm man diese Idee 1973 wieder auf, und im folgenden Jahr wurden entsprechende Vorarbeiten eingeleitet. Doch zwischen 1981 und 1984 renovierten Paillard, Lehmann + Partner Architekten den Altbau und errichteten anstelle des alten Bernhard-Theaters (Esplanade) einen Neubau.

WETTBEWERB NEUES STADTTHEATER, 1959
Theaterplatz, Sechseläutenplatz, Utoquai
>1. Preis und Überarbeitung: William Dunkel

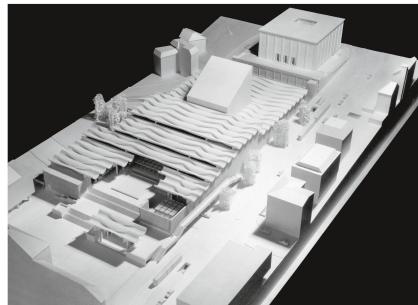
WETTBEWERB NEUES SCHAUSPIELHAUS, 1963
Heimplatz, Rämistrasse
>1. Preis und Überarbeitung: Jørn Utzon



^Wettbewerb Stadttheater, 1959: William Dunkels Entwurf ragt mit seiner Spitze in den See.



<Wettbewerb Stadttheater, 1959: Zur Umgestaltung vorgesehen waren auch das Bellevue und der Sechseläutenplatz.



>Wettbewerb Schauspielhaus, 1963:
Jørn Utzons Entwurf steigt treppenartig vom Kunstmuseum zur alten Kantonsschule an.

✓Wettbewerb Schauspielhaus, 1963: eine Operation im grossen Massstab.



WERNER MÜLLERS SEEPÄRKE

Der Architekt Werner Müller (1924–1995) präsentierte und publizierte 1956 erstmals seine Seepark-Idee. 1974 legte er ein stark reduziertes Projekt vor. Unermüdlich und lebenslang propagierte er sein Konzept mit Verve, was ihm den Zunamen «Seepark-Müller» eintrug. Für den Seepark I von 1956 sollten zwischen Bürkliplatz und Hafen Enge 68 000 Quadratmeter See aufgeschüttet werden. Auf dem Neuland wäre ein Park anzulegen, darunter wären eine Gross-Parkgarage sowie ein «Entlastungstunnel» von Ufer zu Ufer zu bauen. Vor dem Bürkliplatz schwebte Müller ein grosser Stadtplatz mit Kulturhaus, Theater und Seerestaurant vor.

Müllers Idee erntete viel Applaus. Max Frisch schrieb in der «Weltwoche» vom 5. Oktober 1956: «Will Zürich eine See-Stadt bleiben? Will Zürich die herrlichen Chancen, die es hat und die Werner Müller uns vor Augen führt, einmal realisieren?» Aber auch das den Stadtrat beratende Baukollegium, dem damals die Architekturgrössen Hans Hofmann, Armin Meili, Werner Max Moser und Rudolf Steiger angehörten, signalisierte «volle Unterstützung der grundsätzlichen Gedanken». Die Idee müsse unbedingt weiterverfolgt werden. Energisch ins Zeug legte sich wegen der «Gewinnung von zusätzlichem Verkehrsraum» und der Aussicht auf ein 1500-plätziges Parkhaus auch der Automobil-Club der Schweiz ACS.

Der Stadtrat erteilte 1957 Werner Müller den Auftrag, ein Vorprojekt auszuarbeiten, und er liess gleichzeitig Bodenuntersuchungen im Aufschüttungsgebiet durchführen. Unterstützung gab es auch aus der Bevölkerung: 2183 Stimmbürger reichten dem Gemeinderat 1961 die «Motion Seepark» ein mit dem Begehr, der Stadtrat solle den Seepark «rasch möglichst» ausarbeiten.

Der Vorschlag hatte alle Winde in den Segeln. In der intensiven Diskussion tauchten nur allmählich Bedenken auf. Der Seepark rücke die Stadt zu weit vom See weg, beeinträchtige die Sicht auf die Altstadt vom See aus. Das grösste Gegengewicht hatten jedoch die Ergebnisse der Sondierbohrungen, die ungünstige Bodenverhältnisse im Seegrund aufzeigten und eine Aufschüttung in diesem Ausmass als risikoreiches Unterfangen erscheinen liessen. 1974 präsentierte Müller die abgespeckte Variante Seepark II mit 23 000 Quadratmetern Neuland. Einen neuen Stadtkopf vor dem Bürkliplatz behielt der Seepark II bei, ebenfalls das Parkhaus und den Tunnel.

Am 30. Juni 1974 kam die «Motion Seepark» von 1962 zur Abstimmung. Das Volk lehnte wuchtig ab: mit 25 742 Ja (24 Prozent) gegen 82 273 Nein (76 Prozent). Seither gilt ein ungeschriebener Konsens unter Behörden wie Bevölkerung: Die Zürcher Seeuferlinie ist unantastbar.

SEEPARK I 1956 UND SEEPARK II 1974
Bürkliplatz, Alpenquai (heute General-Guisan-Quai)
>Idee und Entwurf: Werner Müller

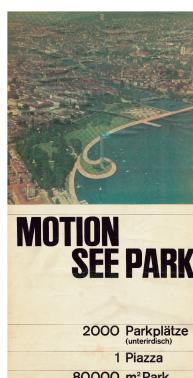


<Seepark I, 1956:
Neue Gebäude rund um
einen neuen Stadt-
platz, aufgeschüttet vor
dem Bürkliplatz.

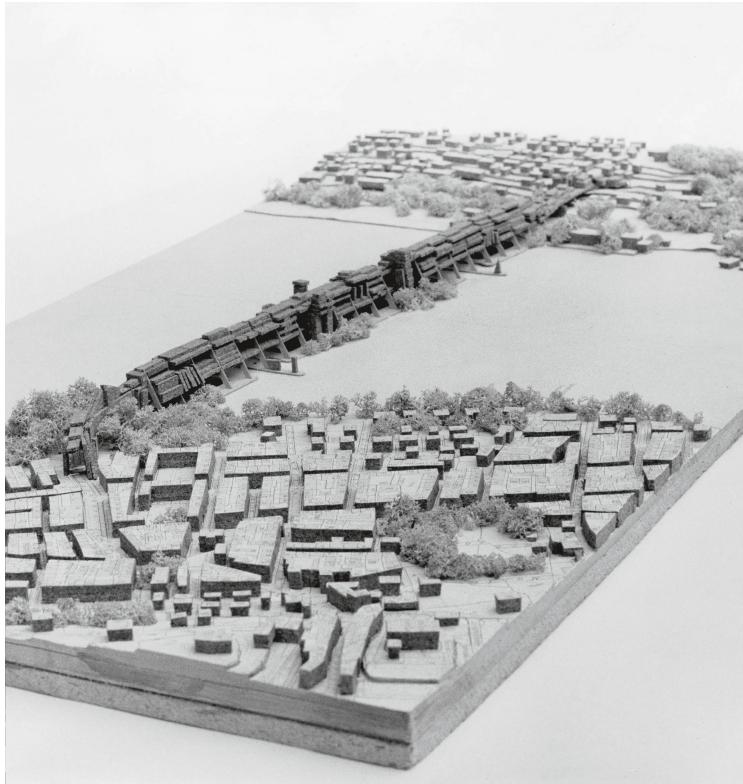


>Abstimmungsplakat von 1974
für den Seepark II.

Ja zum Seepark



<Broschüre zur Motion
Seepark, 1961.



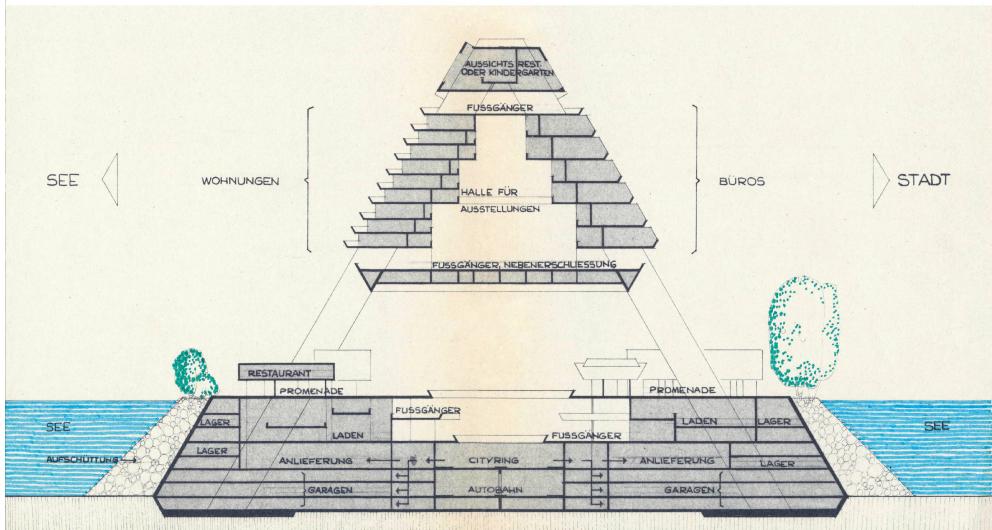
Seebrücke im Modell:
Blick von Seefeld
Richtung Wollishofen.

HUGO WANDELERS SEEBRÜCKE

Unter dem Titel «Seebrücke Zürich» veröffentlichte der Architekt Hugo Wandeler im Mai 1969 seine «Ideenskizze zu einer realistischen Utopie». Ein Brücken-Bauwerk verbindet die beiden Seeufer zwischen dem Zürichhorn und Wollishofen. Dieses ist viel mehr als eine Brücke, nämlich ein pyramidales, 65 Meter hohes Bauwerk von 1050 Metern Länge. Es bildet einen markanten Seedamm mit zwei tunnelartigen Schiffsverkehrsfahrten. Im riesigen Bauwerk mit 15 Geschossen hat viel Platz, und Hugo Wandeler legte dar, dass mit diesem Projekt viele Probleme auf einen Schlag gelöst werden könnten: die Raumnot der städtischen Verwaltung, die Abwanderung der Wohnbevölkerung aus der Stadt, die Verdrängung von Wohnungen durch Büros, das Verkehrsproblem. Er rechnete auch vor, dass das Werk über Vermietung und Verkauf der Nutzflächen ohne weiteres finanziert, sogar als Renditeobjekt angesehen werden könne.

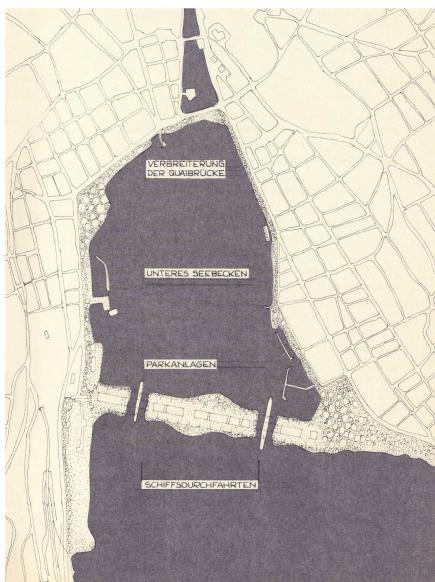
Die Idee wurde in der Presse, vor allem im «Tages-Anzeiger», freundlich aufgenommen: «Ja, warum eigentlich nicht», so der Ton in einem redaktionellen Artikel. Ein Leserbriefschreiber würdigte die «originelle Absurdität», die «tabu-feindliche, tendenziell Frechheit und jugendliche Unbefangenheit» des Vorschlags, machte aber auch gleich auf das Tabu aufmerksam: das untere Seebecken abriegeln und zum Binnensee machen, den Blick von der Quaibrücke auf die Alpen verstauen? Darf man das? Nach einer kurzen öffentlichen Diskussion verschwand der Vorschlag aus der Debatte – und tauchte später da und dort in der städtebaulichen Geschichtsschreibung wieder auf. Wie hier. Abbildungen: Archiv Hugo Wandeler

WOHN-ARBEITS-ERHOLUNGS-VERKEHRSBRÜCKE, 1969
Zwischen Tiefenbrunnen und Wollishofen
>Entwurf: Hugo Wandeler



Die Seebrücke im Schnitt. Die unteren Geschosse sind für Verkehr und Verkauf eingerichtet, oben wird gewohnt und gearbeitet.

>Das von der Seebrücke abgeschlossene untere Seebecken erinnert an die Binnenalster in Hamburg.



NEUER STADTTEIL STATT AUTOBAHN

Mit dem Expressstrassen-Ypsilon sollten beim Platzspitz mitten in der Stadt die drei Expressstrassen aus Süden, Westen und Osten miteinander verknüpft werden, wobei die Sihl hochstrasse vom Platzspitz bis in die Brunau die Verbindung nach Süden hergestellt hätte. 1960 schlug die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS der Technischen Kommission für den Generalverkehrsplan eine andere Streckenführung vor. Darauf wurde sie zur Ausarbeitung ihrer Variante eingeladen, die in eine umfangreiche verkehrstechnische und städtebauliche Studie mündete. Giorgio Crespo, René Haubensak, Rolf Keller, Hans Litz, Beate Schnitter und Fritz Schwarz bearbeiteten darin den städtebaulichen Teil.

Die ZAS-Studie schlug vor, die Expressstrasse nicht durch den Sihlraum zu führen – weder als Hoch- noch als Tiefstrasse –, sondern in das Trassee der Seebahnlinie der SBB zu verlegen. Das Verkehrsdreieck Letten wäre dabei limmat-abwärts ins (damalige) Industriegebiet zu verschieben und der Milchbucktunnel anders auszurichten. Zwei der Vorteile: Die Flusslandschaft beim Platzspitz wird «in ihrer reizvollsten Partie» geschont, und der Sihlraum zwischen Selau und Hauptbahnhof könnte zum City-Entwicklungsgebiet aufgewertet werden.

Die städtebauliche Studie zeigte das Entwicklungspotenzial des Sihlraums auf, der damals einen «ungepflegten» Eindruck machte, «umrahmt von hässlichen Militärbauten oder überalterten, nichtssagenden Gebäuden». Es gebe «keine Andeutung von Uferpromenaden oder breiten Treppen zum Wasser», wie es im Bericht der ZAS von 1961 heißt. Die Studie entwarf die Vision einer Sihlraum-City mit Geschäftshäusern, Hotel- und Verwaltungsbauten, aber auch einer Wohnüberbauung auf dem Kasernenareal. Die Bebauung sollte grossstädtisch dicht sein (Ausnutzung 2,0), doch die Entwürfe zeigen grosszügige Plätze, Boulevards und Promenaden.

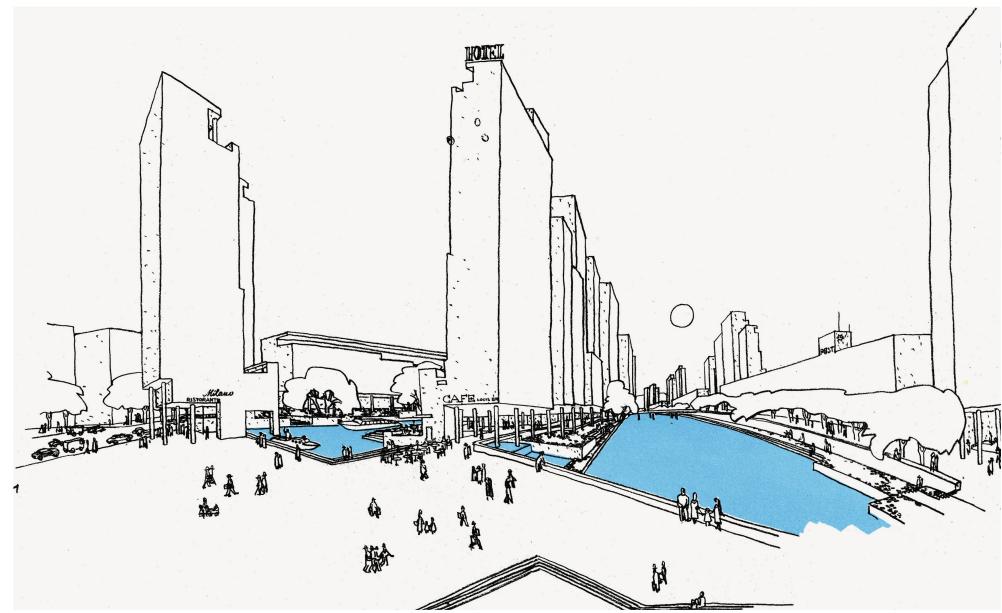
Die auftraggebende Kommission für den Generalverkehrsplan stellte in einem Variantenvergleich die ZAS-Vorschläge den offiziellen Planungen für die Führung der Expressstrassen gegenüber. Der Vergleich konzentrierte sich jedoch auf die Verkehrsleitung und schenkte den städtebaulichen Aspekten wenig Beachtung. Er kam zum Schluss, dass die offizielle wie die ZAS-Variante ihre Vorteile und Nachteile hätten. Die Behörden beharrten auf ihrem ursprünglichen Konzept und bildeten in der Folge einen Ausschuss von Kanton und Stadt, der 1968 den Bericht «Planung Sihlraum» nachschob. Darin wird die ZAS-Idee einer Sihl-City aufgenommen, jedoch ohne Verlegung der Sihl-Expressstrasse [siehe Seite 15](#).

Abbildungen: ZAS-Archiv in Obhut von Prof. Benedikt Huber, Zürich

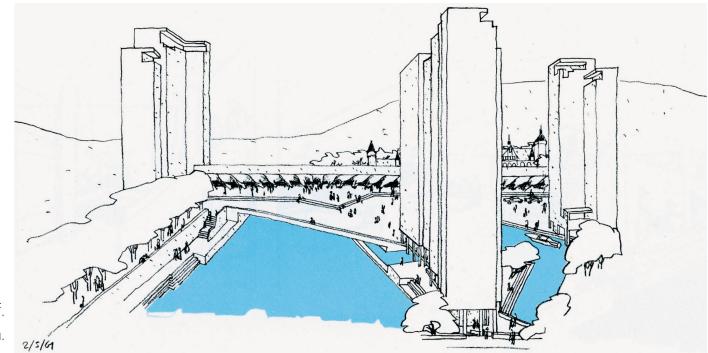
DIE SIHLRAUM-CITY DER ZAS, 1961

Sihlraum, Sihlhölzli bis Hauptbahnhof

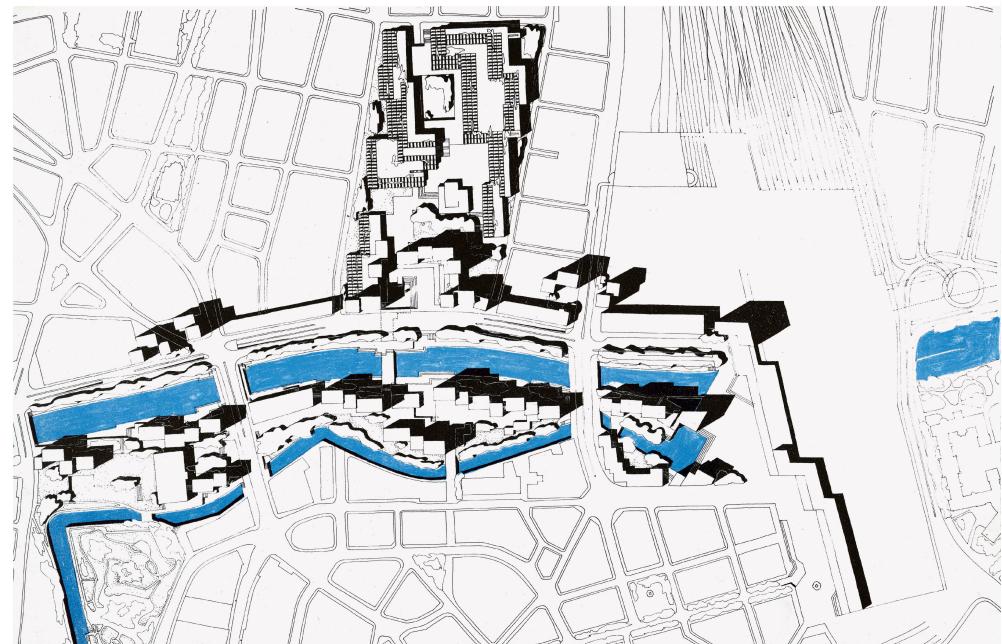
> Verfasserin: ZAS Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau



^ Sihlraum-City: Blick vom Bahnhof
sihlaufwärts, rechts die Sihlpost.

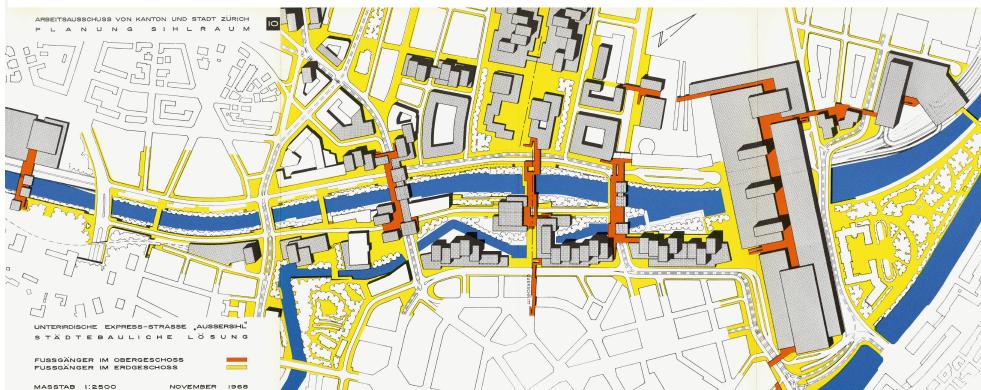
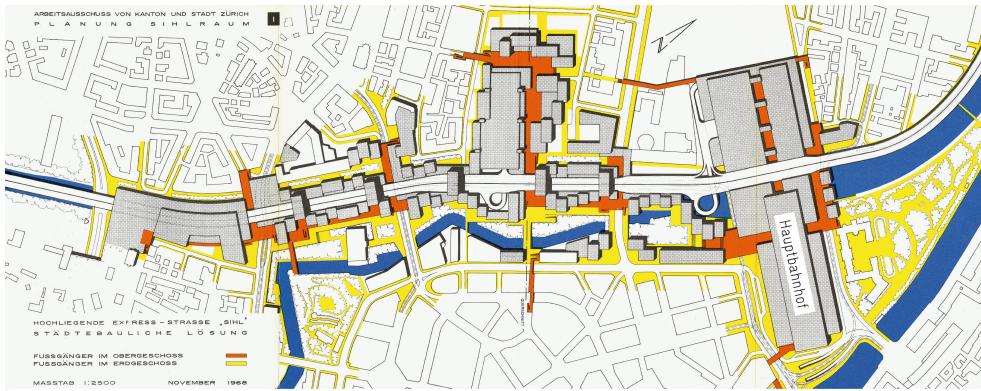


> Blick Richtung Hauptbahnhof.
Im Hintergrund das Landesmuseum.
2/5/61



^ Sihlraum-City: Situationsplan. Der Entwurf greift auch auf das
Kasernenareal und die heutige Kulturspital Gessnerallee über.

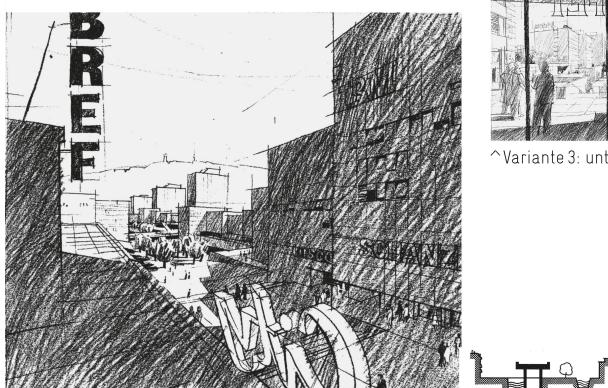
✓ Variante 1 (Ausgangslage): hochliegende Expressstrasse, teilweise von Bauten abgeschirmt.



^Variante 4: Unterirdische Expressstrasse am linken Sihlufer.



<Variante 2: doppelgeschossige Expressstrasse am linken Ufer. Blick vom Hauptbahnhof sihlaufwärts, rechts die Sihlpost.



^Variante 1: Expressstrasse in Hochlage am rechten Ufer, mit Bauten abgeschirmt. Blick vom Hauptbahnhof sihlaufwärts.

DIE EXPRESSSTRASSE KOMMT UNTER DEN BODEN

Stadt- und Regierungsrat beauftragten 1968 zusammen einen Ausschuss, das als Hochstrasse geplante Expressstrassen-Teilstück Platzspitz bis Sihlhölzli unter verkehrsplanerischen und städtebaulichen Gesichtspunkten zu überprüfen. Dem Arbeitsausschuss gehörten zehn Herren an, je vier delegiert vom Regierungs- und vom Stadtrat, zwei vom eidgenössischen Amt für Straßen- und Flussbau. Einige der Ausschussmitglieder, darunter Kantonsingenieur Hermann Stüssi und Stadtgenieur Jakob Bernath, zählten zu den energischen Promotoren des Ypsilon. Andere, wie Prof. Rolf Meyer-von Gonzenbach, Chef des Amts für Regionalplanung, oder Hans Marti, ehemaliger Delegierter für Stadtplanung, hatten sich bereits als entschiedene Gegner profiliert.

Mit den Studien sollten Varianten zur Hochstrasse über der Sihl entwickelt und die zu erwartenden Auswirkungen auf das Stadtgefüge für jede Variante abgeklärt werden. Dazu sollten die Kosten der jeweiligen Variante geschätzt werden, und die Machbarkeit war zu untersuchen. Der Ausschuss untersuchte vier Varianten: 1. hochliegende Expressstrasse «Sihl» (das vorliegende Projekt als Ausgangsbasis), 2. doppelgeschossige Expressstrasse (am linken Sihlufer), 3. unterirdische Expressstrasse «City» (unter dem rechten Sihlufer), 4. unterirdische Expressstrasse «Aussersihl» (unter dem linken Sihlufer). Der Schlussatz im Bericht des Ausschusses lautet: «Auf Grund der sorgfältigen Analyse aller Vor- und Nachteile wird den vorgesetzten Instanzen einstimmig empfohlen, die unterirdische Expressstrasse «Aussersihl» zu wählen.» Die Realisierung dieser Variante sei zwar etwas komplizierter als bei den andern, weil das ganze linke Sihlufer neu gebaut werden müsse, was während der Bauzeit mit erheblichen Verkehrsbehinderungen verbunden wäre. Jedoch bringe diese Variante eine Aufwertung des Sihlraums als Standort. Die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der City nach Westen sei damit optimal gewährleistet.

Die weitere Planung folgte dieser Empfehlung. Trotzdem ist sie nicht realisiert worden, weil mit den Jahren immer mehr grundsätzliche Zweifel am Ypsilon-Konzept aufkamen. Über vier Jahrzehnte planten Bund, Kanton und Stadt weiter, entwarfen immer wieder neue Varianten – bis schliesslich im Jahr 2008 die Strasse still und unauffällig aus dem kantonalen Gesamtplan herausgestrichen wurde.

PLANUNG SIHLRAUM IN VIER VARIANTEN, 1968

Sihlraum, Sihlhölzli bis Hauptbahnhof

>Verfasser: Arbeitsausschuss, eingesetzt vom Stadtrat und vom Regierungsrat des Kantons Zürich



<Variante 4: unterirdische Expressstrasse am linken Ufer.

16/17 // PROJEKTE WOHNEN STATT FAHREN

Kurz bevor die Sihlhochstrasse dem Verkehr übergeben wurde, publizierten die Architekten Peter Steiger und Jürg P. Branschi (Steiger Partner AG) ihre Idee im Magazin des «Tages-Anzeigers» vom 27. Juli 1974. Sie überraschten die Öffentlichkeit mit dem Vorschlag, die Hochstrasse gar nicht in Betrieb zu nehmen, sondern die bereits gebaute Konstruktion für die Erstellung einer Wohnsiedlung mit viel Zubehör zu verwenden. Zwischen Brunau und Sihlhölzli entstünde eine attraktive «Hochgasse» mit 230 Wohnungen und vielen öffentlichen Einrichtungen: Minigolf, Tennisplätze, Aussichtsrestaurant, Kinderhort und Kindergarten sowie Marktplatz und Klubhaus.

Die Idee wurde von offizieller Seite – soweit überhaupt wahrgenommen – unter «humoristische Beiträge zur Stadtplanung» eingeordnet. Der Beitrag war aber eher als Protest gegen den «Blödsinn» des Expressstrassen-Ypsilons und gegen die mit grosser Sturheit vorangetriebene Autobahnplanung im empfindlichen Stadtgebiet gemeint. Die Qualifikation «Blödsinn» stammt vom Planer und Architekten Hans Marti (1913–1993), Delegierter für Stadtplanung 1963 bis 1967. In dieser Funktion rief er dem Gemeinderat zu: «Machen Sie diesen Blödsinn nicht!»

SIHLHOCHGASSE, 1974

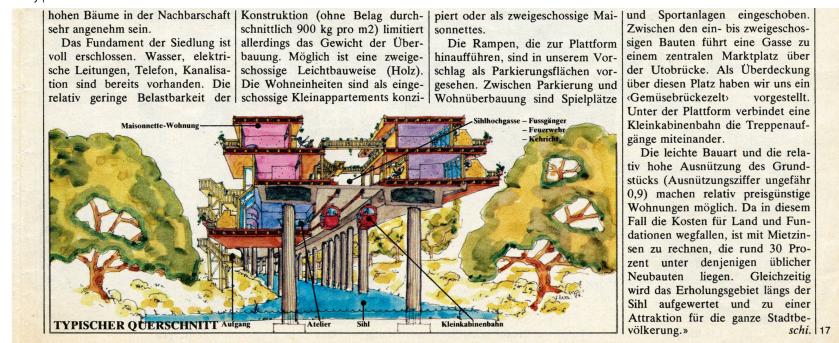
Sihlhochstrasse, zwischen Brunau und Sihlhölzli
> Verfasser: Peter Steiger, Jürg P. Branschi

→ Situationsplan

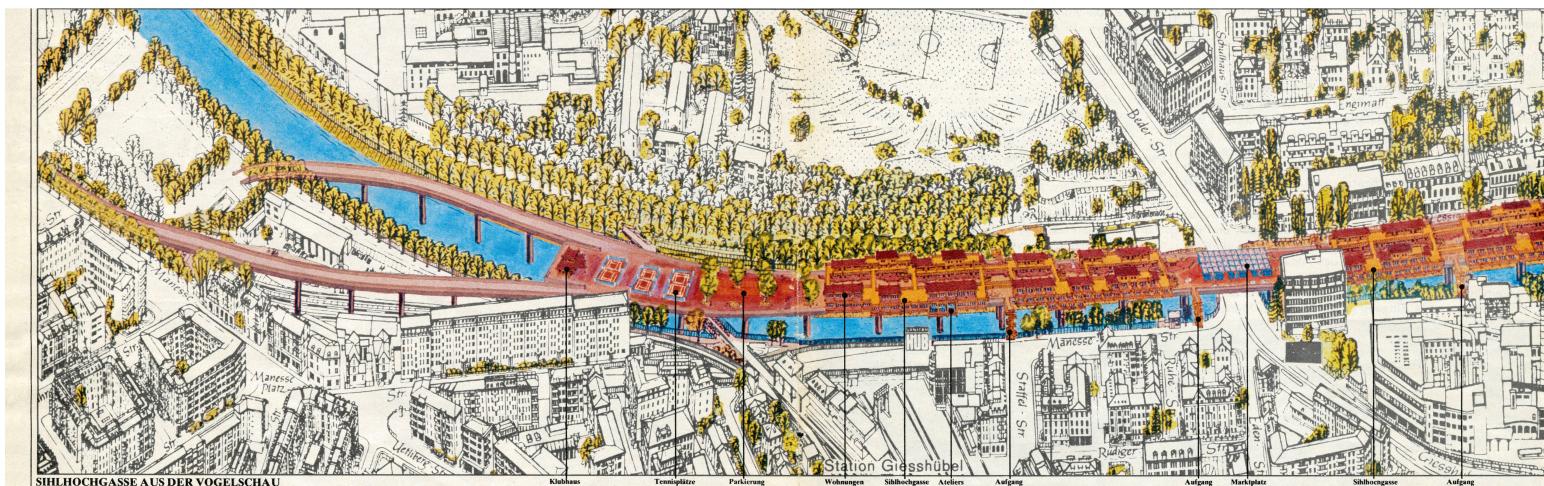
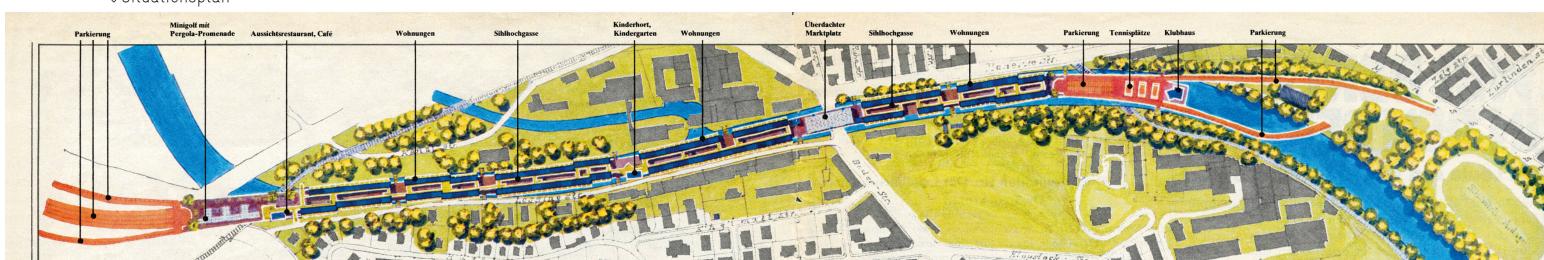


⁴Präsentation der Sihlhochgasse im Magazin des «Tages-Anzeigers» vom 27.Juli 1974.

✓ Typischer Querschnitt

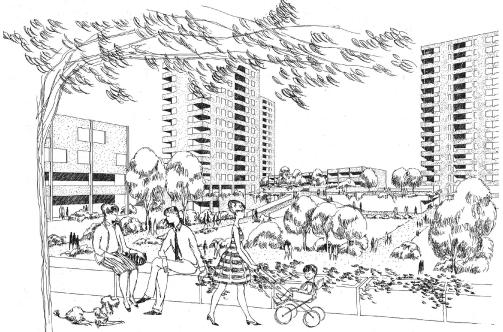


17

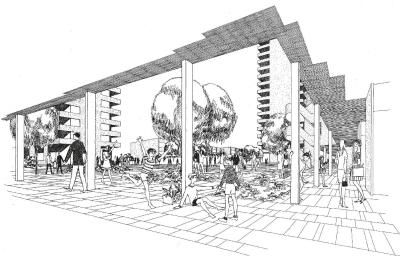


^Sihlhochgasse, Vogelschau mit den einzelnen Abschnitten

✓Jolieville: Wohngruppe von Süden.



✓Fussgängerplatz in der Wohngruppe.



✓Jolieville Hochhausgruppe.



✓Gesamtmodell von 1968.



<NZZ-Skizze: das Gebiet Moos-Lebern zwischen Wollishofen und Adliswil.



JOLIEVILLE – EINE STRAHLENDE STADT AM RAND

1963 schrieb die Gemeinde Adliswil in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich einen Planungswettbewerb für das Gebiet Moos-Lebern aus, das total 648 000 Quadratmeter umfasste. Die Jury prämierte das Projekt Jolieville der Architekten Beate Schnitter, Benedikt Huber und Hans Litz und des Verkehrsingenieurs Hans Barbe. Nach der Weiterbearbeitung legte das Planungsteam 1968 einen umfassenden Bericht vor. «Der französische Name deutet an, dass zwischen Wollishofen und Adliswil nicht einfach Menschen angesiedelt werden sollen, sondern dass etwas <Bestes> vorgesehen war: Jolieville will sowohl bezüglich des Wohnwerts jeder einzelnen Wohnung wie auch bezüglich der gemeinschaftlichen Einrichtungen so viel bieten, dass die künftigen Bewohner auf ihre Wohngegend stolz sein und sich in ihr zu Hause fühlen können», schrieb die NZZ in der Morgenausgabe vom 18. März 1968.

Der neue Stadtteil sah rund 2500 Wohnungen in sieben Gruppen für etwa 10 000 Einwohner vor. Dazu waren ein grosses Ladenzentrum und ein Hotel geplant. Zur Siedlungsausrüstung gehörten Schulen und Kindergärten, ein Alterswohnheim, ein katholischer und ein reformierter Kirchenraum, ein Kirchgemeindehaus für beide Konfessionen gemeinsam, ein Freizeitzentrum, eine Post, Sportplätze, eine Kunsteisbahn, ein Kleinhallenbad und ein Freibad.

Der Planungsbericht von 1968 nannte als gestalterische Ziele: ein städtischer Charakter der Siedlung im Grossen und anregende Wohnatmosphäre im Detail, die Gegenüberstellung von konzentrierter Bebauung und grossen Freiflächen und die Bestimmung einer festgelegten städtebaulichen Struktur und trotzdem Flexibilität im einzelnen Bau.

Der Gemeindepräsident von Adliswil, Paul Gysel, schloss sein Vorwort zum Planungsbericht mit dem Aus- und Aufruf: «Die Planung ist abgeschlossen – es lebe deren Realisierung!» Als erster Schritt wurde eine Landumlegung vorbereitet; schon 1964 hatten sich die 25 beteiligten Grundeigentümer (der grösste davon war die Stadt Zürich) zu einem Grundeigentümerverein zusammengetan. Sie sollten nun ihre Anteile in einen Topf werfen, worauf sie ohne mengen- und wertmässige Verluste entsprechend der Planung neu zugeteilt würden. Doch dieser Prozess kam zu keinem Abschluss, denn die Grundeigentümer konnten sich nicht zusammenraufen: Als es ans Eingemachte ging, waren die verschiedenen Interessen unter keinen gemeinsamen Hut mehr zu bringen. Abbildungen: Archiv Prof. Benedikt Huber, Zürich

—

JOLIEVILLE, 1968

Gebiet Moos-Lebern

✓Wettbewerbsausschreibung 1963: Gemeinde Adliswil und Stadt Zürich

✓1. Preis, Weiterbearbeitung und Planungsbericht 1968: Beate Schnitter, Benedikt Huber, Hans Litz

—

EIN GROSSSTADION IN DER HARDAU: DAS «OKTOGON»

Im Hinblick auf kommende sportliche Grossanlässe, insbesondere die Fussball-Weltmeisterschaft sowie die Leichtathletik-Europameisterschaften 1954, brauche Zürich ein Grossstadion, um mit den anderen Schweizer Städten, die bereits über grosse Stadien verfügten (Bern, Lausanne, Lugano, Genf), mithalten zu können. 1950 gründeten Vertreter aller grösseren Sportverbände die «Genossenschaft Stadion Zürich», die 1951 einen Architekturwettbewerb ausschrieb.

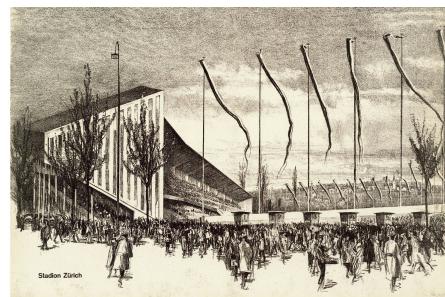
Die Stadt Zürich stellte ein stadteigenes Grundstück in der Hardau in Aussicht. Die Architekten William Dunkel und Justus Dahinden gewannen mit «Oktogon», einem Stadion mit 60 000 Plätzen, 20 000 Sitz- und 40 000 Stehplätzen. Das politische Ziel war es, auf lange Sicht mehr sportliche Grossanlässe nach Zürich zu ziehen. In der Weisung zur Volksabstimmung vom 1. Februar 1953 ist in aller Deutlichkeit von den «wirtschaftlichen Vorteilen» die Rede, die ein solches Stadion bringen würde. Spektakuläre Sportanlässe förderten die Bekanntheit und Ausstrahlung der Stadt im In- und Ausland. In einem Zeitungsinserat, das für ein Ja an der Urne warb, war von einem «neuzeitlichen, schönen Bau» die Rede, der vom «fortschrittlichen Geist Zürichs zeugen» soll. Das Stadion werde außerdem «Arbeit und Verdienst schaffen» und den Verkehrsbetrieben «klingende Münze» bescheren sowie reichlich Billettsteuern in die Stadtkasse spülen.

Der Kostenvoranschlag für das baureife Projekt belief sich auf 8,9 Millionen Franken. Den städtischen Beitrag von 4,2 Millionen lehnten die Stimmbürger der Stadt Zürich – obwohl damals nur männlich – deutlich ab, mit 26 118 Ja gegenüber 53 877 Nein. Das Ergebnis überraschte. In einem ausführlichen Kommentar ergründete die NZZ in ihrer Morgenausgabe vom 2. Februar, wie es dazu kommen können, und stellte zunächst fest, die Gegnerschaft sei «vielseitig zusammengesetzt» gewesen. Vor allem «in kirchlichen sowie pädagogisch interessierten Kreisen» sei Skepsis gegen eine «weitere Förderung von Massenveranstaltungen» laut geworden. Es bestehe kein Bedürfnis nach einem Grossstadion, hingegen eines nach Ausbau kleinerer Sportanlagen. Zu fördern sei der Breiten- und Jugendsport und nicht der Schausport. Ein anderes zentrales Argument gegen das Vorhaben betraf den hohen finanziellen Beitrag der Stadt und die in Aussicht gestellte Garantie, für ein allfälliges Betriebsdefizit aufzukommen. Ein Nein-Inserat im Vorfeld der Abstimmung titelte: «Der Stadt die Defizite, dem Fussballverband die Gewinne.»

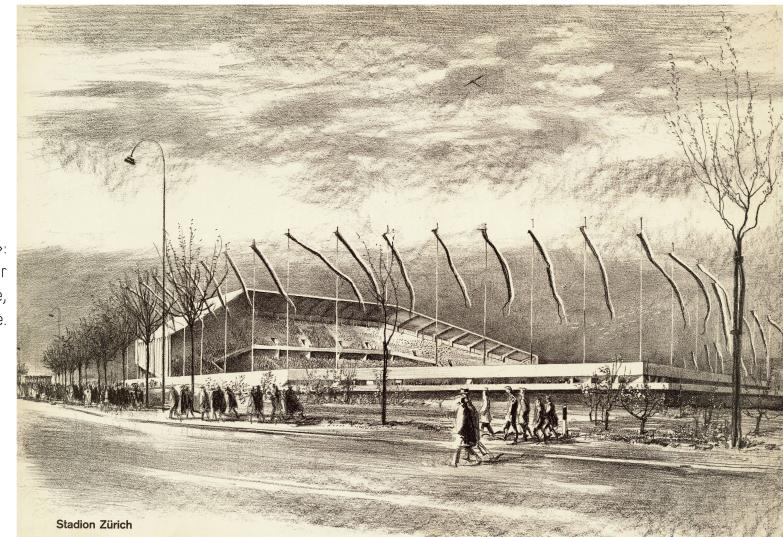
STADIONPROJEKT «OKTOGON», 1952

Altstetterstrasse (heute Meierwiesenstrasse) /
Industriestrasse (heute Bändlistrasse)

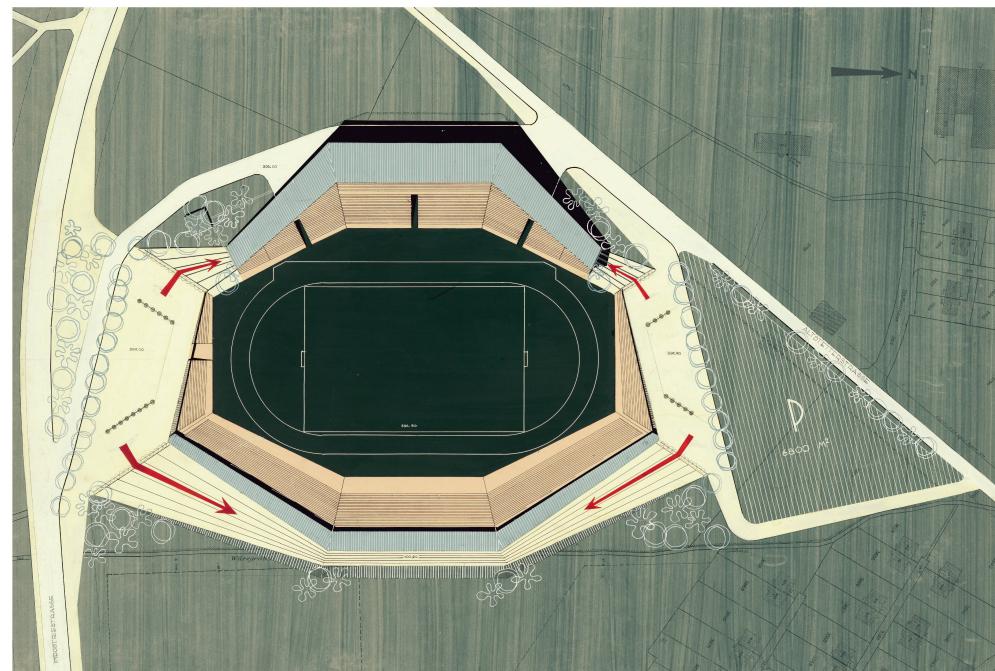
>Verfasser: William Dunkel und Justus Dahinden



<Ansicht der Westtribüne
des «Oktogons».



>«Oktogon»:
Gesamtansicht von der
Industriestrasse,
heute Bändlistrasse.



^Situationsplan des «Oktogons». Heute führt
die Europabrücke quer über das Areal.

GROSSSTADION HARDTURM: DAS «PENTAGON»

56 Jahre nach dem «Oktogon» scheitert 2009 ein weiteres Grossstadion, das «Pentagon». Es startete mit Schwung. Die Stadion Zürich AG, eine Tochtergesellschaft der Credit Suisse mit Beteiligung der Stadt, stellte 2002 das aus einem Wettbewerb hervorgegangene Projekt der Architekten Marcel Meili und Markus Peter vor. Anstelle des alten Hardturms soll ein neues, grösseres, komfortableres Stadion mit 30 700 Sitzplätzen entstehen. Die Form eines Fünfecks gab dem Projekt den Namen. Um den Bau zu finanzieren, ist eine Mantelnutzung vorgesehen: eine Shopping-Mall mit Gastronomiebetrieben, ein Konferenzhotel mit angegliedertem Fitness-Wellness-Bereich, ein 14-geschossiges Bürohochhaus und dazu ein Parkhaus mit 1245 Plätzen. Das Volumen der Mantelnutzung übersteigt mit 245 416 Kubikmetern dasjenige des Stadions fast um das Fünffache. Mit den rentablen Mantelnutzungen sollten nicht nur Bau und Betrieb des Stadions finanziert werden, man wollte darüber hinaus einen ganzen Stadtteil als neuen Anziehungspunkt schaffen. «Das Stadion als Generator einer anderen Stadt», heisst es in der Publikation «Play Pentagon» der Architekten von 2005.

Im September 2003 sagte das Zürcher Stimmvolk mit einer Mehrheit von 63 Prozent Ja zum Gestaltungsplan und mit einer Mehrheit von 59 Prozent Ja zur finanziellen Beteiligung der Stadt von 47,6 Millionen Franken. Gegen den Gestaltungsplan reichten Anwohner und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Beschwerde ein, vor allem wegen der grossen Zahl von Parkplätzen. Der Regierungsrat – und nach Weiterzug auch das Bundesgericht – hiessen die Beschwerde teilweise gut. Die Parkplatzzahl und die damit zu erwartenden Fahrten zum Stadion mussten um rund ein Fünftel verringert werden. Der Rechtsstreit dauerte bis Ende 2004.

Die Stadt erteilte im Mai 2005 die Baubewilligung, gegen die aber erneut verschiedene Rekurse eingereicht wurden, unter anderem wegen des Schattenwurfs der grossen Baute und wegen Gefährdung des Grundwassers. Die Rekurse wurden zwar abgelehnt, aber sie verzögerten den auf Herbst 2007 vorgesehenen Baubeginn. Anfang Juni 2009 gab die Credit Suisse bekannt, dass sie sich vom Projekt zurückziehe. Hauptgrund: Die Wirtschaftlichkeit sei «letztlich nicht mehr zu erreichen». Der Stadtrat beschloss hierauf, in städtischer Eigenregie ein kleineres Stadion mit 16 000 Plätzen und ohne Mantelnutzung zu bauen und beantragte dafür im Juli 2010 beim Gemeinderat einen Planungskredit. Abbildungen: Hochbaudepartement der Stadt Zürich

STADIONPROJEKT «PENTAGON», 2008
Hardturmstrasse
Verfasser: Marcel Meili und Markus Peter



«Die Mantelnutzung des «Pentagons» wäre fünfmal so gross geworden wie das eigentliche Stadion.



^Rendering des «Pentagon»-Projekts.



«Lounge mit Blick auf den Fussballrasen.

20/21 // PROJEKTE

EIN KÜNSTLER ALS PLANER

Der Künstler Karl Jakob Wegmann (1928–1997) präsentierte in zwei Planbüchern 1975 und 1977 einen städtebaulichen Entwurf für Zürich und einen «Bahnhofentwurf» – und löste damit eine gewisse Unruhe in der Planerwelt aus. «Könnte es sein, dass diesem Einzelgänger etwas Beseres eingefallen ist als den Planungsämtern und -büros, die seit Jahren über den Bahn- und Strassenkonzepten brüten?», fragte das Magazin des «Tages-Anzeigers» im Jahr 1977. Wegmanns zentrale Idee ist die eines Bahnhofskreuzes: zwei Durchmesserlinien durch Zürich, die sich beim heutigen Hauptbahnhof überschneiden mit einem unterirdischen Bahnhof in Nord-Süd- und einem oberirdischen in West-Ost-Richtung. «Gambit» bezeichnet im Schach eine Eröffnung, bei der sich durch ein Figurenopfer Aktionsraum ergibt. In Wegmanns Vorschlag ist die unterirdische Sihl-Expressstrasse das «Figurenopfer»: Ihr Trassee wird für die Nord-Süd-Linie der Bahn genutzt. Die West-Ost-Durchmesserlinie wird durch das alte Gebäude des Hauptbahnhofs geführt – auf erhöhtem Niveau, mit Bahnsteigen in der Bahnhofshalle. Die Züge fahren durch die limmatseitigen Bogenfenster des Bahnhofs ein und aus. 10 der 15 Perrons des Kopfbahnhofs lässt Wegmann bestehen, hebt sie aber auf das neue Niveau an, sodass im Erdgeschoss ein neuer Bahnhofplatz entstehen kann. Das macht den Hauptbahnhof durchlässig, die Stadt Kreise 4 und 5 werden miteinander verbunden, und es kann eine Wasser-Park-Landschaft vom Lettenareal / Platzspitz in den Sihlraum entstehen.

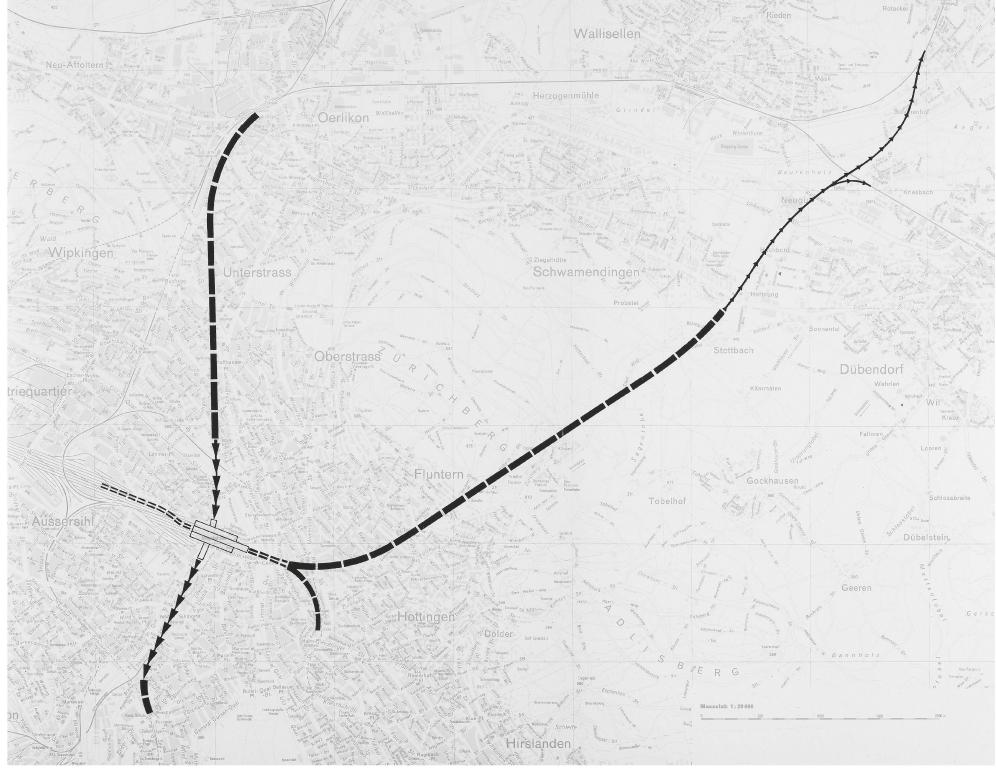
Wegmanns Entwürfe wurden anfänglich als Konzeptkunst wahrgenommen; die Vernissage seiner Planbücher fand in der Galerie Ziegler statt. Erst nach der Publikation im Magazin des «Tages-Anzeigers» Nr. 45/1977 und Nr. 26/1980 wurde die Fachwelt aufmerksam. Als Erstes wunderten sich die professionellen Planer über die Seriosität von Wegmanns Konzept: Die Kurvenradien, die Weichenstellungen und die Neigungswinkel, alles stimme, und sogar an Wegmanns Kostenberechnungen war nichts auszusetzen. Bundesrat Willi Ritschard, damals Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, kommentierte: «In strenger Grafik wird da ein schier unlösbares Problem angegangen, (...) ohne dass es sich in einen rosaroten Nebel aufgelöst hätte. Also sehen wir uns die Sache näher an.»

Die Sache wurde näher angesehen, auch wenn davon in der Öffentlichkeit nicht viel zu bemerken war. Und irgendwie scheint «Gambit» eine unterirdische Wirkung entfaltet zu haben. Jedenfalls ist ein Durchgangsbahnhof zurzeit im Bau – bereits der zweite –, wenn es auch ein anderer ist, als Wegmann ihn sich vorgestellt hat.

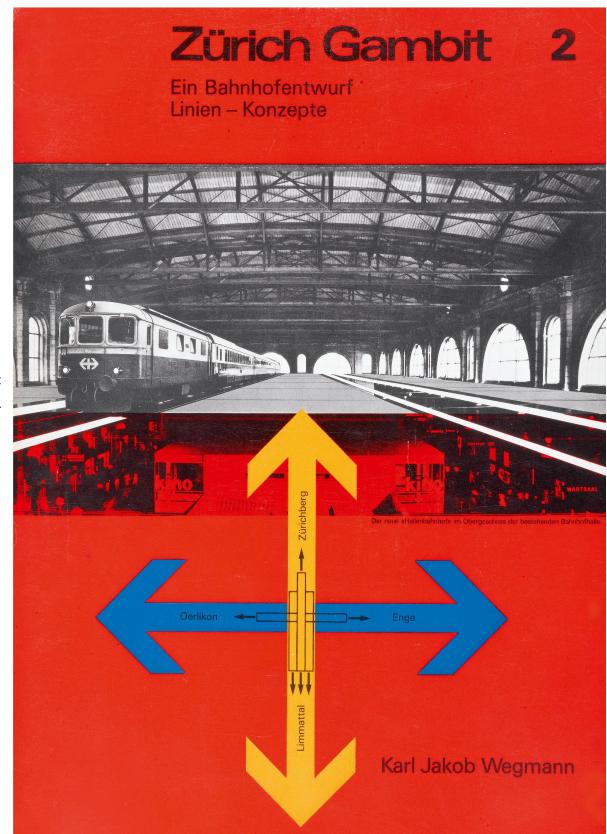
BAHNHOFENTWURF «GAMBIT», 1975/77

Zürich Hauptbahnhof

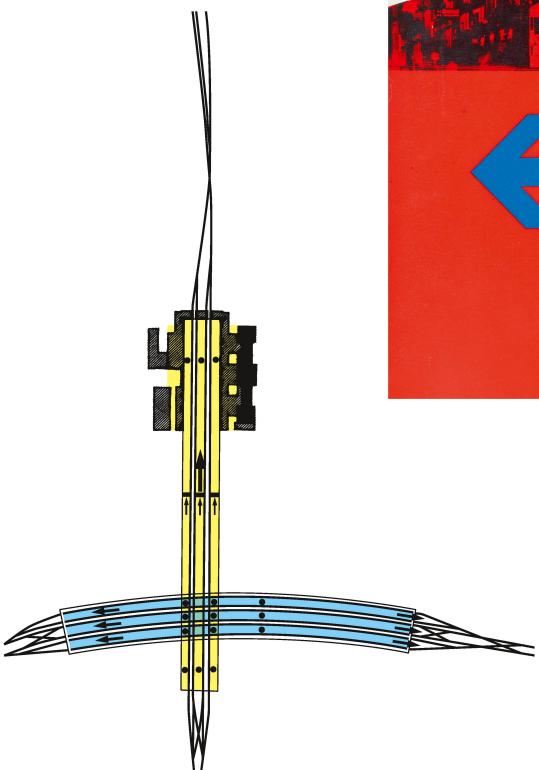
>Verfasser: Karl Jakob Wegmann



^«Gambit» im Stadtgefüge Zürichs.



>Züge im Obergeschoss der Bahnhofshalle:
der Umschlag von Wegmanns Publikation.



<Das Kreuz von Hochbahnhof gelb und Tiefbahnhof blau.

✓ Die Thermenfenster des Hauptbahnhofs haben das Profil eines Doppelspurtunnels.

BAHNHOF ZÜRICH.

Fassade gegen die Limmat

✓ Ein Gewinn dank «Gambit»: die Wasser-Park-Landschaft.



Der neue Bahnhof

Der bestehende Kopfbahnhof wird mit zwei Durchgangsbahnhöfen ergänzt.

A – violet: Der «Sihlbahnhof» (tief, Kote 400) nimmt im ersten Untergeschoss neben dem Sihlbett den für die Expressstrasse vorgesehenen Platz ein. Er hat 6 Perrongleise.

B – blau: Der «Hallenbahnhof» (hoch, Kote 417) liegt im ersten Obergeschoss und in der Mittelachse des bestehenden Aufnahmgebäudes. Er hat 4 Perrongleise.

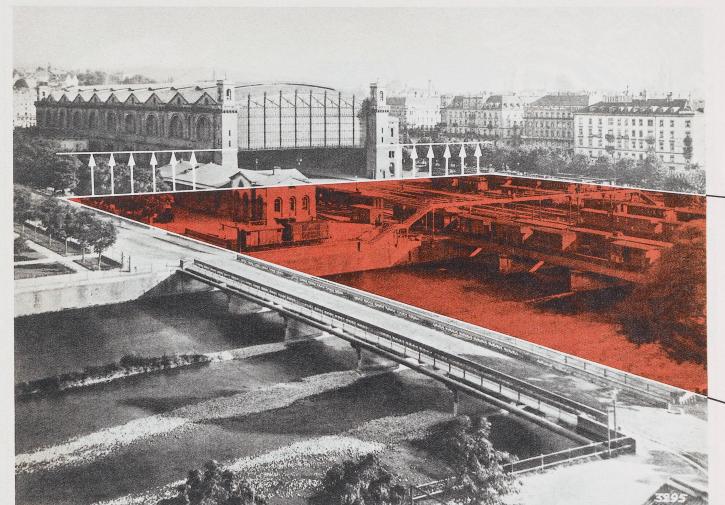
Der bestehende Kopfbahnhof bleibt weiter in Betrieb und dient vornehmlich dem Start-Ziel-Verkehr. Die Zahl der Gleise wird von 15 auf 10 reduziert.

Die Eisenbahnlinie durch den Sihlraum (violet) verläuft unterirdisch (Alternative zur offiziell geplanten Einführung der Sihltalbahn in den Hauptbahnhof). Zwischen Sihl- und Postbrücke wird das Sihlbett Richtung Schanzengraben

verschoben (kleine Sihlkorrektion); über unmontierter Stadtplan. Die Eisenbahnlinie unterquert das neue Sihlbett. Es entsteht ein neuer Gessnerpark mit neuen Fussgängersteigen (hellgrün).

Die Einfahrt Zürichbergtunnel (blau): Ein Eisenbahnviadukt von 300 m Länge verbindet den Hallenbahnhof mit der Tunnelinfahrt auf der Mauer, neben dem Seilbahntrasse (grauer Plan). Der Pfauenunnel wird unter dem Heimplatz an den bestehenden Lettentunnel angeschlossen.

✓ Das Magazin des «Tages-Anzeigers» stellte das Projekt ausführlich vor.

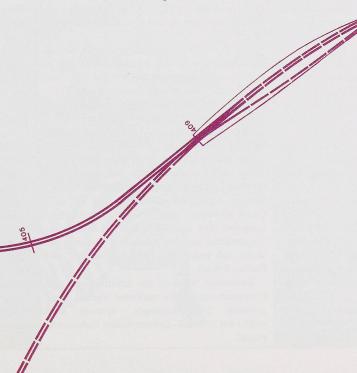
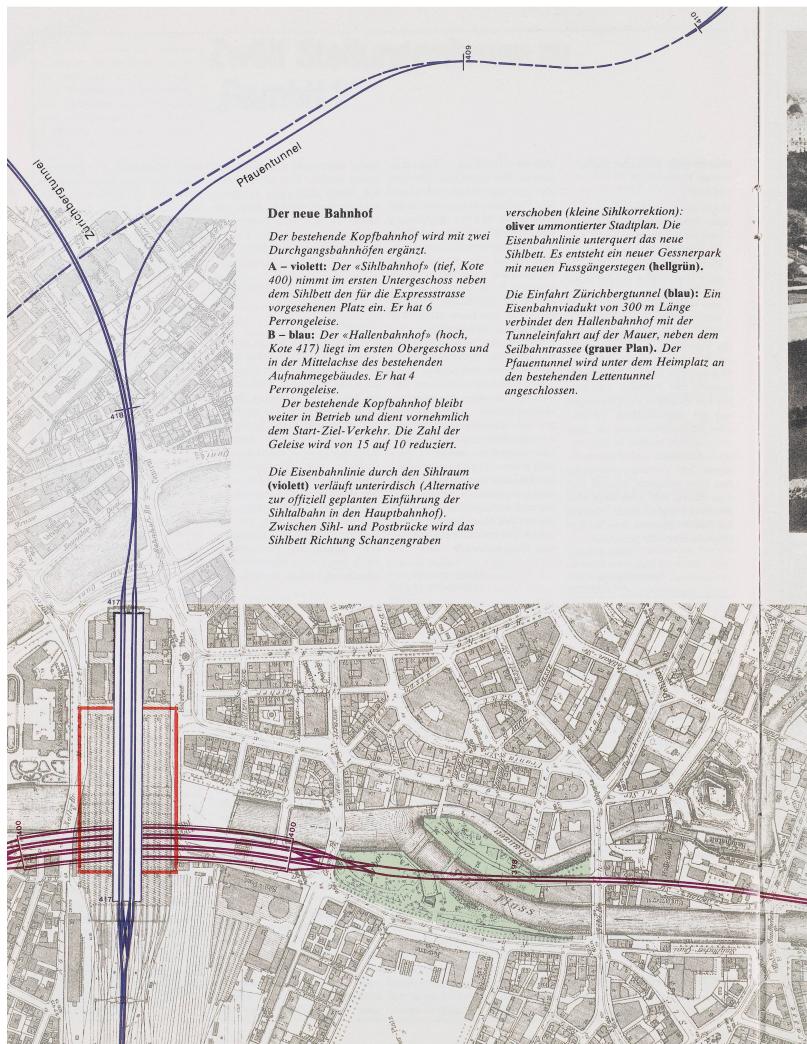
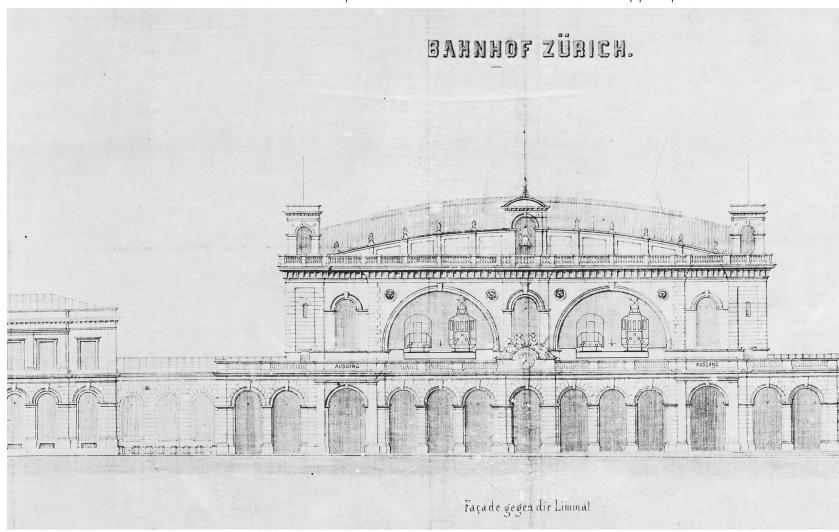


Der neue Bahnhofplatz

Photo aus dem 19. Jahrhundert. Im Vordergrund die Sihl mit ehemaliger Fussgängerpasserelle.

Eingezeichnet: In einer späteren Baustufe werden auch die 10 verbleibenden Kopfportons aufs Niveau B (Kote 417) verlegt. Es entsteht ein neuer, den Bahnhof durchdringender Platz (rot).

Diese Fussgängerebene liegt zwischen den Perronanlagen A-tief/B-hoch und dient zu deren Verknüpfung. Der Bahnhof, bisher trennender Keil, wird durchlässig. Der neue Platz liegt über der Sihl und verbindet die bisher voneinander getrennten Bahnhofseiten.



22/23 // PROJEKTE

EIN GRUSS AUS DUBAI

Der Architekt und Zeichner Matthias Gnehm zeichnet und textet den Comic «Tod eines Bankiers» und entwirft dazu eine städtebauliche Planung für das Gebiet um den Bürkliplatz: ein Konzept, das der fiktive Bankier Charles Gubler hat realisieren wollen. Anschliessend entwirft Gnehm ein Kongresszentrum, und er lädt vier Architektenteams ein, weitere Teile des Konzepts «Zürichs Neues Kongresszentrum» zu entwerfen: Christ & Gantenbein das Casino-Theater, Christoph Sauter das Hotel «Bohr Palace Diamond», Christian Waldvogel das Kunstmuseum und Robin Wino-grond & Jacqueline Parish den neuen Stadtplatz. Im Mai/Juni 2004 werden die Entwürfe im Architektur Forum Zürich öffentlich präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Bereits ein Jahr vor der Ausschreibung des Wettbewerbs für ein neues Kongresszentrum eröffnete Matthias Gnehm mit «Zürichs Neues Kongresszentrum» die Diskussion um dieses heisse Thema. Sie birgt bis heute eine Alternative zum Siegerprojekt (Projekt Moneo), das in der Volksabstimmung vom 1.Juni 2008 scheiterte.

Gnehms zentrale Idee war und ist, das alte Kongresshaus von 1939 – eine Perle der schweizerischen Baukultur von den Architekten Haefeli Moser Steiger – nicht anzutasten. Stattdessen bekommt die Stadt ein Projekt, «mit dem sie sich das bis heute fehlende Bild zu dem geben kann, was sie schon lange ist: eine Grossstadt. Max Frischs 1956 gestellte Frage <Soll Zürich einen Kopf haben?> soll so endlich mit Ja beantwortet werden», wie Gnehm sein Projekt beschrieb. Der «Kopf» mit neuem Stadtplatz, Kunstmuseum, Theater und Hotel soll eine grossstädtische Altlüre bekommen. Die Stadt schwingt sich städtebaulich auf eine höhere Stufe und erhält endlich die ersehnte Leuchtturmarchitektur.

Gnehms Konzept und das Kongresszentrum-Projekt wurden in Fachkreisen lebhaft diskutiert. In den offiziellen Planungsprozess ist es nie eingeflossen. Man fragte sich, ob es überhaupt ernst zu nehmen oder eher als architektonischer Comic einzustufen sei. Und inwieweit haben die Autoren selbst ihre Entwürfe ernst gemeint?

Abbildungen: Matthias Gnehm

«ZÜRICH'S NEUES KONGRESSZENTRUM», 2004

Bürkliplatz

> Comic: «Tod eines Bankiers»

> Verfasser: Matthias Gnehm

▼Zuschauerraum des Casino-Theaters mit dem Alpenpanorama als Kulisse. Entwurf: Christ & Gantenbein



^Eine neue Stadtkrone: Im Comic von Matthias Gnehm ragt das Kongresszentrum in den See und in den Himmel.



>Das Kunstmuseum am Bürkliplatz, rechts das Bauschänzli. Entwurf: Christian Waldvogel