

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69 (1951)  
**Heft:** 33

**Artikel:** Die Entwicklung des Zürcher Stadtzentrums  
**Autor:** Marti, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-58907>

#### **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:** 21.02.2026

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

## Die Entwicklung des Zürcher Stadtzentrums

Von Architekt H. MARTI, Zürich

Vortrag, gehalten am 7. Februar 1951 vor dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

DK 711.4 (494.34)

(Fortsetzung und Schluss von Seite 432)

Wir sind heute im Begriffe, eine vierte Lösung zu wählen, die eine ausgesprochene Zwischenlösung darstellt. Wir lehnen das Prinzip der «tabula rasa» als utopisch ab, weil wir uns vor der quartierweisen Sanierung scheuen, denn die punktweise Sanierung einzelner Häuser scheint realisierbar zu sein. Wir schützen die Linienführung der alten Straßen und verändern die Baufluchten und Strassenprofile (Bilder 23 bis 27), weil wir erkannt haben, dass der Lichteinfall bei den heute zulässigen Gebäudehöhen nicht genügt, und der Zubringerdienst breitere Straßen fordert. Wir geben den Citybauten, die in die Altstadt eindringen, das Gewand mittelalterlicher Wohnhäuser und verzieren sie, um die Illusion noch vollständig zu machen, mit Erkern, die früher als Guckplätzchen für alte Leute berechtigt waren, die aber an einem Geschäftshaus nichts zu suchen haben; wir imitieren gotische Formen, weil sie dem heimeligen Charakter der Altstadt angepasst scheinen, wir schaffen durch die Auskernung der Höfe gesunde Wohnverhältnisse und erleben, dass immer mehr und mehr Büros sich in der Altstadt einquartieren, wir reissen billige Werkstätten ab und müssen zusehen, wie gut rentierende Kinos und Hotels mit Bars und teuren Restaurants die Bildung des Vergnügungsviertels fördern. Und das Tragische an dieser Entwicklung ist das, dass sie offenbar ganz gegen unsren Willen erfolgt. Wir stellen resigniert fest, dass uns die Mittel fehlen, die Benützung der Bauten in vernünftige Bahnen zu lenken. Wir wissen aber auch, dass an manchen Orten die von uns als unhygienisch erkannten Zustände nach wie vor weiter bestehen, ohne dass wir etwas dagegen unternehmen könnten. So ist beispielsweise einem Bericht des Gesundheitsinspektors zu entnehmen, dass in der Altstadt links der Limmat 265 Wohnungen oder 27,5 % noch ohne eigenen Abort sind, während rechts der Limmat 1058 Wohnungen oder 41,3 % an diesem Mangel leiden. Aber

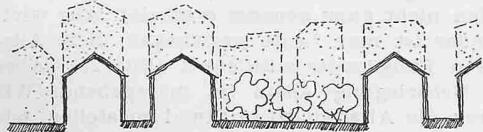
gleichzeitig stellen wir fest, dass wir uns aus politischen Gründen die Verordnung über die Wohnungspflege und Gesundheitsaufsicht, die im Mai 1931 erlassen wurde (sie beruht auf dem Bundesgesetz über die öffentliche Gesundheitspflege und die Lebensmittelpolizei aus dem Jahre 1876) nicht anwenden können, denn man braucht sich ja nur vorzustellen, welchen Sturm der Empörung man in der Oeffentlichkeit auslösen würde, wenn man rund einen Drittels des Wohnungsbestandes der Altstadt aus hygienischen Gründen verböte.

Die baugesetzlichen Grundlagen für die Sanierung der Altstadt sind durch das kantonale Baugesetz und die neue Bauordnung der Stadt Zürich, die allerdings vom Regierungsrat noch nicht genehmigt ist, vorgezeichnet. Es sollen für das Gebiet der Altstadt besondere Bestimmungen gelten, die heute bereits im Entwurf vorliegen und demnächst vom Gemeinderat behandelt werden müssen. Vorläufig aber gelten noch verschiedene Sonderbauordnungen, die von Fall zu Fall festgelegt wurden. Seit 1940 besteht eine Bauordnung für das Gebiet rechts der Limmat, nördlicher Teil, die im Zusammenhang mit den jetzt in Ausführung begriffenen grossen Umbauten am Central erlassen wurde. Sie enthält nur wenig Bestimmungen über die zulässigen Gebäudehöhen, Dachneigungen, Dachaufbauten über Bau- und Arkadenlinien am Leonhardplatz (heute Central) und sie schreibt vor, dass der Eindruck der vertikalen Gliederung (Bild 28) der Limmatfront auch dann gewahrt bleiben müsse, wenn im Zuge des Umbaus dieses Quartiers mehrere Häuser zu einem vereinigt werden sollten. Als schutzwürdiges Objekt ist in ihrem Geltungsbereich ausser der Predigerkirche und dem Zunfthaus zu den Schmiden nur ein Gebäude bezeichnet (Bild 29). Die Firsche dürfen am Leonhardplatz nicht höher als 21,5 m, im übrigen Geltungsbereich nicht höher als 20,5 m über der Niveaulinie liegen. Als der Gesetzgeber diese Bauordnung beschloss, war er sich offenbar noch nicht klar darüber, welche Verhältnisse am unteren Limmatquai durch die grosszügigen, von den Strassenbahnen und Automobilen verlangten Veränderungen der Verkehrsflächen geschaffen werden sollten. Wenn wir nämlich heute auf den der Vollenung entgegengehenden

Verkehrsbändern und -inseln stehen, möchten wir uns eine kräftigere Höhenentwicklung der Bebauung wünschen, die vor allem am Central ein Gegengewicht zum Uebermass der Strassen- und Platzflächen darstellt. Ein genaues Studium dieser Bauordnung mit ihrem Plan lehrt uns, dass das Niederdorf schon damals als Umbauprojekt im Grossen bezeichnet wurde, denn mit Ausnahme der Zähringerstrasse und ihrer Querstrassen weisen alle Strassen Baulinien auf, die beträchtliche Abweichungen gegenüber den uns gewohnten Baufluchten bewirken (sogar eine abgewinkelte Einmündung der Niederdorfstrasse in den Limmatquai enthält dieser

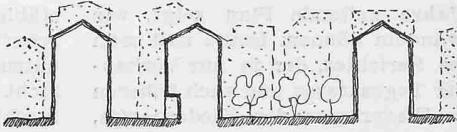
Was heisst sanieren?

Realisierbare Möglichkeiten schaffen!



Restlose Wiederherstellung bezüglich Bauhöhe und Gartenhof. Diese Sanierung ist aus wirtschaftlichen Gründen utopisch.

Bild 23. Grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten der Sanierung von Altstadtgebieten



Möglichkeit einer wirtschaftlich tragbaren Sanierung  
Vorlage: Diapositiv des städt. Hochbauamtes

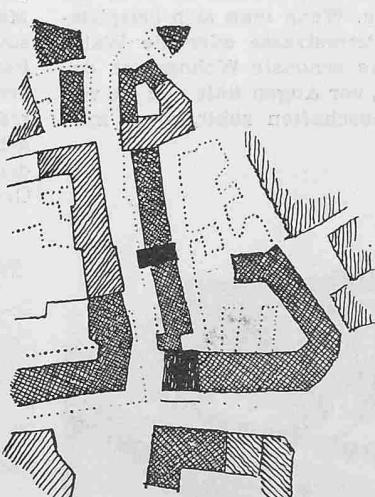


Bild 25. Anwendung des Sanierungsprinzips im Gebiet des Rindermarktes



Bild 24. Gewähltes Prinzip für die Sanierung

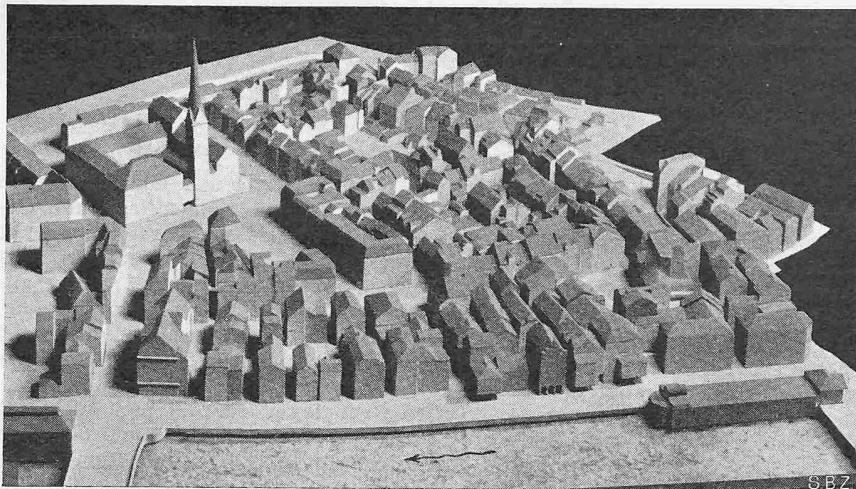


Bild 26. Modellaufnahme Limmatquai - Predigerkirche. Zustand um 1945

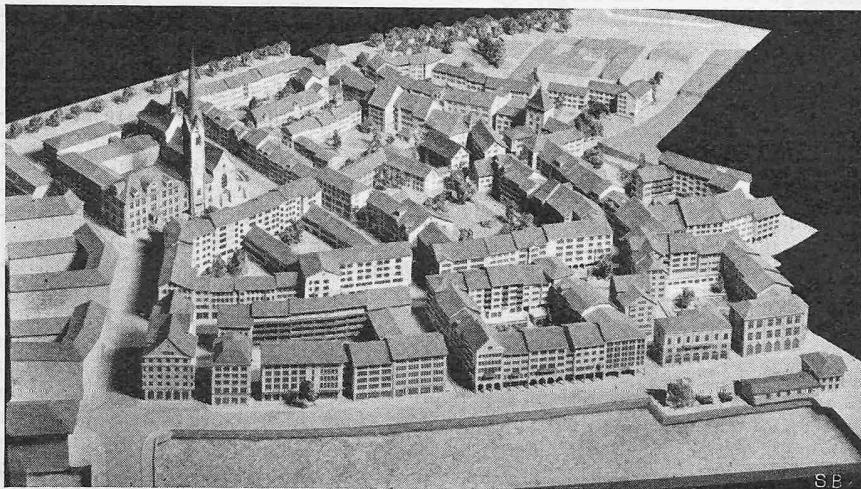


Bild 27. Modellaufnahme des Richtprojektes für die Sanierung

Plan). Dieser rund zehn Jahre geltende Plan zeigt, wie schnell sich die Ansichten wandeln können. Heute hält man nämlich dem Verfasser dieses Berichtes, der ja nur Vorhandenes analysiert, bereits in der Tagespresse und auch höheren Orts vor, er propagiere das Niederlegen des Niederdorfes, was für die gesunde städtebauliche Meinungsbildung äusserst gefährlich sei.

Im Gebiet der Zürcher Altstadt sind vereinzelte Baulinien aus früherer Zeit vorhanden (Bild 30), obwohl sie z. T. als überolt bezeichnet werden dürfen. Wenn man sich beispielsweise die vorhin besprochene Peterstrasse oder die Waldmannstrasse, die quer durch das schönste Wohngebiet der Trittligasse-Neustadtgasse führt, vor Augen hält und die von diesen Linien betroffenen Liegenschaften zählt, muss man

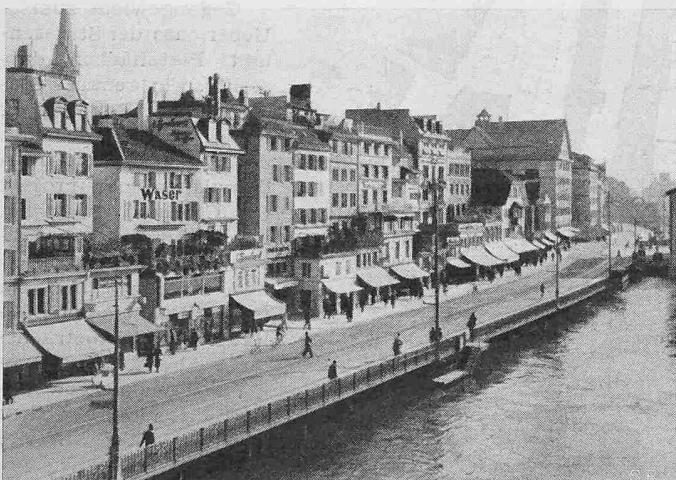
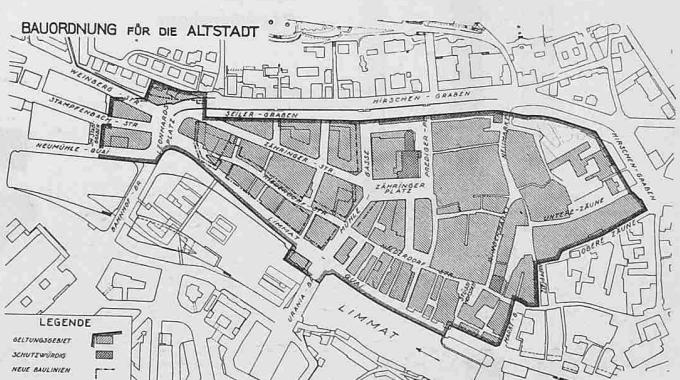


Bild 28. Limmatquai zwischen Uraniabrücke und Central vor 1948

sich ernsthaft fragen, ob es nicht doch an der Zeit wäre, diese Eigentumsbeschränkungen aufzuheben, denn sie bewirken die heute von uns beabsichtigte Sanierung gar nicht. Wir wollen die Sanierung doch nicht mehr durch den Bau neuer Strassen bewerkstelligen. Wenn wir diese Baulinien trotzdem beibehalten, um dieses oder jenes Umbau- oder Neubauprojekt, das zufälligerweise in ihrem Wirkungsbereich liegt, zu beeinflussen, so dürfen wir nicht erstaunt sein, wenn der betroffene Grundeigentümer stutzig und vielleicht sogar missmutig wird. Wir dürfen mit Baulinien keinen andern Zweck verfolgen als den, die Strassenführungen und die vielleicht notwendig werdenden Strassenverbreiterungen freizuhalten oder freizulegen.

Mit der Bauordnung für das Gebiet der Altstadt werden dem Zürcher Gemeinderat auch die Entwürfe für die neuen Bau- und Arkadenlinien vorgelegt werden. Diese werden auf Grund eingehender Studien, die unter der Leitung des Hochbauamtes von zahlreichen privaten Architekten durchgeführt wurden, entworfen. Ein genaues Inventar, das für jedes einzelne Objekt angefertigt wurde, und die zu Quartieren oder Strassengevierten zusammengesetzten, sogenannten Inventarpläne bilden die technischen Grundlagen für diese Entwurfsarbeit. Man fertigte auf den Plänen des bestehenden Zustandes Richtentwürfe an, die, zum Richtprojekt für die Sanierung der ganzen Altstadt zusammengetragen, die Ausgangslage für die eigentliche baureife Sanierung liefern. Wenn wir diese Sanierungsabsichten nun mit dem uns als ideal vorschwebenden kleimasstäblichen mittelalterlichen Zustand vergleichen, müssen wir erkennen, dass grosse Gebiete, die einst zwei- bis dreigeschossig bebaut waren, die im letzten Jahrhundert aber bis zu sieben Stockwerken aufgestockt wurden, in Zukunft eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung erhalten werden, die uns aus massstäblichen Gründen nicht ganz genehm erscheint. Aus wirtschaftlichen Gründen ist man heute gezwungen, diese Ausnützung des teuren Baugrundes zuzulassen (Bild 23). Aber nicht nur diese Ueberlegung allein ist massgebend. Wir fürchten uns davor, die Altstadt so in Stand zu stellen, wie sie war, weil sie dann zu einem grossen Museum werden könnte, das nicht in der Lage wäre, sich selbst zu erhalten, sondern dauernd von der Oeffentlichkeit betreut und als Luxusobjekt auch von ihr unterhalten werden müsste. Man versucht nun heute diejenige Form zu finden, die sowohl dem Bedürfnis nach Fein- und Kleinmasstäblichkeit Folge leistet, als auch dem durchaus verständlichen Bestreben, eine Bauart zu verwirklichen, die von öffentlichen Beiträgen unabhängig ist und sich auf die Dauer selbst zu behaupten vermag. Ob ein solcher Kompromiss zu finden ist, der sich — und das scheint mir entscheidend zu sein — auf Grund der bisherigen Rechtsordnung und Wirtschaftsstruktur

Bild 29. Geltungsbereich der Bauordnung für die Altstadt.  
Nur drei Bauten sind als schützenswert bezeichnet

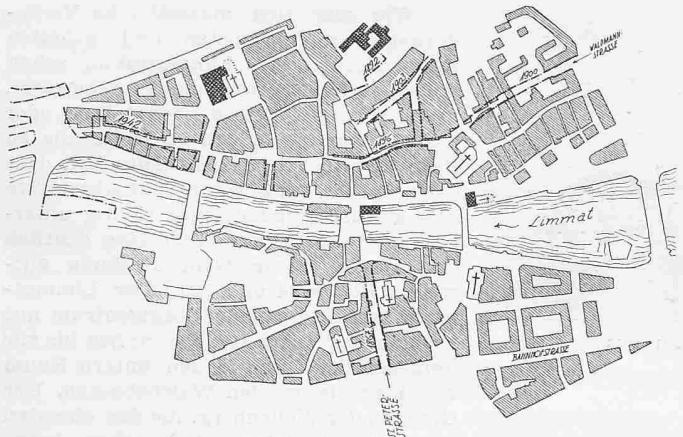


Bild 30. Geltende Baulinien im Bereich der Altstadt



Bild 31. Ehemalige Unterteilung des Flussraumes mit Mühlen

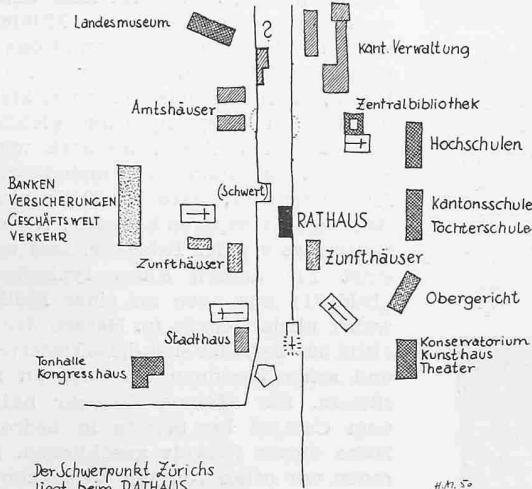


Bild 32. Die bedeutenden Bauten gruppieren sich um den Limmatraum herum

verwirklichen lässt, der also grösstenteils von der privaten Bautätigkeit getragen wird, möge dahingestellt bleiben. Die bisher sichtbaren Ergebnisse sind wenig ermutigend. Es ist freilich noch nicht gesagt, dass man heute schon gezwungen wäre, das soeben erst ergriffene Steuer umzuschwenken und einen völlig andern Kurs einzuschlagen. Vielleicht stellt sich doch eine Baugesinnung ein, die eine erfreuliche Entwicklung vermuten lässt. Wenn aber, wie bisher, mittelalterliche Formgebungen, als Theaterkulisse dienend, Fehlentwicklungen zu verbergen trachten, dann müssen wir mit aller Energie gegen diese Art von Städtebau Stellung beziehen. Wir müssen entweder den Entschluss fassen, den museumähnlichen Ausdruck, den viele in ihrem Innersten wünschen, tatsächlich

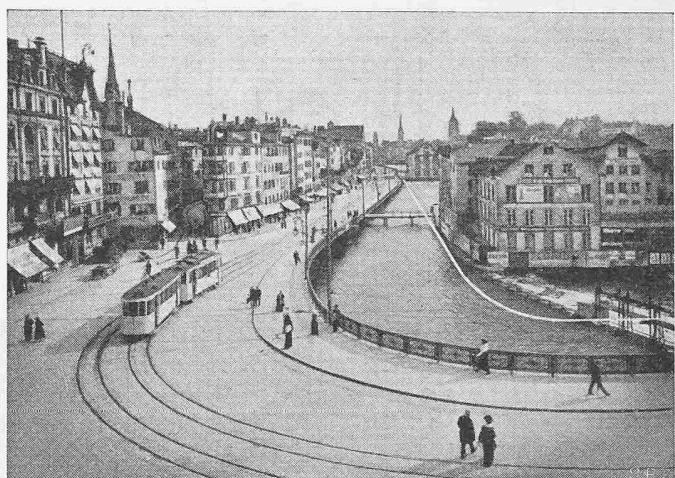


Bild 33. Das Limmatquai beim Central (1912). Weisse Linie ungefährer Verlauf der neuen Uferlinie

und konsequent anzustreben, oder aber der Entwicklung freien Lauf zu lassen, damit eine spätere Zeit uns wenigstens nicht den Vorwurf der Unehrlichkeit machen kann, wie wir ihn heute nur zu gerne und oft gedankenlos dem Zeitalter des Historizismus gegenüber erheben. Wir müssen dann entweder tiefer in den Geldbeutel greifen als heute und Abstockungsbeiträge, Entschädigungen für Hoffreilegungen und Instandstellung von Bauten und Strassenzügen u. dgl. mehr ausrichten (die heute jährlich zur Verfügung stehende Million Franken könnte dann nicht mehr genügen) oder aber wir müssten uns auf die Schlüsselpositionen beschränken, diese erhalten und die andern weniger wichtigen Gebiete räumen und sie der Citybildung wirklich freigeben. Heute

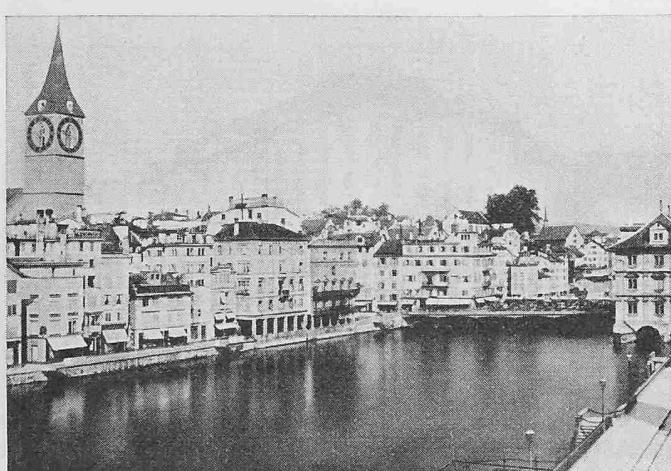


Bild 34

Limmatraum beim Rathaus vor und nach dem Bau des Hotels Storchen  
Das Hotel tritt mit dem Rathaus in Konkurrenz



Bild 35

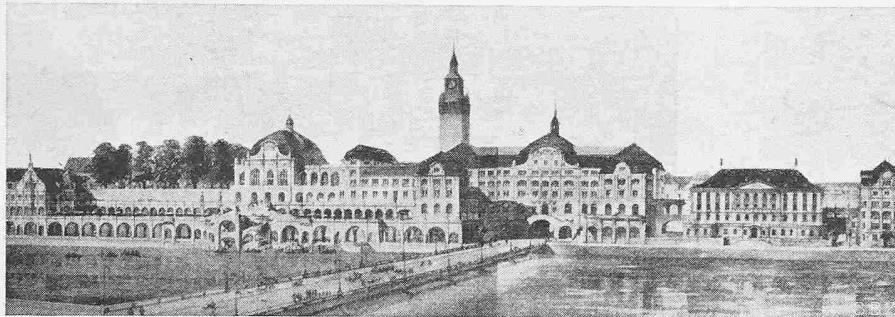


Bild 36. Projekt für ein Stadthaus mit Gesellschaftshaus von Prof. G. Gull, 1905  
Vgl. SBZ Bd. 46, Nr. 5

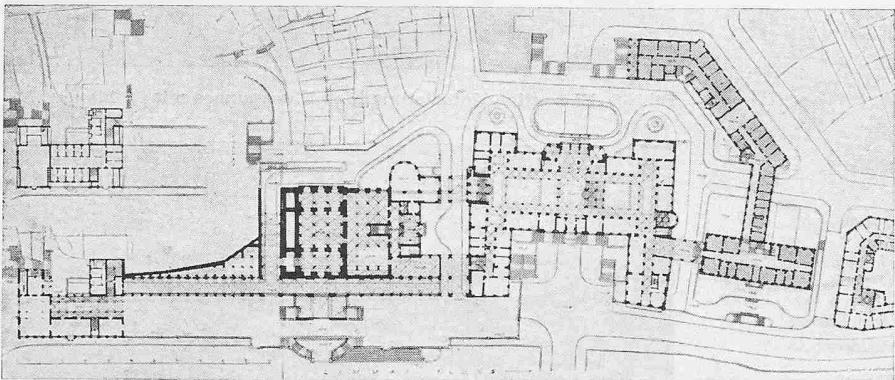


Bild 37. Grundriss von Bild 36

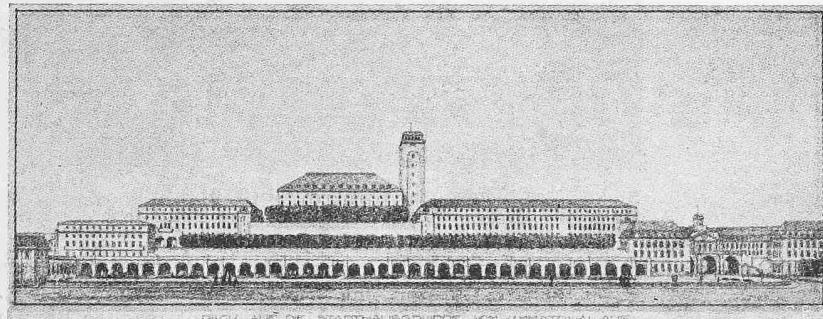


Bild 38. Projekt für ein Stadthaus auf dem Lindenholz  
Architekten Rittmeyer und Furrer, 1920. Vgl. SBZ Bd. 76, Nr. 14

müssen wir uns nicht nur — um eine an sich untergeordnete Einzelheit herauszugreifen — an den werdenden Arkaden festbeissen, sondern die Altstadt als Ganzes oder besser noch die Citybildung vor Augen halten, denn diese und mit ihr das allgemeine Wachstum der Stadt sind die eigentlichen Ursachen der Maßstabveränderungen in der alten Stadt.

Wie sehr sich maßstäbliche Veränderungen im schönsten und grössten Raum Zürichs, im Limmatraum, schon vollzogen haben, wird uns erst bewusst, wenn wir alte Stiche, Stadtpläne oder das einzigartige Modell im Helmhaus zu Rate ziehen. Wir stellen dann fest, dass dieser Raum, der einst in fünf Abschnitte klar gegliedert oder sogar richtig unterteilt war, heute nur noch *eine* deutlich erkennbare Zäsur beim Rathaus aufweist (Bilder 34 und 35). Der Limmatraum zerfällt heute im Stadtzentrum nur noch in den oberen Raum vom See bis zur Gemüsebrücke und in den untern Raum von hier bis zu den Walchebauten. Der Grendel, der Wellenberg, die den obersten Abschluss bildeten, sind schon lange entfernt, das Gegenstück zum Helmhaus, das alte Kaufhaus, wich um die Jahrhundertwende; in unserer Zeit entfernte man die beiden überlebten Mühlestege, während die strömende Limmat das letzte Ueberbleibsel ihrer Fesseln im untern Raum, nämlich das Elektrizitätswerkgebäude selber sprengte und gleichzeitig eine Mauer umlegte, wodurch wir, wie Stadtrat Baumann im Gemeinderat treffend nachwies, bare 40 000 Franken an Baukosten einsparen konnten! Wir stehen heute also vor der Tatsache, dass uns das einst für unsern Fluss typische Bild (Bild 31) nur noch an einer Stelle bewahrt blieb. Gerade im Herzen der Stadt (Bild 32) befindet sich diese Unterteilung, und schon beginnen wir auch an ihr zu rütteln. Der Moloch Verkehr hat sich vom Central her bereits in bedrohliche Nähe dieses Riegels geschlichen. Schon reden wir offen von der Versetzung der Hauptwache und dem Abtragen der Fleischhalle und wer weiß, was geschehen muss, wenn die Verbreiterungen der Strehl- und Storchengasse zur Wirklichkeit werden sollten und die auf zarten Stützen (Bild 34) ruhende Gemüsebrücke ihren Dienst nicht mehr erfüllen könnte. Werden wir dann nicht ebenso ratlos dastehen wie heute, wo eine Motion über die freie Limmat die Gemüter in Glut-

heit und Wallung brachte? Es ist nicht auszudenken, was dann zu geschehen hätte, wenn das ehemalige Hotel Schwert altershalber abzutragen wäre. Architekt Ernst hat uns in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts eine Vision der freien Limmat gegeben (Bild 11), die wir weitgehend verwirklichen, so leid es uns auch tun mag. Das Bedauerliche

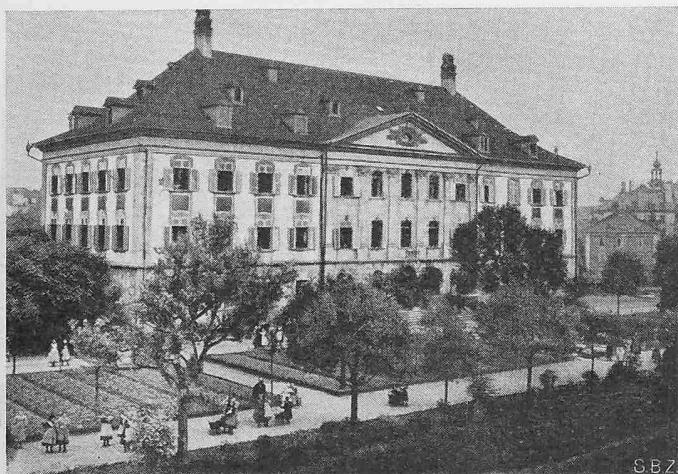


Bild 39

Waisenhaus vor und nach dem Umbau von 1911  
Ein Berichterstatter von damals schreibt, es sei dem Genie des Architekten zu verdanken, dass uns das Waisenhaus in seiner vollen Schönheit erhalten blieb. Wie sehr sich doch die Ansichten ändern können!

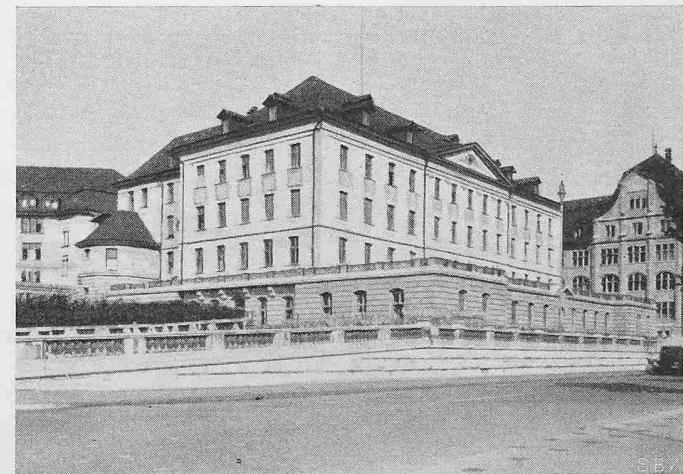


Bild 40

ist vor allem das, dass wir die Maßstabveränderungen (Bilder 6 bis 9, 33 bis 35, 39 und 40) erst nachträglich wahrnehmen, oder wie ein Berichterstatter um 1915 noch darüber klagte, dass sie nicht noch radikaler vollzogen werden. Die angenommene Motion über die freie Limmat, die einen überdimensionierten Raum befürwortet, zeigt uns diese Tendenz deutlich. Kann das unsere Aufgabe sein, einem Ideal nachzujagen, das wohl in irgendeiner Flusstadt am Platze wäre, in Zürich aber verfehlt ist?

Auf der Suche nach einem Gesamtplan für die Erneuerung des Limmatraumes zwischen Rathaus und Walchebauten musste man leider feststellen, dass ein solcher fehlt. Welch dankbare Aufgabe städtebaulicher Art wäre es in den Dreissigerjahren gewesen, die Limmat im Herzen der Stadt architektonisch zu fassen und zu gestalten. Ein nationaler oder gar internationaler Wettbewerb hätte gewiss manches abgeklärt. Für die Gestaltung lagen nur Einzelprojekte vor (Bilder 36 bis 38).

Unserer Generation ist es nun vorbehalten, den unteren Limmatraum neu zu gestalten. Die ersten Versuche dazu reichen schon in die Zeit des ersten Weltkriegs zurück; damals veranstaltete man einen Wettbewerb für die Neugestaltung der Bahnhofbrücke (SBZ 1916, Bd. 67, Nr. 2, S. 18\*), der eine konsequente Ueberbauung des Flusses vorsah (Bilder 41 und 42). Weshalb man diese Lösung nicht verwirklichte, lässt sich heute nur noch schwer nachweisen. Jedenfalls dachte man im Jahre 1937 nicht mehr daran, einen Neubau mitten in den Fluss zu stellen; man einigte sich vielmehr auf Grund eines Gutachtens, an dem Prof. O. R. Salvisberg, Arch. K. Hippemeier und Arch. O. Pfister mitgearbeitet hatten, einen Neubau am linken Flussufer vorzuschlagen, dessen Lage mit derjenigen des Rathauses zu vergleichen ist. Man legte sogar seine wichtigsten Abmessungen fest, so dass die Wettbewerbsteilnehmer nur noch innerhalb des so abgesteckten Raumes ein Warenhaus entwerfen mussten (SBZ 1937, Bd. 110, S. 12\* und 391\*, 1. Preis R. Landolt, 2. Preis Dr. R. Rohn). Man konnte aber noch keiner endgültigen Lösung entgegenschreiten, weil einerseits das Warenhausunternehmen den Architekten wechselte und anderseits an den räumlichen Gegebenheiten gerüttelt wurde. Der Bauplatz, der rechts vom gekrümmten Flussufer und links von den stromlinienförmigen Verkehrsbahnen begrenzt wurde, konnte erst in seiner heutigen Form festgelegt werden, als die endgültigen Projekte für diese technischen Anlagen fertig waren (wie gerne hätte man sich doch einen kubisch klaren Baukörper über einem geometrisch bestimmten Grundriss gewünscht). Die Höhenbegrenzung, die im Wettbewerb mit 18,50 m gegeben war, wurde vom neuen Projektverfasser Prof. H. Hofmann auf 16,20 m herabgesetzt, was man dann auch im Konzessionsvertrag, der die Landabtauschungen zwischen dem Kan-

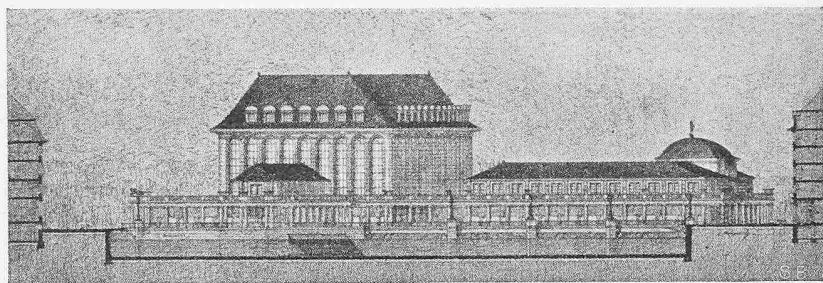


Bild 41. Warenhaus Globus. Projekt Architekten Bischoff & Weideli 1915.  
Vgl. SBZ Bd. 67, Nr. 2

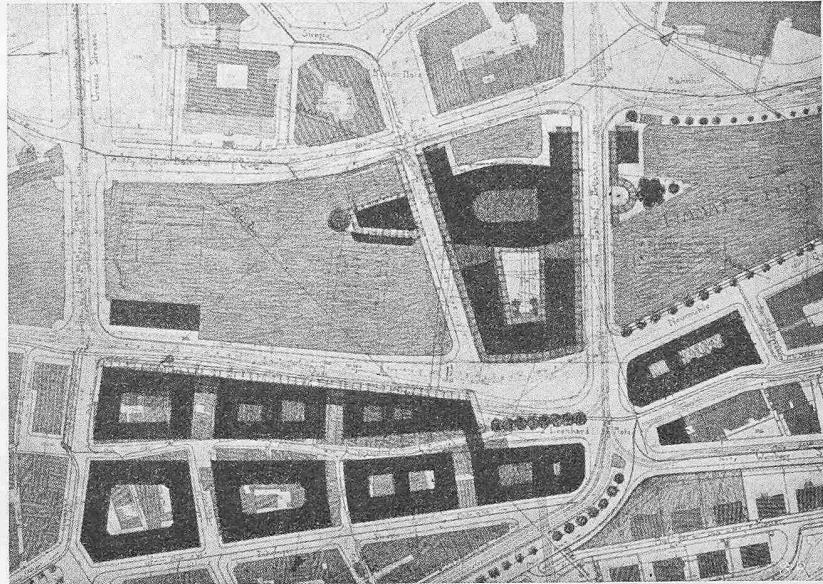


Bild 42. Grundriss zu Bild 41

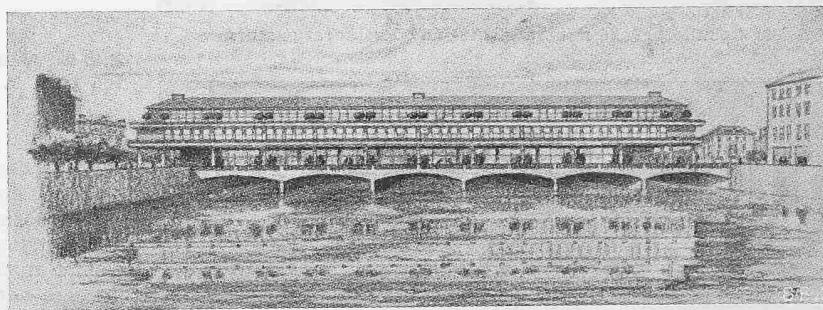


Bild 43. Vorschlag für die Gestaltung der Bahnhofbrücke von Arch. R. Rittmeyer, 1943.  
Vgl. SBZ Bd. 122, Nr. 12

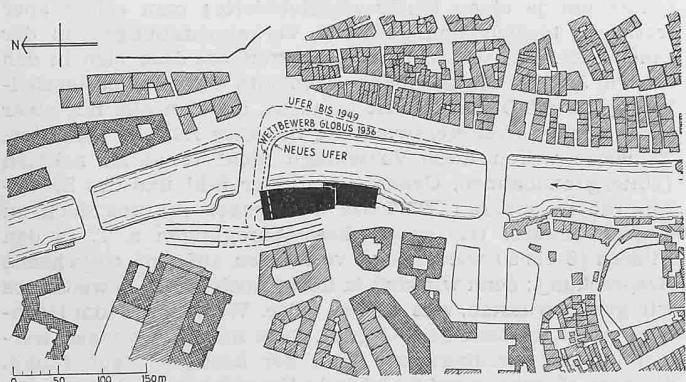


Bild 44. Globusprojekt 1949 mit Bahnhofbrücke und Central

ton und dem Warenhausunternehmen regelte, schriftlich niedergelegt. Die Brücke, die im Wettbewerb noch 24 m breit vorgesehen war, wurde auf 28 m verbreitert, dafür aber setzte sich das Warenhaus mit Arkaden auf das seeseitige Trottoir der neuen Brücke (Bild 44). Diese an sich nicht besonders schwerwiegenden Änderungen seien hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt. Wesentlich scheint mir persönlich der Umstand zu sein, dass man das Warenhaus aus seinem städtebaulichen Zusammenhang herausnahm und es mit einer verkehrs- und wasserbautechnischen Vorlage studierte und baureif gestalten wollte. Auf die Schilderung der weiteren Entwicklung des Globusprojektes kann hier verzichtet werden (SBZ 1949, Jg. 67, Nr. 42, S. 597\*). Immerhin muss erwähnt werden, dass sich verschiedene Stimmen zum Worte meldeten, die mit der städtebaulichen Situation nicht zufrieden waren. So schlug Prof. R. Rittmeyer einen quer über den Fluss gestellten Bau (SBZ 1943, Bd. 122, Nr. 12, S. 146\*) vor, der die Situation der alten Mühlen wiederholte (Bilder 43). Auch die Ortsgruppe Zürich des BSA befasste sich mit dem Problem und verfasste in einem internen Wettbewerb etwa ein Dutzend Projektskizzen, die den Behörden zur Abklärung des Problems dienen sollten. Allerdings fanden diese Studien in dem Zeitpunkt statt, als das Wesentliche schon festge-

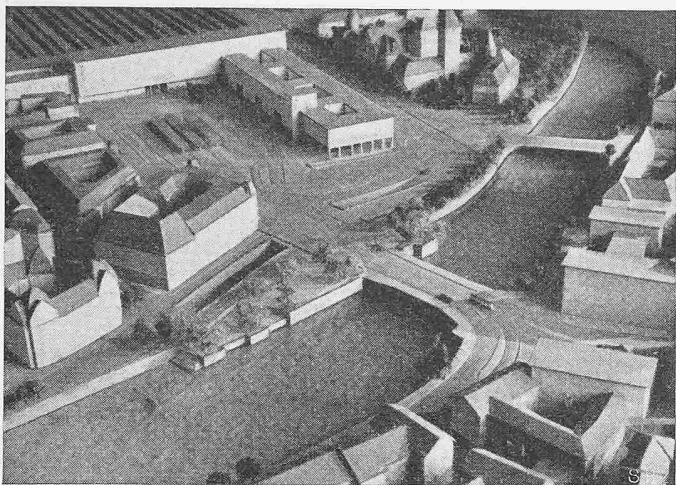


Bild 45. Versuch zur Gestaltung der «Freien Limmat»

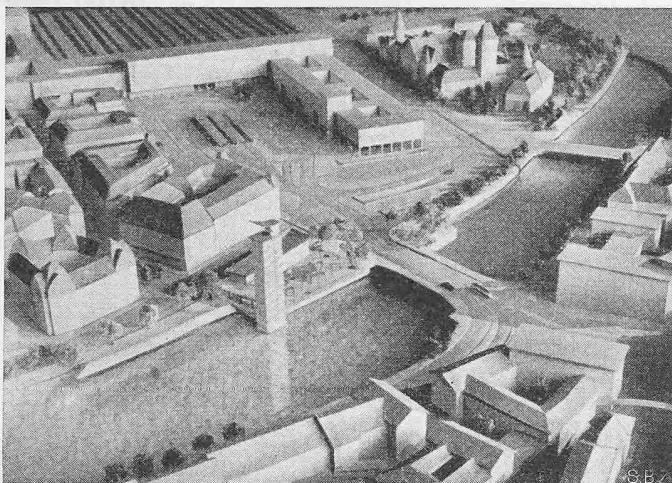


Bild 46. Bahnhofbrücke mit Aussichts- und Restaurationsturm

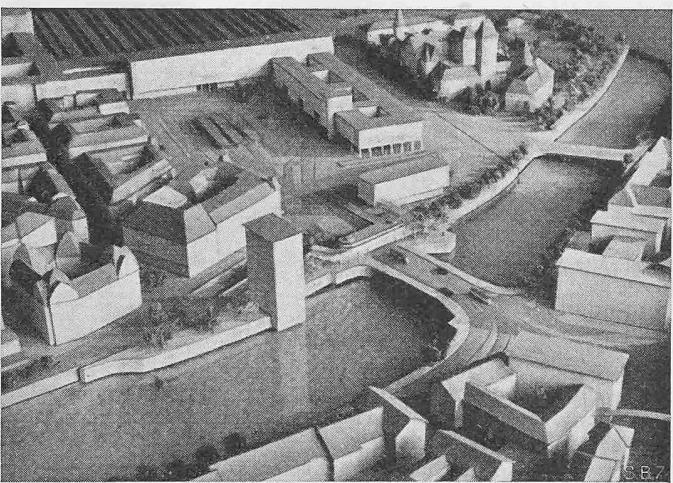


Bild 47. Schöne Gestaltung des Limmatraumes mit einem Abschluss gegen den zukünftigen, stark vergrösserten Bahnhofplatz

Die Bilder 45 bis 47 wurden einer Arbeit der Ortsgruppe Zürich des BSA entnommen, die von zwölf Architekten durchgeführt wurde

legt und entschieden war. Heute, wo die Lage nach der Annahme der Motion über die freie Limmat unübersichtlich ist, kommt diesen Studien wieder grössere Bedeutung zu, weshalb wir einige von ihnen in den Bildern 45 bis 47 veröffentlichen. Die Auseinandersetzung mit dem grossen Raum, der durch die Entfernung der Flussbauten und der Papierwerdinsel entstanden ist, dazu die Beziehung zum zukünftigen weiträumigen, wahrlich grossstädtischen Bahnhofplatz mit seiner Unterführung beim Bahnhofquai stellt doch Probleme dar, die unsren gewohnten, eher noch kleinen Rahmen sprengen. Wie schwer die Lage vom Einzelobjekt Globus aus zu

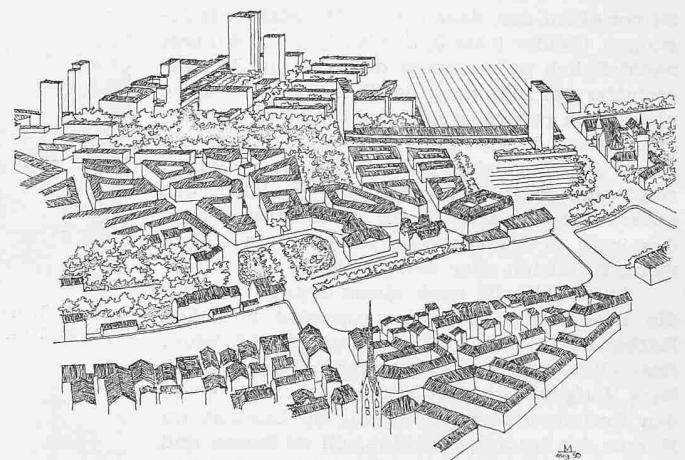


Bild 48. Vorschlag von Arch. Dr. A. Meili für die Zulassung von Hochhäusern in Zürich. Vgl. «Neue Zürcher Zeitung», 8. bis 11. Dez. 1950

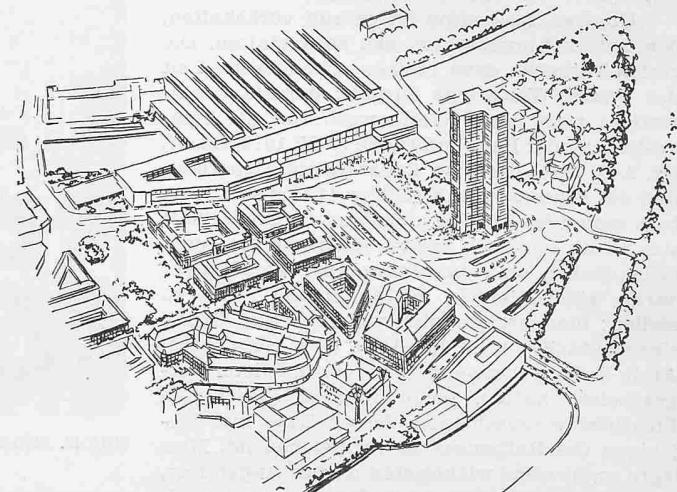


Bild 49. Vorschlag eines Hochhauses in der Axe der Bahnhofstrasse von Arch. P. Trüdinger. Vgl. «Plan» Jg. 7, Nr. 5

beurteilen ist, können wir aus den vorliegenden extremen Studien des BSA kaum ermessen. Ein Problem greift in das andere hinein; wenn man vom Globus redet, wird man nicht darum herumkommen vom Bahnhofplatz zu sprechen (Bild 47); wenn man diesen behandelt, greift man ohne zu wollen das Gebiet an der Löwenstrasse, nämlich das Vorgelände der Vorortzüge heraus; von hier aus suchen wir die kürzeste Verbindung zur mittleren Bahnhofstrasse und kommen zurück auf das Areal des Linthescher-Schulhauses, das dem Globus heute von der Stadt als Provisorium zur Verfügung gestellt ist. Gleichzeitig aber wird die Frage auferollt, ob das letzte Grün der Bahnhofstrasse, nämlich das kleine Plätzchen mit dem Pestalozzidenkmal, der Citybildung geopfert werden könnte. Schliesslich bleiben wir bei den überwältigenden Verkehrsproblemen stecken. Wir haben es selbst erlebt, wie sogar die Bahnhofstrasse den Anforderungen nicht mehr genügte, so dass man die Fussgängerstege fast auf der ganzen Länge um je einen Meter verschmälerte; man erlebt aber trotzdem täglich unangenehme Verkehrsstauungen in der Innenstadt. Es ist daher nicht erstaunlich, dass sich in den letzten Jahren immer mehr Fachleute mit Diskussionsbeiträgen an die Öffentlichkeit wandten, die sich alle mit einer konsequenten Weiterentwicklung der City Zürichs befassten. Teilweise waren diese Vorschläge nicht ernst zu nehmen (Untergrundbahnen, Ueberdeckung der Sihl und des Schanzengrabens u. a. m.), teilweise aber gaben sie uns doch zu denken Anlass. Wir geben diese Anregungen z. T. in den Bildern 48 bis 50 wieder, und verzichten auf eine eingehende Besprechung; denn wir sind ja heute noch nicht so weit, dass wir genau wüssten, was zu tun wäre. Wenn man vom Hochhaus redet, beweist sein Gegner, dass nichts gewonnen werden könne (allerdings nur unter der heutigen Bauordnung, die zum Hochhaus entsprechende Freiflächen fordert), wenn man von einer allgemeinen Lockerung der Bauvorschriften,

d. h. überhaupt vom Höherbauen spricht, so wie es sich der gewerbsmässige Liegenschaftshändler womöglich noch auf den heute geltenden Baufluchten wünscht, dann müssen wir uns energisch dagegen wehren; wenn von den Behörden allein Projekte für wichtige Städtebaufragen (Bahnhofneubau, Central, Limmatquai usw.) ausgearbeitet werden, so lehnen wir uns auch dagegen auf; und wenn (wie im Fall Basels und Berns) die Architektenchaft in einem allgemeinen Wettbewerb zur Mitarbeit herangezogen wird, ist man mit dessen Ergebnis auch wieder nicht zufrieden. Man steht vor einem Berg von Schwierigkeiten, dem man bewusst aus dem Wege geht, denn der uns von der Citybildung aufgezwungene Maßstab scheint uns nicht zu passen. Wir möchten uns lieber im Kleinen und Niedlichen wohl befinden, als entschlossen den Weg zur Metropole der Schweiz zu beschreiten. Gerade diese Unentschlossenheit ist nach meiner Überzeugung der Hauptgrund, weshalb es uns nicht gelingt, unsere Altstadt und die schützenswerten Bauten im Talackerquartier, Stadelhoferstrasse u. a. m. so zu erhalten, wie wir es eigentlich vorhaben. Das Gefäss, worin die City Platz haben sollte, ist voll, es läuft nach allen Seiten über, und das, was überläuft, zerstört. Es ist Zeit, die Cityzone so zu gestalten, dass sie die Citybebauung auf-

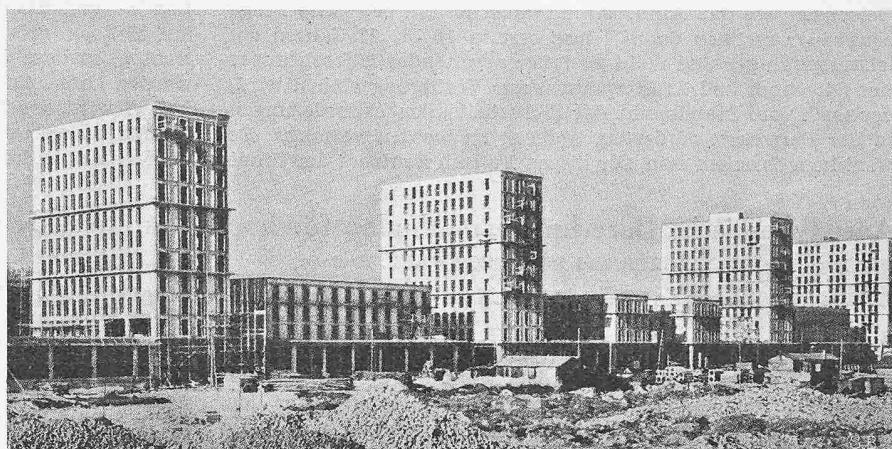


Bild 50. Wiederaufbau des zerstörten Stadtzentrums von Le Havre, Chefarchitekt A. Perret

Eine Entwicklung, die sich auch für den Umbau veralteter Quartiere in der Nähe des Zürcher Bahnhofs denken liesse. Niedere Bauten mit Läden, hohe Bauten mit Büroräumen und Wohnungen

nimmt. Wohl ist es nicht einfach, diesem Problem auf den Grund zu gehen. Wir müssen aber versuchen, die öffentliche Meinung so zu beeinflussen, dass sie einer zielbewussten Weiterentwicklung des Stadtzentrums einerseits zur grosszügigen Geschäftsstadt und andererseits zur behaglichen und gemütlichen, dafür aber echt zürcherischen Altstadt wohlgesinnt gegenübersteht.

## Der Luftverkehr und die Elemente seines Verkehrswertes im deutschen Raum

DK 656.7 (43)

Anlässlich der 1. Jahrestagung, die das Kuratorium des Verkehrswissenschaftlichen Institutes an der Technischen Hochschule Stuttgart nach dem Wiederaufbau abhielt und in dem das Bundesverkehrministerium, das Bundespostministerium, die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, das Württembergisch-Badische Innen- und Kultministerium, die Stuttgarter Strassenbahnen, die Industrie- und Handelskammer sowie der Rektor der Technischen Hochschule vertreten sind, führte Professor Dr. Ing. Carl Pirath über den oben genannten Gegenstand folgendes aus:

Die Elemente des Verkehrswertes des Luftverkehrs, die die Vorzüge des Luftverkehrs gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln und damit seine Daseinsberechtigung bestimmen, werden in erster Linie durch das Angebot möglichst günstiger Verkehrsleistungen und der zweckmässigen Auswahl der Flughäfen zum Aufbau des Luftverkehrsnetzes verkörpert. Nur in dem letzten Punkt ist Deutschland zur Zeit in der Lage, bei der Entwicklung aktiv mitzuwirken und Beiträge zur Förderung seines Luftverkehrs zu leisten. Im Grundsätzlichen handelt es sich dabei um die Schaffung eines zweckmässigen Ausgleichs zwischen der regionalen Verteilung des Luftverkehrsbedarfs in Europa und Deutschland und der richtigen Netzlage und Ortslage der Flughäfen.

Naturgemäß vermag der Luftverkehr nur auf Entfernungen von mehr als 300 km Verkehr an sich zu ziehen. Da auf so grosse Raumweiten das Verkehrsbedürfnis nur einen geringen Bruchteil von demjenigen auf kleineren Raumweiten beträgt, so hat der Luftverkehr im Rahmen der allgemeinen Verkehrswirtschaft nur eine verhältnismässig dünne Verkehrsdecke zu bedienen. Das hat zur Folge, dass der Luftverkehrsbedarf in Kristallisierungspunkten konzentriert sein muss, damit in ihnen die Flugzeuge die nötigen Mengen an zahlernder Last aufnehmen können. Es ist die Aufgabe der Flughäfen, dieser Zusammenfassung zu dienen. Dazu ist ihre Zahl auf ein verkehrswirtschaftlich richtiges Mass zu beschränken.

Die räumliche Verteilung des Verkehrsbedarfs wird vor allem von den grossen Städten von 300 000 Einwohnern und mehr auf Grund ihrer zentralen Funktion im Staats-, Wirtschafts- und Kultusleben bestimmt. Sie sind die wichtigsten Träger des Luftverkehrsbedarfs und stellen in ihrer Raumlage die Fest- und Knotenpunkte des Verkehrsnetzes dar. Für den deutschen Raum ist es charakteristisch, dass wir in verschiedenen Zonen Deutschlands eine Häufung von Städten dieser Grösse haben, für die das Problem eines Zentralflughafens oder von Einzelflughäfen zu behandeln ist. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, im Raum Hannover-Braunschweig und im Rhein-Main-Gebiet ist dieses Problem von Bedeutung.

Zu seiner Lösung wurde es notwendig, Beurteilungsmassstäbe über den Verkehrswert eines Flughafens aufzustellen. Der wichtigste davon ist der Verkehrsumfang an Personen, Fracht und Post, der für einen Flughafen zu erwarten sein wird. Seine Ermittlung stützt sich auf die Zahl der Einwohner als den Träger des Verkehrsbedarfs und auf eine gewisse regionale Gliederung des allgemeinen Einzugsgebiets des Flughafens. Dabei kann ein engeres Einzugsgebiet (Umkreis etwa 50 km) von einem weiteren unterschieden werden, wobei im weiteren Gebiet das Bedürfnis für den Luftverkehr wegen der grösseren Anmarschzeit zum Flughafen nur etwa ein Drittel desjenigen im engeren beträgt.

Im kontinentalen Luftverkehr Europas kann man zur Zeit damit rechnen, dass im Jahr auf 1000 Einwohner des Einzugsgebiets eines Flughafens 40 Reisen, 400 kg Fracht und 350 kg Post im Abflug dem Luftverkehr zufallen und im Nordatlantikverkehr 1 Reise, 30 kg Fracht und 50 kg Post auf 1000 Einwohner des europäischen und nordamerikanischen Einzugsgebiets. Ist der auf diese Weise für einen Flughafen ermittelte Verkehrswert gross genug, um seine Einbeziehung in das Luftverkehrsnetz zu rechtfertigen, so ist seine Ortslage in der Landschaft und zur benachbarten Grossstadt festzulegen. Diese Ortslage ist bei kontinentalen Flughäfen an eine Höchstentfernung von 15 km vom Mittelpunkt der benachbarten Grossstadt, bei Weltflughäfen von 30 km gebunden. Ein gewisser Konflikt zwischen den Wünschen des Verkehrsverkehrs und denen der Landesplanung sowie des Städtebaus wird für die richtige Entscheidung über die Ortslage meist nicht zu vermeiden sein. Der Verkehrsverkehr will möglichst in der Nähe der Grossstadt landen. Landesplaner und Städtebauer dagegen müssen darauf bedacht sein, landwirtschaftlich wertvolles Gelände zu schonen und die Erweiterung der Siedlungen nicht durch eine Sperrfläche, wie sie ein Flughafen darstellt, zu behindern. Die Synthese zwischen beiden Gesichtspunkten ist umso schwieriger, als der Flughafen zu den flächenhungrigsten Verkehrsanlagen gehört. Er belegt als Kontinentallufthafen 300 bis 400 ha, also doppelt so viel wie ein grosser Eisenbahnverschiebebahnhof, als Weltflughafen 800 bis 1200 ha, also ungefähr soviel wie die gesamten Hamburger Hafenanlagen.

Besonderer Wert ist auf einen guten Anschluss des Flughafens an Schnellverkehrsmittel der benachbarten Grossstadt zu legen. Der Gedanke, hierzu den Hubschrauber zu verwenden, ist zwar bestechend, aber seine Verwirklichung liegt noch in weiter Ferne. Einmal, weil seine Sicherheit noch nicht ausreicht und seine Fluggeschwindigkeit nur 120 km/h beträgt und vor allem, weil er zehnmal so teuer ist für einen