Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 106 (1988)

Heft: 13

Artikel: Ungelöste städtebauliche Probleme der Stadt Zürich: der Limmatraum und die zentralen Plätze am See

Autor: Wasserfallen, Adolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-85669

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: 16.12.2025

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

Ungelöste städtebauliche Probleme der Stadt Zürich

Im März 1986 veranstaltete die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen eine Podiumsdiskussion über die Gestaltung des Limmatraumes und der zentralen Seeufer. Wir veröffentlichen im folgenden die beiden Hauptbeiträge: ein Panoptikum der wesentlichsten Probleme und eine Darstellung der Besonderheiten des Limmatquais.

Der Limmatraum und die zentralen Plätze am See

VON ADOLF WASSERFALLEN
ZÜRICH

Der Limmatraum und die angrenzenden Seeufer bilden den für Zürich am meisten charakteristischen Teil der Stadt. Aber gerade hier blieben viele bedeutende städtebauliche Probleme während vielen Jahrzehnten ohne eine überzeugende Lösung, oft aus Scheu, etwas Falsches zu tun. Diese Haltung steht im Gegensatz zur Einstellung im letzten Jahrhundert, der wir zahlreiche eindrucksvolle Werke verdanken.

Der Limmatraum

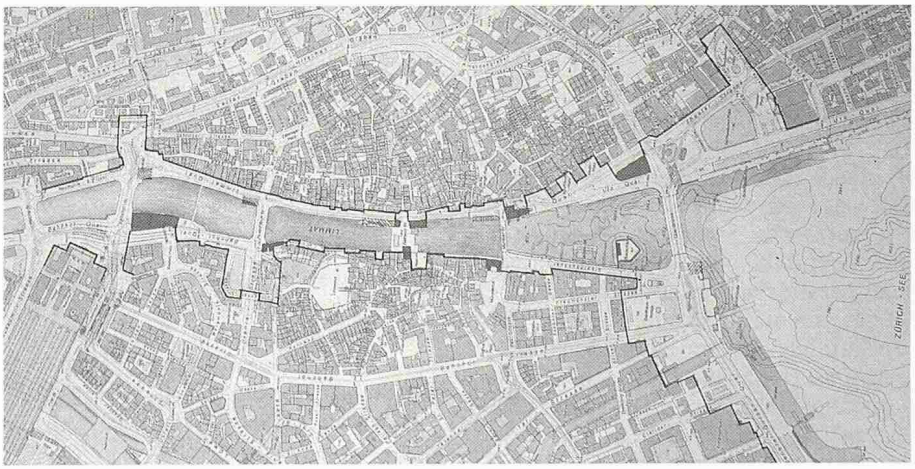
Der Limmatraum ist von alters her ein stark gegliederter, lebendiger Stadtraum. Er ist auch heute noch durch seine Brücken und vor allem durch seine Brückenköpfe in einzelne Abschnitte, die eine Raumfolge bilden, rhythmisiert. Diese charakteristische Raumstruktur wurde zwar durch weitgehende Abbrüche nivelliert, ist jedoch immer noch wirksam.

In erster Linie führten die Ansprüche des Verkehrs zu Umwandlungen. Schon 1823 bahnte sich diese Entwicklung an. Die Anlage des Limmatquais veränderte die Struktur der Altstadt rechts der Limmat entscheidend: die Häuser wurden vom Fluss abgeschnitten und anstelle der bewegten Uferlinie trat ein durchgehendes Band.

Ein weiteres Motiv für Eingriffe in die bestehende Bausubstanz war die Forderung nach einer Sanierung der Altstadt aus hygienischen Gründen. Nicht nur Auskernung von Höfen, sogar der Totalabbruch der Altstadt wurden ernsthaft diskutiert, wie etwa ein Vorschlag von 1932 des bedeutendsten Architekten jener Zeit, Prof. *Karl Moser* deutlich macht. Symptomatisch war auch die Benennung des 1945 gründeten Büros für *Altstadtsanierung*, heute Büro für *Denkmalpflege*.

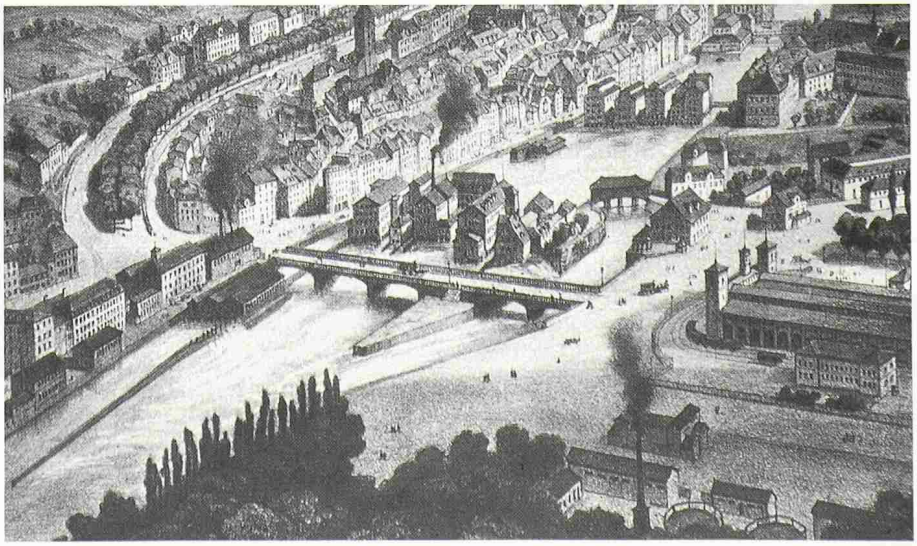
Das Papierwerdareal

Die grössten Diskussionen hat anlässlich der Seeabflussregulierung 1948 mit der Neugestaltung der Bahnhofbrücke, des Centrals und des Limmatquais nicht die Ausräumung der Limmat von den Mühlebauten, sondern neben dem Abbruch des «gedeckten Brügglis» die Frage hervorgerufen, was mit dem Globusareal auf der Papierwerd geschehen sollte. Vorschläge von *Prof. Rittmeyer* und alt Stadtbaumeister Fissler für eine Gestaltung als Brückenbauwerk fanden keinen Anklang. In Weiterentwicklung eines Wettbewerbsprojektes von *Robert Landolt* entstand ein Entwurf von Prof. *Hans Hofmann*, der bewilligt wurde. Als jedoch der Bauherr – das Warenhaus Globus, ein abgeändertes Projekt von Karl Egender mit 20 Metern Höhe statt 16 und einer höheren Ausnützung einreichte, kam es zum Eklat. Dabei



Brückenköpfe im Limmatraum

Unterer Limmatraum um 1865

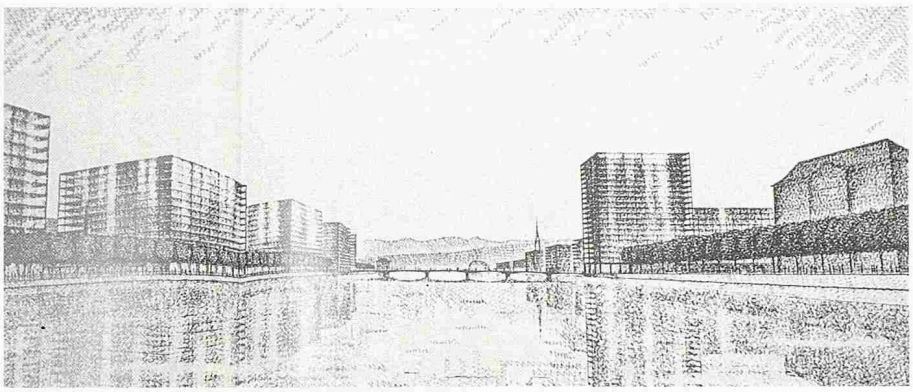


spielten zweifellos die Befürchtungen der Geschäftswelt am Limmatquai wegen der Konkurrenz des Warenhauses eine Rolle; aber die Mehrheit der Stimmbürger, die das neue Projekt ablehnten, stimmte wohl für eine «freie Limmat» aus mangelndem Verständnis für die räumliche Gliederung des Limmatraumes und wegen eines einseitigen Verkehrsdenkens. So blieb es denn seit 1961 bei einem Provisorium. Glücklicherweise wurde wenigstens 1968 die unselige Motion für die Freihaltung der Limmat vom Volke widerrufen, weil man einsah, dass das Schlagwort von der «freien Limmat» eine *leere* Limmat zur Folge hatte. In zwei Wettbewerben wurde seither ein neues Projekt für das Papierwerdareal entwickelt. Der Entwurf der Architekten *B. Gerosa* und *P. Kollbrunner* befindet sich gegenwärtig im Überarbeitungsstadium, wobei die Frage der Trägerschaft und des Raumprogramms noch Knacknüsse darstellen.

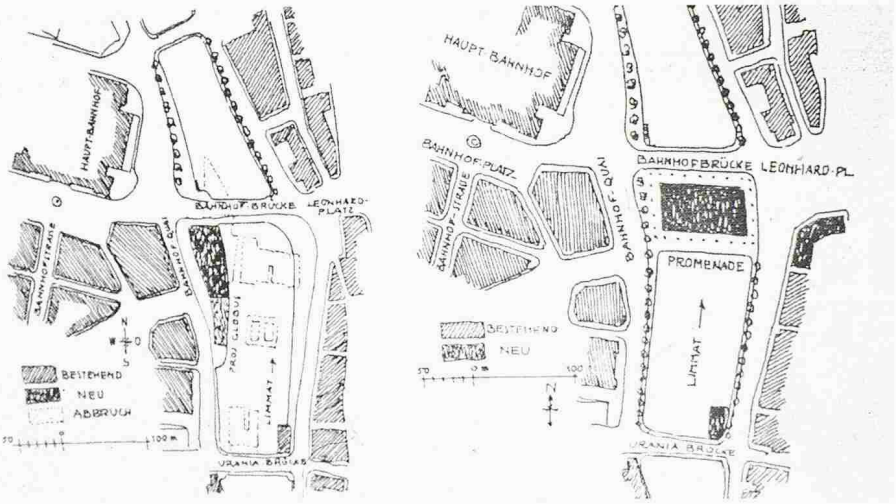
Das Central

Städtebaulich und architektonisch unglücklich präsentiert sich das Gegenüber der Papierwerd, der Centralplatz. Alle Versuche für Lösungen sind am stark aufgesplitterten Grundeigentum und der Fixierung des südlichen Brükkenkopfes gescheitert. Dies ist der potentielle Ort, der auf zukunftsweisende Vorschläge wartet.

Besonders unbefriedigend ist das anschliessende Limmatquai bis zur Fleischhalle: Hier handelt es sich recht eigentlich um eine städtebauliche Durststrecke. Von besonderem volumetrischem und räumlichem Wert wäre deshalb die Schaffung eines Brückenkopfes auf dem ehemaligen Areal des EWZ an der Rudolf-Brun-Brücke, wo ein Baurecht zugunsten der Stadt bestand, das aber der Kanton zur Bereinigung der rechtlichen Verhältnisse aufhob.



Sanierung der Altstadt. Vorschlag von Karl Moser 1933



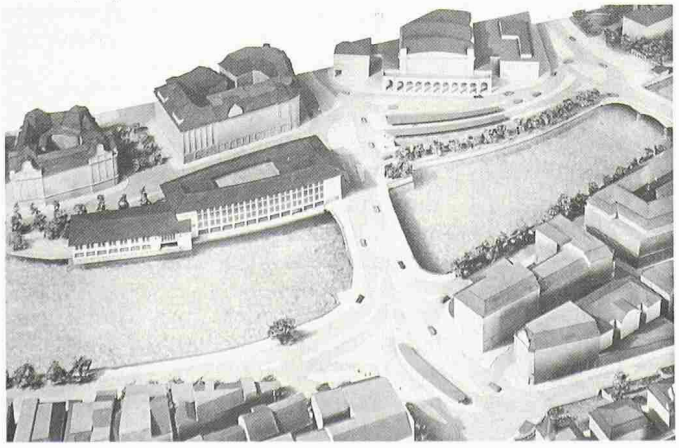
Überbauungsvorschläge bei der Bahnhofbrücke
Links: Projekt Robert Landolt. Rechts: Brückenbauwerk von Rittmeyer

Zum Glück für die städtebauliche Situation an der Rudolf-Brun-Brücke blieb am linken Ufer die Schipfe – trotz der gigantischen Neubaupläne vor dem 1. Weltkrieg – noch erhalten.

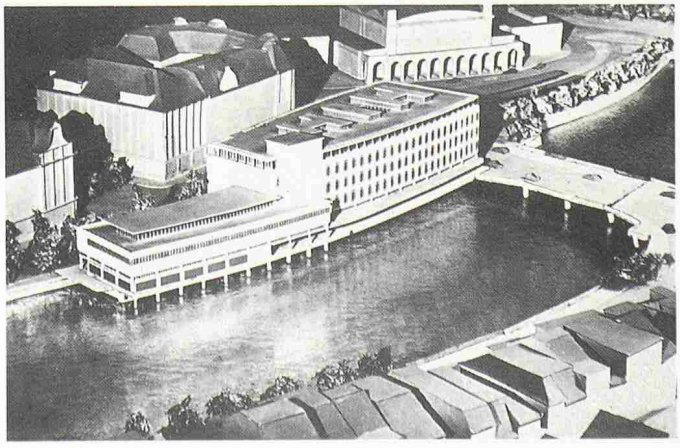
Die Fussgängerzone am Limmatquai

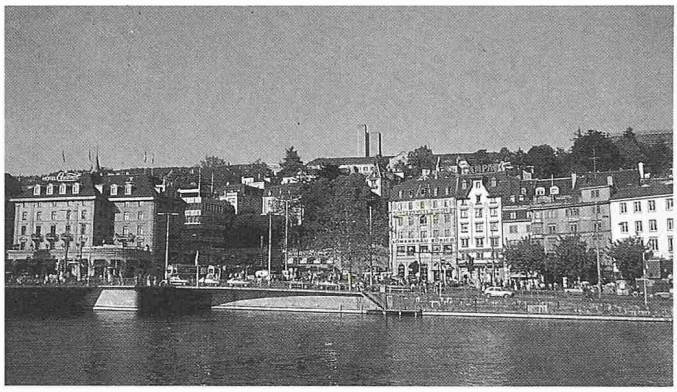
Eine Aufnahme von 1865 zeigt noch etwas von der Lebendigkeit des Limmatufers im Bereich zwischen Rudolf-Brun-Brücke und Fleischhalle, die sich hier gerade im Bau befindet. Erfreulicherweise sind heute Vorbereitungen für die Aufhebung des motorisierten Durchgangsverkehrs in diesem Stück im Gange, die auch von den Geschäftsleuten am Limmatquai akzeptiert werden können. Damit kommen Vorschläge der ZAS von 1963 zum Tragen. Gemäss Studien des Stadtplanungsamtes sollen die gewonnenen Flächen auch als Zugänge zum Wasser dienen. Ein Wettbewerb soll die Grundlage für eine Ausführung dieses Konzeptes bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 bilden.

Globusprojekt von Hans Hofmann 1948

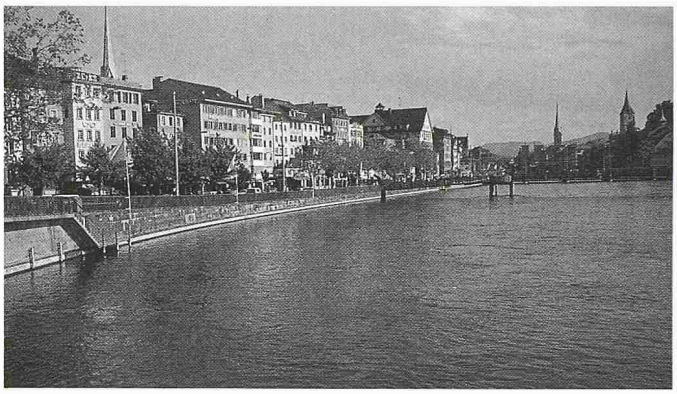


Globusprojekt von Karl Egender 1949

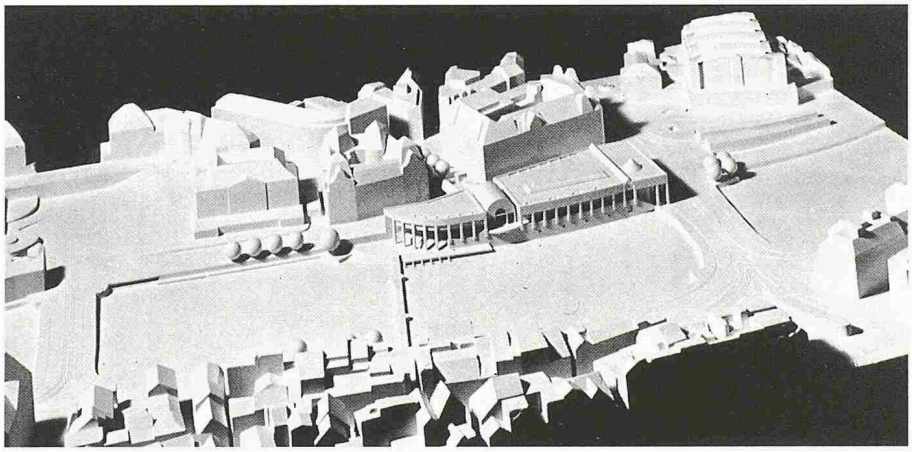




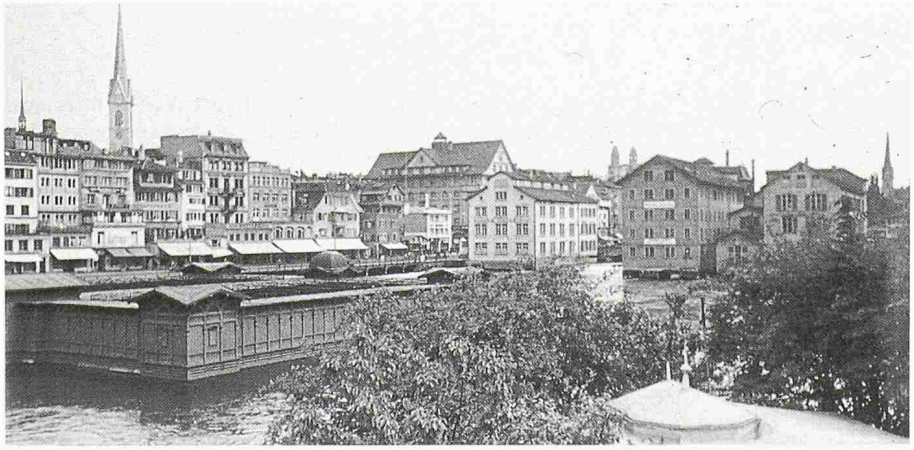
Centralplatz heute



Unteres Limmatquai heute

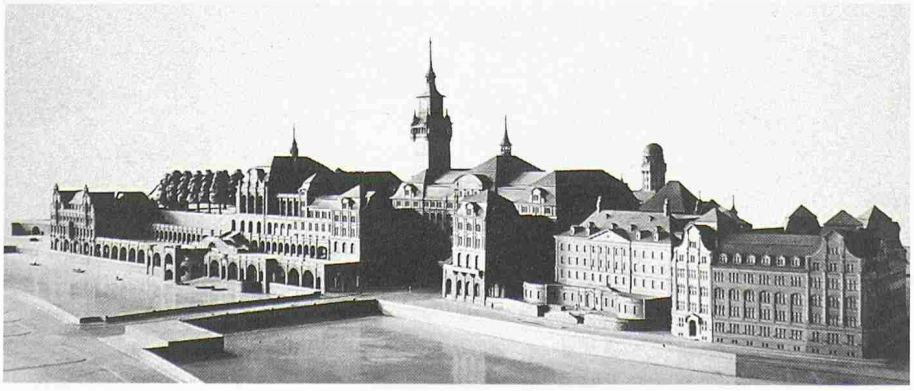


Wettbewerbsprojekt von B. Gerosa und P. Kollbrunner 1984



Limmatraum zwischen Bahnhofbrücke und Rudolf-Brun-Brücke 1937. In Bildmitte rechts das alte EWZ-Gebäude

Projekt für ein Stadthaus mit allen Verwaltungsabteilungen und einer Marktstrasse von Gustav Gull 1910



Die Fleischhalle

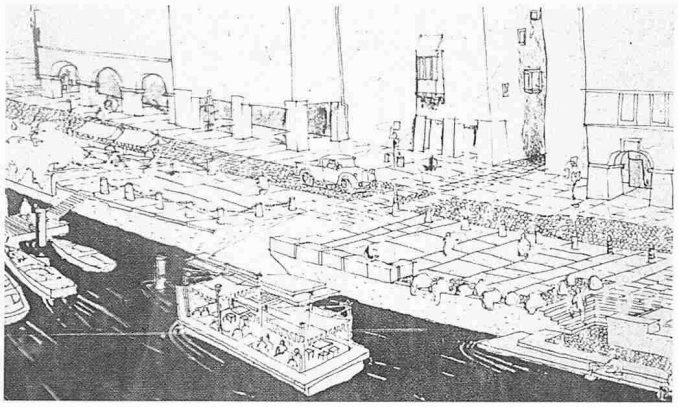
Der Bau mit der längsten Leidensgeschichte ist wohl die Fleischhalle, die während Jahrzehnten Stoff zu Auseinandersetzungen bot. Auf die Bauten im Mittelalter auf diesem Grundstück will ich nicht eingehen. Wesentlich für die heutige Situation ist aber der Bau von *H. C. Escher* um 1823, der Vorgänger der in unserer Zeit abgebrochenen Fleischhalle von 1865. Die ersten Studien unter Annahme eines Abbruches gehen auf 1948 zurück und sahen gleichzeitig eine Verschiebung der Hauptwache aus Verkehrsgründen limmatwärts vor. Diese Pläne wurden zurückgestellt bis 10 Jahre später eine Motion den Abbruch der Halle verlangte.

Vor allem die aus jungen Architekten bestehende Arbeitsgruppe für Städtebau engagierte sich für eine Erhaltung. Ein Rettungsversuch mit Umwandlung in einen Ausstellungspavillon mit Café, Bar und Boutiquen, der vom Stadtrat unterstützt wurde, misslang. Die Volksabstimmung ergab ein Verdikt gegen die Erhaltung. Heute hätte dieser Vorschlag zweifellos Erfolg gehabt.

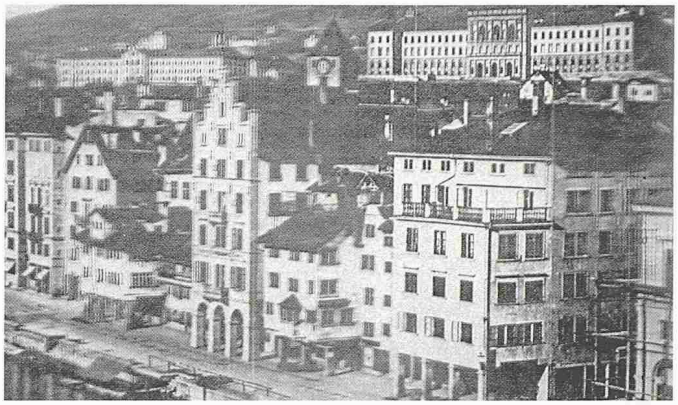
Nach dem Abbruch 1962 wurde von der Stadt ein Wettbewerb für die Neugestaltung des Areals durchgeführt, der von *Manuel Pauli* gewonnen wurde. Er hat in der Folge eine Anzahl sehr schöner Vorschläge ausgearbeitet, die auf die wechselnden Wünsche der gemeinderätlichen Kommissionen eingingen.

Aber leider war ihm kein Erfolg beschieden. Diskussionen über das Raumprogramm, die Kosten und auch Konjunkturdämpfungen spielten zusammen mit politischen Gründen eine negative Rolle, so dass 1982 die Volksabstimmung eine Verwerfung ergab.

Das neueste Projekt, von *Tilla Theus*, lehnt sich an die Gestalt des Gebäudes von *H. C. Escher* 1823 an. Der Kantonsrat stimmte kürzlich mit grosser Mehrheit diesem Projekt zu.



Vorschlag ZAS für Umgestaltung des Limmatquais 1963



Limmatquai 1865

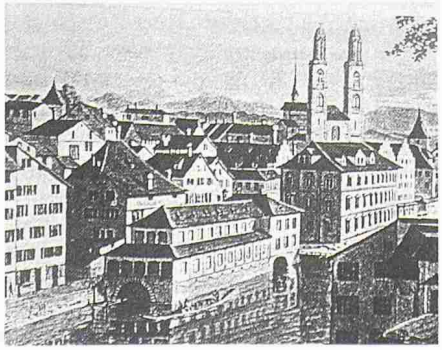
Das Gasthaus «zum Schwert», heute Samen-Mauser

Der vom Orte her betrachtet wohl wichtigste neu zu gestaltende Brückenkopf ist das traditionsreiche ehemalige Gasthaus «zum Schwert». Es bildet zusammen mit dem Rathaus die stärkste Zäsur im Limmatraum und tritt damit auch am prominentesten in Erscheinung. Hier befand sich auch der erste Flussübergang zur Römerzeit. Rathaus und Hauptwache betonen mit ihrer fächerförmigen Stellung die monumentale Stellung dieses Gebäudes. Nach mehrfachen Handänderungen wird zweifellos in absehbarer Zeit die Frage nach einer Neugestaltung auftauchen. Die harmlose, simpelste Lösung wäre natürlich die blosse Renovation. Heute ist aber noch Zeit zur Erarbeitung einer Lösung, die der hohen städtebaulichen Bedeutung dieses Ortes besser angemessen ist als die blosse Instandstellung eines mittelmässigen Gebäudes.

Die Münsterbrücke

Die Brückenköpfe der Münsterbrücke sind heute kein Diskussionsthema mehr, nachdem Ende des 19. Jahrhunderts das Kaufhaus zur Freilegung des Blickes auf das Fraumünster und die neue Post abgebrochen wurde.

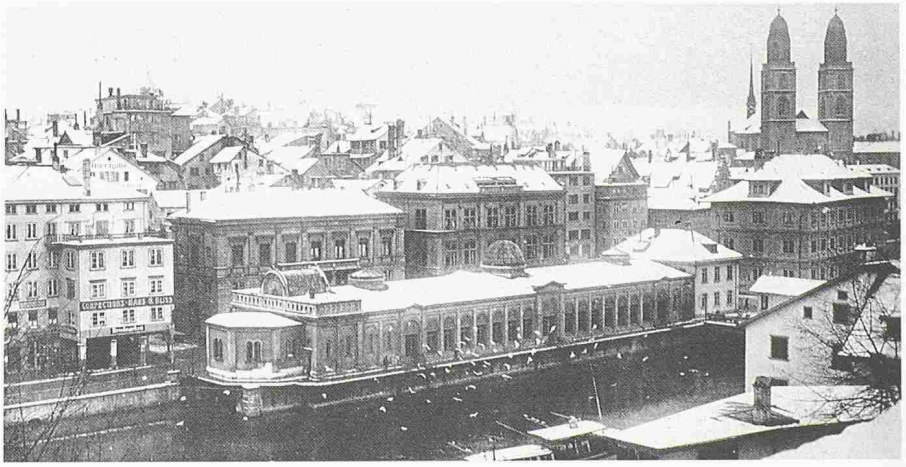
Fleischhalle von H. C. Escher 1823



Bellevue, Sechseläuten- und Stadelhoferplatz

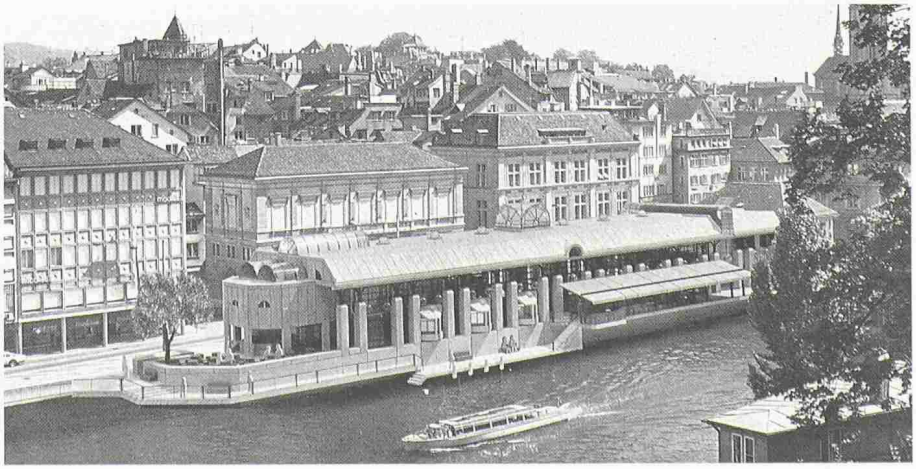
Den Eckstein des Limmatraumes am See-Ende bildet seit etwa 150 Jahren der Bellevueblock in verschiedenen Transformationen vom Hotel zum Geschäftshaus.

Das Gebiet zwischen Bellevue, See und Opernhaus ist zwar dreimal so gross wie der Markusplatz aber doch nur ein Verkehrsraum, eine Wiese und ein Parkplatz, aber kein Stadtraum. Dieses Gebiet sah bis zur Jahrhundertwende völlig anders aus: Das Hotel Bellevue hatte ein Gegenüber und der Stadelhoferplatz eine räumliche Fortsetzung bis zum See. Das Theater war logisch gegen diesen Platz gerichtet. Die Gebäudeabbrüche – der alte Tonhallenkomplex – haben diesem Gebiet nicht gut getan, denn die vorgesehenen Nachfolgebauten wurden nie errichtet. Die Wiese, die gewonnen wurde, weist keinen innerstädtischen Charakter auf. Schon 1918 beim Städtebauwettbewerb «Gross-Zürich» wurde im Wettbewerbsprogramm die Führung des Utoquais als trennende Verkehrsstrasse am See



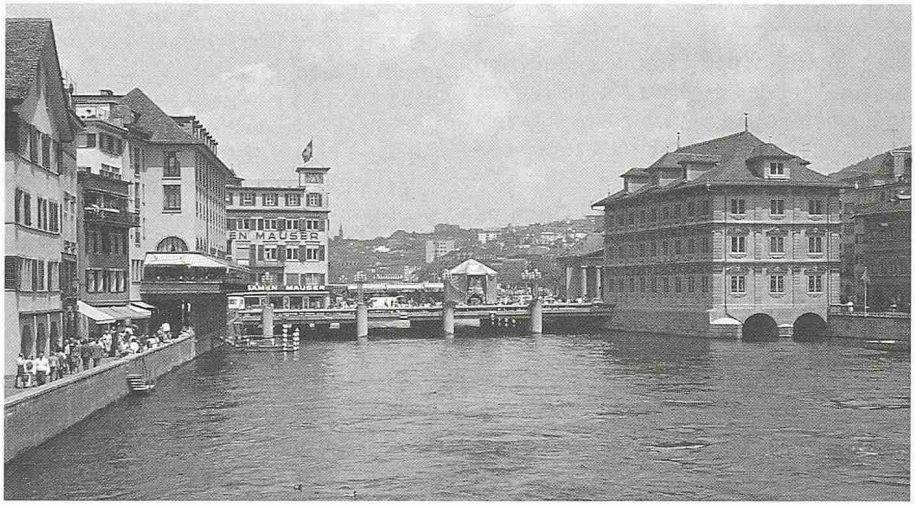
Fleischhalle von Ludwig Hanhart 1865

Fleischhallen-Projekt von Manuel Pauli 1982

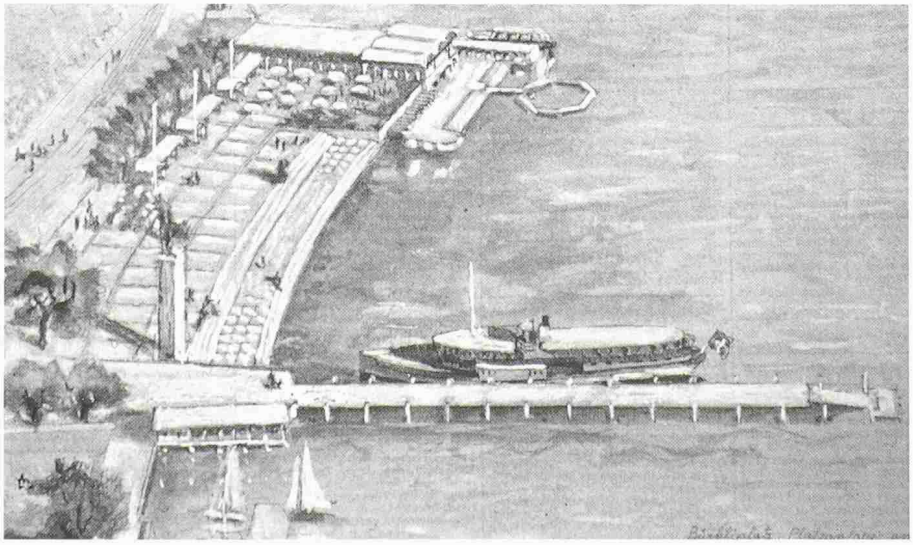


Samen-Mauser heute

Kaufhaus, abgebrochen 1897



Rathaus und Samen-Mauser heute



Neugestaltung Bürkliplatz, Projekt A.H. Steiner 1952

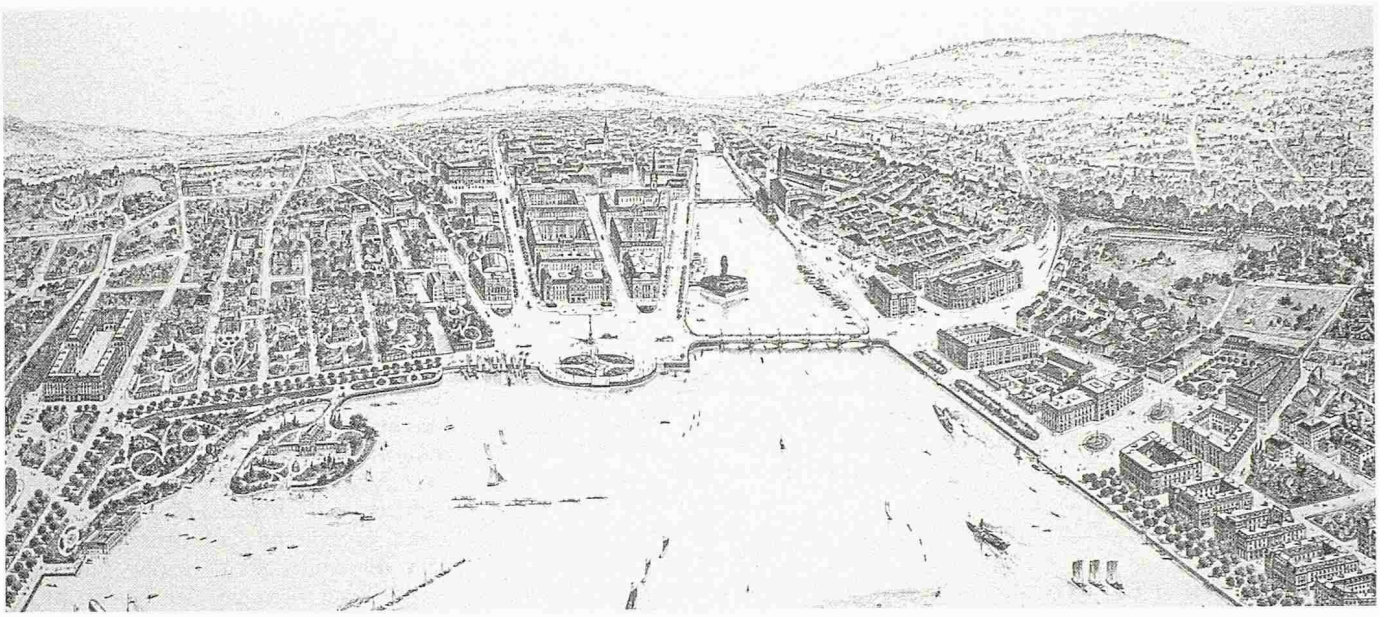
kritisiert. Im Thaterwettbewerb 1959 wurde eine unterirdische Führung zugrunde gelegt und Vorschläge für eine teilweise Überbauung des Bellevue-Sechseläutenplatzes erwartet. Leider wurden allerdings keine überzeugenden Lösungen eingereicht. Bei der endgültigen Projektierung des Opernhauses musste wegen der Opposition der Geschäftsleute am Bellevue die Zahl der Parkplätze beibehalten werden und gegen ein unterirdisches Parkhaus wurde von politischer Seite der grösste Widerstand entgegengesetzt. Die unbefriedigende Situation hat in jüngster Zeit zu erneuten Vorstössen geführt, wie zum Beispiel der Ideenskizze von *Willi Walter* mit einer Tieflegung des Utoquais.

Der Bürkliplatz

Die Vedute der geplanten Quaianlagen mit Auffüllungen von 300 000 m², die vor genau 100 Jahren vollendet wurden, zeigt gegenüber der endgültigen Gestaltung einige wesentliche Unterschiede: Die Insel vor dem Arboretum wurde weggelassen, die Villen mit grossen Gärten meist durch Miethäuser ersetzt und vor allem der Bürkliplatz entspricht in keiner Weise dem ursprünglichen grosszügigen Plan, welcher einen Halbkreis vorsah, der das ganze Gebiet vom Stadthausquai bis zur Talstrasse zusammenfassen sollte. Wie präsentiert sich heute der Bürkliplatz?

Wenn gerade kein Tram vorbeikommt, sieht man ein kleines Streifchen See jenseits der vielen Fahrspuren und hinter Traminseln und einer Rabatte, welche die Distanz um weitere 10 Meter vergrössert. Aus der Nähe betrachtet stösst man auf ein Bollwerk, das den Blick verbaut, und auch die Seeseite ist keine Augenweide. Muss die Bahnhofstrasse, in der neuen Bauordnung als «vornehmer Boulevard» gepriesen, wirklich in einen Dampfschiffsteg auslaufen?

An Vorschlägen für eine Neugestaltung hat es nie gefehlt. Schon im bereits erwähnten Wettbewerb Gross-Zürich gab es solche. Vor allem aber ist das Projekt von Prof. *A. H. Steiner* zu erwähnen, das auf Grund des Seeufer-Wettbewerbs als Schwerpunkt der Anlage entstand und bis zur weitgehenden Reife, auch in wasserbau- und fundationstechnischer Hinsicht gelangte, leider aber 1952 der Konjunkturdämpfung zum Opfer fiel. Das Projekt sah einen grosszügigen Platz, der sich stufenweise zum See absenkte vor, sowie eine Parkgestal-

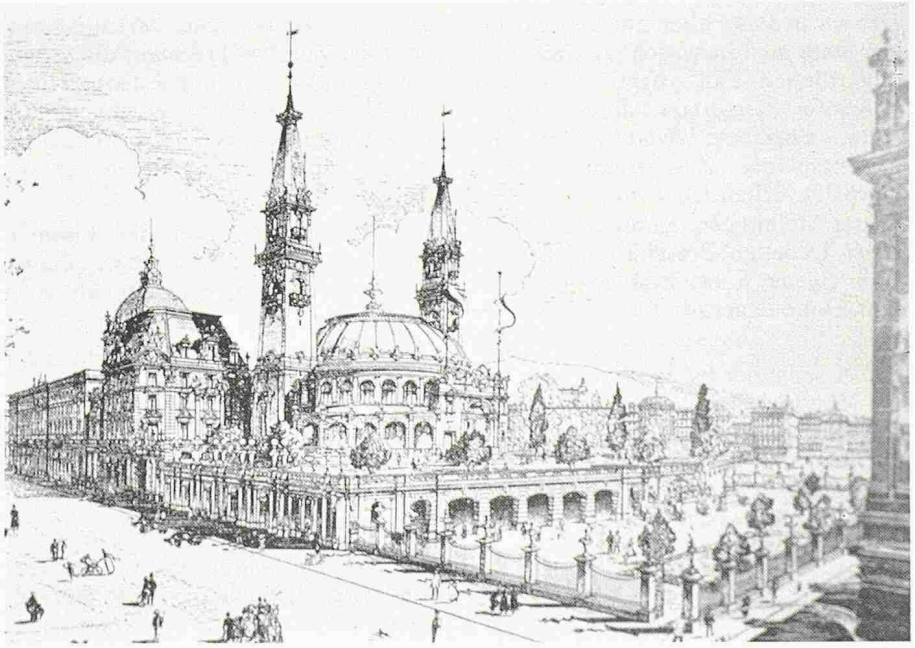


Vedute der Quaianlagen von Heinrich Ernst 1885

tung und als Brückenkopf ein Restaurant und Anlagen als Ersatz für die damals noch bestehenden Bäder am Bürkliplatz. Dieser Vorschlag wäre ein würdiger Übergang von der Stadt zum See gewesen.

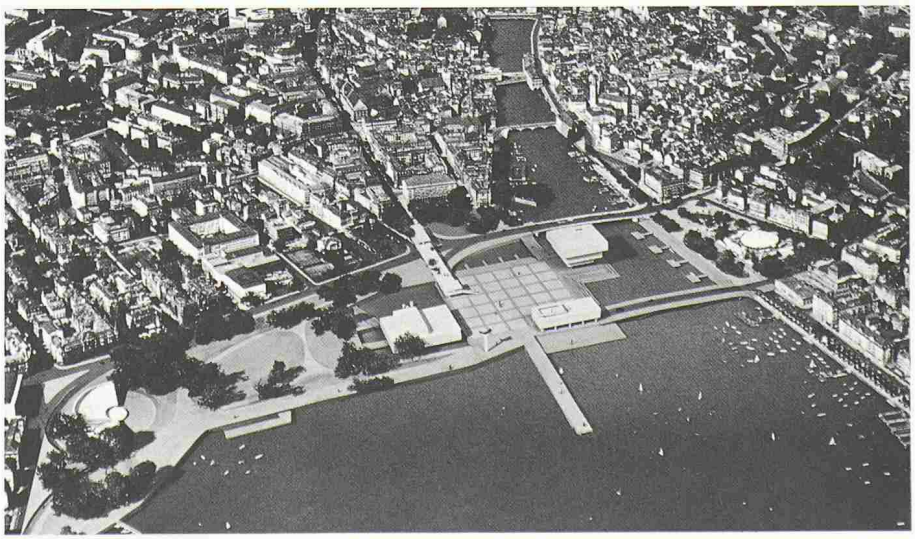
1956 entstand im Auftrage des Automobil-Verbandes ein sehr umfassender Vorschlag, der gleichzeitig die Verkehrsprobleme mittels einer zweiten Seebrücke, unterirdischer Garage und auch die städtebaulichen Fragen lösen sollte. Die Auffüllung von 70 000 m² hätte nebst einem grossen Platz und Parkanlagen auch Kulturbauten und ein Restaurant ermöglicht. Die Begeisterung für das sogenannte Seepark-Projekt von *Werner Müller* war anfangs gross. Nach einer Reduktion und langen Diskussionen verebbte sie jedoch und sowohl der Regierungsrat als auch das Volk versagte der Idee ihre Zustimmung. 1974 stimmten ¾ der Stimmberechtigten dagegen. Seither wartet der Bürkliplatz immer noch auf die seiner Bedeutung gemässe Gestaltung.

Die Zurückhaltung des Regierungsrates bei der Erteilung von Konzessionen für Auffüllungen mag grundsätzlich richtig sein, doch gehört ein Ort von der eminenten städtebaulichen Bedeutung des Bürkliplatzes zweifellos zu den ausnahmewürdigen Fällen. Mittels einer Vorfrage des Stadtrates, die zwar nicht verbindlich ist, könnte vor Ausarbeitung eines Projekts die Lage abgeklärt werden.



Vorschlag von Chiodera und Tschudi für einen Kulturpalast mit Theater und Tonhalle 1890 auf dem heutigen Sechseläutenplatz

Seeparkprojekt von Werner Müller 1956



Adresse des Verfassers: *Adolf Wasserfallen*, dipl. Arch. ETH, BSA, SIA, Steinbockgasse 7, 8001 Zürich.