Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 67 (1980)
Heft: 6: Stadterneuerung am Beispiel Zürich

Artikel: Der Limmatraum 1937 bis 1979
Autor: Ackermann, Alfred / Lichtenstein, Claude / Lucek, Stephan
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-51479

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: 16.01.2026

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

Alfred Ackermann, Claude Lichtenstein, Stephan Lucek

Der Limmatraum 1937 bis 1979

La zone de la Limmat 1937–1979

The Limmatzone 1937–1979

«Das grosse Sanierungswerk»

Am Anfang der neueren Geschichte des Limmatraumes steht das Projekt einer neuen Abflussregulierung des Zürichsees. Die an den See grenzenden Kantone St.Gallen, Schwyz und Zürich einigten sich 1935 darauf, den Seewasserspiegel in engen Grenzen konstantzuhalten. Dazu mussten die alten Wehre am oberen und unteren Mühlesteg entfernt und durch neue Gefällstufen unterhalb des «Platzspitzes» ersetzt werden. Diese technische Massnahme stellte gewissermassen den Angelpunkt für die folgende Umgestaltung des Limmatraumes dar, die in städtebaulicher Hinsicht die einschneidendste Veränderung von Zürichs Altstadt in diesem Jahrhundert bedeuten sollte. Denn zugleich sollten die Gebäude der beiden Mühlestege aus dem Fluss entfernt und Limmatquai, Bahnhofbrükke und Leonhardplatz verbreitert werden. Vor allem sollte aber gemäss einem weiter ausgearbeiteten Projekt von 1937 der links (westlich) am Papierwerd vorbeiführende Limmatarm zugeschüttet werden, damit auch der Bahnhofquai verbreitert und als Unterführung unter der Bahnhofbrücke durchgeleitet werden konnte. Dies alles bedingte, dass mit der Korrektion des Flussbetts auch die Masse des Papierwerds verschoben werden musste. Das war für die Firma «Globus», der der grösste Teil dieses Areals gehörte, von Bedeutung. Die «Globus-AG», die ihr altes Gebäude an der Bahnhofbrücke durch ein neuzeitliches Warenhaus ersetzen wollte, musste ihre Absichten eng mit den städtischen und kantonalen Behörden koordinieren.

Dieses Paket von entscheidenden Veränderungen – Verbreiterung mehrerer Strassen, Ausräumung der Limmat, Neubau des Warenhauses – liessen hier fundamentale Eingriffe ins Stadtbild erwarten: «Das dadurch bedingte Verschwinden der alten Mühlenwerke mit ihren heute noch gemächlich drehenden Wasserrädern am obern und unteren Mühlesteg ist ein derart scharfer Eingriff in das Stadtbild des mittelalterlichen Zürich, dass sich zurzeit noch die Kantonale Natur- und Heimatschutzkommission damit befasst. Doch drängen die anschwellenden Strassenverkehrsströme, namentlich am Leonhardplatz, derart, dass sich dieser radikale Eingriff wohl kaum wird vermeiden lassen. ([1])

Man sieht, dass der Umbau dieser Schlüsselstelle Zürichs kein Ergebnis grenzenlosen Zukunftsglaubens war, sondern dass er vielmehr «gegen» die am Alten hängenden Heimatgefühle beschlossen worden ist.

«Globus»-Wettbewerb 1937

Am 26. August 1937 stimmte der Regierungsrat dem Sanierungsprojekt zu. Unmittelbar darauf wurde ein Projektwettbewerb für den «Globus»-Neubau ausgeschrieben, für den die neu genehmigten Baulinien galten. Die Situationslösung der Entwürfe war prinzipiell vorgegeben. Die Architekten hatten Vorschläge zu unterbreiten, bei denen von der verbreiterten Bahnhofbrücke aus eine Arkade längs des Flusses ungefähr bis zur Mitte der 130 Meter Baulänge verlaufen und von dort als öffentlicher Durchgang zwischen dem Hauptbauvolumen und dem niedrigen Restaurations-Annex zum Bahnhofquai führen sollte. Die Bauhöhe des Warenhauses durfte 18,5 Meter nicht überschreiten. Das Preisgericht, in dem als Architekten u.a. O.R. Salvisberg, Rudolf Steiger und E. Schaudt (ein bekannter Warenhausspezialist aus Berlin) sassen, zeichnete den Entwurf von Architekt Robert Landolt mit dem ersten Preis aus.

Im Mai 1941 reichte R. Landolt der Baupolizei ein ausgearbeitetes «Globus»-Vorprojekt ein. Da es die Grenzen, die im Wettbewerb verbindlich gewesen waren, überschritt, wurde ihm die Zustimmung verweigert. Ein zweites Vorprojekt gegen Jahresende 1942 blieb ohne Folgen, denn 1943 ging der Auftrag an Professor H. Hofmann über. 1944 schlug Hofmann eine Verbreiterung des Gebäudes, aber eine Reduktion der Gebäudelänge und der Dachgesimshöhe auf 16,2 Meter vor; dazu plädierte er für ein Ziegeldach. Diese Lösung stand bei der äusserst folgenschweren Volksabstimmung vom 12. September 1948 im Brennpunkt der Auseinandersetzung.

❶

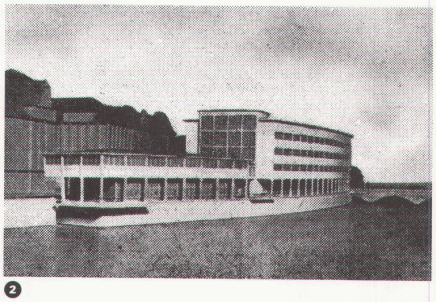
❶ Limmatraum, Ballonaufnahme 1910

❷ Projekt für den Globus-Neubau, R. Landolt, 1937

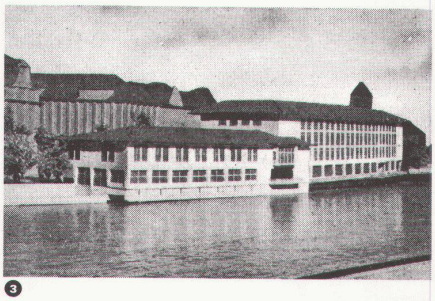
❸ Projekt für den Globus-Neubau, Prof. H. Hofmann, 1944–46

❹ Projekt für den Globus-Neubau, K. Egender, 1949

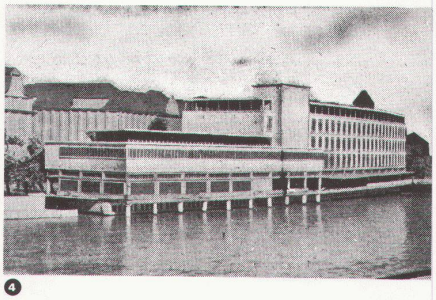
❺ Gegenprojekt für den Globus-Neubau, Fr. W. Fissler, 1943



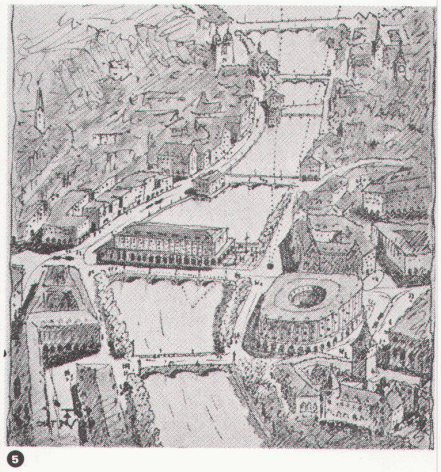
2



3



4



5

Volksabstimmung:
12. September 1948

An diesem Abstimmungsdatum wurde über das zukünftige Gesicht Zürichs entschieden. Es ging um die Genehmigung der neuen Seeabflussregulierung, um die Verbreiterung von Bahnhofbrükke, Limmat- und Bahnhofquai und dessen Unterführung, um die Baulinien für den «Globus»-Neubau, schliesslich um die Entfernung der beiden Mühlestege.

Ein grosser Teil der Stimmbürger und eine starke Minderheit des Gemeinderates betrachtete die Abstimmungsvorlage als ungünstig, da in ihr Anliegen von öffentlichem Interesse und die private Baulust einer Warenhausfirma als Einheit behandelt waren. Man sah den städtebaulichen Gewinn der Entfernung der Bauten aus dem Fluss wieder in Frage gestellt durch das vorgesehene grosse Warenhaus, von dem man fürchtete, es werde zur Dominante im Limmatraum werden, neben der sich der vornehme Bau des Rathauses nur noch bescheiden ausnähme. ([2])

Hier liegen also bereits die Gründe und Argumente zum Schlagwort von der «freien Limmat», vermutlich stärker als bei der danach benannten Abstimmung zur «Motion Freie Limmat» von 1951! «Zürcher! Die Limmatufer in der Stadt sollen auf alle Zeiten hinaus von privaten Bauten frei sein und Allgemeingut bleiben. Verwirf deshalb die heutige Vorlage! Künftige Generationen werden Dir dankbar sein für Deinen Entscheid! Einige Stadtbürger.» ([3])

Mit andern Worten: Der «Globus-AG» müsse das Recht, auf dem Papierwerdareal zu bauen, entzogen werden. Wegen der Verbindung verschiedener Teilvorlagen zu einer ganzheitlichen Fragestellung gebe es vorderhand nur das Nein.

Die sozialdemokratische Tageszeitung «Volksrecht» beschwor dagegen unter der Überschrift «Vom Seldwyla zur Grossstadt» die Interessen der Arbeiterschaft an einer Annahme der Vorlage, was Arbeitsbeschaffung und baldige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Weg von und zu der Arbeit bedeute (Verkürzung der Wegzeiten), «... weil Zürich eine aufgeschlossene und moderne Stadt sein will.» ([4])

Einen Tag später erliess die Redaktion einen letzten Aufruf an die Bevölkerung: «Heute propagieren die romantischen Seldwyler in einem ‚Tagblatt'-Inserat die verführerische Leimrutenparole: ‚Dem Globus den Linthescher-Platz, den Zürchern die Freie Limmat!' Dazu ist nochmals darauf hinzuweisen: gerade durch die neue Gestaltung nach dem Projekt der Stadt wird die Limmat frei! (...) Es soll niemand auf den neuen Seldwylertürk im ‚Tagblatt'-Inserat hereinfallen (...) Es geht ums Ganze, wie es der heutige logische Aufruf des Gewerkschaftskartells darlegt.» ([5])

In diesem Aufruf wurde der Stimmbürger auf die Dringlichkeit der Verkehrssanierung hingewiesen, um die lebensgefährlichen Verkehrsverhältnisse bei der Bahnhofbrücke beseitigen zu können; zugleich wurde vor der Belastung des Steuerzahlers gewarnt, die durch eine Entschädigung von 20 Millionen Franken an die «Globus-AG» als Folge einer Ablehnung notwendig würde.

Die Vorlage wurde am 12. September 1948 mit dem Stimmenverhältnis von 2:1 angenommen. Das «Volksrecht» schrieb von einem Sieg des Fortschritts!

«Das Warenhaus im Limmatraum»

Schon kurz nach der Abstimmung wurden die Mühlestege abgebrochen; 1950 verliess die «Globus-AG» ihr altes Domizil und zog ins ehemalige Linthescher-Schulhaus am Löwenplatz um, das als Provisorium hergerichtet worden war.

Entgegen der ursprünglichen Absicht, die Tiefbauarbeiten mit dem Neubau des «Globus» zu koordinieren, wurde nun von dieser Firma Hofmanns Entwurf von 1948, welcher der Abstimmung zugrunde gelegen hatte, nicht mehr als aktuell angesehen. Neue Erkenntnisse der Klimatechnik liessen den Bau gegenüber dem Abstimmungsprojekt um zwei Meter höher werden. Ferner verlangte die Bauherrschaft von Hofmann eine Lösung mit flachem, zurückgesetztem Dachgeschoss und einem Erschliessungsturm als Gelenk zwischen dem Hauptvo-

lumen und dem Annexbau. Diese Wünsche konnte Hofmann nicht mehr mit dem Auftrag vereinen, den er seiner Ansicht nach durch den Ausgang der Volksabstimmung von der Öffentlichkeit erhalten hatte. Er trat vom Auftrag zurück. Karl Egender übernahm nun die Aufgabe, das Vorhaben zu verwirklichen. Doch sein Entwurf von 1949, in dem die erwähnten Änderungswünsche berücksichtigt worden waren, wurde heftig kritisiert. «Das Warenhaus im Limmatraum» war Gegenstand kontroverser Meinungen über das zu Gebot stehende Verhältnis gegenüber der Altstadt. Hofmann begründete sein Zurücktreten vom Auftrag wie folgt: «Es war und ist auch heute noch meine eindeutige Überzeugung, dass der ‚Globus'-Neubau sich in den oberen Limmatraum (...) einfügen soll. (...) Ich bin der Üeberzeugung, dass nur das Ziegeldach dem Gebäude den Stilausdruck verleiht, damit es sich harmonisch in den oberen Limmatraum einfügt.» ([6])

Gegenüber dieser «atmosphärischen» Argumentation Hofmanns hebt sich die «materialistische» Stellungnahme Egenders klar ab: «Die schöne Illusion, den Charakter der Schipfe und der Zunfthäuser an dieser Stelle ausklingen zu lassen, lässt sich leider nicht verwirklichen, denn wenn man an die Entstehung der Schipfehäuser und deren Daseinszweck als Wohnhäuser denkt, wird niemand im Ernst glauben, dass ein Warenhaus von 1950 in diesem Sinne seine Form finden kann.» ([7])

Zwei «querliegende» Einzelkämpfer

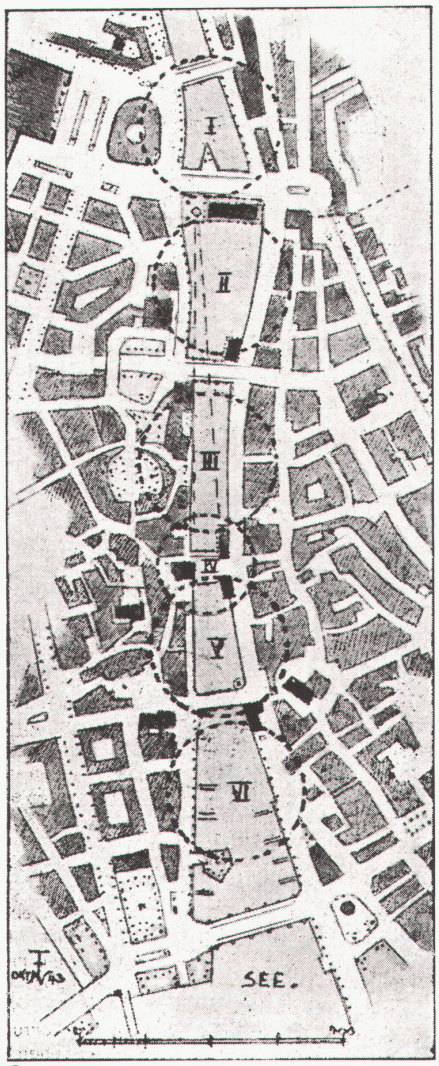
Dass weitgehend wasserbau- und verkehrstechnische Notwendigkeiten den Grundriss des Projekts bestimmten, kritisierte alt Stadtbaumeister Fissler. Fr. W. Fissler hatte frühzeitig davor gewarnt, mit der neuen Abflussregulierung Sachzwänge zu schaffen, die zu unlösbaren städtebaulichen Problemen führen könnten. In dieser Befürchtung war er mit Prof. R. Rittmeyer einig, der 1943 in einem Artikel in der «SBZ» schwere Bedenken über den vorgesehenen Standort und die Gestaltung des vorgesehenen neuen Warenhauses erhoben hatte. Rittmeyer wies dort auf die «grosse Leere» hin, die durch die Entfernung des unteren Mühlesteges entstehen würde, und verglich diese Lösung mit der Freilegung mehrerer deutscher Dome, die sich als Fehllösung erwiesen habe. ([8])

Ebenfalls bereits 1943 schrieb Fissler im «Schweizerischen Baublatt», der Abbruch vieler bedeutender Baudenkmäler während der vergangenen Jahrzehnte zeige, dass man in Zürich zu schnell wertvolle Stadtsubstanz geopfert habe und dass es in dieser Hinsicht an Traditionsbewusstsein mangle (dies schrieb er während des Krieges!). Fissler pries die «Bildwirkung» und die Reize der Altstadt. Insofern vertrat er eine von der Wahrnehmung ausgehende Betrachtungsweise; er gliederte den Limmatraum zwischen Seeausfluss und Hauptbahnhof in sechs «Raumbilder» auf, wobei im wesentlichen jeder Abschnitt zwischen zwei Brücken als ein «Raumbild» mit einem oder mehreren besonders markanten oder wichtigen Gebäuden zu sehen sei. Er fürchtete, das «Raumbild» II (zwischen Bahnhof- und Rudolf-Brun-Brücke) werde durch die Entfernung der Mühlestege und deren Gebäude «aufgerissen». Dies «widerspricht dem Geiste und der Tradition unserer Altstadt, die nun einmal ‚kleinräumig' ist.» ([9])

Während Jahren versuchte Fissler, seinen Standpunkt darzulegen und Einfluss auf den Gang der Ereignisse zu nehmen. 1945 meldete er sich wieder im «Schweiz. Baublatt» zu Wort. Das grosse Sanierungswerk hatte Gestalt angenommen, und auch die Frage des «Globus»-Neubaues war durch den Auftrag an Hofmann in ein konkretes Stadium getreten. Fissler: «Die ‚Öffnung' des Flussbildes ist an sich schon traditionswidrig; sie ergibt aber auch eine artfremde ‚leere' Raumwirkung.» ([10])

Und: «Das hier zu lösende Problem der Eingliederung in die Verhältnisse der anschliessenden Altstadt stellt ohne Zweifel höchste Anforderungen an den Städtebauer. Städtebau ist nicht zuletzt Raumkunst.» ([1])

Mit diesem Gedanken fiel Fissler aus dem Rahmen des Üblichen. Wenn sonst fast nur vom Blick auf Zürichs Altstadt, deren berühmte Bauten und auf die Alpen die Rede war – und zwar zumeist vom Blick von der Bahnhofbrücke aus – und damit ein zweidimensionales «Bild» von Zürich und seinen Reizen angesprochen war, spricht im Gegensatz dazu Fissler von Stadträumen, von der «*Folge* der Raumbilder» und von Städtebau als Raumkunst. Konkret wollte er den unteren Mühlesteg mit seinen Bauten als städtebaulich wichtiges Element anerkannt sehen, das durch einen «Globus»-Neubau auf die Erfordernisse der



1

1 Die «Raumbilder» von Fr. W. Fissler

Gegenwart übertragen werden konnte: «Soll also eine ebenso gute, traditionelle und vorzügliche Raumwirkung erreicht werden, so kann dies doch unmöglich durch eine Lage des Baukörpers in der Flussrichtung erzielt werden, sondern einzig und allein durch eine Quer-Lage der massstäblich gut abgewogenen Baumasse.» ([12])

Fissler und Rittmeyer schlugen beide unabhängig voneinander anstelle des «Brückenkopfs» ein «Brückengebäude» vor. Ihre jahrelangen Bemühungen blieben ohne Erfolg. Das «Raumbild» hatte damals gegen den «Fortschritt» noch keine Chance. Fissler verfolgte das sich nun 1948 um Hofmanns und 1949 Egenders «Globus» abspielende Hin und Her mit Ingrimm und stellte dem Baugeschichtlichen Archiv zuhanden der Nachwelt zahlreiche von ihm verfasste oder mit Kommentaren versehene Akten zur Verfügung.

«Motion Freie Limmat»

Da Hofmanns Entwurf von 1948 verändert worden war, entbrannte der Streit um Bau oder Nichtbau des Warenhauses im Limmatraum. Vor allem ging es um die grössere Höhe des Egender-Entwurfs und um dessen Aussehen. Egender ging an einer Pressekonferenz in die Offensive: «Das Warenhaus ist eine Maschine, und jeder Stimmbürger wusste, dass hier ein Warenhaus hinkommt.» ([13])

Nun wurde die «Motion Freie Limmat» gegründet, die das Grundstück der «Globus-AG» der Überbaubarkeit entziehen und damit enteignen wollte. In der Volksabstimmung 1951 wurde die Motion angenommen: sämtliche Rechte des Papierwerdareals wurden durch die Öffentlichkeit erworben.

Der «Limmatraumstudie» entgegen

Ein Jahrzehnt nach dem fundamentalen Eingriff im Bereich von «Central» (ehemals Leonhardplatz) und Bahnhofbrücke entstand um die Frage, ob die «Fleischhalle» beim Rathaus erhalten oder abgebrochen werden sollte, ein Konflikt, in dem verschiedene Leitbilder nicht mehr miteinander vereinbar waren. War die Ausräumung der Limmat im Hinblick auf eine Verbreiterung der Strassen noch durch das Argument der «Freilegung» des Altstadtbildes ermöglicht worden ([14]), war nun mit der Fleischhalle ein wichtiger Bestandteil dieser Altstadt selbst gefährdet. Die Interessen der Verkehrsplaner standen gegen das Engagement junger Architekten, die am Schlagwort des «Fortschritts» zu zweifeln begonnen hatten und sich auf den drohenden Verlust des baukünstlerischen und noch mehr des «atmosphärischen» Reizes der Altstadt beriefen. Es war die «Zürcherische Arbeitsgruppe für Städtebau» (ZAS), die Gedanken zur Infragestellung von etablierten Vorstellungen äusserte. Eines ihrer Mitglieder, der Architekt Rolf Keller, beschrieb in der «Schweiz. Bauzeitung» 1960 die Möglichkeiten der Erhaltung und Umnutzung der Fleischhalle, eines Baus aus dem Jahr 1875. ([15]) Leider ohne Erfolg: der Abbruch dieses Baus wurde durchgeführt – und das Tiefbauamt konnte den zweifelhaften Erfolg vorweisen, den «Flaschenhals» am Limmatquai um 75 Meter flussaufwärts, bis zum Rathaus, verschoben zu haben. In der Folge erhielt eine Arbeitsgruppe der ZAS, die Architekten Benedikt Huber, Manuel Pauli, Rolf Keller, Wolfgang Behles und Lorenz Moser, vom Stadtrat den Auftrag, eine Studie zur weiteren Gestaltung des Limmatraums auszuarbeiten. Sie konnten sich dabei auf eine bereits 1960 erstellte ZAS-Studie stützen. Die «offizielle» Studie wurde 1963 eingereicht.

Im Gegensatz zur ersten ZAS-Studie war hier die Verkehrsplanung ein Bestandteil der Auseinandersetzung. Die Studie sah eine schrittweise zu erfolgende Befreiung des Limmatquais vom privaten Autoverkehr und auch vom öffentlichen Tramverkehr vor (Tiefbahnprojekt der Stadt).

Die Aufgabe, für den Limmatraum die «verkehrsmässigen und städtebaulichen Massnahmen» nach dem allfälligen Bau eines Schnellstrasssenrings abzuklären, wurde in dieser Studie so beantwortet: «Die Ausbildung eines Cityrings um die Kernzone der Stadt bildet die ideale Möglichkeit, den Limmatquai vom gegenwärtigen Durchgangsverkehr zu befreien und zu einer verkehrsfreien Zone zu gestalten.» ([16])

Wir wollen hier nicht über den Cityring zanken, diese Schreckensvision einer Bandage um die Innenstadt. Wichtig ist aber, zu betonen, dass diese Studie auf vorhandene Verkehrskonzepte nur reagiert hat. Also der letztlich ungebrochen technokratische Hintergrund der Entflechtung primär städtischer Funktionen (womit wir nicht die Problematik des Verkehrs leugnen wollen; aber sie ist hier nur als Symptom behandelt worden. Aus den Augen, aus dem Sinn – gut gibt's einen Cityring).

Ähnlich nachgiebig verhielten sich die Verfasser der Studie im anderen Hauptpunkt, den städtebaulichen Fragen, gegenüber den damals gegebenen Bedingungen. Wir erinnern uns: die Vorstellung einer «freien Limmat» war 1948 das Zauberding, das zugleich die Vorstellungen eines «Komitees Alt-Zürich» und die der Verkehrsplaner zu befriedigen vermocht hatte. Mit der Studie von 1963 ist dieselbe Eintracht (nach dem Zwischenfall mit der Fleischhalle) hergestellt worden, denn die Limmatraumstudie steht vollständig auf dem Boden eines «freien Limmatraums». Die in der Volksabstimmung von 1951 genehmigten Richtlinien wurden keineswegs in Frage gestellt oder zumindest durch Fragen überprüft.

«Die anfänglich von ‚Fortschrittlern' belachte Studie, die eine verkehrsarme, erlebnisintensive, neu möblierte Flussstadt darstellte, hat sich als brauchbares Leitbild erwiesen.» ([21])

Die eindringlichen Mahnungen eines alt Stadtbaumeisters Fissler, dass Städtebau «Raumkunst» sei, sind in eine bodenlose Leere gefallen: Möblierung.

«Die Aufgabe des Limmatraums als Erholungs- und Flaniergebiet, als Anziehungspunkt für Fremde wie auch als Verpflegungsmöglichkeit für die Mittagspause verlangt eine Menge von Verkaufsmöglichkeiten und Imbissständen. Diese können als Leichtbauten, als Buden und Stände längs des Ufers, auf den Brücken und Plätzen aufgestellt werden.» ([17])

All dies wird zusammengefasst

durch die folgende Auffassung: «Einen städtischen Mittelpunkt schaffen wir heute weniger mit grossartigen Bauten, sondern indem wir einen Platz vom Verkehr freihalten und dem Fussgänger zurückgeben als Einladung zum Verweilen und Flanieren.» ([18])

Dies sind also die Mittel, mit denen der Limmatraum «zu einer verkehrsfreien Zone zu gestalten» ist. Hier liegt der ganze verhängnisvolle Aberwitz dieser Limmatraumstudie.

Worin besteht der Aberwitz? Verkehrsfrei macht man einen Stadtraum, oder man macht ihn nicht verkehrsfrei. Das ist eine rein verkehrspolitische Entscheidung. Eine «Gestaltung zu einer verkehrsfreien Zone» ist sachlich und logisch unsinnig. Ganz abgesehen von der gewissen Obszönität des Wortes «Zone», diesem Käferdenkending, das erklärt, wie die Verdrängung von (und der Verlust an) räumlicher Kreativität zur hysterischen Bodenbelagideologie hinführen musste.

Diese Gestaltungshysterie ist ein absonderliches Nebenprodukt des «funktionalistischen» Denkens und damit auch ein Zeichen für die Verwahrlosung der «Sprache» von Architektur: gebaute bzw. möblierte Umwelt nur als Nötigung zum Tun, mit gefrorenem Lächeln ausgesprochen: flanieren, Imbiss einnehmen, Aussenschach.

«Orte wären zu schaffen, wo auch der Grossvater sich mit seinem Enkel spazierend wieder hingetraut, um Kaffee und Kuchen zu geniessen. Gelegenheiten für ein ‚Dolcefarniente', einfach um da zu sein, am leise strömenden Wasser, an der Sonne, vielleicht etwas vom Geheimnis ahnend.» ([19])

Ginge es nicht vielleicht auch so: Seit der Aufhebung des Café Hegetschweiler im Helmhaus gibt es in Zürich kein Café am Fluss mehr. Dies ist schade und sollte geändert werden, da ein Café oder Restaurant am Wasser, namentlich am fliessenden Wasser, eine aussergewöhnliche, Flussstädten vorbehaltene Gegebenheit ist (die auch zu starken Erlebnissen von «Urbanität» und anderen Erfahrungen führen kann).

Paul Hofer hat auf den unmoralischen Hintergrund einer vordergründig «sympathischen» Architektur und Planung hingewiesen: «Stadt, Quartier, ‚Shoppyland', Ballungen an Verkehrsschnittpunkten verlieren ihr unterscheidendes Gesicht. Das ‚Prinzip Urbanisation' höhlt das ‚Prinzip Stadt' von innen aus. Der städtisch Geprägte löst den Städter ab. Wer ausserhalb des Arbeitsplatzes nur noch konsumiert, ist nicht mehr auf die Stadt, nur noch auf die Dienstleistungen einer durchurbanisierten Zivilisation angewiesen.» ([20])

In Zürich ist als bisher Gewichtigstes der Limmatraumstudie die neue Gemüsebrücke, hervorgegangen aus einem Wettbewerb, entstanden (1973). In der Studie war noch die alte Brücke mit dem ruhigen, schrägen Verlauf vom Weinplatz zum Rathaus eingezeichnet. Damals wusste man noch nicht, dass die alte Brücke schadhaft war.

«Das zur Ausführung bestimmte Projekt wies eine vorfabrizierte Brücke auf (kurze Bauzeit!) – deshalb nicht mehr trapezförmig, sondern baute auf dem rechtwinkligen Raster auf» (sic). ([21])

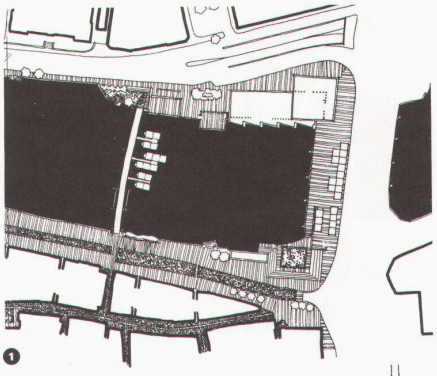
Im selben Text, in dem obiger Satz steht, wird der Hinweis gemacht, dass die alte Tetmayersche Brücke ganz aus Katalogteilen zusammengebaut gewesen sei. Aber das gehört eben zu diesem pervertierten Funktionalismus, mit seinen Argumenten zu fechten, um die gewünschten Formen durchsetzen zu können.

Wir kommen nun zum Wettbewerb des letzten Jahres. 1967 war der «Globus» in den nun definitiven Neubau am Löwenplatz umgezogen. In einer Volksabstimmung wurde 1968 das seit 1951 bestehende Bauverbot für das Papierwerdareal aufgehoben, so dass das Provisorium nicht gleich abgebrochen werden musste. An der Weigerung von Parlament und Regierung, darin ein autonomes Jugendhaus einzurichten, entzündeten sich im Juni 1968 die in die Stadtannalen als «Globuskrawalle» eingegangenen Ausschreitungen.

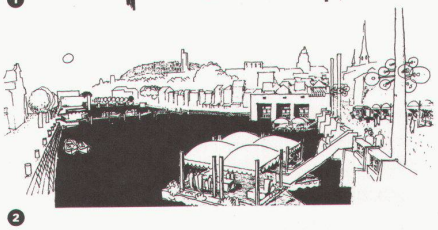
Der Papierwerdwettbewerb 1979

«Projektierungsaufgabe: Es ist vorgesehen, das Papierwerdareal neu zu überbauen, die Fussgängerverbindungen zum Limmatquai attraktiver zu gestalten und beide Limmatufer besser miteinander zu verknüpfen. Die städtebaulichen Anliegen haben dabei die Priorität. Das Hauptanliegen ist die massstäbliche Einordnung der Gebäude in Umfang und Gliederung der Baumassen. (. . .) Da die Bauaufgabe auf dem Papierwerdareal nicht isoliert gelöst werden kann, soll sie zusammen mit Ideenvorschlägen zur Gestaltung des Limmatraums zwischen Bahnhofbrücke und Rudolf Brun-Brücke bearbeitet werden. Der Projektwettbewerb hat bei der Beurteilung gegenüber dem Ideenwettbewerb die Priorität.» (Wettbewerbsprogramm)

Anders als bei einem Projektwettbewerb üblich, war hier kein streng vorgegebenes Raumprogramm zu erfüllen; die Projektverfasser hatten weitgehende Freiheit zur Interpretation und Änderung des lockeren Nutzungsprogramms. Was allerdings der Teilnehmer beim Projektwettbewerb so an Freiheit dazugewann, wurde ihm beim Ideenwettbewerb wieder genommen; «grundsätzliche» Veränderungen am Verkehrskonzept wurden als nicht möglich beurteilt und deshalb ausgeschlossen; bauliche Massnahmen konnten – mit der Ausnahme des EWZ-Areals an der Rudolf Brun-Brücke – nur im eigentlichen Projektierungsgebiet des Papierwerds getroffen



❶



❷

❶❷
Aus der Limmatraumstudie, 1963

werden, da für den Ideenwettbewerb sinnigerweise die Baulinien vom September 1942 einzuhalten waren. Dadurch wurden Bauten z. B. längs der Limmatufer von Anfang an ausgeschlossen. Durch eine Vielzahl weiterer Einschränkungen meist technischer Art (z. B. Verdampferanlage und Wärmepumpe unter dem Trottoir) wurde der Ideenwettbewerb substantiell zusätzlich abgewertet, und durch teils allzu deutliche Anregungen im Sinn der «Limmatraumstudie» wurde ihm eine fragwürdige Tendenz verliehen; so wurde ein Fussgängersteg über die Limmat a priori als wünschenswert dargestellt, obwohl erst das Ergebnis des Wettbewerbs darüber ein Urteil ermöglicht hätte. Wenn, wie im obigen Zitat ersichtlich, erstens die städtebaulichen Anliegen von grösster Wichtigkeit sein sollten, zweitens der Projektwettbewerb gegenüber dem Ideenwettbewerb die Priorität haben musste, lässt sich daraus nur folgern, dass letzterer nur noch als ein «Anreichern» des Limmatraums gemeint war – der Begriff steckt in der Ausschreibung: «*Gestaltung* des Limmatraums».

Die hauptsächlichen Vorteile und Wesensmerkmale eines Ideenwettbewerbs, nämlich seine Fähigkeit, in den Architekten Energien für ganzheitliche, umfassende und langfristig gesehene Vorschläge oder sogar Visionen freizusetzen, mussten der Stadt bei diesem Wettbewerb verlorengehen, wo nebensächliche Randbedingungen als sakrosankt und unabänderlich betrachtet wurden. Welche Prägnanz und Gabe zur schlagartigen Veränderung angeblich «gesicherter» Werte solch weiterreichenden Vorschlägen eigen sein kann, zeigt eine Studentenarbeit, die im Wintersemester 1975/76 an der ETH gemacht wurde ([22]). Das Ersetzen der vielbefahrenen Rudolf Brun-Brücke durch einen Fussgängersteg an dieser Stelle belegt den Mut zu einem strukturellen Eingriff und zu dessen Auswirkung auf das Stadtgefüge. Strukturell: hier zum Beispiel die Idee, gegenüber dem heutigen Zustand auch einmal etwas wegzunehmen, anstatt einen Komplex wie üblich durch ein Hinzufügen zu verändern.

Diese schwerwiegenden Mängel in der Wettbewerbsausschreibung wären möglicherweise vermieden worden, wenn ein wichtiger Mittler zwischen Öffentlichkeit und Behörden, die Presse, hier nicht vollständig versagt hätte. Bereits im August 1977 sprach der Stadtrat an einer Pressekonferenz über die Absicht, einen Limmatraumwettbewerb auszuschreiben. Diese Pressekonferenz stiess sowohl in der Fach- wie in der Tagespresse auf ein kläglich geringes Interesse. Noch weniger wurde der Auslober in seiner Hoffnung bestätigt, durch diese frühzeitige Bekanntmachung vielfältige Anregungen für die Ausschreibung zu erhalten. Das ausbleibende Interesse und Engagement der Fachwelt, geschweige denn der Öffentlichkeit scheint für die heutige Situation symptomatisch.

Von den 86 Entwürfen, die im Spätsommer 1979 eingereicht wurden, war die Überzahl von den in der Ausschreibung enthaltenen Widersprüchen geprägt oder zumindest betroffen. Die wenigen Verfasser, die in ihren Vorschlägen dem Anteil des Ideenwettbewerbs erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt hatten, mussten ihre Bereitschaft zum Risiko dadurch büssen, dass sie nicht in die prämiierten Ränge gelangten, obwohl ihre Ideen für die Stadt wichtig und wertvoll sein könnten.

Die 14 prämiierten und angekauften Projekte (von denen eines infolge nicht erwiesener Teilnahmeberechtigung ausgeschlossen wurde) weisen auf das unterschiedliche Verständnis von Stadt und Städtebau, sowohl unter den Projektverfassern wie auch im Preisgericht, hin. Es ist nicht undenkbar, dass mit der Prämiierung solch unterschiedlicher und einander ausschliessender Haltungen die Diskussion gefördert werden sollte. Eher noch lässt jedoch die Verschiedenartigkeit der Argumente in den Projektbeurteilungen eine Unsicherheit des Preisgerichts in städtebaulichen Fragen vermuten. Selbst über die zwei einzigen Schlussfolgerungen der Jury muss lange Zeit Uneinigkeit geherrscht haben: «Das Preisgericht erachtet eine Überbauung mit historisierenden Formen oder Altstadtcharakter in der gegebenen urbanen Situation als nicht begründet. Ebenso widersprechen quer zum Flusslauf gestellte Einzelbauten der baugeschichtlichen Entwicklung der früheren Flussbauten.» ([23])

Denn entsprechende Projekte wurden zum Teil erst im dritten Rundgang ausgeschieden. Denkt man an die verwickelte Geschichte des Papierwerds, die wir hier knapp nachskizziert haben, so wird offensichtlich, dass in diesem Wettbewerb die Unsicherheit sich an sich selbst gesteigert hat: Den Ungereimtheiten des Projektierungsgebiets folgt die Ausschreibung mit dem mangelnden Willen zu Veränderungen und darauf ihrerseits die Richtungslosigkeit in der Beurteilung von Lösungen zu dieser Situation.

An diesem Punkt möchten wir eine andere Art der Jurierung als die übliche anregen. Dieses übliche Vorgehen zur Ermittlung der besten Lösungen ist die negative Selektion, bei der in mehreren Rundgängen immer mehr Entwürfe als nicht erwünscht beurteilt und ausgeschieden werden. Diese Methode zwingt aber die Preisrichter nicht dazu, sich Klarheit über das gestellte Problem zu verschaffen, sondern sie entspricht dem passiven Prinzip, aus einem bestimmten Angebot «Nichtzutreffendes» auszuscheiden. Es handelt sich dabei bestenfalls um ein Messen der verschiedenen Entwürfe aneinander und nicht um eine zielgerichtete Beurteilung eines Projektes im Licht einer genau umrissenen Problemstellung. Das Verfahren der positiven Selektion hingegen zwingt das Preisgericht zur aktiven Auseinandersetzung mit der Aufgabe und zum Aufspannen eines Kriteriensystems. Doch ausschliesslich diese Kriterien auf die eingegangenen Projekte anwenden zu wollen wäre gewiss sachlich verfehlt und unfair; deshalb sollten sie in einem ersten, nicht wertenden Rundgang überprüft und auch ergänzt werden.

Im Papierwerdwettbewerb hätte ein Städtebauhistoriker im Preisgericht angesichts der schwierigen Materie von grösstem Nutzen sein können. Es ist unverständlich, dass kein solcher Fachmann ins Preisgericht aufgenommen worden ist. Er hätte durch anerkannte Kompetenz und mit einem geschulten Blick für historische Zusammenhänge dem Preisgericht stichhaltige Bewertungskriterien geben können. (Konsequenterweise

müssten über diese auch die teilnehmenden Architekten verfügen, damit sie nicht genialisch-tappend, sondern im Bewusstsein der wirklichen Probleme arbeiten könnten.) Allerdings: ist es nicht so, dass die Anwesenheit einer solchen «Autorität» sogleich auf den Nerv angeblich demokratischer Vielfalt trifft? Wir möchten der hierzulande zum pluralistischen Rollenspiel gehörenden Auffassung widersprechen, dass fachliche Kompetenz aus Beiträgen verschiedener Personen zusammenmontiert werden könne. Kompetenz ist unteilbar. Damit zugleich gehört die Auffassung, dass Demokratie notwendigerweise Mittelmass (wenn auch gesundes) mit sich bringe, ins Reich der bequemen Unwahrheiten. Kompromisse mögen oft durch feststehende Sachzwänge und äussere Randbedingungen unvermeidlich sein: das gehört zum Bauen und bedeutet noch lange nicht Mediokrität. Die Gefahr, dass man aber in einem Wettbewerb, also nicht beim Bauen selbst, durch die Zusammensetzung eines vielköpfigen Preisgerichts eben diese Sachzwänge von innen heraus schafft, ist gross bei Entscheidungen, die aufgrund zahlreicher, einander widersprechender Voten gefällt werden. Wichtige Einschränkung: dies gilt nur für eine Epoche wie die unsrige, in der die kulturelle Einheit (mit Verlaub) zerbrochen ist und das *anerkannte* Wertsystem mit dem *anerkennbaren* keine Einheit mehr bildet.

Anerkennbar und kompetent im Gebiet des Städtebaus (und der sollte ja gemäss der Wettbewerbsausschreibung erstrangig behandelt werden) ist unserer Meinung nach erst das Verständnis von «Stadt» als etwas Ganzem; sodann die Einsicht in den komplexen Charakter der Stadt durch das Erfassen ihrer strukturell bestimmenden Wesensmerkmale; ferner, die Stadt in ihrem Wesen so durchschaut zu haben, dass ihr Bau, das «Skelett», sichtbar wird.

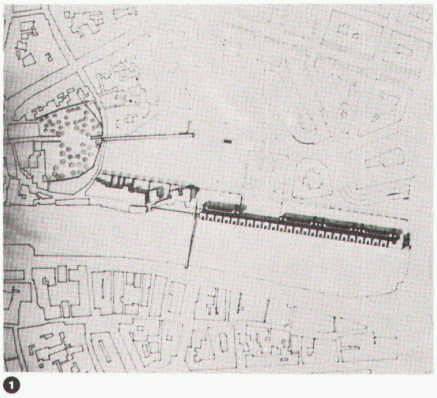
Die jüngere Geschichte des Limmatraums zeigt, dass die Fähigkeit zu diesem Röntgenblick, zum Blick bis auf die «Knochen», niemandem der massgebend Beteiligten eigen war. Es war in diesen 40 Jahren zuviel nur vom «Stadtbild» die Rede – von der wünschbaren pfirsichzarten Haut dieses Organismus. Einzelne wie Fissler blickten demgegenüber tiefer: er sah den *Stadtraum,* das Fleisch immerhin. Er setzte sich nicht durch, da schon in diesem Bereich die «Sachzwänge» zu stark und der Wille zu ihrer Behebung zu schwach waren; die Hautspezialisten kamen statt dessen zum Zug, und da muss die Denkmalpflege dazugerechnet werden. Das ist noch nicht das Oberflächlichste: heute sind es die Kosmetiker, die man beinahe ungehindert der Stadt oder dem, was sie dafür halten, die gemanagte Freizeitbräune verpassen lässt.

Schlussbemerkung

Wir, die dies schreiben, haben selbst (in zwei verschiedenen Teams) an diesem Wettbewerb teilgenommen. Im Bewusstsein, auch uns in die formulierte Kritik einzubeziehen, stellen wir fest: Erst im Rahmen dieses Artikels sind wir der vollen Tragweite des Entwerfens und Bauens an diesem Ort bewusst geworden. Die verwischte Grenze zwischen angeblicher Freiheit auf der einen und angeblich bindenden Vorgaben auf der anderen Seite war keine vorteilhafte Ausgangslage, um an dieser schwierigen Stelle der Stadt wirklich überzeugende Vorschläge darzustellen. Die «Offenheit» der Aufgabe und die vorgegebenen «Sachzwänge» haben in diesem Wettbewerb wieder ein deutliches Objektdenken zutage gefördert. Was die Architekten, die an der zweiten Stufe teilnehmen werden, brauchen, ist die Einsicht (und zwar die eigene und durch eine entsprechende Programmformulierung auch die Einsicht der ausschreibenden Organe), dass der Stadt hier etwas zu geben sei, das sie ganzheitlich bereichert: räumlich, von der Erschliessung her, verkehrsmässig und von der Nutzung her. Dass diese Gesichtspunkte keine Systeme sind, die man gesondert «lösen» kann, dazu bildet der Limmatraum ein sprechendes Beispiel. Erst das «Städtische» selbst ist das «System». Es liegt an den Architekten, sich um diese Synthese zu bemühen, aber noch vorher muss sie durch ein entsprechendes Wettbewerbsprogramm erst ermöglicht werden. *A. A., C. L., S. L.*

Anmerkungen

1) Schweiz. Bauzeitung (SBZ)
2) TA, 11.9.1948, Blatt 3
3) TA, 11.9.1948, Blatt 12 (Inserat)
4) Volksrecht, 9.9.1948
5) Volksrecht, 10.9.1948
6) H. Hofmann, NZZ, 19.9.1949, Abendblatt, Nr. 1898, Blatt 7
7) K. Egender, ebenda
8) R. Rittmeyer, SBZ Bd. 122 (1943), S. 146–148
9) Fr. W. Fissler, Schweizer Baublatt Bd. 64 (1943), Nr. 99, S. I–VI
10) Fr. W. Fissler, Schweizer Baublatt Bd. 66 (1945), Nr. 41/42
11) ebenda
12) ebenda
13) TA 27.8.1949
14) Die «Freilegung» der Altstadt bedeutet in diesem Fall, dass die Mühlestege als nicht zur Altstadt gehörig betrachtet worden sind. Rittmeyer schrieb z. B. (siehe Anm. 13): «Niemand wird es bedauern, wenn die unschönen alten Bauten der Mühlestege verschwinden werden. Selbst vom kleinen gedeckten Brücklein wird man ohne Tränen Abschied nehmen (. . .).»
15) R. Keller, SBZ Jg. 78 (1960), Nr. 43, S. 691–704
16) Limmatraumstudie (1963) (unveröffentlicht), S. 6
17) ebenda, S. 16
18) ebenda, S. 3
19) R. Keller, SBZ Jg. 78 (1960), S. 703
20) P. Hofer, Programmansätze zum Jahreskurs 1978/79, ETH Zürich, P. 8
21) M. Pauli, SWB-Dokument, August 1974
22) Entwurf von Thomas Pfister, Lehrstuhl E. Studer, ETH Zürich 1975/76
23) Bericht des Preisgerichtes



1

2

1 Entwurf Thomas Pfister 1975/76

2 Globus-Provisorium, heutiger Zustand