Sihlraum-Gestaltung? : Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Sihlraumes zwischen Sihlhölzli und Hauptbahnhof in Zürich

Autor(en): **Klein, Bernhard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **74 (1987)**

Heft 10: **Die andere Ordnung = L'autre ordre = Another kind of order**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-56260

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Der Staat als Konkurrenz für den Privaten

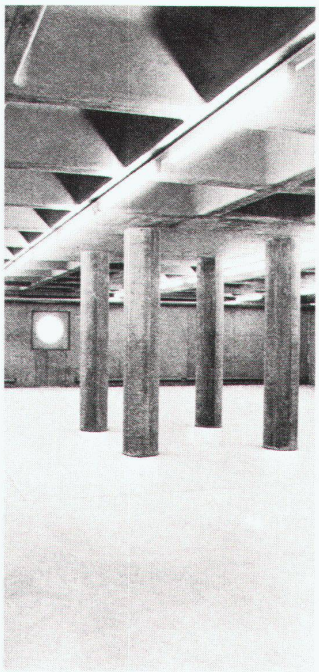
Überlegungen zu den Publikationen des Département des Travaux publics des Kantons Waadt, Service des bâtiments
Texte français voir page 63

Seit einigen Jahren publiziert der *Service des bâtiments* des Kantons Waadt periodisch die architektonischen Werke, die er gefördert hat. In Form von Portfolios werden die entstandenen Werke illustriert, beschrieben und analysiert, oft auch aus ökonomischer Sicht: ein umfangreiches Dokument, das im Laufe der Jahre zu einer wertvollen Informationsquelle geworden ist. Ausserdem bestätigen diese Publikationen den Willen des öffentlichen Amtes, sich dem Publikum zu öffnen, und damit manifestiert sich die Absicht, Auseinandersetzung und Konfrontation zu suchen. Unter der Leitung des Kantonsarchitekten Jean Pierre Dresco verkörpert der Kanton Waadt zusammen mit wenigen anderen Kantonen ein Beispiel dafür, wieviel der politische Wille auf dem Gebiet der Architektur auszurichten vermag. Es handelt sich hier um eine lange, oft verborgene Arbeit, die aber – sofern sie mit der notwendigen Kohärenz durchgeführt wird – zu einem wichtigen Resultat führt: Förderung architektonischer Kultur von seiten der öffentlichen Hand.

Es ist wichtig, diese Tatsache zu betonen, gerade im jetzigen Moment, wo sich die öffentliche Meinung in Richtung «weniger Staat» (im Gegensatz zu «mehr Staat») bewegt, in einem Moment also, wo die Initiative immer häufiger den Privaten überlassen wird, im Rahmen einer Konzeption, in der die Politik eine rein bürokratische, passive Rolle spielt. Die Geschichte der Architektur zeigt aber, wie wichtig die Rolle der öffentlichen Hand ist, sei dies bei der Förderung der Architektur selbst oder sei es bei der Definition politischer Zielsetzungen auf städtebaulichem Gebiet.

In einer Zeit, wo der Informationsfluss durch die Medien beschleunigt wird, wo die traditionelle Arbeitsteilung immer tiefgreifenderen Änderungen unterworfen ist, wo die Übersiedlung von einer Region in eine andere durch neue Transport- und Kommunikationsmöglichkeiten erleichtert wird, in einer Zeit endlich, wo die kulturellen und sprachlichen Schranken innerhalb des Landes abgeschwächt sind (und diejenigen, die hartnäckig auf ihre spezifischen Eigenheiten pochen, eine reaktionäre Ausnahme bilden), in dieser Zeit sollte man sich bewusst werden, dass die Abgrenzung zwischen Öffentlichem und Privatem neu überdacht werden muss. Die vom Staat errichtete Architektur kann und soll derjenigen, die von privater Seite entstanden ist, auf kritischer Ebene gegenübergestellt werden, dies auch, weil die Unterschiede, die sie früher voneinander abgrenzten, heutzutage verschwunden sind: Die öffentliche Architektur hat keine formalen Erkennungsmerkmale mehr (wie Monumentalität, Stattlichkeit, räumliche Aufwendigkeit), und andrerseits hat die private Architektur heutzutage neue Bedürfnisse, sich der Öffentlichkeit zu öffnen.

Die Projektierungsarbeit des Staates (auch wenn er dazu beauftragt wird) muss gegenüber derjenigen der Privaten konkurrenzfähig sein: aber wohlverstanden nicht auf spekulativem und quantitativem Gebiet, sondern konkurrenzfähig auf der Ebene der Förderung architektonischer Qualität. Diese Tatsache wird bis heute nur von wenigen erkannt. Diesen wenigen aber sei ein Lob ausgesprochen. *Paolo Fumagalli*



Sihlraum-Gestaltung?

Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Sihlraumes zwischen Sihlhölzli und Hauptbahnhof in Zürich

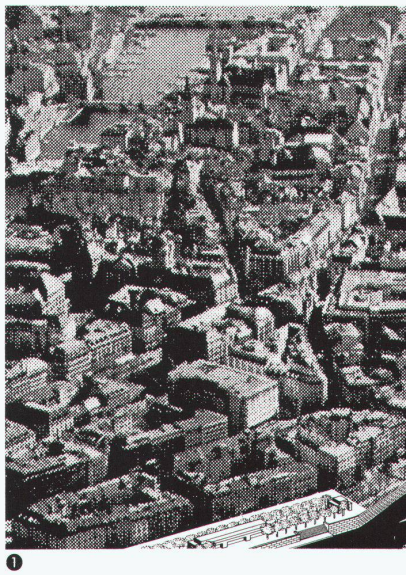
Wie steht es um die prägende Wirkung eines Naturraumes als Identifikationselement, wenn dieser infolge verkehrstechnischer Einbauten «naturnah» und frei von «Erholungskonflikten» neu gestaltet werden soll? (Vetsch, 1. Preis, zur Weiterbearbeitung empfohlen.) Wie weit kann ein Naturraum im städtischen Umfeld gestaltet werden, um als solcher bestehenzubleiben, was erst seine prägende Wirkung ausmacht?

Die Resultate zum Wettbewerb Sihlraum «widerspiegeln im wesentlichen den Grundsatzkonflikt zwischen Gestaltungswillen und Zurückhaltung». – (Bericht des Preisgerichts, S. 18). Um es vorwegzusagen, die Preisrichter treten als Normativisten auf, als Theoretiker des Sollens vor dem Sein; denn was die Juroren «Zurückhaltung» heissen, bedeutet z.B. den Architekten Schweizer/Hunziker der Wille zum Gestalten als Nicht-Verunstalten. Vordergründig galt es die «Möglichkeiten und Spielräume für eine grundsätzliche Verbesserung bzw. Weiterentwicklung des Flussraumes aufzuzeigen». (S. 13.) Denn es fehlt «im Citybereich und den angrenzenden Wohnquartieren... an genügend Erholungsräumen. Diesem Bedürfnis soll durch den neu zu gestaltenden Sihlraum entsprochen werden. Die Uferpartien entlang der Sihl und ihre nähere Umgebung sollen attraktiver gestaltet und für die Fussgänger erschlossen werden.» (S. 1.)

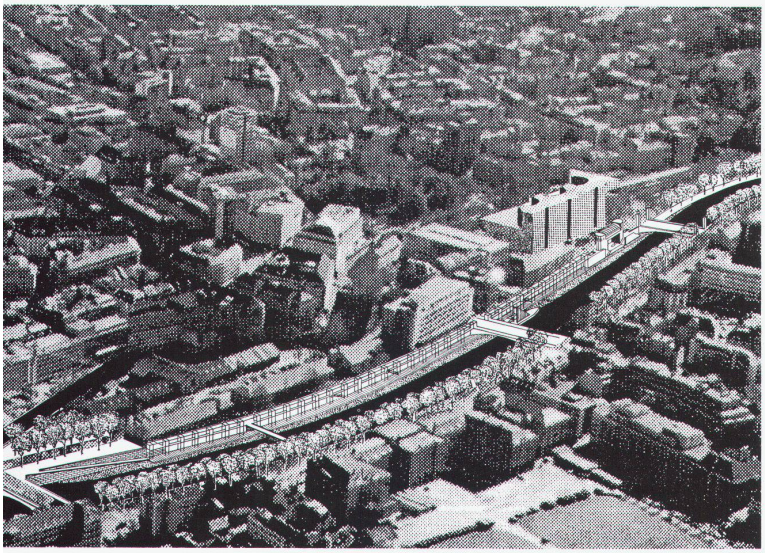
Der Naturraum Sihl ist Teil unserer Geschichte. In der «Zurückhaltung» liegt die Chance, an dieser Geschichte weiterzuschreiben und eine Tabula rasa zu vermeiden. Schweizer/Hunziker verweisen darauf, dass die träge dahinfliessende Sihl zuletzt 1953 ein verheerendes Hochwasser geführt habe und nach dem «Prinzip der Nutzung und Bändigung der Natur... im Sihlraum klare gestalterische Ordnungsverhältnisse geschaffen worden» seien. «Dieses Prinzip hat das Sihlbett im Stadtmuster von Zürich zum auffallendsten städtebaulichen Element gemacht. Auch die Gestaltung des Sihlraums muss auf dem Respekt vor den Naturgewalten aufbauen.»

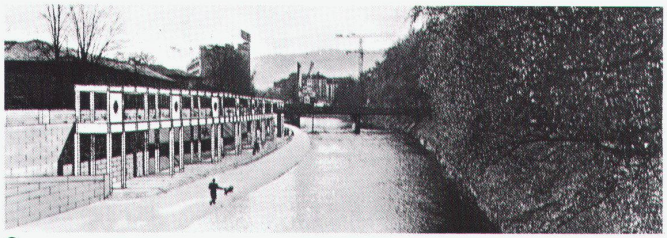
Hiermit ist eine Idee entworfen, die über den abgesteckten Wettbewerbsperimeter hinausreicht. Zwar wird bemerkt, dass das «Wettbewerbsgebiet... einen kleinen Teilbereich der Flusslandschaften des Sihl- und Limmattales» darstellt, doch soll im Perimeter eine «Erholungsachse entstehen..., die mitten durch die Innenstadt von Zürich führt». (S. 1.) Das Gebiet zwischen Sihlhölzli und Hauptbahnhof weist die unterschiedlichsten städtischen Bereiche und Räume auf, die jetzt auf Kosten des Flussbettes zusammengefasst werden sollen. Neben der Verlängerung der Sihltalbahn bis zum Hauptbahnhof, die mit ihren im Ideenwettbewerb ausgeklammerten Stationsbauten den rechten Uferbereich beeinträchtigt, kann der allfällig spätere Bau des Nationalstrassentunnels unter dem linken Sihlufer nicht ausser acht gelassen werden, insbesondere nicht, weil dieser Bereich – zukünftig «naturnah» gestaltet – untergraben werden muss. So gibt man zu erkennen, dass «diese Bauten... die Umgebung nachhaltig verändern werden. Sie bedingen entsprechend sorgfältige stadtgestalterische und ökologische Massnahmen.» (S. 1.)

Nun lässt sich aus diesen Massnahmen kein Grundsatzkonflikt zwischen Gestaltungswillen und Zurückhaltung ableiten. Vielmehr kann ein Verhältnis zum Sachzwang aufgezeigt werden. Und hierin liegt Brisanz: Kommt nämlich der Fussgänger von der Sihlporte her über den Schanzengraben auf die Sihlbrücke, dann kann er linker Hand einen um die Hälfte seiner natürlichen Breite beraubten Fluss sehen. Er erinnert



❶





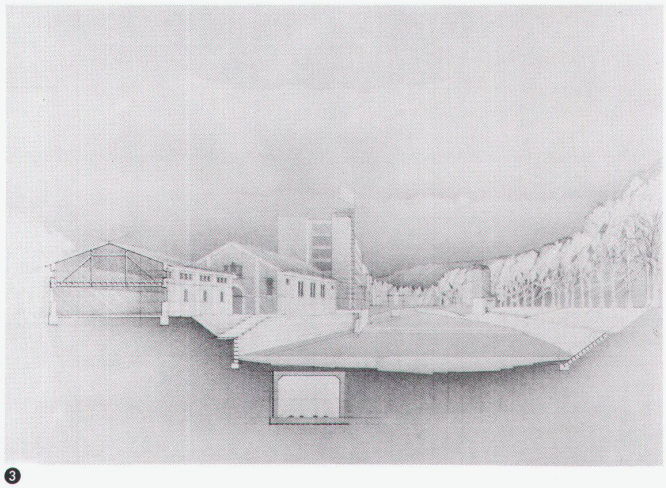
❷

sich vielleicht, dass sich der Fluss die trockengelegte Bauseite bereits einmal zurückzuholen versucht und diese überflutet hat und tröstet sich sicherlich damit, dass nach Bauabschluss die Wunden vernarben werden. Genauso, wie nach der erfolgten Sihl-Regulation die Natur neue Existenzbereiche erobert hat.

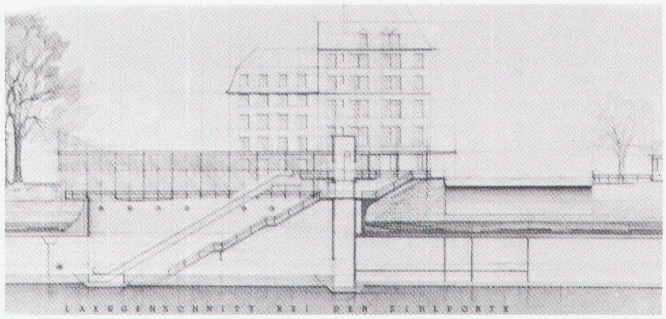
Weil es angeblich nicht möglich war, den SZU-Tunnel tiefer unter das Sihlbett zu legen, wird dieser im Bereich der innerstädtischen Erholungsachse in der Bodenmodulation sichtbar werden. Die Verlandung droht im rechten Uferbereich und hinterliesse nichts als Steine, Schlamm und Unrat mitten in der Stadt.

Offensichtlich hätten nur 40 cm mehr Höhe der Tunneloberkante das Flussbett der Sihl eindeutig seiner vollen Breite beraubt und die ganz unpopuläre Aufgabe entstehen lassen, einen Tunneldeckel zu überbauen. Diese Flussbetteinengung hätte die «angestrebte Zusammenfassung des Wassers in einem tieferen Gerinne» (S. 13) ermöglicht, was nun als Präjudiz in den Beurteilungen der Wettbewerbsprojekte auftaucht.

Hier geht es demnach nicht nur um einen Ideenwettbewerb für einen arg in Mitleidenschaft gezogenen Naturraum – der Fussgänger wird's danken –, sondern um die Gestaltung einer schmaleren Flussrinne für die bisweilen dürftige durch die Stauung freigegebene Wassermenge. So haben sich die eingeladenen Architekten und Landschaftsarchitekten vergeblich gefragt, warum dieser Tunnel nicht hat tiefer gelegt werden können. Diejenigen, die das ursprüngliche Erscheinungsbild durch den Einbau von Schwellen zur gleichmässigen Überflutung des ganzen Sihlbettes (Schweizer/Hunziker) wiederhergestellt sehen oder durch Rippenkonstruktionen zu einer geplanten Verlandung das Tunnelbauwerk ablesbar machen wollen (Rotzler), haben einen politisch unspektakulären Weg eingeschlagen und scheinen zur Weiterbearbeitung nicht empfehlenswert. Dem nach Preisrichterurteil «forcierten» urbanen Konzept der Architektin Ruchat-Roncati ist das gleiche Schicksal beschieden. Ihr Lösungsvorschlag beschränkt sich auf bauliche Massnahmen zwischen der City und Aussersihl im Bereich des



❸



❹

Schanzengrabens und rechten Sihlufers. Das Flussbett ist weitgehendst unberührt. Der Philosoph Leo Zanier verdeutlicht in seinem Sihlrequiem das Konzept:

Noch nicht / so viel Gift / wie im Rhein / doch bereits / Gruben, Spundwände / und Tunnel / um Züge / unten durchzuleiten / und weiter flussaufwärts / künstliche Flussschnellen / Mauern, Viadukte, / Brücken und Pfeiler / erloschene Fabriken, / Lichter in den Schlafstädten. / Schlamm, wenn es regnet / und, sagt man, / nicht gefährlich / Beton als Bett und / Beton als Dach. / Und kommen, wie vorgesehen, / die Architekten: / kein Flussarkadien, bitte! / Es wäre das Schlimmste der Übel. (Übersetzung B.K.)

In dieser Zurückhaltung will gerettet werden, was noch zu retten ist. «Der Reigen der verkehrsplanerischen Massnahmen verdrängt alles, was auf dem festen Boden nicht mehr Platz findet, über, unter oder in den Fluss. Neben der Errichtung von Parkdecks meint man Raum zu gewinnen, indem man die Brücken endlos verbreitert. Das Auto hat den Velofahrer auf die Fussgängerwege verdrängt. Die bedrängten Fussgänger sollen jetzt in die Sihl. (...) Alles auf Kosten der Natur.» (Schweizer/Hunziker.)

Derjenige, der mit Gestaltungswillen den Spielraum des Ideenwettbewerbs ausgenützt hat, gibt Anstoss für die Gestaltung der «strategisch wichtigen Orte» (Bericht, S. 17). Das rechte Sihlufer wird zum architektonisch gestalteten Bereich und zwingt den Fussgänger hinab in die Sihl! Das erwähnte Verhältnis zum Sachzwang (SZU-Tunnelhöhenlage/Sihlbetteinengung) kommt im weiterzubearbeitenden Gewinnerprojekt einem Verhältnis zum Robinsonspielplatz gleich, das die Bedeutung der Sihl als Flusslauf der Voralpenregion nicht erkennt. Dieses Verständnis kann prägende Wirkung gewinnen, nicht aber zu einem stadtgestaltenden bzw. nicht stadtverunstaltenden «Identifikationselement» werden.

Lynx, Architektengruppe Zürich
Bernhard Klein

❶ ❷
1. Rang/1. Preis:
Walter Vetsch, Beat Nipkow, Christian Müller, Nobert De Biasio, Markus Scherrer, Peter Baumann

❸ ❹
3. Rang/3. Preis: Ueli Schweizer und Walter Hunziker, Mitarbeiter: J. Knoesels