

Vorschlag für eine neue City Zürichs

Autor(en): **Bosshard, André E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **16 (1962)**

Heft 3: **Wohn- und Siedlungsbauten = Habitations familiales et colonies d'habitation = Dwelling houses and housing colonies**

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-331162>

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.



André E. Boßhard, Zürich

Vorschlag für eine neue City Zürichs

Ein Diskussionsbeitrag zu den städtebaulichen und verkehrstechnischen Problemen der Stadt Zürich

Wir zeigen hier einen Vorschlag für eine neue Geschäftsstadt in Zürich. Als Standort sieht der Verfasser das wenige Meter tiefe untere Seebecken vor. Wie an dieser Stelle schon früher dargelegt wurde, sollte eigentlich das werdende Citygebiet Außersicht in diesem Sinne reorganisiert werden. Dem haben sich jedoch immer wieder unüberwindliche Hindernisse eigentumsrechtlicher Natur entgegengestellt. Der Verfasser, der in diesem Gebiet als Architekt gebaut hat und die Schwierigkeiten kennt, sieht keinen anderen Ausweg als die Neulandgewinnung im unteren Seebecken. Wir gehen mit ihm einig, daß es besser ist, diese «City am Wasser» zu bauen, als überhaupt keine zu bauen. Vorher sei aber doch noch einmal die Frage an die Politiker gestellt: Ist denn das Grundeigentum wirklich so unantastbar, als daß eine Stadt seinetwegen ihren schönsten Freiraum preisgeben müßte? Was auf dem Lande bei Güterzusammenlegungen möglich ist, sollte doch auch in der Stadt in der einen oder andern Form gelingen! Red.

Die Planung des schweizerischen Nationalstraßennetzes ist größtenteils durchgeführt, einzelne Teilstücke sind im Bau, und in verschiedenen Kantonen sind bereits einige Strecken dem Verkehr übergeben.

Der Anschluß der Autobahnen an unsere großen Städte stellt hierbei das schwierigste Problem dar. Darüber werden heute eingehende Diskussionen geführt. Hier gilt es nicht nur, die Verkehrsprobleme an sich zu lösen, sondern es müssen auch die vielschichtigen städtebaulichen Aspekte gebührend berücksichtigt werden. Der Stadtorganismus als konzentrierteste Form menschlichen Zusammenlebens verlangt dringend, daß bei der Lösung seiner Probleme der Mensch in den Mittelpunkt aller Betrachtungen zu stellen ist. Das Wachstum unserer Städte erfolgte in den letzten hundert Jahren mit zunehmender Geschwindigkeit. Alles wurde eng überbaut, um den vorhandenen Boden gut auszunützen; kaum sieht man heute noch eine größere Grünfläche. Wo können da ohne schwerwiegende Eingriffe noch leistungsfähige Straßen durchgezogen werden? Wo findet man da noch Raum für die vielen Parkplätze, die längs dieser Hochleistungsstraßen eine unbedingte Notwendigkeit sind?

Der vorliegende Vorschlag einer neuen City am Wasser zeigt eine Möglichkeit auf, welche viele der hängigen Probleme der Stadt Zürich gleichzeitig löst.

Anstatt an bestehenden Stadtteilen herumzuflicken, hier eine Straße zu verbreitern, dort auf einer Parzelle eine Neuüberbauung zu versuchen, soll auf unberührtem Platz ein vollständig neuer Stadtkern aufgebaut werden, der allen heutigen Anforderungen gerecht wird. Insbesondere

den Wünschen und Begehren des einzelnen Menschen nach optimalen Arbeitsplätzen, nach gefahrlosem Einkaufen, nach geruhigem Flanieren, nach genügend Erholungsflächen, nach nahen Parkplätzen, nach reibungslosem Verkehr usw. in bester Weise Rechnung getragen werden.

In den letzten hundert Jahren hat man in Zürich immer wieder dem See durch Auffüllen der Ufer neues Land abgerungen. Früher reichte der See im Norden bis an die Gottardstraße, im Osten zur Dufourstraße und im Westen bis an das Muraltegut. Das Projekt Seepark möchte das Ufer ein weiteres Stück gegen Süden vorschieben. Das Seebecken wird immer kleiner, seine Uferlinie immer kürzer.

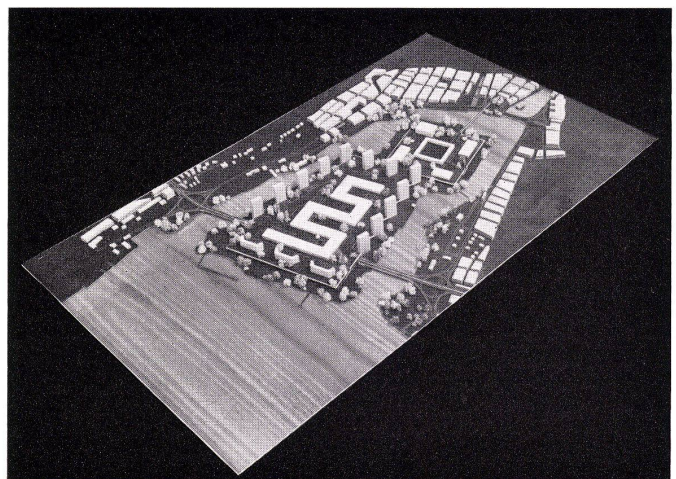
Auch für die neue City am Wasser wird auf diese Platzreserve gegriffen, jedoch nicht durch Auffüllen der Ufer, sondern indem dieser neue Stadtteil mitten ins Seebecken ge-

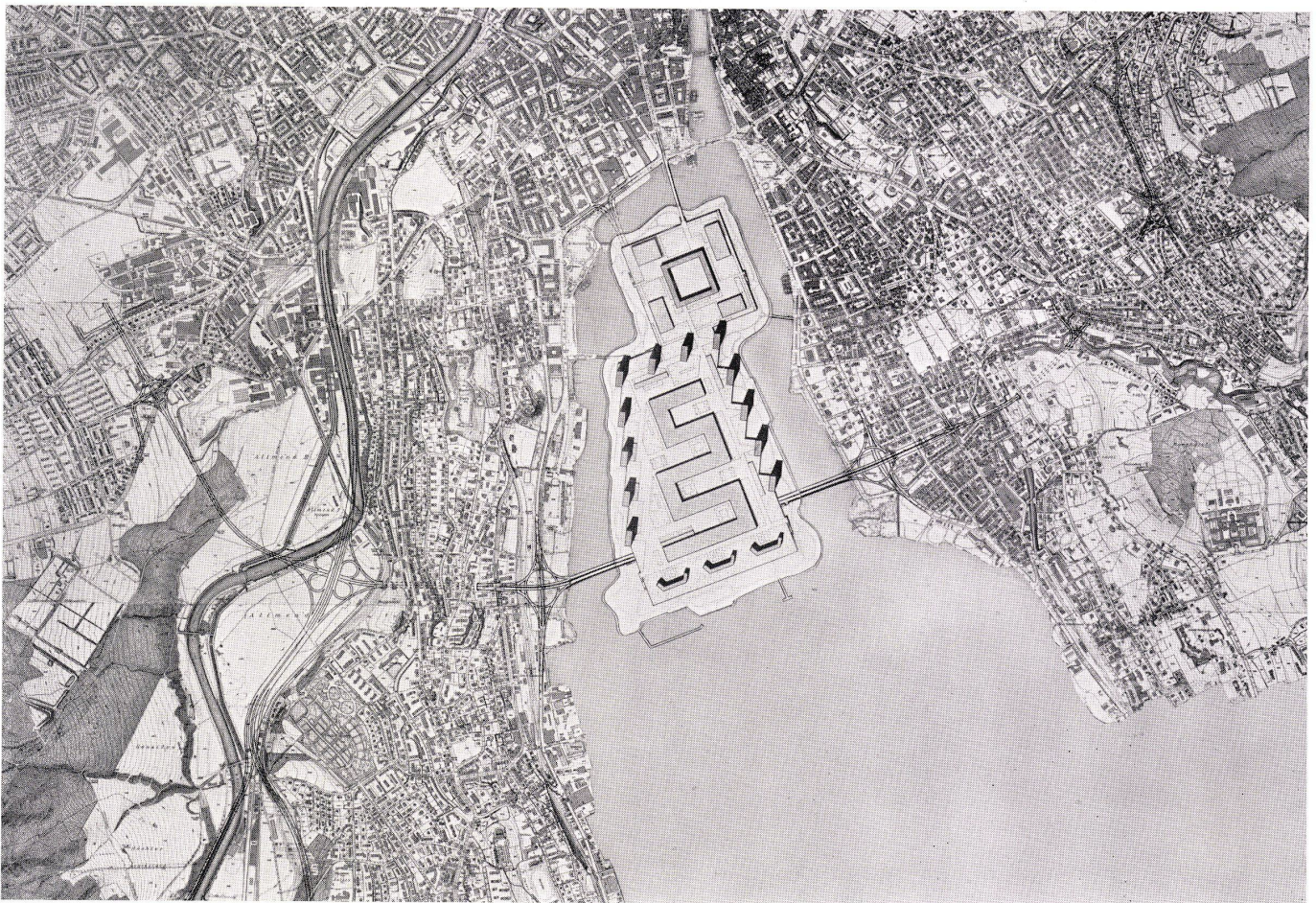
stellt wird. Dadurch werden die heutigen Ufer erhalten und zusätzlich 5 km neue Promenaden am Wasser gewonnen.

Wie sieht diese City aus? Ein 14 m hoher, mehrstöckiger Unterbau wächst aus dem See, umsäumt von einem 50 bis 100 m weiten Grünstreifen direkt am Wasser. Dieser Unterbau ist allseitig offen und wirkt dadurch als freischwebendes Band. Das Seebecken wird zu einer großartigen, weiträumigen Flußlandschaft, die von ausgedehnten Parkanlagen umgeben ist. Auf der 14 m über dem See schwebenden riesigen Terrasse von rund 700000 m² entwickelt sich inmitten eines schattigen Parkes eine reine Fußgängerstadt; kein einziges Fahrzeug ist hier

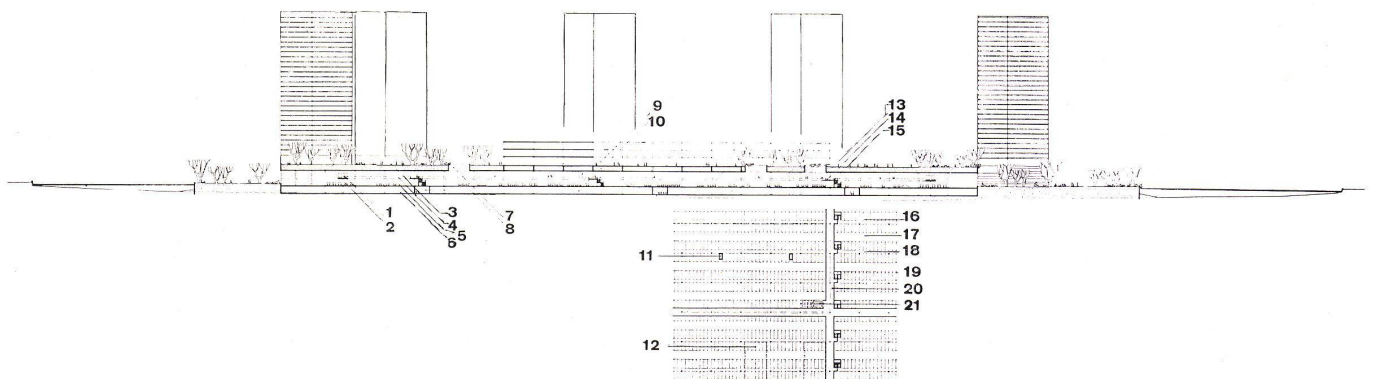
1
So würde sich die neue City vom Flugzeug aus präsentieren.

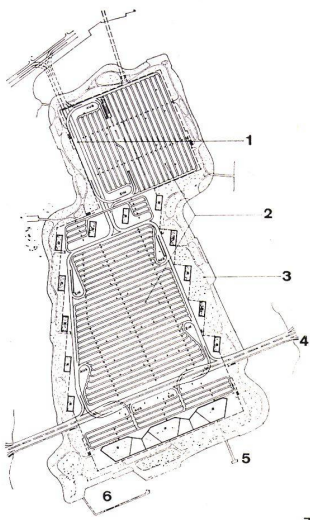
2
Modellaufnahme von Südosten



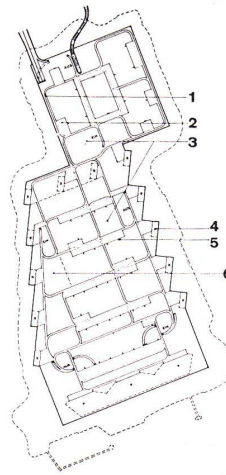


3





- 7
Parkierungsebene
1 Einbahnstraßen 2-4 Spuren, Kreuzungsfrei
2 Parkplätze für 16 700 Autos (Einbahnverkehr)
3 Uferpromenaden mit Grünanlagen
4 Sammelschiene Ringstraße
5 Schiffstation
6 Bootshafen

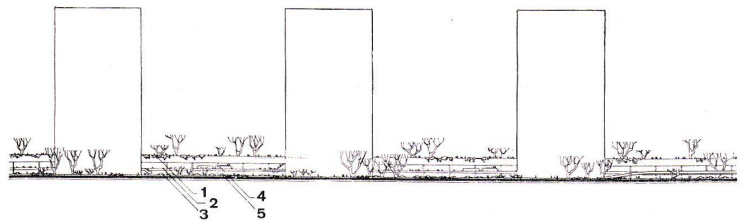


- 8
Lagerebene
1 Anlieferungsstraßen (Einbahnverkehr)
2 Umschlagplätze
3 Lagerräume
4 Liftgruppen
5 Warenlifts
6 Technische Zentralen (Fernheizung usw.)

7

8

- 9
Ansicht
1 Fußgängerebene
2 Passerellen
3 Uferpromenade
4 Trambahn
5 Autoparkierung



9

zu sehen. Hier kann man wieder ungehindert von Geschäft zu Geschäft gehen, an weiten Plätzen ohne Lärm und Gestank seinen Kaffee trinken und unter Bäumen den kurzen Weg zum Büro zurücklegen. Der Unterbau selbst dient dem gesamten öffentlichen und privaten Fahrverkehr und der Autoparkierung. Die konsequente Trennung der verschiedenen Fortbewegungsarten, sei es per Auto, Tram oder zu Fuß, sorgt für einen reibungslosen Verkehrsablauf.

Die neue City besteht aus drei Zonen. Im Norden liegt das Kulturzentrum mit Theater, Kinos, Saalbauten, Museen und in dessen Mitte ein großer quadratischer Platz für besondere, festliche Anlässe. Dieser ist umschlossen von einem auf Säulen gestellten Gebäude, in dem die gesamte Verwaltung der Stadt zusammengefaßt ist. Von den Parkanlagen dieses Kulturzentrums sieht man hinüber zur schönen Silhouette unserer Altstadt.

In der mittleren, flächenmäßig größten Zone befindet sich die Geschäftsstadt. Die Bürohäuser stehen, hufeisenförmig angeordnet, am Rand des Unterbaues. Sie bieten Raum für 50 000 neue Arbeitsplätze in bester Lage. Zwischen den beiden Hochhauszeilen, die 400 bis 600 m auseinanderstehen, breitet sich das niedrig gebaute Ladenzentrum aus. Mäanderförmig angelegt, liegt dieser dreistöckige Gebäudekomplex im Park, große Höfe bildend, die immer nach einer Seite offen sind. Hier kann das Publikum in aller Ruhe seine Einkäufe tätigen. Die Einführung der englischen Arbeitszeit mit kurzer LUNCHPAUSE wird immer aktueller, die dafür notwendigen leistungsfähigen Restaurants lassen sich hier, mitten im Park, in un-

mittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes einrichten.

Die dritte Zone, ganz im Süden, ist den Hotelbauten reserviert. Diese sind, in den großen Grünflächen stehend, nach Süden orientiert und haben freie Aussicht auf den See und die Glarner Alpen. Geschäftsleute, die hier absteigen, sind in bestem Kontakt mit der Geschäftscity. Der Fremde ist an schönster Lage am See, er lebt im Zentrum und braucht trotzdem nur wenige Minuten, um sich rasch und sicher in die Umgebung Zürichs zu begeben oder Wassersport zu treiben. Der Politiker findet einen idealen Treffpunkt; große Konferenzsäle können größte internationale Sitzungen beherbergen. Die Damen finden Erholung im Park und kurzweilige Einkaufsmöglichkeiten in nächster Nähe.

Der Anschluß der neuen City an die heutige Stadt und das Nationalstraßennetz sieht wie folgt aus: Eine äußere Ringstraße sammelt den täglichen Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz vom Zürichberg einerseits und von den Quartieren Altstetten, Albisrieden, Wiedikon andererseits. Der Pendelverkehr von Zollikon und Kilchberg zur neuen City wird von der gleichen Straße kreuzungsfrei an der Bellerivestraße und am Mythenquai abgenommen. Sie durchstößt als Südtangente den Unterbau der neuen City. Die Verbindung der Autobahnen mit der neuen City wird vermittelt durch das vollständige Anschlußbauwerk in der Allmend.

Parkplatz für 17 000 Wagen unter der Fußgängerebene. Fremde Gäste gelangen von der Autobahn auf direktem Wege zu den Parkplätzen in der unmittelbaren Nähe der neuen Hotels am See. Vom General-Guisan-Quaiher ist das Parkierungsgeschoß

durch einen kurzen Seetunnel erreichbar. Das öffentliche Verkehrsmittel (Tram, Tiefbahn) fährt von der Bahnhofstraße unterirdisch in den Unterbau der neuen City ein, bedient in einer großen Schleife sämtliche Hochhäuser und besitzt direkte Anschlüsse nach Wollishofen und Tiefenbrunnen. Tramgäste und Autoparkierer werden durch leistungsfähige Rolltreppenanlagen zum eigentlichen Cityboden gehoben, der ganz den Fußgängern reserviert ist. Der in Projektierung begriffene innere Cityring wird durch die neue südliche Spange, als Teilstück des äußeren Ringes, auf ihrer am dichtesten befahrenen Strecke zwischen Pfauen und Enge wesentlich entlastet.

Zur Finanzierung: Gewässer sind kantonales Gebiet. Dies bedeutet einen einfachen Start ohne spekulative Bodenpreise. In günstiger Zusammenarbeit von Behörden und Finanzwelt läßt sich das ganze Projekt wirtschaftlich lösen, ohne die öffentliche Hand übermäßig zu belasten.

Die Architektur zeigt eine Lösung, bei der die Verkehrsmaschinerie in der Gesamtkonzeption mit eingebaut ist; es ist eine architektonische Lösung unserer Probleme. Der Maßstab dieses neuen Stadtteiles ist ein ganz anderer als bisher, aber gerade durch seine isolierte Lage mitten im Seebecken, von großzügigen Parkanlagen umgeben, wirkt die neue City als beruhigende Einheit inmitten des Chaos des heutigen Stadtgebildes; der Mensch bewegt sich hier nicht mehr in einem Labyrinth von engen Straßenschluchten, sondern in weiten, lichtdurchfluteten Räumen. Für den Fachmann sei erwähnt, daß die Ausnützungsziffer, über alles hinweg gemessen, 1,6 beträgt.

Natürlich gibt es technische Probleme zu meistern, aber sie sind einfach. Das Seebecken ist nur wenige Meter tief, die geologischen Verhältnisse günstig. Die Bauten können weitgehend aus vorfabrizierten Elementen erstellt werden.

Ein neuer, leistungsfähiger Stadtteil gemäß vorliegendem Vorschlag bringt eine spürbare Entlastung des heutigen Stadtzentrums. Dies wiederum bildet die notwendige Voraussetzung für eine etappenweise Erneuerung der bestehenden City.

Durch das Verlegen von Geschäften und durch den Abtausch von Liegenschaften entsteht die Möglichkeit, die alte City in größeren Stücken zusammenhängend zu sanieren.

Mit dem Bau einer neuen City kann der erste wesentliche Schritt getan werden, einen Stadtorganismus entstehen zu lassen, der auch in einer ferneren Zukunft noch entwicklungs-fähig ist.

Europa schließt sich immer mehr zu einer großen wirtschaftlichen Einheit zusammen. In dieser Gemeinschaft kann Zürich mehr und mehr zu einem Mittelpunkt unseres Erdteils heranwachsen. Sind wir zur Übernahme solcher Aufgaben bereit? Können wir die vielen notwendig werdenden internationalen Gremien beherbergen? Wollen wir den Ruf, als Drehscheibe Europas zu gelten, weiter ausbauen? Oder wollen wir diese Forderungen der Zukunft anderen, aufgeschlosseneren Städten zur Lösung überlassen?

Mit der neuen City am Wasser kann Zürich zur modernsten Stadt des Kontinents werden und würdig jede große internationale Aufgabe übernehmen. A.E.B.