Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 133 (2007)
Heft: 41: Zu Fuss

Sonstiges

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

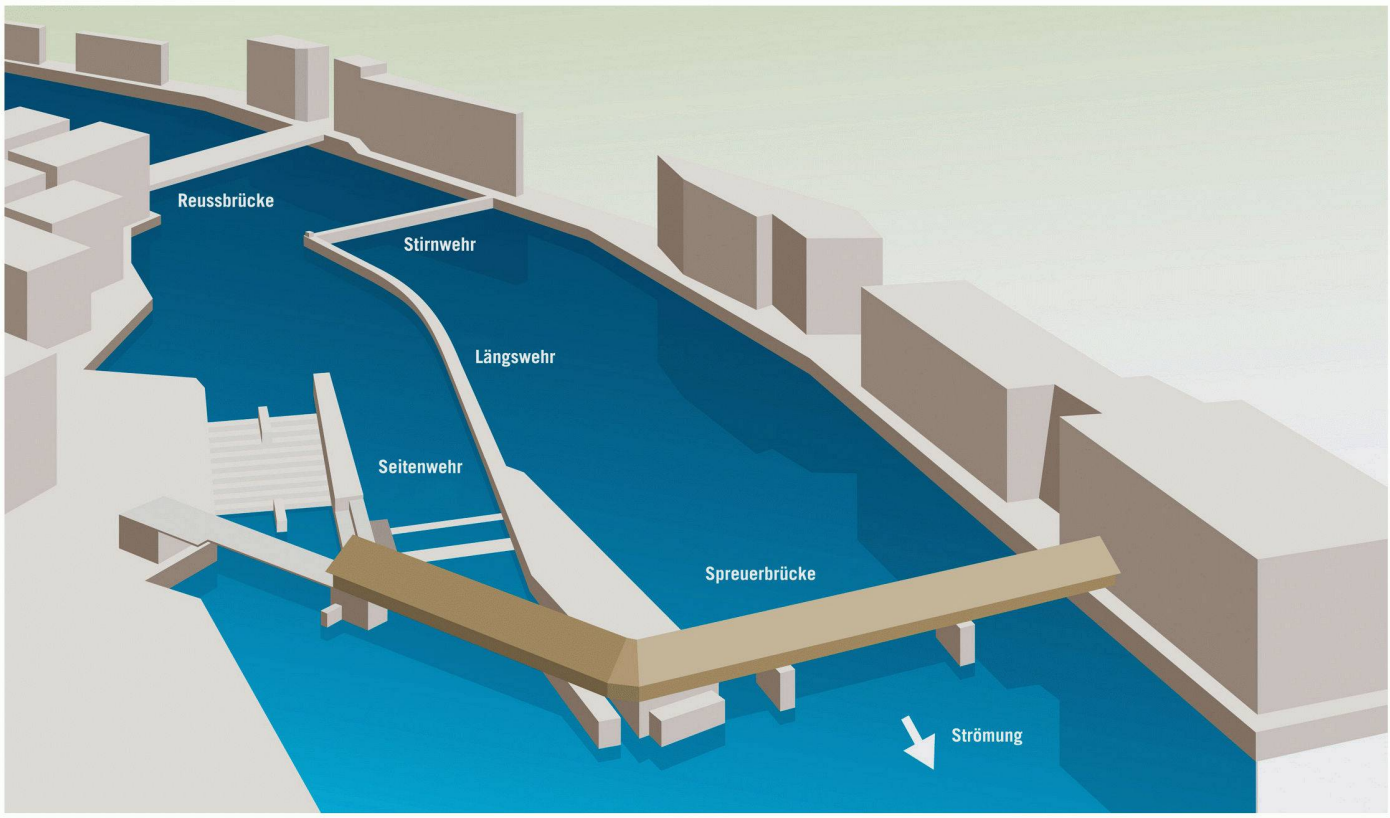
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 15.07.2025

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

AUSBAU REUSSWEHR: REFERENDUM ERGRIFFEN



01 Situation und Projekt der Reusswehranlage in Luzern. Links vom Seitenwehr befindet sich (nicht angeschrieben) das Kraftwerk (Bild: Kt. Luzern)

Diesen Herbst hätten die Bauarbeiten bei der Reusswehranlage in Luzern beginnen sollen. Nun kommt es aber zu Verzögerungen, weil Unterschriften für ein Referendum gegen das Projekt gesammelt werden.

Sämtliche Uferkantone des Vierwaldstättersees haben dem Projekt für den Ausbau des historischen Reusswehrs in Luzern zugestimmt. Die Bauarbeiten sollten diesen Spätherbst beginnen. Doch in letzter Minute ergriff ein Komitee in Luzern das Referendum gegen den vom Parlament des Kantons Luzern mit 92 gegen 4 Stimmen beschlossenen Sonderkredit. Kommen bis Mitte November 3000 Unterschriften zusammen, wird die Bevölkerung des Kantons Luzern über das Projekt befinden müssen.

Der Luzerner Kantonsingenieur Fredy Rey geht davon aus, dass das Referendum zustande kommt. «Dadurch verzögert sich der Baubeginn um ein Jahr», so Rey. Eine Abstimmung könne frühestens im Frühjahr stattfinden, und ein Baubeginn sei nur im Winter bei geringen Abflüssen aus dem Vierwaldstättersee möglich. Lehnt das Luzerner Stimmvolk das Projekt ab, dürfte es laut Rey mehrere Jahre dauern, bis ein neuer Vorschlag, der von den betroffenen Kantonen und dem Bund akzeptiert werde, auf dem Tisch liegt.

ERHÖHUNG DER ABFLUSSKAPAZITÄT

Mit der geplanten Erneuerung, die die betroffenen Kantone und den Bund insgesamt 22 Millionen Franken kosten wird, soll der Schutz vor Hochwasser verbessert werden. Gemäss Berechnungen lässt sich durch die vorgesehene Erhöhung der Abflusskapazität um 30 Prozent das Überschwemmungsrisiko auf einen Fünftel reduzieren.

Erforderlich dafür sind zum einen Sohlenausbaggerungen in der Reuss, zum anderen Anpassungen am Längs- und am Seitenwehr. Die Tafelschützen beim Seitenwehr werden durch eine hydraulisch angetriebene Stauklappe ersetzt. Das Fundament des Längswehrs wird um einen Meter abgesenkt. Dieses wird wie bisher nur im Hochwasserfall geöffnet; in Zukunft steht dafür aber ein Nadelsetzgerät zur Verfügung. Das Stirnwehr, dessen Holznadeln 3.5 Meter lang sind und sich an klappbare Metallböcke anlehnen, bleibt bestehen und wird weiterhin überwiegend von Hand bedient. Diese Einsätze werden von heute rund vierzig allerdings auf etwa die Hälfte reduziert, denn die Feinregulierung des Seespiegels erfolgt künftig über die Stauklappe des Seitenwehrs.

Die Gegner des Projektes kritisieren, das denkmalgeschützte Reusswehr werde durch den Ausbau zerstört. Der Eingriff führe zu einer Verstümmelung des Nadelwehrs. «Lediglich 15 Prozent der Wehranlage bleiben erhalten», sagte der Architekt Andy Raeber an einer vom Innerschweizer Heimatschutz organisierten Podiumsdiskussion in Luzern. Der Rest würde abgebrochen und teilweise wieder aufgebaut. In seinen Augen hat sich die Denkmalpflege zu wenig für den Schutz des Reusswehrs eingesetzt und zudem falsche Prioritäten gesetzt.

REUSSWEHRANLAGE: MEILENSTEINE DER GESCHICHTE

1858
Konkordat zwischen Uferkantonen, Zentralbahn und Bund (die entscheidende Sitzung leitete Bundesrat Jakob Stämpfli)

1859–61
Bau der heutigen Wehranlage

1867
Beschlussfassung Wehrreglement (noch in Kraft)

1910–1929
Erfolglose Verhandlungen der Uferkantone über ein neues Wehrreglement

1934–1947
Verschiedene Wehrprojekte (vorgesehen waren u.a. der Abbruch des Nadelwehrs und eine Ausbaggerung der Reusssohle, Kosten: 8.2 Mio. Franken)

1948
Reduziertes Wehrprojekt der Stadt Luzern (3-feldriges hydraulisches Dachwehr an Stelle des Nadelwehrs, Kosten: 4 Mio. Franken)

1970
Ablehung des Dachwehrprojekts der Stadt Luzern

1979–80
Erste Modellversuche an der VAW der ETH Zürich zeigen, dass der Reussabfluss unter Beibehaltung des Nadelwehrs in gleichem Umfang vergrössert werden kann wie bei einem Wehrneubau

1984
Eine grössere Renovation an der Stahlkonstruktion des Stirnwehrs führt zur ersten Anpassung des Kostenteilers zwischen den Uferkantonen seit 1858

1996–1998
Umfangreiche Modellversuche an der VAW zeigen die notwendigen Massnahmen auf, um den Seeabfluss zu vergrössern

2001
Beschluss der Kantonsingenieure der Uferkantone zur Ausarbeitung eines Ausbau- und Instandsetzungsprojektes

2005
Im August beschädigt das Hochwasser das Längswehr

2006
Öffentliche Auflage des Projektes im Herbst

2007
– Genehmigung der Interkantonalen Vereinbarung über die Regulierung des Vierwaldstättersees in den Uferkantonen (Regierungen und Parlamente)
– Am 21. September wird das Referendum gegen den vom Parlament des Kantons Luzern gesprochenen Baukredit ergriffen

WEITERE INFORMATIONEN

Offizielle Website des Kantons Luzern:
www.reusswehranlage.lu.ch
Referendumskomitee:
www.reusswehr.info

DENKMALPFLEGE MIT IM BOOT

Georg Carlen, kantonaler Denkmalpfleger, wies die Vorwürfe zurück. Die Denkmalpflege habe ihre Anliegen einbringen können. Wichtig sei insbesondere das Stirnwehr. Dieses sei nicht nur optisch zu erhalten, sondern müsse auch weiterhin von Hand bedient werden. Beim Längswehr werde es Änderungen geben. Dieses sei im Hochwasser 2005 ohnehin zerstört worden und in seiner ursprünglichen Form gar nicht mehr vorhanden. Der Gesamtcharakter der Wehranlage bleibe aber bestehen. Auch die Eidg. Kommission für Denkmalpflege sowie die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission stimmten dem Projekt grundsätzlich zu, formulierten aber Auflagen, die bei einer Realisierung zu berücksichtigen sind. Der frühe Beizug dieser beiden Kommissionen stärkte der kantonalen Denkmalpflege den Rücken. In einigen Uferkantonen ist diese nämlich unter Druck geraten. Sie beharre stur auf ihren Anliegen, was den Ausbau der Wehranlage unnötig verteuere, wurde argumentiert.

An die Adresse der Projektverantwortlichen wurde an der Podiumsdiskussion der Vorwurf gerichtet, sie hätten die Bevölkerung von Luzern schlecht informiert. Kurt Bieder, Baudirektor der Stadt Luzern, räumte ein, die Stadtbevölkerung sei direkt nicht involviert gewesen. Eine echte Mitwirkung der Bevölkerung sei bei solch komplexen Projekten jedoch schwierig. Das Geschäft sei aber mehrere Male in der Stadtbaukommission behandelt worden. Der Stadtpolitiker erinnerte auch an die Überschwemmungen vom August 2005. Damals sei überall kritisiert worden, dass man das Reusswehr nicht schon längst erneuert habe. Für Bieder ist das vorliegende Projekt ein vernünftiger Vorschlag. Und auch die Stadtregierung stehe voll dahinter.

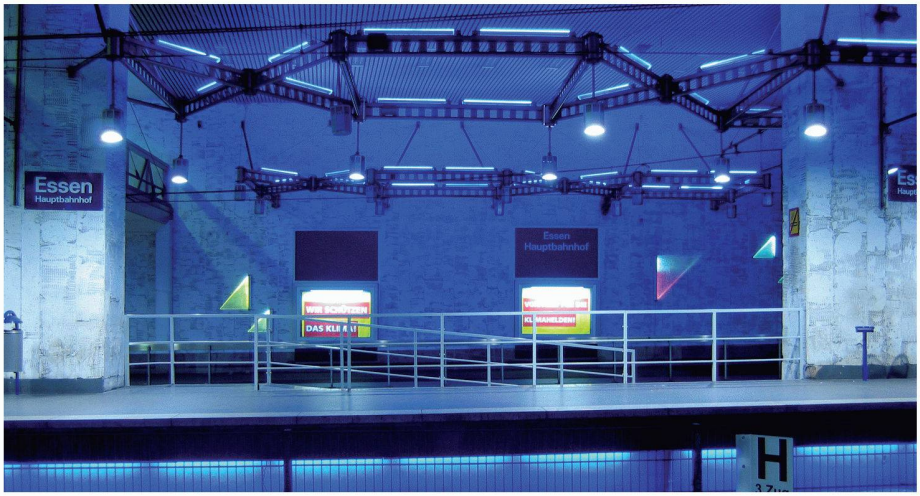
WELLE VERSUS KRAFTWERK?

Die Gegner des Projektes dürfte dies nicht umstimmen. Die Unterschriftensammlung ist angelaufen. Für Raeber steht fest, dass das Projekt das Wehr optisch und akustisch stark verändern würde. So verschwände etwa die so genannte Welle beim Stirnwehr, weil ein grosser Teil des Wassers über das Seitenwehr und das Kraftwerk umgeleitet werde. Die Projektverantwortlichen hingegen beteuern, die Hauptregulierung werde weiterhin über das Stirnwehr erfolgen. Das Kraftwerk habe gar kein Interesse, bei normalen Verhältnissen viel Wasser über das Seitenwehr abzuleiten, weil so der für die Stromproduktion wichtige Niveauunterschied verkleinert würde.

Lukas Denzler, dipl. Forst-Ing. ETH / Journalist, lukas.denzler@bluewin.ch

02–04 Stirnwehr, die so genannte Welle und Arbeiten am Steg. Zur Öffnung des Wehrs werden die Nadeln gezogen. Anschliessend werden die Bretter des Stegs entfernt, und die Metallböcke lassen sich auf Grund herunterklappen. Eine der Befürchtungen der Projektgegner ist, dass die Welle verschwinden würde (Bilder: Autor)

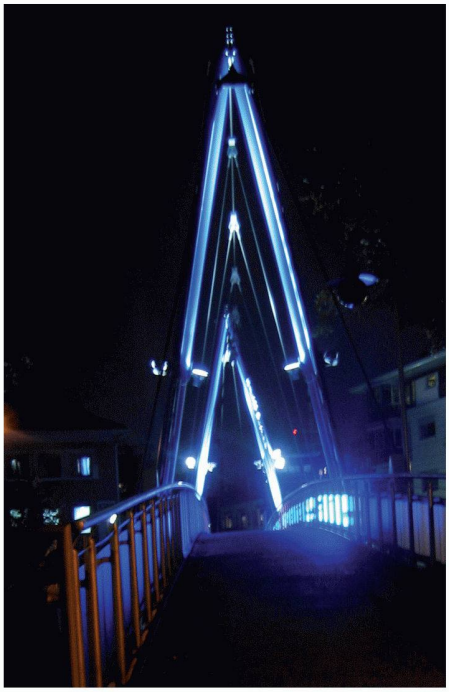
LEUCHTENDER KULTURPFAD



01 Teil des Kulturpfades bei Nacht: U-Bahn-Station im Essener Hauptbahnhof, ganz in Blau gekleidet (Dinnebier Licht, Wuppertal)

In Essen führen Lichtinstallationen Nachtwanderer zu den Sehenswürdigkeiten entlang des «Kulturpfades».

2002 hob Essen das Projekt Kulturpfad aus der Taufe. Auf einer Länge von 4 km führt er zu den wichtigstens Sehenswürdigkeiten.



02 Fussgängerbrücke von STEAG (2000) im nächtlichen Lichtgewand (Bilder: Autor)

Nachts werden kulturinteressierte FussgängerInnen mittels Lichtinstallationen des Wuppertaler Büros Dinnebier Licht geführt. 300 blau leuchtende, eigens für das Projekt entworfene Lichtsteine in der Trottoirpflasterung wechseln mit aufwändigen Einzelinstallationen und bieten eine optimale Orientierung. Vor allem unübersichtliche Stellen wie der südliche Bahnhofsvorplatz «Freiheit», unter dem die Hauptverkehrsader des 5.4 Mio. Einwohner zählenden Ballungsraumes Ruhrgebiet verläuft, werden so ansprechend überbrückt. Dort funktionieren die Leuchtsteine sozusagen als eine moderne Version von Hänsel und Grethels Kieselsteinen und führen durch den Grossstadtdschungel.

BAUKULTUR ERWANDERN

Der Kulturpfad führt unter anderem zum Opernhaus von Alvaar Aalto und zum Saalbau – einem Konzertsaal mit Innenraumstahlstützen in Bergbaumanier anstelle von Säulen –, vorbei an Essens ältestem Kino, dem Glückauf-Studio (1924), und über eine konstruktiv und sinnlich spannende Fussgängerbrücke von STEAG (2000) zum künftigen Folkwang-Museum. Der Entwurf David Chipperfields für dieses Museum war auf der Art 38 in Basel im Juni dieses Jahres vorgestellt worden. Leider hatten die BesucherInnen dabei nicht viel über die städtebauliche Einbettung des Projektes erfahren: Der 260 Mio. Euro teure Bau ist Teil des Kulturpfades und wird 2010, wenn Essen für ein Jahr europäische Kulturhauptstadt wird, seine Pforten öffnen.

AUS DER STÄDTEBAULICHEN NOT EINE TUGEND

Doch der Kulturpfad ist mehr als nur ein Wegweiser von Bauwerk zu Bauwerk. Er soll städtebaulich, kulturell und auch künstlerisch zukunftsweisend wirken. Ganz im Sinne des Folkwang-Gedankens vereint der Kulturpfad unterschiedliche Kunstformen: So erscheint die Fussgängerbrücke von STEAG mittels Diodenelementen und Halogendampflampen allnächtlich als filigrane Skulptur in Blau. Beim jährlichen Kulturpfadfest im Juni kommt dann für eine Nacht eine geballte Ladung an Performancekunst hinzu.

Besonders klar wird in gerade dieser Nacht, was der Kulturpfad mit seinen 61 Kunststätten wirklich zu leisten vermag: Er hilft, die städtebaulichen Narben der Kriegs- und Nachkriegszeit zu transformieren, die sich gut auf die Ursachenformel «137 000 Brandbomben in der Nacht vom 5. auf den 6. März 1943» plus «Essen – die Einkaufsstadt» bringen liessen. Was nämlich an historischer Kunst- und Baukunst aus mittlerweile 1155 Jahren Stadtgeschichte übriggeblieben ist, ist in der Tat sehenswert. Der Kulturpfad rückt sie ins rechte Licht, wodurch diese Geschichte nun im städtischen Raum wieder spürbar ist, und trägt mit zur nächtlichen Belebung der Innenstadt bei.

Statt städtebauliche Sünden mit dem «Blaulicht» ins teure Architekturspital zu fahren und dann hastig Neubaukonzepte umzusetzen, fährt man in Essen mit der blauen Beleuchtung des Kulturpfades angemessen und besonnen Richung Kulturhauptstadt.

Christian Kammann, Dr. sc. ETH, Architekturhistoriker und Sinologe, christian.kammann@gmail.com

WEITERE INFORMATIONEN
www.kulturhauptstadt-essen.de
www.dinnebier-licht.de/germany/projekte/urban/kulturpfad/kulturpfad.htm

LANGSAMVERKEHR: MIT- UND NEBENEINANDER

01 Mischflächen und getrennte Wege am Essener Baldeneysee. Die Erfahrung zeigte, dass Trennlinien nicht unbedingt die geeignetste Lösung sind (Bild: Autor)

Baldeneysee: Blick von Südwesten auf Staumauer (Bild: Martin Seib)

Nicht allein das Erstellen, sondern auch die einvernehmliche Gestaltung der Fuss- und der Velowegführung erweisen sich oft als schwierig. Zusätzlich erschwert wird dies in Uferbereichen bei beschränkten Platzverhältnissen.

Schon Jahre dauern beispielsweise die Bemühungen um einen öffentlichen Velo- und Wanderweg rund um den Zürichsee, wo Privatgrundstücke dies teilweise verunmöglichen. Entlang der Limmat, wo solche Wege existieren, wird es am Wochenende schon einmal unangenehm eng. Zumindest sind dort aber Rad- und Fusswege getrennt. Kleinkinder und Hunde müssen also nicht aus Sicherheitsgründen an Hand und Leine genommen werden, solange die Velofahrer sich mit dem wenig attraktiven Weg abseits des Flussufers begnügen, der mitunter auch an der Strasse verläuft. Die weniger Einsichtigen zwingt man seit diesem Sommer durch Sperrgitter in Brückennähe zum Absteigen zumindest an den verkehrstechnisch gefährlichen Stellen. Was aber, wenn man es noch mit Horden von Inlinern und punktuell mit Motorradschwärmen zu tun hat?

EINHEITLICHE LÖSUNGEN UNREALISTISCH

Dass das Problem kein rein schweizerisches ist, zeigt ein Blick über die Grenze an den Essener Baldeneysee. Auch auf dem ca. 14km langen öffentlichen Rundweg um die an dieser Stelle gestaute Ruhr kommen sich bei schönem Ausflugswetter Fussgänger und Velofahrer in die Quere. Mitte der 1990er-Jahre suchte man die Lösung in einer Trennlinie, die am südlichen Seeufer den drei bis acht Meter breiten asphaltierten Seeuferweg in eine Fussgänger- und eine Velozone teilte. Doch die schwankende Wegbreite und die Nutzung durch frei laufende Hunde, Kinder und eine steigende Zahl begeisterter Inliner führten dazu, dass der Trennstrich immer mehr ignoriert wurde. Das gemalte Hindernis war eigentlich keines und mündete auf halber Strecke für ein paar hundert Meter sowieso in einen der grössten Biker-Szene-Treffs der Region: Haus Scheppen. Der dortige verkehrstechnische Anarchismus erwies sich allerdings als weniger unfallträchtig als der eigentliche Seerundweg mit seiner «Sortierlinie» – ein Argument, den Status quo zu überdenken.

WEGE-MIX MIT MISCHFLÄCHEN

1998 wurde die Trennlinie grösstenteils aufgehoben. Auch wenn seit 1994 Velounfälle in Essen nicht mehr offiziell statistisch erfasst werden, so scheint diese Massnahme doch zu einer Reduzierung der Unfälle geführt zu haben: Einzelne Interessenverbände in Städten der Umgebung machen sich zurzeit stark für Mischflächen für das Wegenetz des Langsamverkehrs mit Verweis auf den Baldeneysee.

Sollte gegenseitige Rücksichtnahme also möglich sein? Informationsveranstaltungen und velofahrende Polizisten waren weitere Massnahmen, die punktuell eingesetzt wurden, um die Unfallgefahr zu drosseln. Ein einheitliches Fuss- und Velowegenetz um den ganzen See wird es deshalb jedoch nicht geben – zu vielfältig ist die Nutzung.

Christian Kammann, Dr. sc. ETH, Architekturhistoriker und Sinologe, christian.kammann@gmail.com

BALDENEYSEE

Der Baldeneysee zwischen Essen Kupferdreh und Essen Werden wurde zwischen 1931 und 1933 zwecks Reinigung des ehemals industrieverschmutzten Flusswassers angelegt. Ein Kraftwerk am Stauwehr erzeugte ab 1933 Strom. Bis heute setzen sich Verunreinigungen als Sedimente ab, die regelmässig ausgebaggert werden. Zudem ist der See Mittelpunkt zahlreicher Sportveranstaltungen.

ESSENS LANGSAMVERKEHR

9,2 % der Stadtfläche Essens sind Grünflächen (Rang 3 im bundesweiten Vergleich), durchzogen von Velo- und Fusswegen. Informationen zum Wegenetz der Stadt und zugehörigen Massnahmen gibt der Antragsbericht zur Verlängerung der Mitgliedschaft in der «Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen»:
www.essen.de/Deutsch/Leben/Verkehr/Verlaengerungsantrag.pdf

BASEL MARKIERT BEGEGNUNGSZONEN

Die Ein- und Ausgänge der Begegnungszonen in Basel werden mit drei Streifen markiert. Die Wahrnehmung soll damit verbessert werden
(Bild: Hochbau- und Planungamt Basel-Stadt)

Dank einer Bodenmarkierung sollen künftig die Ein- und Ausgänge der Begegnungszonen in der Stadt Basel besser wahrgenommen werden können. Mit drei Streifen werden die VerkehrsteilnehmerInnen auf den Eingang in die Begegnungszone hingewiesen.

(pd/dd) Eine Erfolgskontrolle im Jahr 2005 und Erfahrungen mit den ersten Begegnungszonen (siehe Kasten) zeigten, dass die Verkehrsteilnehmenden diese Zonen nur mangelhaft wahrnehmen. Handlungsbedarf wurde in erster Linie für die Eingangsbereiche festgestellt. Der Lenkungsausschuss Aktionsprogramm Stadtentwicklung (LA APS) von Basel hat in der Folge eine departementsübergreifende Arbeitsgruppe beauftragt, dafür eine Lösung zu erarbeiten. Diese besteht nun in einer Bodenmarkierung, die den rechtlichen Vorgaben entspricht und mit dem bestehenden Torelement in Zusammenhang steht.

ZUSÄTZLICH KENNZEICHNEN

Das Torelement steht jeweils am Eingang der heute bestehenden zwanzig Begegnungszonen und signalisiert diese aus verkehrstechnischer Sicht. Die Bodenmarkierung besteht aus drei unterschiedlich breiten Streifen, die quer zur Fahrbahn verlaufen. Sie beginnt auf der Höhe des Torelements mit dem schmalsten Streifen. Parallel zu diesem folgen zwei breitere Streifen, die in die Begegnungszone hineinführen. Farbe und Material der drei Streifen sind identisch mit der Bodenmarkierung am Centralbahnplatz, zwischen den Tramgleisen. Weiter wird im Abstand von rund sechs Metern eine «20» am Boden markiert, um an die in der Begegnungszone geltende Höchstgeschwindigkeit zu erinnern. Bei Ein- und Ausgängen mit baulichen Massnahmen wie beispielsweise Trottoirüberfahrten wird auf die zusätzliche Bodenmarkierung verzichtet und lediglich die «20» markiert. Die Kosten von 88 000 Franken für diese Massnahmen gehen zu Lasten des Rahmenkredits «Wohnumfeldaufwertung». Die Markierung wird beim Ein- und Ausgang jeder Begegnungszone der Stadt Basel angebracht. Das Tiefbauamt führt die Arbeiten im Herbst 2007 aus.

WOHNUMFELD AUFWERTEN

Weitere Begegnungszonen sind geplant. Nach Abschluss des APS wurde eine neue Finanzierungsmöglichkeit gesucht, um auch in Zukunft solche Zonen einführen zu können. Fünf pro Jahr sollen über den Fussgängerkredit finanziert werden.
Es liegen rund fünfzig Anträge für weitere Begegnungszonen vor, die im Verlaufe des Winters geprüft und priorisiert werden. Gleichzeitig mit der Auswahl der vorliegenden Anträge wird die bestehende Informationsbroschüre «Begegnungszonen in Basel» aktualisiert und überarbeitet.

Weitere Auskünfte: Nina Cavigelli, Projektleiterin, Hochbau- und Planungsamt BS, Tel. 061 267 45 96

BEGEGNUNGSZONE

Seit dem 1. Januar 2002 gibt es im Strassenverkehrsrecht der Schweiz die Begegnungszone (SSV, Artikel 22b). Im Gegensatz zur vorher gebräuchlichen Wohnstrasse hat die Begegnungszone den Vorteil, dass sie auch in Quartieren mit überwiegend gewerblicher Nutzung eingeführt werden kann. Es gilt generell Tempo 20. Die Fussgänger und Fussgängerinnen sind gegenüber Fahrzeugen vortrittsberechtigt. Begegnungszonen werden vorwiegend in Wohnquartieren, bei Schulhäusern oder bei Bahnhöfen angelegt.

(Bild: www.wikipedia.ch)

ZÜRICH: NEUES IM WESTEN

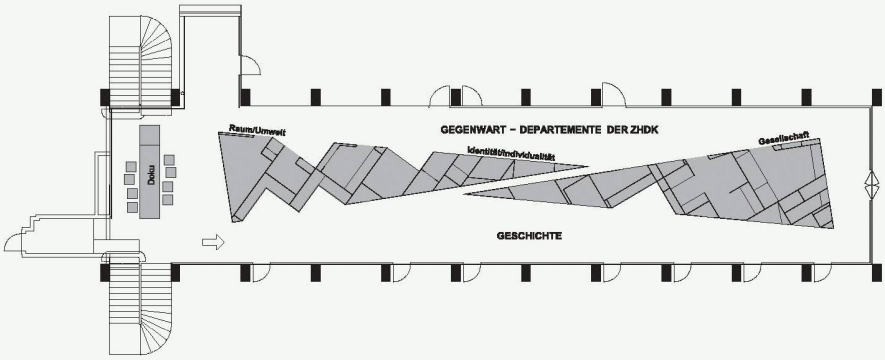
01 Projekt Toni-Areal von EM2N, Zürcher Hochschule der Künste (ZHdK): öffentliche Rampe als vertikaler Boulevard mit Zugang zur ZHdK, 2007

Das Museum für Gestaltung Zürich thematisiert Geschichte, Ende und Neubeginn der ehemaligen Schule für Gestaltung und Kunst.

(cvr/co/pd) Entgegen den Erwartungen zeigt die Ausstellung «Im Westen nur Neues» nicht, wie die Studierenden der Zürcher Hochschule der Künste künftig im umgebauten Areal der Toni-Molkerei kreativ wirken. Vielmehr werden darin Geschichte und Gegenwart der ehemaligen Schule für Gestaltung und Kunst (HGKZ) illustriert. Der historische Teil ist Persönlichkeiten, Ideen und Ausbildungsschwerpunkten gewidmet. Im Bereich der Gegenwart hingegen begegnen die Besucher Trouvaillen von zahlreichen Schulklassen verschiedenster Epochen. Sie zeigen das mannigfaltige Wirken der Studierenden und Lehrenden aller Departemente und Institute an dieser Schule. Die Vielfalt und Heterogenität der Exponate stellen EM2N in einer klaren, zweiteiligen Gesamtform aus. Die schwarz bemalte, komplexe Grossform aus Holz lässt die Objekte in ihren Nischen individuell wirken, fasst sie aber zu einer Einheit zusammen. Der diagonale Durchblick schafft zwischen den beiden Körpern einen räumlichen Bezug und zeigt die Abhängigkeit der beiden Themenblöcke «Geschichte» und «Gegenwart» voneinander. So stellt die Ausstellung gemäss den Architekten auch ein Modell für das Projekt Toni-Areal dar. Es ist ein Ort, an dem alle Disziplinen zusammenkommen sollen, wo eine Vielzahl von Möglichkeiten angeboten und eröffnet wird.

Nach über siebzig Jahren verlässt die HGKZ ihren bisherigen Standort an der Ausstellungsstrasse. Mit der Hochschule Musik und Theater (HMZ) zur Zürcher Hochschule der Künste fusioniert, sollen die beiden Einrichtungen nun auch geografisch auf dem 24 435 m² grossen Toni-Areal, eine bis 1999 als Produktionsbetrieb genutzte Liegenschaft im Stadtkreis 5, zusammengeführt werden. Vorgesehen sind über die Schulnutzung (70 000 m²) hinaus weitere Bildungseinrichtungen, Raumangebot für kulturelle Nutzungen (6000 m²) sowie über 90 Mietwohnungen (13 500 m²). Das Investitionsvolumen beträgt rund 300 Mio. Franken.

Für den Umbau und die Erweiterung des Toni-Areals führte die ZKB 2005/2006 einen begleiteten Studienauftrag durch. Das zu realisierende Projekt stammt vom Zürcher Architekturbüro EM2N. Ende Juni hat das Immobilienunternehmen Allreal von der Zürcher Kantonalbank (ZKB) die Liegenschaft erworben, die Eigentumsübertragung erfolgt bis Ende 2008. Bis dahin bleibt die Verantwortung für das Projekt bei der ZKB. Noch steht die Bewilligung des Kantonsrates für den Mieterausbau aus.



02 Grundrissfläche der Ausstellung (Bild und Plan: EM2N Architekten, Zürich)

AUSSTELLUNG

«Im Westen nur Neues. Von der Kunstgewerbeschule zur Zürcher Hochschule der Künste»
Museum für Gestaltung Zürich, Ausstellungsstrasse 60. Di–Do 10–20 Uhr, Fr–So 10–17 Uhr, Mo geschlossen. Bis 10.2.2008.
www.museum-gestaltung.ch

PUBLIKATION

Hans-Peter Schwarz (Hg.):
ZHdK. Den Künsten eine Zukunft.
Scheidegger & Spiess, 2007. Geb. in Schuber, mit DVD und CD. 408 S., ca. 750 farbige und SW-Abb, 21 x 31,5 cm, Fr. 128.–
ISBN 978-3-85881-200-1