

# Tribüne

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **39 (1952)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

## Tribüne

### Stellungnahme der Ortsgruppe Zürich des BSA zur Frage des Limmatraumes

*Die nachfolgend veröffentlichte Studienarbeit aus dem Kreise der Zürcher BSA-Gruppe wurde vor zwei Jahren auf freiwilliger Basis durchgeführt. Wie die Ereignisse inzwischen gezeigt haben, hat diese Arbeit an Aktualität nichts eingebüßt. Sie ist nach wie vor ein wertvoller Beitrag zur Abklärung einer der wichtigsten stadträumlichen Fragen Zürichs und außerdem eine äußerst nützliche Auseinandersetzung mit Tagesfragen im engeren Fachkreise. Solches sollte in unseren Fachverbänden vermehrt unternommen werden! Die Red.*

Vor einiger Zeit forderte die Ortsgruppe Zürich des Bundes Schweizer Architekten ihre Mitglieder auf, die Frage zu prüfen, in welcher Weise – vom städtebaulich-architektonischen Standpunkt aus – der Limmatraum, insbesondere im Gebiet zwischen Urania-/Walchebrücke, zu gestalten sei.

Der BSA verfolgte mit diesem Vorgehen die Absicht, zu einem Thema, das durch den projektierten Globus-Neubau einerseits und die Aktion «Freie Limmat» andererseits hohe Aktualität erreicht hat, Stellung zu nehmen.

Der BSA hat sich bei früherer Gelegenheit zur Frage des Globusprojektes im Limmatraum in zustimmendem Sinne geäußert. Wenn er heute – was anschließend kurz geschildert sei – seine Stellungnahme geändert hat, so ist ihm das voll bewußt. Er kann sich aber ebensowenig den stets in Wandlung begriffenen städtebaulichen und architektonischen Auffassungen, die heute naturgemäß etwas andere sein müssen als vor vielen Jahren, verschließen, wie er andererseits nicht übersehen darf, daß der Limmatfluß im Vergleich zu früheren Projekten heute in intensiverer, durch das stete Anwachsen des Verkehrs bedingten Weise eingeengt, bzw. die Wasserfläche verkleinert worden ist.

Der Limmatraum zwischen Zürichsee und Walchebrücke ist von relativ weich geführten, unbestimmten Uferlinien begrenzt.

An der rechtsufrigen Seite folgen die

kleinmaßstäblichen Häuserfronten in einem ziemlich gleichmäßigen, durch die Breite des Limmatquais gegebenen Abstand der Uferlinie. An einzelnen markanten Stellen wird diese gleichmäßig ruhige Uferlinie durch Einzelbauten, die direkt ans Wasser gestellt wurden, in höchst willkommener Weise belebt. Es handelt sich hierbei in erster Linie um das Helmhaus mit der sehr schönen Wasserkirche und den wohlproportionierten, klaren Kubus des Rathauses. Diese beiden Bauten bilden sowohl wegen ihrer Lage wie auch ihrer hohen architektonischen Vorzüge, im Zusammenhang mit der Münster- und Rathausbrücke, höchst reizvolle, markante und das Uferbild bestimmende Brückenköpfe.

Die linke Uferlinie hat, architektonisch-städtebaulich gesehen, sehr unterschiedliche Aspekte. Während der Abschnitt Urania-/Münsterbrücke durch die feingliedrige mittelalterliche Schipfe, den bekrönenden Lindenhof und die anschließenden, sehr nahe an den Flußlauf gerückten Bauten sehr lebendig ist, wirkt die unbestimmte Ufergestaltung zwischen Münster- und Quaibrücke uninteressant und tot.

Ähnlich wie der Flußlauf zwischen Quai- und Münsterbrücke unbestimmte Konturen aufweist, so sind auch die durch heutige Verkehrsansprüche bedingten Schwingungen der neuen Uferlinien zwischen Bahnhof- und Urania- brücke, insbesondere im Gebiet des Centralplatzes, in ihrer Formgebung weich und unbestimmt. Die sehr breite, in Ausführung begriffene Bahnhofbrücke wird viel weniger einer Brücke im klassischen Sinn, d. h. einer eleganten, von Ufer zu Ufer geschwungenen Saite, als vielmehr einem Platz gleichen, der in weichen Rundungen in das verbreiterte Limmatquai übergeht.

Die Unterteilung des Limmatraumes durch die vorhandenen Brücken ist in maßstäblich-räumlicher Beziehung sehr wertvoll; zu bedauern ist in diesem Zusammenhang lediglich, daß die meisten dieser Brücken, teilweise aus verkehrsbedingten Gründen, im Verhältnis zu ihrer bescheidenen Länge sehr breit sind.

Der Abbruch des Mühlesteiges mit seinen angrenzenden, im Limmatraum stehenden Bauten hat heute den Blick von der Bahnhofbrücke zum oberen Limmatraum, mit dem kulminierenden Großmünster, in willkommenster Weise geöffnet. Enthielt auch diese

feingliedrige, in ihrer Einfachheit sehr sympathische Baugruppe durch die ihr innewohnende Platzwirkung auch städtebauliche Vorzüge, so ist trotzdem zweifellos der freie, ungehemmte Tiefenblick in den Limmatraum von größtem Wert; nur durch einen zusammenhängenden Limmatraum tritt die durch denselben gegebene städtebauliche Struktur Zürichs in klare, sinnfällige Erscheinung; durch sie erhält aber auch das Element «Wasser», welches ja immer zu den städtebaulich dankbarsten Gestaltungsmitteln gehört, die ihm zukommende Bedeutung.

Wenn somit der Freihaltung des Limmatraumes, der Wahrung der freien Sicht und der Erhaltung einer möglichst großen Wasserfläche größte und grundsätzliche Bedeutung beigemessen werden muß, so stellt sich die unmittlere Frage: Soll der Limmatraum von weiteren Einbauten gänzlich freigehalten werden, wie es die Verfechter der Aktion «Freie Limmat» befürworten, oder soll im Gebiet des projektierten Globus-Neubaues ein Bau im Sinne eines Brückenkopfes der Bahnhofbrücke erstellt werden?

Von den eingegangenen Vorschlägen einzelner BSA-Mitglieder – es waren deren 14 – hat nur ein einziger Verfasser den Gedanken der gänzlich freien Limmat vertreten. In diesem Vorschlag werden die nach Abbruch des Globusbaues, bzw. nach Fertigstellung der Unterführung sich ergebenden Uferlinien übernommen, wogegen auf jegliche nennenswerten baulichen Akzente verzichtet wird und lediglich einzelne Grünanlagen längs des Bahnhofquais vorgesehen werden.

Nach Ansicht des BSA ist eine solche, sich auf einige Pflanzungen beschränkende landschaftliche Konzeption unter Verzicht auf jegliche architektonische Gestaltung nicht die richtige Lösung. Der BSA ist vielmehr der grundsätzlichen Auffassung, daß bei aller Wahrung des durchgehenden Limmatraumes und der Wasserfläche in dieser Zone ein architektonisch-struktiver Akzent von größter Notwendigkeit ist.

Wenn somit das Bedürfnis nach aktiver architektonischer Gestaltung des linken Limmatufers in diesem Abschnitt klar bejaht wird, so stellen sich unmittelbar die weiteren Fragen nach Lage, Form und Größe eines solchen baulichen Akzentes.

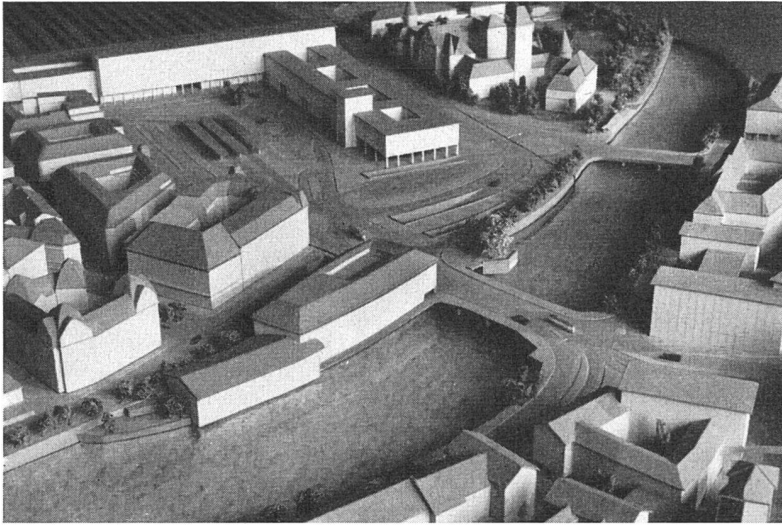


Abb. 1. Projekt Prof. Dr. h. c. H. Hofmann, seinerzeit im Auftrage der Magazine zum Globus verfaßt. Mit der weiteren Projektbearbeitung wurde später Karl Egender, Arch. BSA, beauftragt

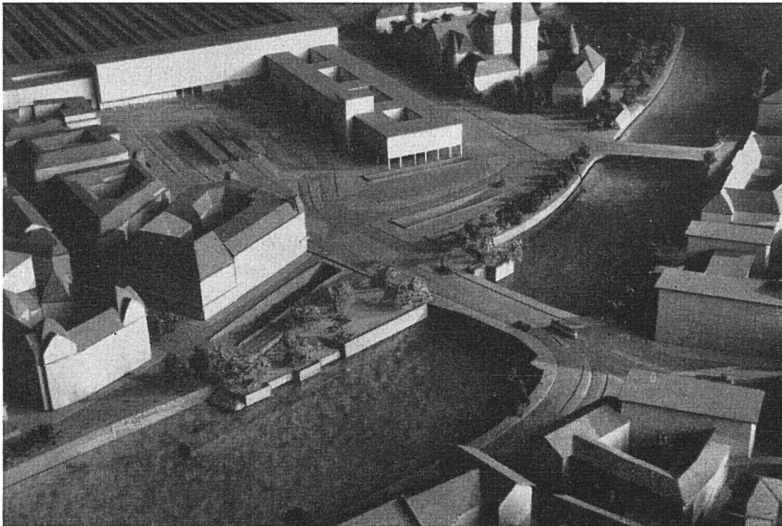
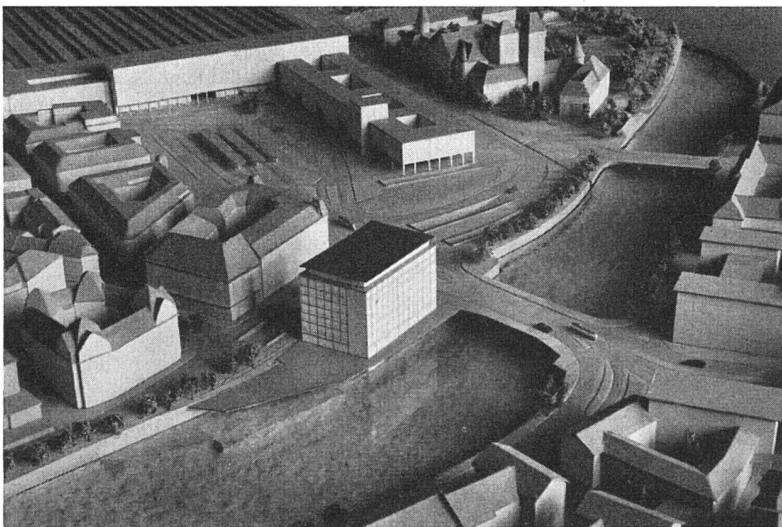


Abb. 2. Studie «Freier Limmatraum», Städtisches Hochbauamt

Abb. 3. Vorschlag E. F. Burckhardt, W. Niehus für einen Globus-Neubau



Die mannigfachen Studienmodelle, die in die vorhandene, seitens der städtischen Behörde zur Verfügung gestellte Modell-Unterlage eingesetzt wurden, haben eindeutig gezeigt, daß sich ein solcher baulicher Akzent bezüglich seiner Massentwicklung in maßstäblichen Proportionen halten muß. Jeder Großbau – wie ihn ein Warenhaus von der Bedeutung des «Globus» voraussetzt – ist an dieser Stelle zu vermeiden, da er die gegebenen räumlich-maßstäblichen Verhältnisse in weitgehendem Maß zerstört; insbesondere ist in diesem Zusammenhang auf die relativ kurze Distanz zwischen Bahnhof- und Uraniabrücke aufmerksam zu machen, die eine große Längenentwicklung eines solchen Großbaues als unmöglich erscheinen läßt. Aber auch jede zu große Höhenentwicklung einer auf ausgedehnter Grundrißfläche aufgebauten Baumasse ergibt bei den relativ engen Verhältnissen des Limmatraumes unmaßstäbliche Proportionen (vgl. Abb. Nr. 3 der Architekten Burckhardt, Niehus, ähnlich die Projekte H. v. Meyenburg, R. Winkler). Die Studien haben weiterhin gezeigt, daß ein quer zum Flußlauf, bzw. auf die Bahnhofbrücke gestellter Baukörper (vgl. Abb. Nr. 4 von Architekt K. Scheer) nicht in Frage kommen kann. Eine solche Überbauung entbehrt, infolge der beidseitigen breiten Uferstraßen, des architektonischen Anschlusses an die vorhandene Uferbebauung und unterbricht im übrigen den Limmatfluß, der sich in gleichmäßiger Weise nach Norden entwickelt, in höchst bedauerlicher Weise. Es liegt keinerlei Grund vor, den Lim-

Abb. 4. Bebauungsvorschlag längs Globusbrücke. Projekt K. Scheer (nach einer Idee von Prof. Rittmeyer)



matraum an der Bahnhofbrücke abzuregeln; die sinnfällige Einbeziehung dieses Flußlaufes in das Stadtbild erfordert vielmehr dessen räumlich weitgehende Offenhaltung und natürliche Durchführung.

Die aufgeworfene städtebauliche Frage steht nicht nur in unmittelbarer Beziehung zum Limmatraum, sondern auch zum Bahnhofplatz, welcher bei einem allfälligen Neubau des Zürcher Hauptbahnhofes zu einem sehr großen Platzgebilde anwachsen würde.

Wenn auch die Frage eines neuen Zürcher Hauptbahnhofes in weitester Ferne stehen dürfte und somit auch diejenige nach der Ausgestaltung, Größe und Form eines vergrößerten Bahnhofplatzes noch sehr offen ist, so darf doch – schon aus verkehrstechnischen Gründen – mit der Anlage eines großen Platzes wie auch mit der weitgehenden Beibehaltung der südlichen Platzfront des heutigen Bahnhofplatzes (vom «Du Nord» bis zum Viktoriahaus) gerechnet werden. Diese heute bestehende Platzfront von etwa 200 Meter Länge, die bei einem allfälligen, stark verbreiterten Bahnhofplatz stärker in Erscheinung treten würde, ist außerordentlich lang. Die Stellung eines Baues in der Verlängerung dieser schon überlangen Platzfront erscheint deshalb nicht als erstrebenswerte Lösung; im Gegenteil müßte sich ein baulicher Akzent von dieser Platzwand möglichst lösen (vgl. Abb. 5 des Architekten *O. Stock*).

Die hier vorgeschlagene lockere Situierung einer stark vertikal entwickelten, relativ bescheidenen Baumasse bildet bereits einen willkommenen Schritt in dieser Richtung.

Dem BSA erscheinen als Folge der vorstehenden Gedanken jene Vorschläge als die glücklichsten, die vertikal orientierte Bauten relativ kleiner Grundrißfläche etwa in der verlängerten Nordfront des Beatenplatzes vorsehen.

Solche Bauten dürfen bezüglich ihres Bauvolumens als maßstäblich bezeichnet werden. Sie bilden eine sehr wertvolle, gutproportionierte Zäsur zwischen Bahnhof- und Uraniabücke; sie stellen in Verbindung mit der Bahnhofbrücke den sehr erwünschten markanten, in klarem Gegensatz zur bestehenden horizontal entwickelten, im übrigen unschönen Bebauung stehenden baulichen Akzent dar, ohne weder den Limmatraum noch die Wasserfläche in nennenswerter Weise zu beeinträchtigen. Durch die Loslösung eines solchen Hochhauskörpers von der Bahnhofbrücke ergibt sich vom Limmatraum aus eine möglichst lange, bis

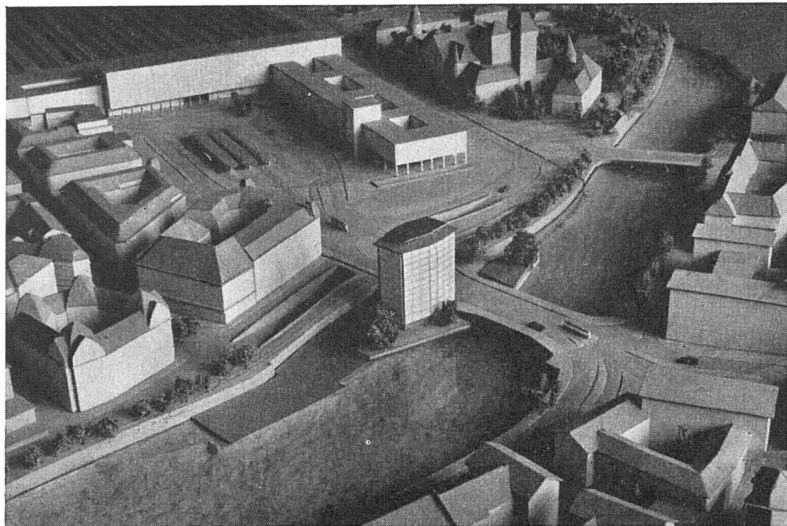


Abb. 5. Hochhaus auf Papierwerd-Insel. Projekt *O. Stock*

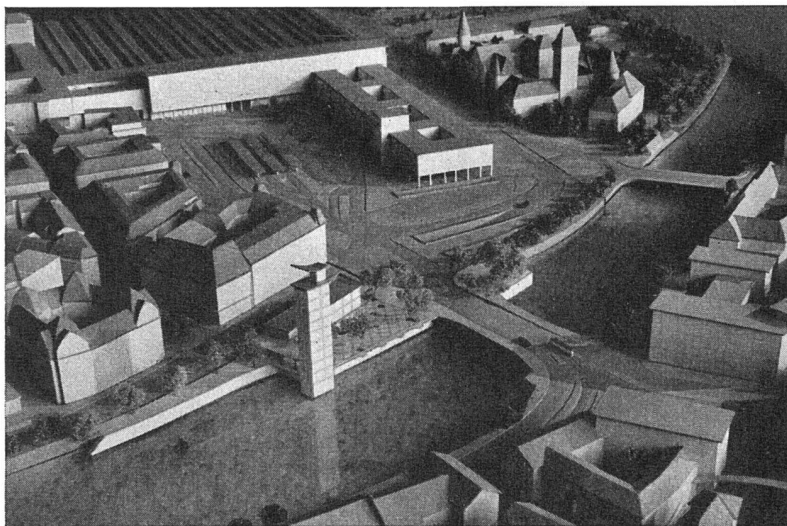


Abb. 6. Turm-Restaurant. Vorschlag *J. Schütz*

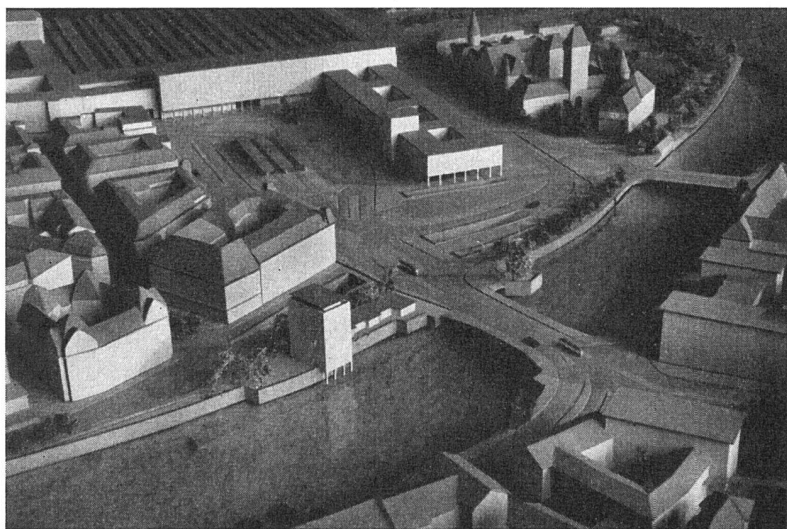


Abb. 7. Bürohaus. Vorschlag *R. Landolt*



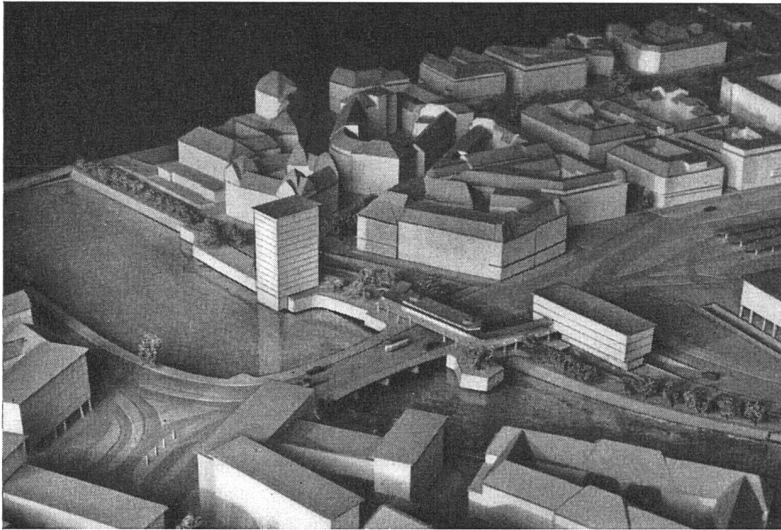


Abb. 8. Hochhaus mit niederen Bauten. Vorschlag Haefeli, Moser, Steiger

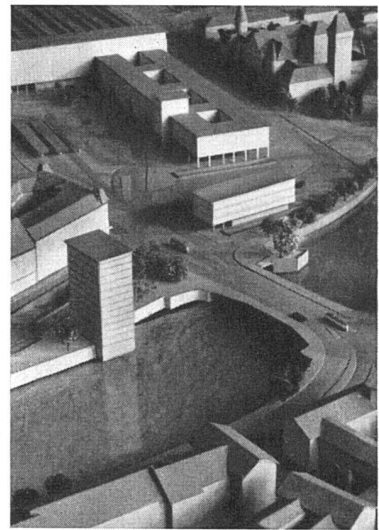


Abb. 8a. Variante ohne niedere Verbindungsbauten

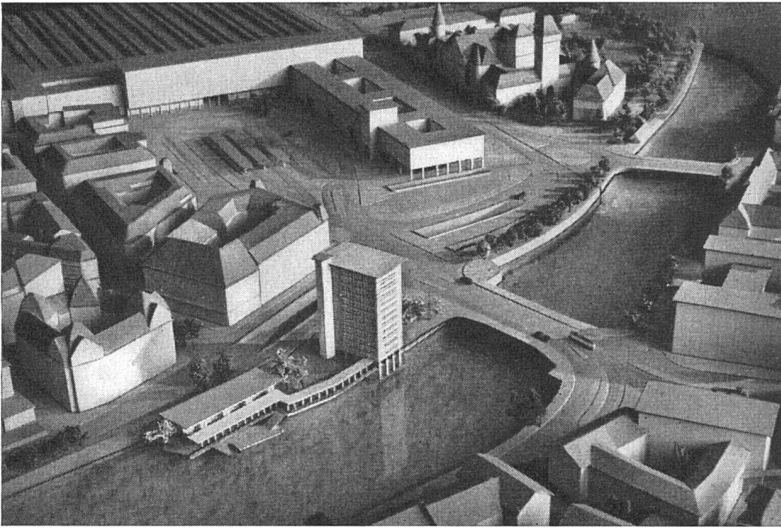


Abb. 9. Hochhaus. Vorschlag Th. Schmid Sämtliche Photos: Hugo P. Herdeg SWB, Zürich

zum Hochhaus entwickelte Linienführung der Bahnhofbrücke, die die zu kleine Länge der Bahnhofbrücke optisch korrigiert.

Ähnlich wie eine gänzlich offene Landschaft oder Seefläche durch Überschneidungen einzelner Baumgruppen in hohem Maße gewinnen und ihren Reiz erhöhen kann, so würde das Bild des Limmatraumes von allen wichtigen Standpunkten aus durch eine solche gut plazierte, maßstäblich gehaltene Vertikale in höchstem Maße gewinnen.

Solche Vorschläge sind in den Abbildungen Nr. 6, 7, 8, 8a, 9 der Architekten J. Schütz, R. Landolt, Haefeli/Moser/Steiger und Th. Schmid enthalten. Die unterschiedliche Bewertung in der Größengestaltung dieses Akzentes kommt in diesen generellen Vorschlägen deutlich zum Ausdruck.

Die klare, eindeutige Situierung des direkt mit dem Wasser verbundenen Hochhauses im Vorschlag der Kollegen Haefeli/Moser/Steiger fand die weitgehende Zustimmung des BSA.

Eine allzu kleinmaßstäbliche Gestaltung, entsprechend Abbildung Nr. 6 (J. Schütz), dürfte der angestrebten baulichen Zäsur voraussichtlich nicht ganz genügen. Auch dürfte die Anordnung von Grünanlagen die an dieser Stelle gewünschte strukturelle Baugestaltung in ihrer Wirkung eher beeinträchtigen.

Ein Vorschlag – Warenhaus Globus linksufrig, aber nördlich der Bahnhofbrücke – von Architekt J. Padrutt, ist zweifellos von städtebaulichem Interesse, kann jedoch infolge der gegebenen Unterführung, bzw. Einhaltung des Limmatprofils kaum in Frage kommen; im übrigen bliebe durch eine

solche Gestaltung der Raum zwischen Bahnhof- und Uraniabrücke umgestaltet.

Der BSA ist sich bewußt, daß diese Studien einzelner seiner Mitglieder nur generellen Charakter haben können. Er glaubt aber, durch diese spontan entwickelten, zum Teil sehr lebendigen Vorschläge einen städtebaulich-architektonischen Beitrag zur Frage der Gestaltung des Limmatraumes geleistet zu haben, obwohl sie umständehalber im Moment rein theoretischen Charakter haben.

Er dankt an dieser Stelle den Verfassern dieser Vorschläge, die diese Arbeit in uneigennütziger Weise geleistet haben. Im übrigen würde er es begrüßen, wenn – nach Klärung der prinzipiellen Situationsfrage des Globus – seitens der Behörden ein städtebaulicher Wettbewerb über die weitere Ausgestaltung des Limmatraumes, in eventuellem Zusammenhang mit der allfälligen Projektierung eines neuen Hauptbahnhofes, in Aussicht genommen würde.

Im Auftrag der  
Ortsgruppe Zürich des BSA  
Roland Rohn

## Verbände

### Generalversammlung des BSA

27. bis 29. September 1952 in Genf

Der BSA ist um eine Generalversammlung reicher, über die der Chronist gerne berichtet, da sie als äußerst ge-