

Der Wettbewerb für die Überbauung des Papierwerdareals in Zürich

Autor(en): **Steinegger, Jean-Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **67 (1980)**

Heft 6: **Stadterneuerung am Beispiel Zürich**

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-51480>

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.

Jean-Claude Steinegger

Der Wettbewerb für die Überbauung des Papierwerdareals in Zürich

Le concours pour l'aménagement du Papierwerd à Zurich

The competition for the rebuilding of the Papierwerdarea in Zurich

Zürich ist eine Flussstadt, und jeder Eingriff, jede Veränderung und Erneuerung im Limmatraum waren von jeher bestimmend für die Entwicklung der Innenstadt. Deshalb die Bedeutung des Wettbewerbs für die Überbauung des Papierwerdareals, der 1979 durch den Stadtrat von Zürich ausgeschrieben wurde. Man kann sich fragen, ob sich die ausschreibende Behörde der Tragweite der Aufgabe voll bewusst war, als sie die Teilnahmeberechtigung auf Architekturfirmen beschränkte, die im Kanton Zürich niedergelassen sind. Auch die Zusammensetzung des Preisgerichts war eine rein zürcherische Angelegenheit.

Wenn wir einen grossen Teil des Hefts diesem Wettbewerb widmen, so ist es, weil er in seiner Fragestellung wie auch in seinem Resultat über Zürich hinausweist. Ähnliche Probleme der Stadterneuerung stellen sich vielerorts in der Schweiz und den umgebenden Ländern. So erscheint auch im «Lotus 25» ein ausführlicher Bericht über das «Zürcher» Ereignis von Mario Botta.

Die Bedeutung des Limmatraums – und als Teil desselben des Papierwerdareals – für Zürichs Innenstadt können wir voll ermessen, wenn wir die Stadtgeschichte näher betrachten. Andreas Jung einerseits und Alfred Ackermann, Claude Lichtenstein, Stephan Lucek andererseits berichten in diesem Heft ausführlich darüber. Auffallend wird dabei die in den letzten Jahrzehnten zu beobachtende Unsicherheit und Ratlosigkeit darüber, welcher Weg bei Veränderungen und Erneuerungen des Stadtgefüges einzuschla-

gen sei. Dies drückt sich zum Teil in regelrechten Kehrtwendungen bezüglich der Zielsetzung aus. Dementsprechend werden auch städtebaulich wichtige Entschiede hinausgezögert, Provisorien werden verewigt und bestenfalls mit Betonbänken und Blumenkisten «möbliert».

Der Wettbewerb wurde wie folgt ausgeschrieben: «Projektwettbewerb für die Überbauung des Papierwerdareals, in Verbindung mit einem Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Limmatraumes zwischen Bahnhof-Brücke und Rudolf Brun-Brücke.» Es ist nicht das erstmal, dass die fragwürdige Verbindung von Projekt- und Ideenwettbewerb nicht nur bei den teilnehmenden Architekten, sondern auch beim Preisgericht Unsicherheit erkennen liess, wie die Gewichte zu verteilen seien, wem Priorität zu geben sei. So musste es wohl geschehen, dass eine Reihe Vorschläge, die auf eine sorgfältige Analyse der Stadtgeschichte und der städtebaulichen Situation aufbauen, bei der Beurteilung zum Teil frühzeitig auschieden und demnach auch nicht prämiert wurden. Sie wurden Opfer der vorgenannten Verquickung von Ideen- mit Projektwettbewerb und der damit verbundenen einengenden Programmanforderungen. Einige Projekte enthalten Gedanken, die über die konkrete Aufgabe der Arealüberbauung hinaus wichtige, vielleicht wegweisende Impulse zur Entwicklung des Limmatraums darstellen.

Wir stellen in diesem Heft 14 Projekte vor, sowohl prämierte wie nicht prämierte. Die Erläuterungen dazu stammen mit einer Ausnahme von den Projektverfassern. Mehr als der Bericht des Preisgerichts oder ein Kommentar der Redaktion zeigen diese Erläuterungen, wie weit auseinander heute die Auffassungen liegen, wie an eine solche Aufgabe herantreten werden sollte. Sie gehen vom Schaffen eines attraktiven, möglichst rentablen Publikumsmagneten in Bahnhofnähe bis zu Vorschlägen, die

Stadtraum und Stadtstruktur in den Vordergrund stellen und sich besinnen, dass die Lage an der Limmat für Zürich einen hohen Stellenwert besitzt und entsprechende Beachtung verdient. Wir denken da z.B. an das Projekt von Bruno Jenni und Luigi Snozzi, aber auch an die herausragenden Arbeiten von Dolf Schnebli + Partner und von Werner Kreis und Ulrich und Peter Schaad, die beiden letzteren nicht prämiert.

Wie soll es weitergehen? Es ist vorgesehen, die Verfasser der insgesamt 14 prämierten oder angekauften Projekte zu einer zweiten Wettbewerbsstufe einzuladen. Anhand eines «definitiven» Raumprogramms möchte man zu einem realisierbaren Vorschlag gelangen – so die Empfehlung des Preisgerichts.

Die Projekte wurden im Untergeschoss des Hallenbads Oerlikon juriert und öffentlich ausgestellt. Es wird jeweils mit dem Fehlen besser geeigneter Räumlichkeiten erklärt, dass die Projekte an einen solch abgelegenen Ort relegiert werden. Wir wissen aus eigener Erfahrung, dass das Jurieren in Zivilschutzkellern, in kalten Turnhallen usw. auf ein Preisgericht nicht gerade inspirierend wirkt. Auch kann die Tatsache, dass die Projekte an einem peripheren, unfreundlichen Ort ausgestellt werden, von der Öffentlichkeit so interpretiert werden, dass man dem Wettbewerb ohnehin nur zweitrangige Bedeutung beimisst. Und auch die 86 Architekten, die Arbeiten eingereicht haben, hätten es alle verdient, dass ihre Arbeiten in einem angemesseneren Rahmen gezeigt worden wären.

J.S.

Architekten:
Rudolf und Esther Guyer, Zürich

1. Preis

Das Projekt erstrebt dreierlei:

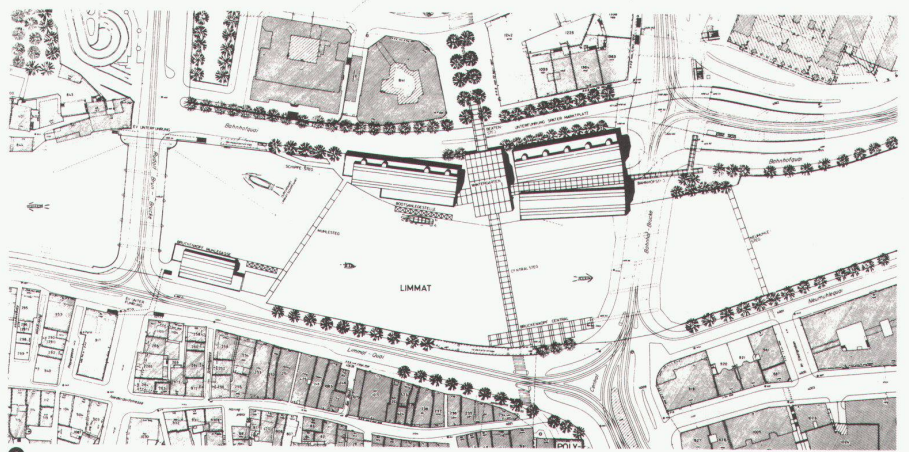
- eine intensive und sinnvolle Verbindung der Bahnhofstrasse mit dem Limmatquai,
- eine markante Baumasse, die den Flussraum wesentlich bestimmt,
- eine attraktive Nutzung in wettergeschützten öffentlichen Innenräumen

Das Projekt legt den Hauptwert auf eine direkte, visuell klar akzentuierte und attraktive Verbindung von der Bahnhofstrasse über Beatenplatz zum Papierwerdareal und Limmatquai. Kernstück dieser Achse ist der verglaste Wintergarten im Zentrum der Neuüberbauung, mit dem sich der Beatenplatz zur Limmat öffnet und der zugleich Kreuzungspunkt des Uferwegs entlang der Limmat mit der Flussüberquerung bildet. Die neuen Übergänge über die Limmat dürfen nicht stumpf auf den Limmatquai aufstossen, sondern müssen so an die bestehenden Brückenköpfe anschliessen, dass die Fussgängerströme sinnvoll abfliessen können.

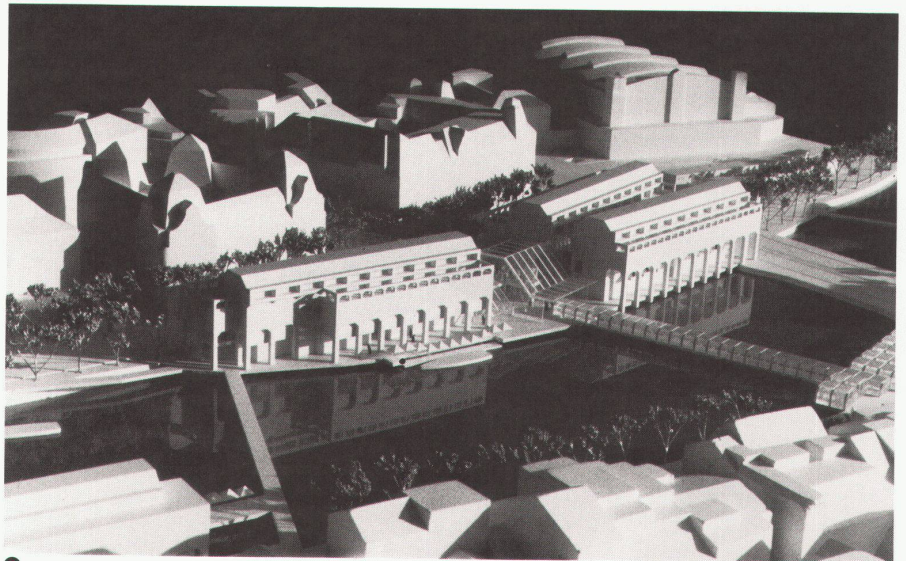
Früher standen an der Limmat markante Bauten, die den Flussraum prägten, oft parallel zum Fluss, mit Arkaden entlang dem Wasser. Wir haben bewusst grosse Bauvolumen gewählt, die in diesem Raum städtebaulich nicht nur gut ertragen werden, sondern auf der Bahnhofseite als Fortsetzung des Du-Nord-Blockes sogar notwendig sind, um das heutige charakterlose Ausfransen des Bahnhofplatzes in die Limmat aufzuhalten. Ebenso wichtig wie die Baumasse selbst ist ihre Gliederung und das Aufbrechen des Beatenplatzes gegen den Fluss.

Was Zürich fehlt, sind wettergeschützte Innenräume. Mit der Limmatpassage und dem Wintergarten soll Zürich einen Ort bekommen, wo man auch bei eisiger Kälte und garstigen Winden sich aufhalten und flanieren, wo man einkaufen und picknicken kann. Als Nutzung haben wir einen Lebensmittelmarkt à la Quincy Market in Boston vorgeschlagen. In den Obergeschossen Dienstleistungen und möglichst viele Wohnungen an dieser attraktivsten aller Flussanlagen.

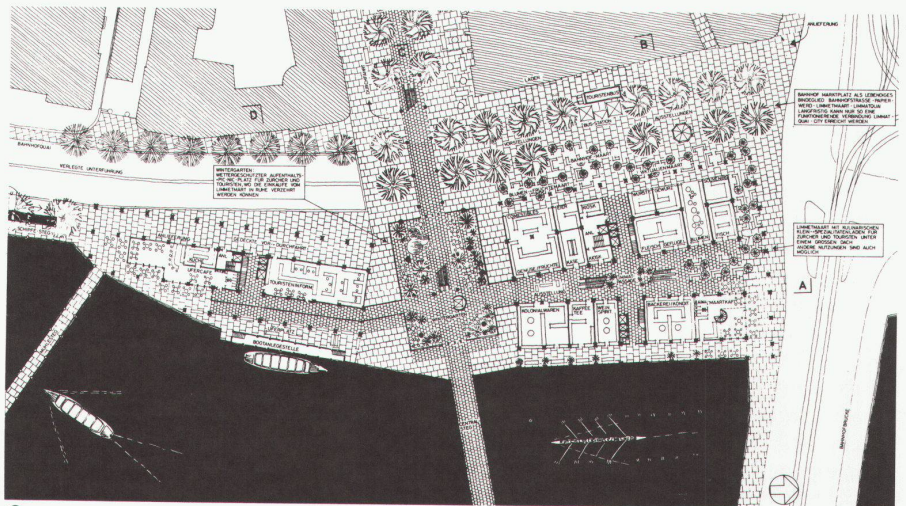
R. + E. G.



1



2



3

1 Situationsplan/Plan de situation/Site plan

2 Modellaufnahme/Photographie de la maquette/Photo of model

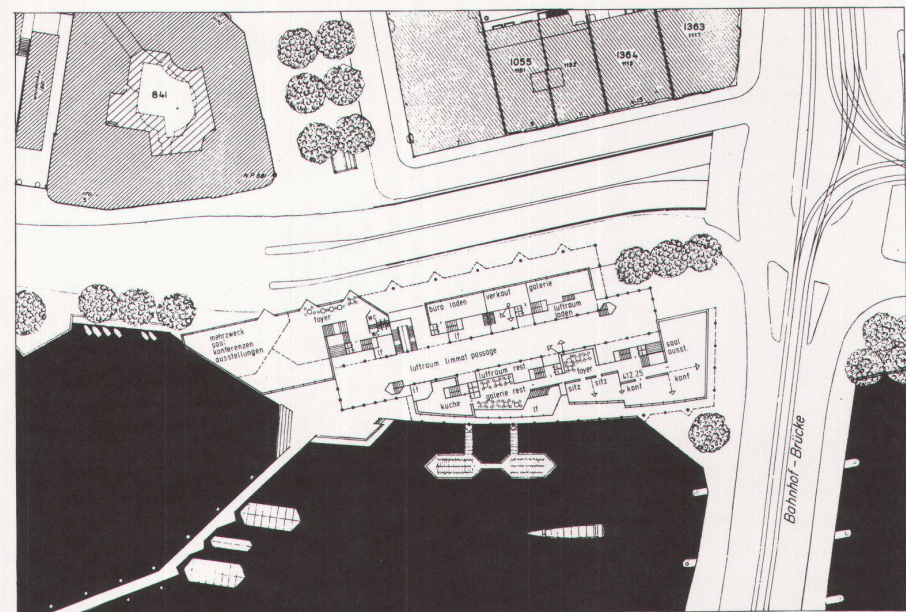
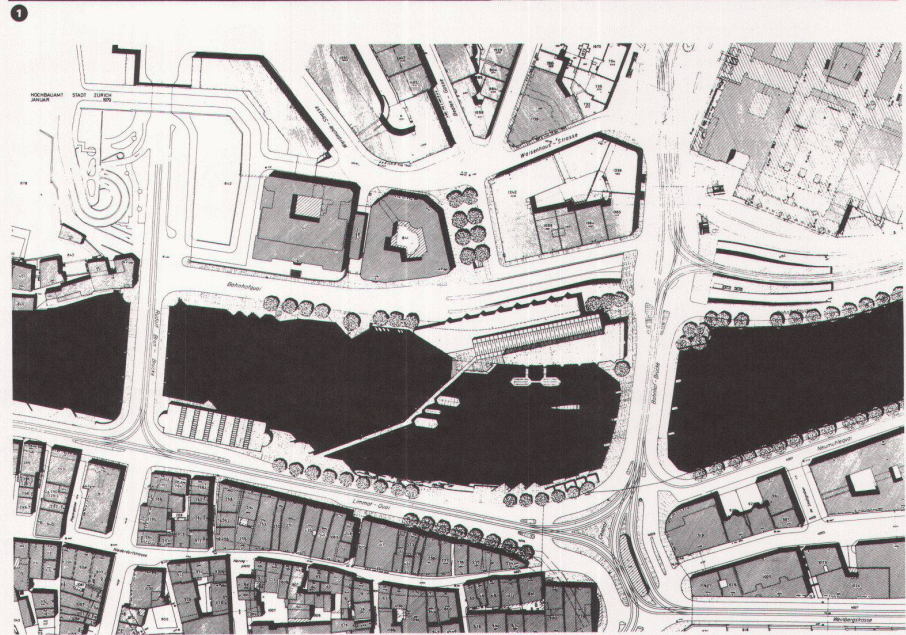
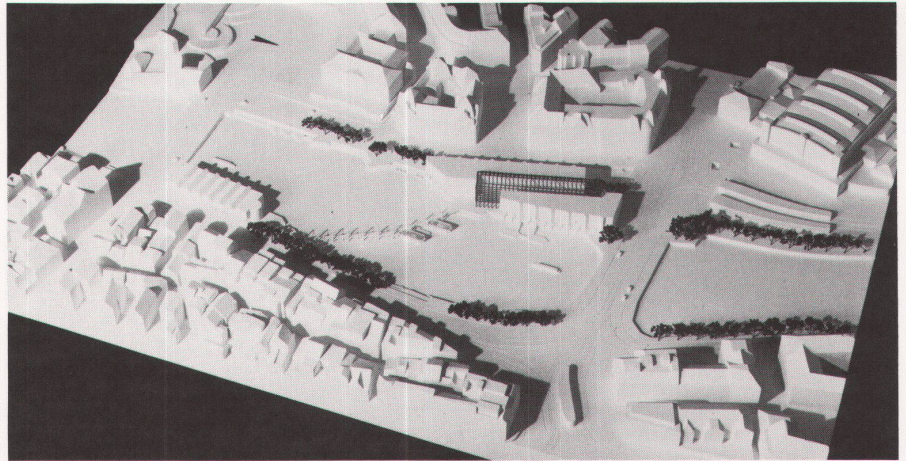
3 Grundriss Erdgeschoss, Endausbau/Plan du rez-de-chaussée, phase finale/Plan of ground floor, final stage

Architekten:
Atelier WW und Partner, Zürich
Walter Wäschle und Urs Wüst
Partner: Peter Ess

2. Preis

Aus dem Bericht des Preisgerichts:
«Der Verfasser schlägt vor, mit einem zweibündigen Baukörper die Außenraumbeziehungen zu Limmat, Bahnhofquai/Beatenplatz und Bahnhofplatz eindeutig zu definieren. Dadurch werden räumliche Beziehungen geschaffen, die den angestrebten Fussgängerverbindungen entsprechen und die Ache der Passage zum neugeplanten Flussübergang als attraktiv erscheinen lassen. Durch das räumliche Versetzen der beiden Längsgebäude entstehen sinnvolle und ablesbare Zeichen, die zum Durchschreiten der Passage einladen.»

Die Gebäudemassen erscheinen an sich massvoll und ergeben einen gut formulierten Abschluss des allerdings in sich geschlossenen Beatenplatzes. Innerhalb der projektierten flexiblen Gebäudestruktur lassen sich die möglichen Nutzungen gut verwirklichen.»



1 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

2 Situationsplan / Plan de situation / Site plan

3 Grundriss Zwischengeschoss / Plan de l'étage intermédiaire / Plan of intermediate floor

Architekt:
Miklos N. Hajnos, Zürich
Mitarbeiter: Beatrice Danegger, Gianni
Birindelli

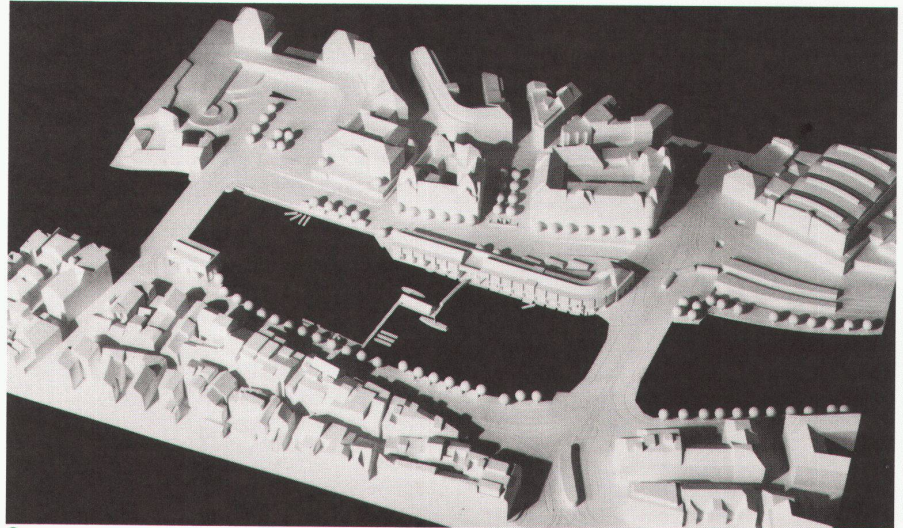
3. Preis

– Das Papierwerdareal ist eine Restfläche im Stadtgefüge und drängt sich somit als Grünanlage geradezu auf.

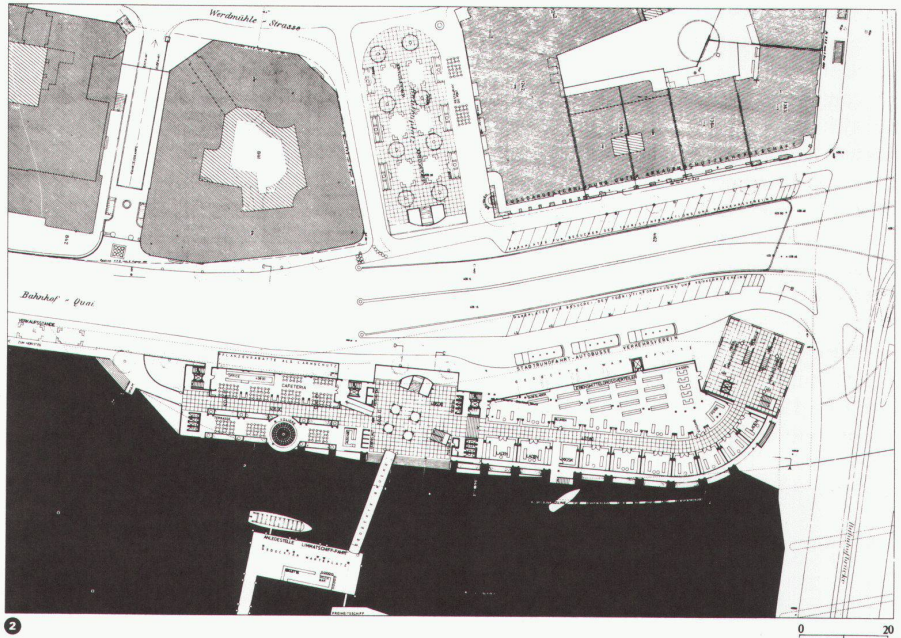
– Die Kreuzung der Fußgängerverbindungen Bahnhofquai–Schipfe und Limmatquai–Bahnhofstrasse (bzw. Passage) erhebt aber Anspruch auf eine städtebauliche Markierung.

– Als Folge dieses Widerspruchs wird der Bautyp Galerie architektonisch möglichst leicht und luftig durchgebildet.

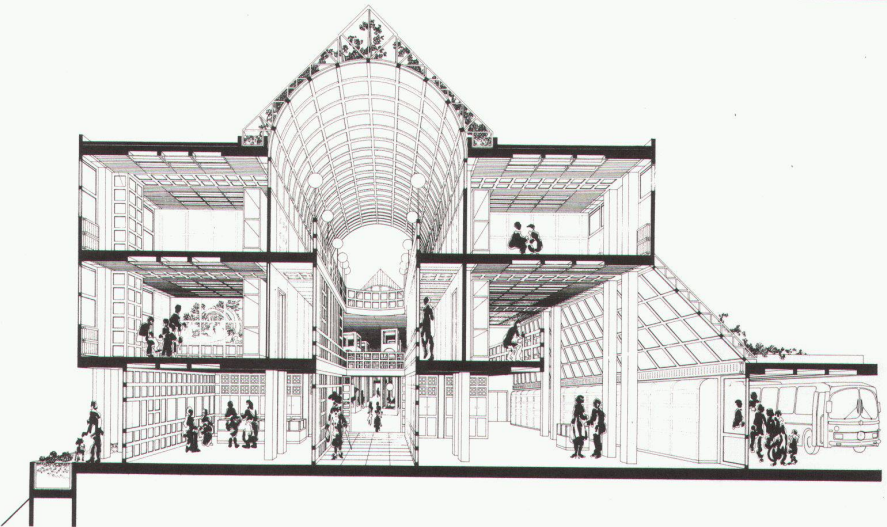
– Die niedere Bebauung entlang dem Wasserrand versucht auf die Bahnhofsvorhalle und auf die umliegenden Amtshäuser Bezug zu nehmen. M. H.



1



2



3

1 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

2 Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Plan of ground floor

3 Perspektivische Ansicht Galerie / Vue perspective de la galerie / Perspective view of the gallery

Architekten:
Claude Lichtenstein und Vito Bertin,
Zürich

6. Preis

Wir wollten einen Ort schaffen, der als Durchgang ebenso geeignet sein sollte wie als Zielort für bestimmte andere öffentliche und private Nutzungen. Deshalb stellt der Entwurf den Versuch dar, die Merkmale eines Brückenkopfes mit denen eines kleinen Quartiers zu verbinden. In dieser Absicht nimmt er auch Bezug auf die Verschiedenheit der beiden Seiten des Limmatraums in diesem Bereich: auf der einen Seite die gotische Stadtstruktur des Niederdorfs, auf der andern die Grossbauten vorwiegend des 20. Jh.

Längs des Bahnhofquais bildet ein langer und schmaler fünfgeschossiger Baukörper einen Strassenraum mit dem «Du Pont» und – von der Limmat aus gesehen – eine «Hintergrunde Ebene» für die Überbauung des Papierwerdareals. Die Haupteerschliessung liegt in und bei diesem «Rücken», also im landseitigen Bereich des Areals. Damit wird darauf verwiesen, dass dieser Baugrund in den

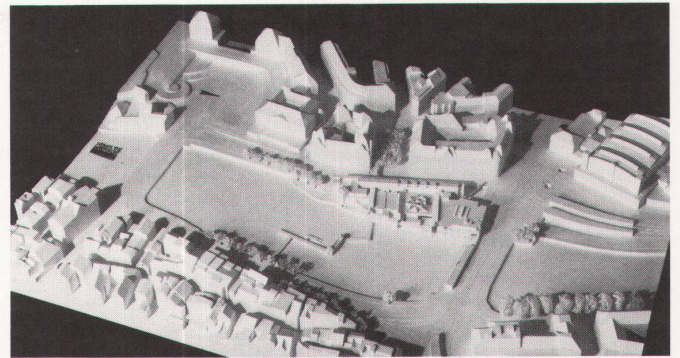
Fluss hineingestellt und der ursprünglichen Uferlinie angefügt worden ist; dieser Verlauf der Erschliessung unterstützt unsere Absicht, den Fluss nicht als touristisches Objekt auszubeuten, sondern als zunächst «einfach vorhandenes» topographisches Grundelement zu betrachten.

An der Erschliessungsachse ist eine Folge von Bauvolumen und eine Halle aufgereiht, zwischen denen gassenartige, gedeckte, aber gegen die Limmat offene Räume den Blick senkrecht zum strömenden Wasser erlauben.

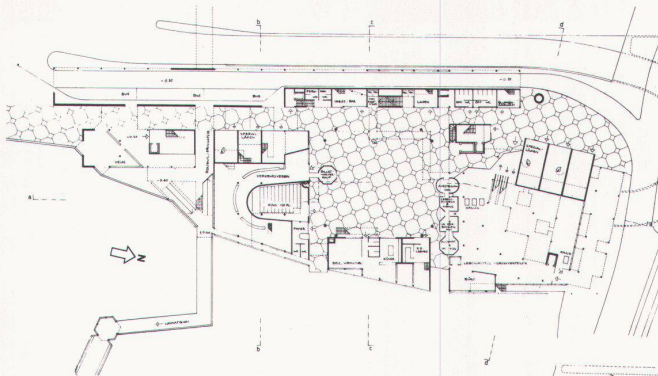
Der zentrale Hallenplatz ist als etwas «Besonderes» ausgebildet worden: in verschiedener Höhe umlaufende, mit der Dachkonstruktion verbundene Stege verbinden als sekundäre Erschliessungsmöglichkeiten die verschiedenen Nutzungsböcke miteinander, korrespondieren aber auch untereinander als reine «promenade architecturale» oder können bei speziellen Anlässen als Stehplatzränge oder «Tatorte» dienen.

Die Front gegen die Limmat ist als Gitter ausgebildet, das als primär räumliches Element dem Entwurf eine präzise Kontur verleihen soll und insofern die Entsprechung zum «Rücken»-Element darstellt. Infolge der Leichtigkeit dieser flussseitigen Membran wird aber diese Funktion überlagert von der Anzahl von Binnenformen hinter diesem Filter: von den einzelnen Volumen, die sich je nach Lichteinfall, d.h. je nach dem Sonnenstand, ob bei Gegenlicht am Abend, ob am Vormittag oder ob bei Beleuchtung von innen heraus, auf dem Gitter abzeichnen oder dahinter sichtbar sind. Vom Limmatquai aus würde in der Schrägansicht dieses Gitter geschlossen wirken, bei frontaler Ansicht transparent.

V. B., C. L.



1

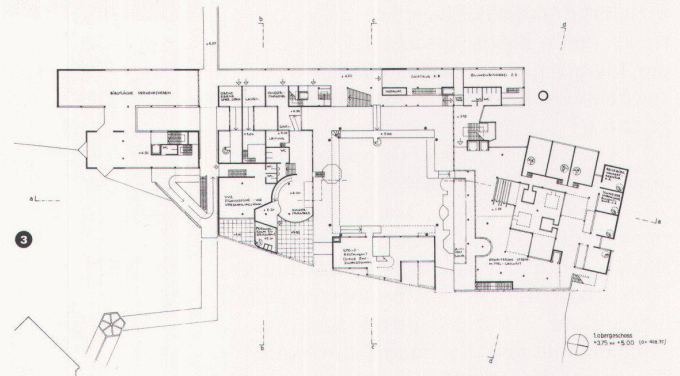


2

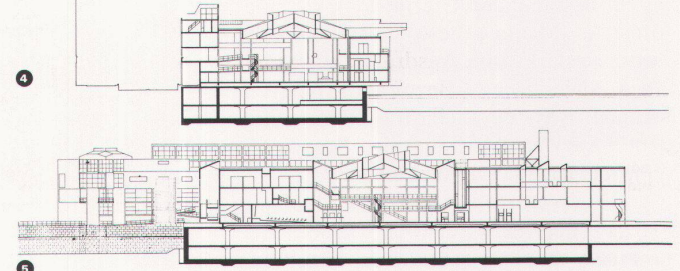
1 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

2 Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Plan of ground floor

3 Grundriss 1. Obergeschoss / Plan du 1er étage / Plan of 1st floor



3



4

5

4 Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section

5 Längsschnitt / Coupe longitudinale / Longitudinal section

Architekten:
Bruno Jenni und Luigi Snozzi,
Zürich und Locarno

Vom Preisgericht ausgeschieden, da die Teilnahmeberechtigung der Verfasser nicht eindeutig ausgewiesen schien. Der Rekurs ist noch hängig.

Grundlage des Projektes bildet die Respektierung sämtlicher Randbedingungen der Ausschreibung, insbesondere: bestehende Uferlinie, vorhandene Tiefgarage, Verkehrsanlagen und Konzepte, Baulinien und wasserbaurechtliche Aspekte.

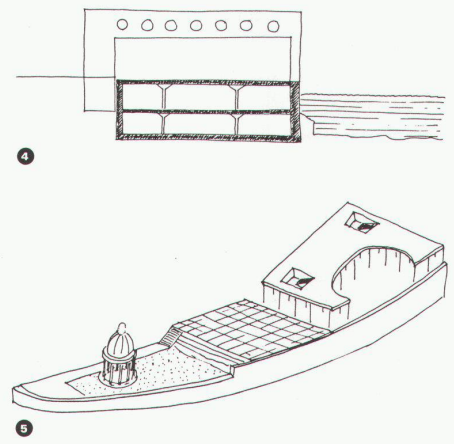
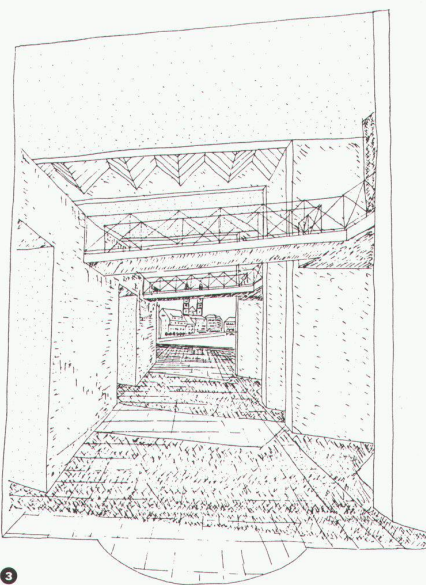
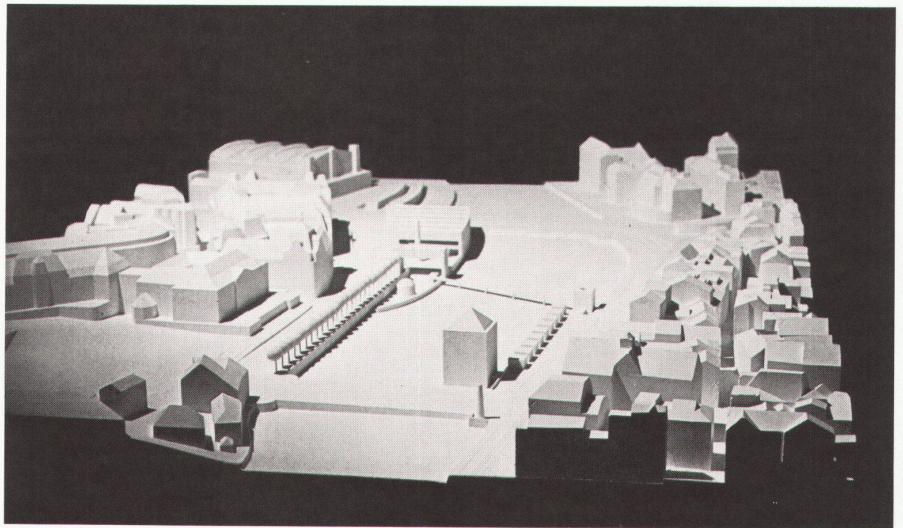
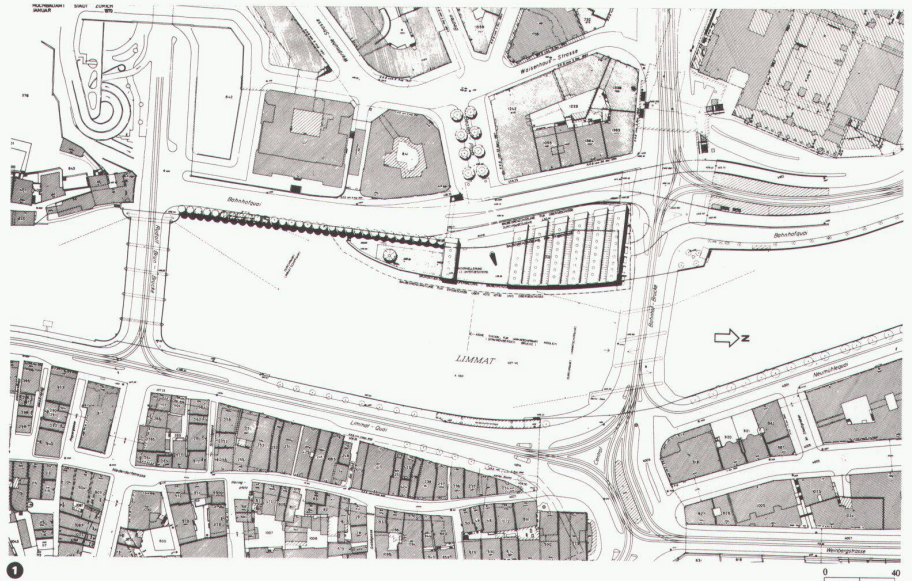
Das Konzept beruht daher vorrangig auf einem architektonisch-städtebaulichen Lösungsversuch des Papierwerdareals innerhalb dieser Bedingungen und erst in zweiter Linie auf einem Vorschlag mit realistisch minimalistischem Aufwand für den Limmatraum.

Der vorgestellten Projektstufe liegen im einzelnen die folgenden wichtigsten Komponenten zugrunde:

- Bildung eines eindeutigen Strassenraumes «Bahnhofquai»; mit Hilfe einer Wand parallel zum Du-Pont-Block, aktiviert durch das Einziehen einer Galerie als flusseitigen Abschluss, in welcher der Fussgänger seewärts stets das Wahrzeichen «Grossmünster» gerahmt im Auge hat. (3)

- Die bestehende Tiefgarage stellt eine beträchtliche Vorgabe dar, die aber, was die Statik betrifft, kaum klare Varianten zum dazugehörigen Projekt gestattet. Ihr totaler Einbezug erfolgt durch Nichtantasten, das heisst Überspannen dieser Zone in Form selbsttragender Kasten-elemente von der Bahnhofquai-Flucht bis zur bestehenden Uferlinie (4), wo eine forcierte Mauer diese übernommene Form verstärkt zum Ausdruck bringt und einen dialektischen Bezug zum übrigen formalen System schafft. Gleichzeitig deutet sie den Abschluss des Bahnhofsviertels gegen den Fluss hin an.

- Es entsteht so ein Gebilde mit Provisoriumscharakter (Schiff), definiert in einer präzisen räumlichen Struktur.

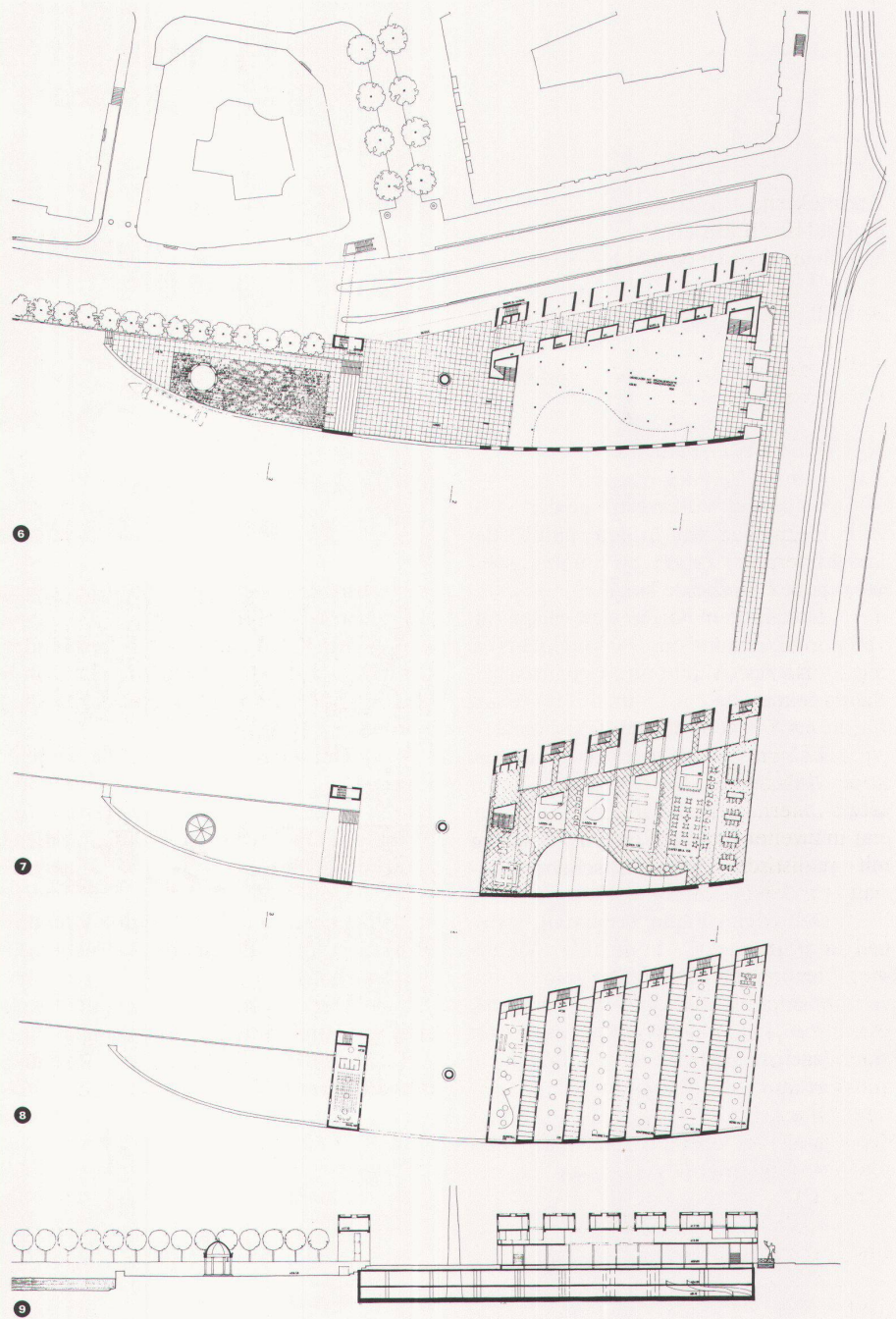


Der Schiffgedanke kommt auch in den drei herausgearbeiteten «Decks» zum Ausdruck (5): das unter die Makrostruktur geschobene, leichte, öffentliche Zwischendeck auf regelmässigem Raster; der neue Platz am Fluss, der, als Antwort auf den Beatenplatz sowie als Ende der Galerie vom Bahnhofplatz her, den Bezug zum Fluss herstellt und gleichzeitig als Ausgangspunkt einer Achse in Form einer Baumreihe eine optisch-räumliche Verknüpfung mit der Schipfe schafft. Definiert wird er im Süden durch ein «Tor», das sich zur Altstadt öffnet und den Zugang zum dritten Deck, dem Park, ermöglicht, dem einzigen nicht unterkellerten Terrain, auf dem wirklich Bäume wachsen können. Er ist via eine Unterführung vom Beatenplatz à niveau zu erreichen.

– Ein beträchtliches Problem stellte der nördliche Abschluss des Objekts gegen die Bahnhofbrücke dar. Durch ein Verschieben des Brückenkopfes mittels Ausbilden eines Kanals parallel zur Brücke, bis zur Galerie, gelingt es, der Nordwand die Bedeutung einer Platzfassade zu nehmen und die daraus resultierenden Probleme elegant zu umgehen.

– Ebenfalls eine Bereinigung des Brückenkopfes liegt dem Haupteingriff im Ideenwettbewerb zugrunde. Der infolge Verbreiterung des Limmatquais undefinierte rechtsufrige Urania-Brückenkopf wird durch Ausweitung des Strassenraumes gegen den Fluss, als diesseitiger Ausgangspunkt der neuen Fussgänger Verbindung über die Limmat mit einer Ufermauer als neues Brückenaufleger klar definiert. Diese bereinigte Stelle der neuen Verbindung Beatenplatz–Niederdorf wird mit einem Baukörper im Fluss markiert und verstärkt.

Ergänzt wird der Vorschlag im Bereich Ideenwettbewerb durch eine Systematisierung des Baumestandes am Limmatquai gegen das Central. B. J., L. S.



1 Situationsplan / Plan de situation / Site plan

2 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

3 Galerie mit Blick auf das Grossmünster / Galerie avec vue sur la cathédrale / Gallery with view of the Grossmünster

4 Überspannung mit selbsttragenden Kastenelementen / Plancher fait d'éléments caisson autoportants / Flooring of self-supporting coffer elements

5 Die drei «Decks» / Les trois «ponts» / The three "decks"

6 Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Plan of ground floor

7 Grundriss 1. Obergeschoss / Plan du 1er étage / Plan of 1st floor

8 Grundriss 2. Obergeschoss / Plan du 2ème étage / Plan of 2nd floor

9 Längsschnitt / Coupe longitudinale / Longitudinal section

Architekt:
Manuel Pauli, Zürich
Mitarbeiter: H. D. Nieländer, R. Jehli

Ankauf

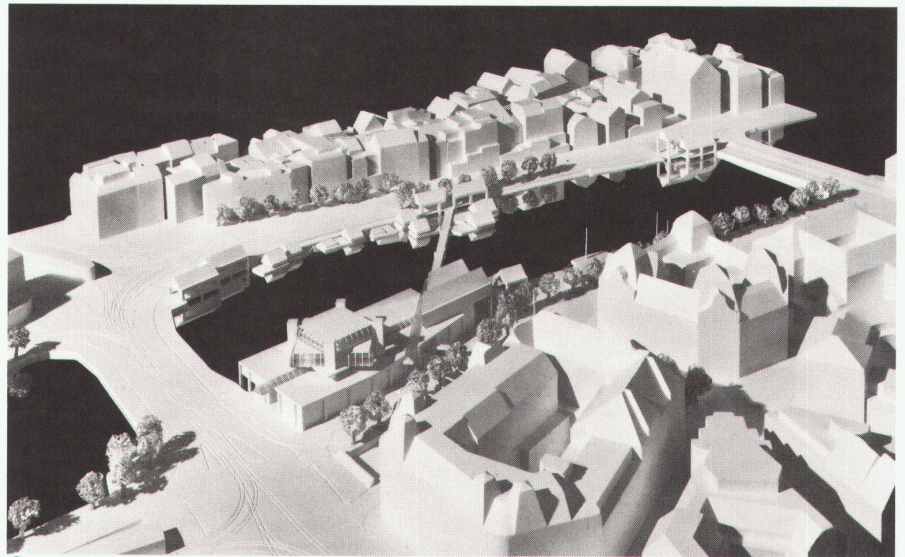
*Vater des Gedankens
war ein Umbau. Warum?*

Volk und Volksvertreter der Stadt Zürich erweisen sich in den späten 70er und frühen 80er Jahren als unfähig, städtebauliche Entscheide zu fällen.

Der Bogen ist da weit gespannt: von der Ablehnung des Regionalplans bis ans Detail der Ablehnung einer bescheidenen Stadthalle am Limmatufer (Ersatz für die 1961 abgebrochene Fleischhalle).

Es wird kryptogen vorgegangen: neue Nutzräume verbergen sich hinter alten bzw. rekonstruierten Fassaden, Parkhäuser unter der Limmat, Strassen unter der Erde. Zudem ist die Stadtkasse leer.

Auf dem Papierwerdareal steht, seit dem unseligen Abbruch der Mühle-
steg-Flussbauten in den 50er Jahren, immerhin noch das «Globus-Provisorium». Auch ein Bau, welcher heute und unter dem jetzigen Entscheidungsklima nicht mehr gebaut werden könnte.



1

*Man kann den Bau
aber weiterhin nutzen:*

– Man hat sich daran gewöhnt: Umfang, Volumen, seine ganze Hässlichkeit im Stadtbild sind uns vertraut geworden.

– Der Bau hat sich an die Mehrfachnutzung gewöhnt: die vor wenigen Jahren darin provisorisch untergebrachte beliebte ETH-Architekturschule hat dies glänzend bewiesen.

– Umbauen flösst weniger Angst ein: Phantasie und Improvisation können Struktur und Disziplin befruchtend durchwirken.

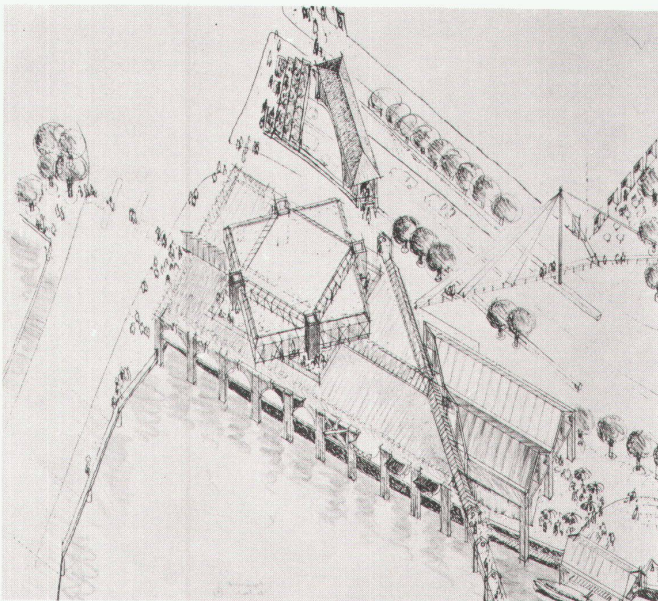
– Der bestehende Elementbau lässt auch tiefgreifende Änderungen zu, z.B. das rittlings draufgesetzte Restaurant oder einen Diagonaldurchstich.

– Die vom Prinzip her erforderliche Vorhangfassade lässt sich als Künstlerbeitrag denken. Denkbar sogar: eine permanente Fassadenübung mit Fassadendiskussion (wie in Zeiten des Eklektizismus...).

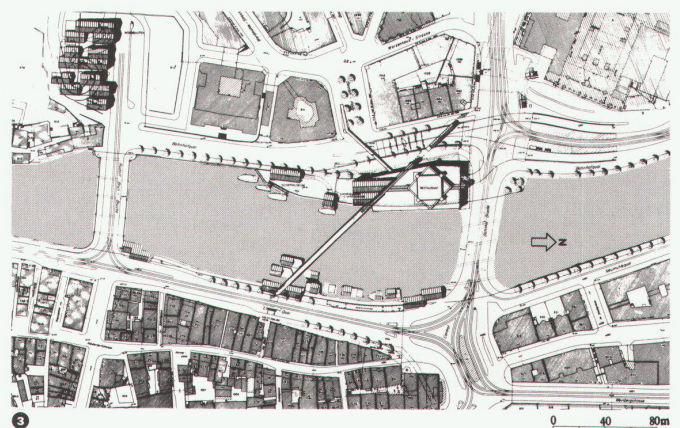
– Die verkehrstechnischen und wasserbaubedingten Vorgaben wurden durch den Auslober ohnehin sehr eng gesteckt: am Status quo wird im grossen und ganzen festgehalten.

Dem vorliegenden Projekt wohnt daher eine demonstrative Absicht inne:

Der Umbau soll nicht wie sonst üblich kulturhistorisch Relevantes erhalten und/oder retten, sondern ein simpel-schlichtes Nutzungskonzept aus dem Entscheidungspatt herausholen. M. P.



2



3

1 Modellphoto / Photographie de la maquette / Photo of model

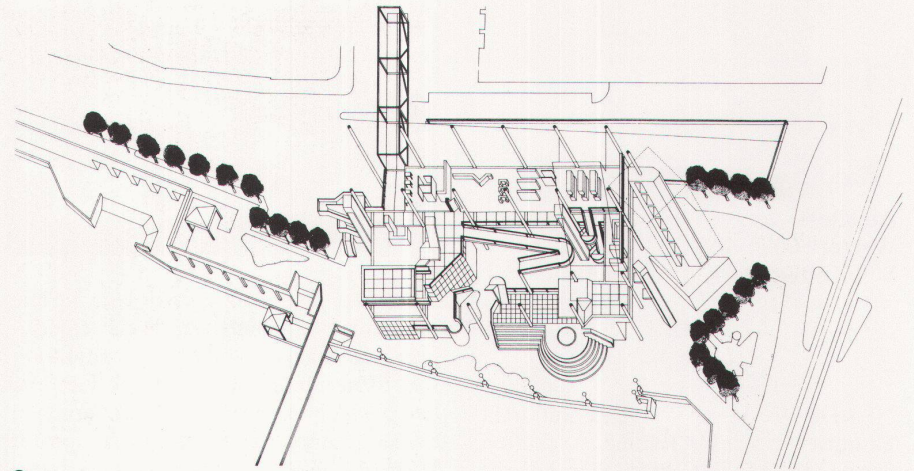
2 Isometrie / Isométrie / Isometry

3 Situationsplan / Plan de situation / site plan

Architekten:
K. Bernath, C. Frei, T. Boga, Zürich

Ankauf

Es war unsere Absicht, eine städtebauliche und architektonische Haltung zu finden, die auf eine tatsächliche und nicht auf eine erwünschte Realität Bezug nimmt. Diese Vorstellung bedeutete eine bewusste Einengung bei der Konzeptfindung. Somit konnte also hier der geschichtliche Hintergrund «materiell», d.h. im topologischen und formalen Sinn, nicht wirksam werden, weil damit die Aussage vornehmlich sich auf reine ästhetische Qualitäten gestützt hätte. Auf der Suche nach immateriellen Qualitäten zeigte sich bald, dass sowohl im Ort selber, wie auch beim öffentlichen Auftraggeber eine Dualität als Wesensmerkmal zu finden ist; der Ort ist eine politisch und geometrisch belastete Restfläche, die in eine Einheit mit den städtebaulichen Gegebenheiten nicht zu überführen ist, weil die bestehenden Zustände zum Ort in Widerspruch entstanden und ge-

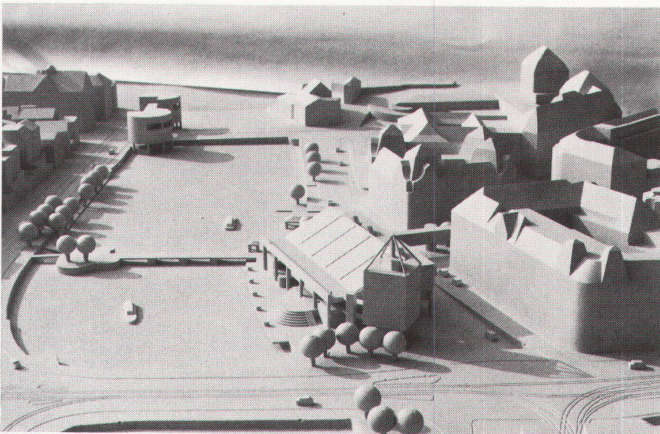


1

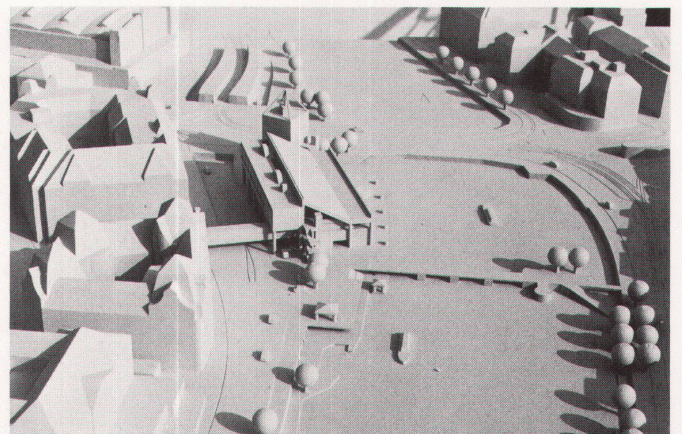
blieben sind. Der Auftraggeber ist mit seiner Nützlichkeitsvorstellung und seinem Handlungspotential an einen kleineren Massstab gebunden als die gegebene städtebauliche Situation. Der Schritt zur «Idee» war gezeichnet. Die Konstellation zweier in formaler, organisatorischer und räumlicher Hinsicht voneinander unterschiedlichen Baukörpern wurde als Ausdruck gewählt. Ob dabei dem Punkthaus der Symbolgehalt Brückenkopf, politisches Denkmal oder mit schlechtem Geschmack Kirchenturm zugesprochen werden könnte, ist irrelevant. Es ist ein Baukörper von stapelbaren Räumen der Administration. In einem langgestreckten Baukörper wurde zwischen einem niederen (Wasserseite) und einem höheren (Stadtseite) Volumen eine «Städtische Aktionshalle» mit Direktkontakt zum Wasser geplant, die Multifunktionen beherbergt.

Die Mittel für die Gestaltung des Limmtraumes wurden nach der Angemessenheit gewählt und eingesetzt. Bewusst mit wenig quantitativem und gestalterischem Aufwand sollte von Ort und Investor nicht mehr abverlangt werden, als diese selber anzubieten vermochten.

Dass im Entwurf auch die Kriterien wie Volumengrösse und -form, Baukörperstellung, Wasser/Ufer, Massstäblichkeit, Konstruktion, Ausdruck u.a.m. bearbeitet wurden, ist nur als Folge, nicht aber als konzeptionelle Massnahme zu verstehen. Um Irrtümer zu vermeiden: erwartet wurden nicht Ideen der vergangenen Jahrhunderte, sondern eine angemessene Haltung, die sich auf die bestehenden materiellen Gegebenheiten des Ortes und des Auftraggebers abstützen und das Immaterielle bei der Gestaltfindung in der Gegenwart suchen sollte. T.B.



2



3

1
Isometrie der Raumstruktur / Isométrie de la structure spatiale / Isometry of the spatial structure

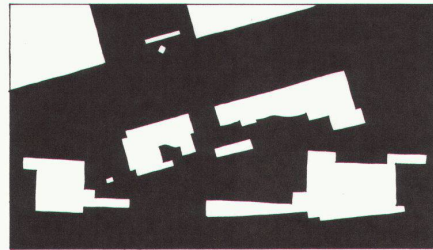
2 3
Modellaufnahmen / Photographies de la maquette / Photos of model

Architekt:
Werner Haker, Zürich
Mitarbeiter: Mark M. Jarzombek

Ankauf

Der Verfasser versuchte mit architektonischen Mitteln Räume zu schaffen, welche der Vielfalt städtischer Lebensformen entsprechen könnten. Hierbei wurde von der grossartigen Möglichkeit (vermutlich die letzte...) in der Innenstadt von Zürich einen neuen öffentlichen Aussenraum zu definieren und zu gestalten, Gebrauch gemacht. Die Überbauung wird verstanden als ein räumliches Feld mit Orten und Wegen für das Individuum oder für ein Kollektiv: Kulissen für das spielende Kind und abendliche Galadiner. Die Wege hierzu sind fussgängergerecht gestaltet; als Folge von sinnlichen Erlebnissen räumlicher Art. Die Ausbildung der Begrenzungen dieses Feldes kann verschieden gedeutet werden.

Die Gestalt der Stadt kann als eine Folge von gebauten Räumen («Gebäude») und nicht gebauten Räumen («Aus-

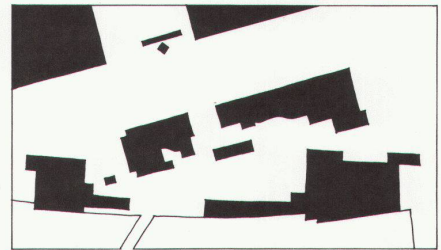


1

senräume») verstanden werden, welche in einer unabdingbaren Wechselbeziehung zueinander stehen. Architektonische Eingriffe in einem solchen Gewebe bedingen zwangsläufig Veränderungen beider Elemente. Dieser in knappster Form umrissene Teilaspekt einer Interpretation der gebauten Umwelt war von zentraler Bedeutung für die Entwurfsarbeit. Der folgende Ausschnitt aus Paul Hofers Thesen zur «dialogischen Stadt»¹ zeichnet eindrucksvoll weitere gestalterische Absichten in diesem Sinne auf:

«Im Sehfeld dieses Konzeptes sind die Baukörper nicht gepanzert, sondern gestaffelt, durchlässig, geschichtet. Die Grenze zwischen Hohl und Voll ist nicht mehr plane Wand mit ausgestanzten Öffnungen, sondern raumhaltig, Zone der Interpenetration. *Bau und Freiraum verschränken sich.* Anstelle des raumverdrängenden Volumens tritt das variationsreiche Gespräch zwischen Innengliederung und Umraum...»

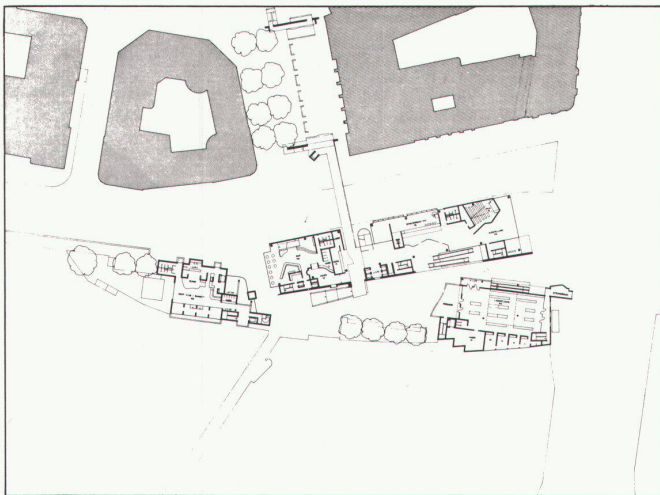
Um den vielfältigen und vielschichtigen räumlichen Bezügen der konkreten



Situation gerecht zu werden, wurde als primäres architektonisches Gestaltungsmittel die senkrechte Fläche verwendet. Diese senkrechten Flächenwände – alleinstehend oder als ausgezeichnete Teile von Gebäuden – können bestehende Richtungen von Uferlinien und Gebäudefluchten aufnehmen und in ihrer räumlichen Wirkung unterstützen; als Fassaden schaffen sie dem Central-Platz ein grossmassstäbliches Gegenüber; als raumdefinierende Elemente können sie den weitläufigen Flussraum gliedern und dessen Uferkanten «festigen» oder dem Beatenplatz zu einer neuen Identität verhelfen. Diese Wände sind raumhaltig; sie sind gegliederte Schwellenbereiche zwischen einem inneren «Aussen» und einem äusseren «Innen», und sie vermögen gleichzeitig zu trennen und zu verbinden.

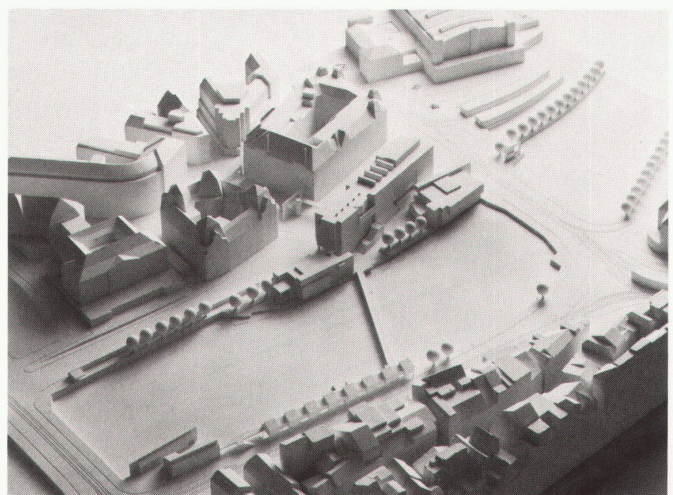
W. H.

¹ Paul Hofer: Abschnitt 17 in «Antiurbane und urbane Stadt» in Werk-Archithese Nr. 33-34, 1979, S. 24



2

0 20 40m



3

1 Schwarzweiss-Diagramm auf der Höhe des 1. Obergeschosses / Diagramme en noir et blanc au niveau du 1er étage / Black-and-white diagram at level of 1st floor

2 Grundriss 1. Obergeschoss / Plan du 1er étage / Plan of 1st floor

3 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

Architekt:
Rolf Keller, Zumikon

Ankauf

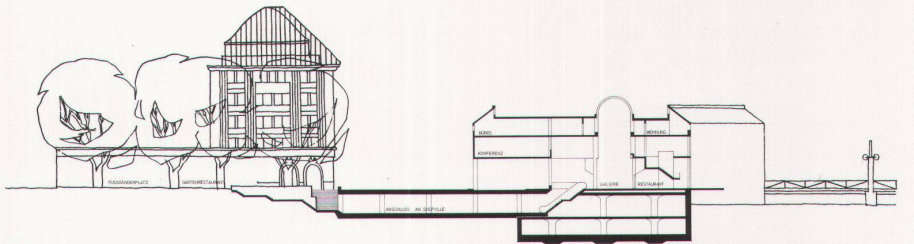
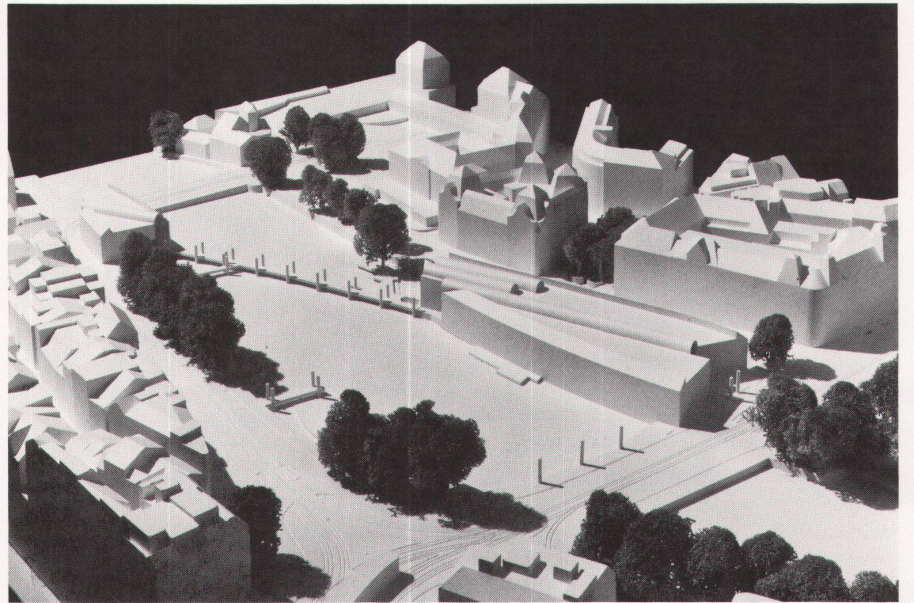
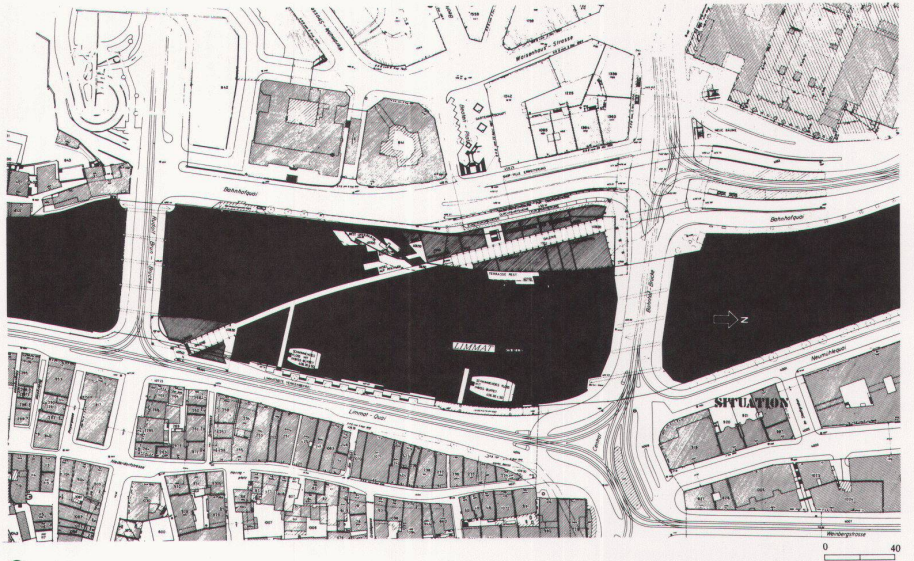


*Zur Verbindung
Hauptbahnhof-Limmatraum:*
1362 Züge pro Tag!
250 000 Personen pro Tag!
Warum ist die «Mehrere Stadt» vom
Hauptmagnet Bahnhof abgeschnitten?

1. Hindernis: die grosse Halle ist abgeriegelt mit Gepäckschuppen.
2. Hindernis: Verkehrsöde mit mehrmaligen Verkehrsüberquerungen für den Fussgänger.
3. Hindernis: der abweisende Industriebau des «Globus-Provisoriums».

Zur Sanierung:
Echte Sanierung nur mit konsequenten Eingriffen möglich:

1. Ausräumen der monumentalen Bahnhofshalle: Restaurants und Wasserspiele als Attraktion (Gepäckaufbewahrung im UG).
 2. Minimale Verschönerung mit Bäumen und Priorität für die Fussgänger-verbinding.
 3. Diagonale Verbindung in Richtung Schwerpunkt der «Mehreren Stadt» (diagonal wie ein Trampelweg, auf dem kürzesten Weg, sonst bleibt ein Steg nur Dekor!).
- R. K.



1 Öffentlicher Wintergarten / Jardin d'hiver public / Public winter garden

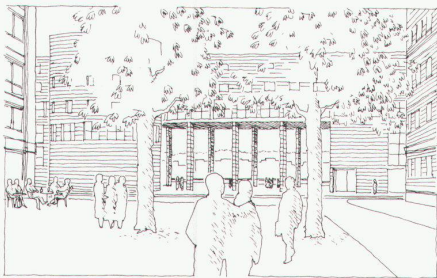
2 Situation / Situation / Situation

3 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

4 Querschnitt Galerie und Beatenplatz / Coupe transversale sur la galerie et la Place Beaten / Cross-section of gallery and Beatenplatz

Architekt:
Werner Egli in Firma Obrist und Partner,
H. Bauder, R. Obrist, H. Rohr, Baden

Ankauf



1

Das Projekt stellt den Versuch dar, mit einfachen Massnahmen die räumlichen Beziehungen des Bahnhof- und Beatenplatzes zur Limmat zu definieren.

Ohne den bestehenden Stadtabschluss des Bahnhofquais zu konkurrenzieren, steht der scheibenförmige, örtlich transparente Körper parallel zum Fluss. Durch die Lage des Rundturmes wird der entstandene V-förmige Strassenplatz zweigeteilt.

Die südliche Platzhälfte mit der dreigeschossigen Öffnung erweitert den Beatenplatz optisch auf das Papierwerdareal und setzt ihn mit Limmat und Limmatquai in Bezug.

Nördlich entsteht ein attraktiver städtischer Aussenraum mit direktem Bezug zur Limmat, für diverse Aktivitäten (Ausstellungen, Souvenirmarkt usw.).

W. E.

1 Blick vom Beatenplatz auf Limmat und Limmatquai / La Limmat et le Quai de la Limmat vus de la Place Beaten / View from Beatenplatz onto Limmat and Limmatquai

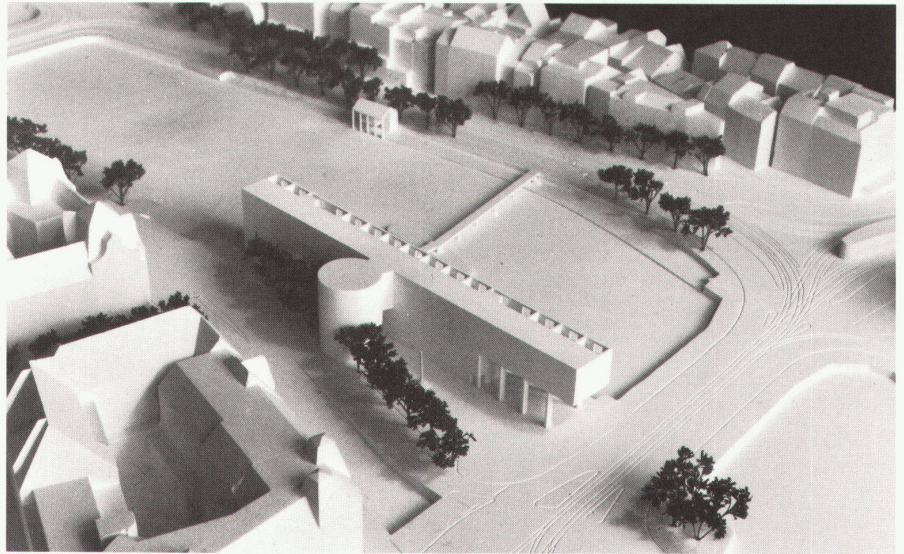
2 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

3 Situationsplan / Plan de situation / Site plan

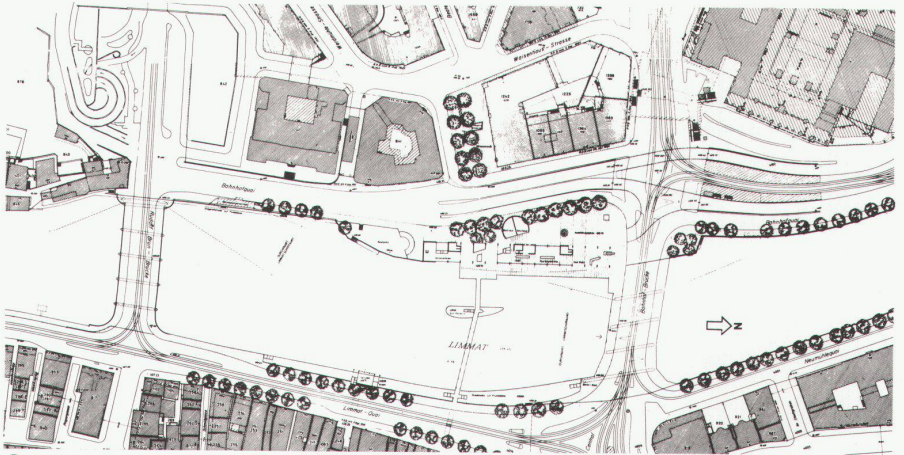
4 Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Plan of ground floor

5 Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section

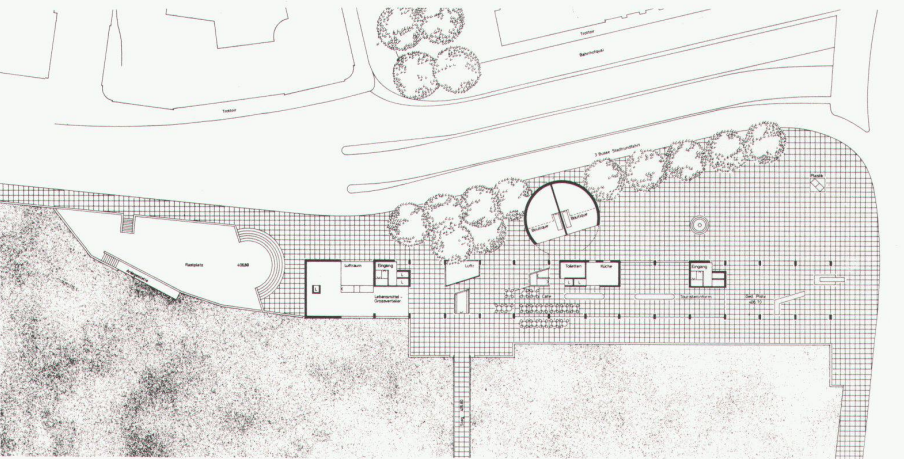
6 Westansicht / Façade ouest / West elevation view



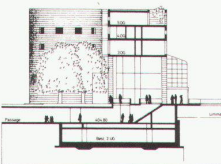
2



3



4



5



6

Architekten:
Heinrich Helfenstein, Margareta Peters,
Christian Sumi, Zürich

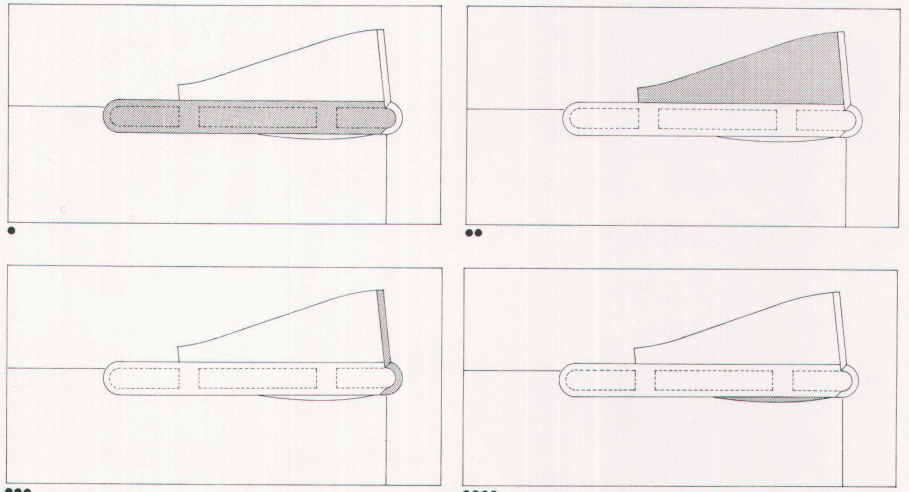
Projekt nicht prämiert

**Autonomie gegenüber den
negativen Formen des Kontexts –
Disponibilität für architektonische
Restrukturierungen**

Der Entwurf tritt der Bebauung des Bahnhofquartiers und der Front des unteren Limmatquais als Drittes gegenüber. Im Gegensatz zu den seeseitigen Quartieren des 19. Jahrhunderts ist das flussseitige untere Bahnhofquartier nicht auf der Grundlage einer klaren städtebaulichen Vorstellung und Konzeption entstanden, sondern reproduziert in Stein überkommene Eigentums- und Verkehrsverhältnisse. Insbesondere ist der Bezug zum Fluss nie bewusst artikuliert worden. Die städtischen Verwaltungsgebäude als Fragment des Gullischen Grossprojekts markieren an entscheidender Stelle – unmittelbar am Rand der mittelalterlichen Bebauung – die ausgebliebene bauliche Bezugnahme auf einen neu zum innenstädtischen Raum hinzugekommenen Flussabschnitt.

Der untere Limmatquai zwischen Central und Rudolf Brun-Brücke hat bis heute nicht die architektonische Form gefunden, die die Umorientierung von der Niederdorfstrasse auf die Limmatseite eigentlich verlangt. Die Wasserfront bildet ein wirres Durcheinander von nur schlecht kaschierten Hinterseiten und banalsten Neubauten.

Eine enge Bezugnahme auf den heutigen baulichen Kontext ist also ausgeschlossen. Unser Entwurf nimmt diesen zwar als gegeben hin, wahrt sich jedoch ihm gegenüber eine mögliche Autonomie, die eine weitgehende Disponibilität für eine mögliche architektonische Restrukturierung von Limmatquai und Bahnhofquartier erlaubt. H.P. S.



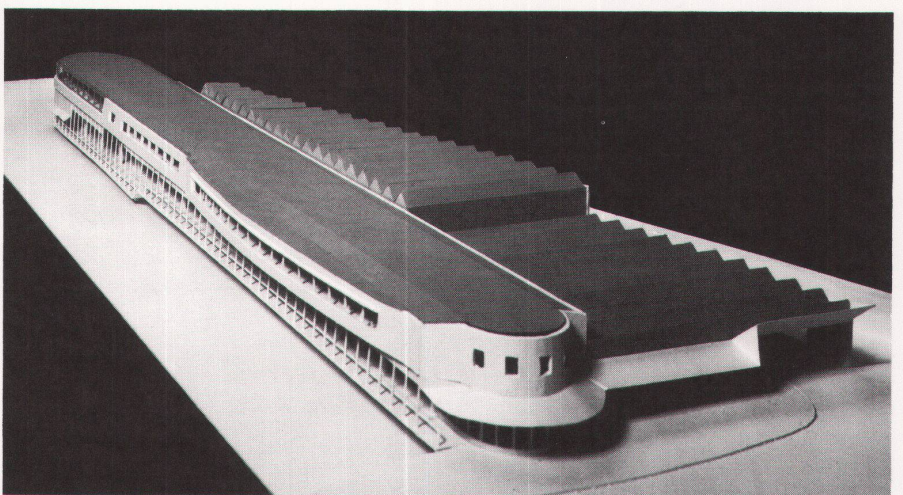
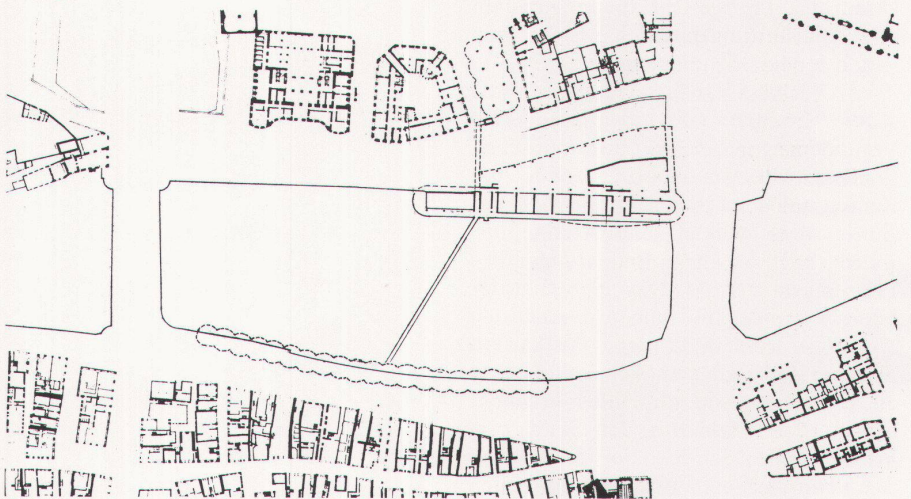
Die Elemente des Entwurfs

• Der niedrige, langgezogene Baukörper definiert die Geometrie des Flussraums. Der Portikus stellt die Kontinuität zu den Durchgängen unmittelbar am Fluss her.

•• Die «weiche», mit Sheds bedeckte Zone vermittelt zwischen dem klaren Element des Längskörpers und der bestehenden Bebauung im Bahnhofquartier und zur Unterführung.

••• An der Stirnseite des Gebäudes (Bahnhofbrücke) verbindet ein Vordach die einzelnen Elemente des Entwurfs.

•••• Die ausbuchtende Fassadenlinie über dem Wasser nimmt das Abdrehen der Limmat aus der Achse des innenstädtischen Flussraums auf.



1 Gesamtsituation / Situation générale / General situation

2 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

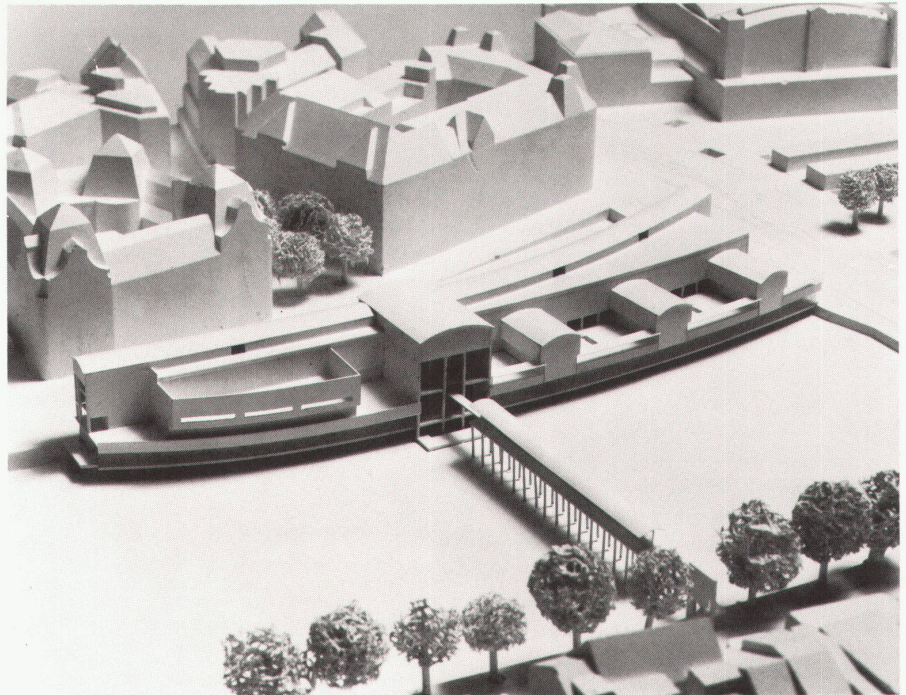
Architekten:
Kurt Lustenberger, Marcel Meili,
Miroslav Sik, Zürich

Projekt nicht prämiert

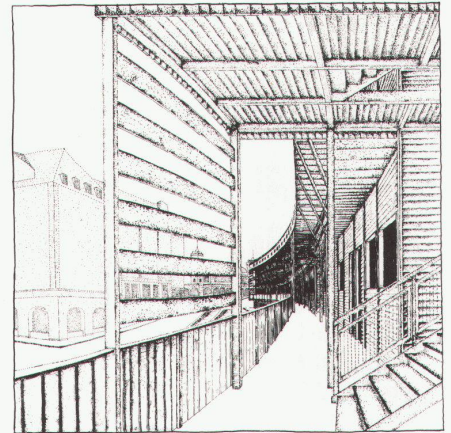
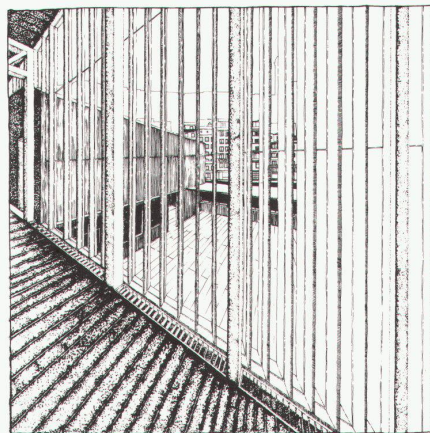
«Im ersten Rundgang stellte das Preisgericht ausserdem verschiedene Projekte fest, die in bezug auf den städtebaulichen Eingriff an der gestellten Bauaufgabe vorbeigehen. Da sich die Verfasser dieser Entwürfe jedoch durchaus intensiv und sorgfältig mit ihrer Projektidee auseinandergesetzt haben, anerkennt das Preisgericht die ernsthaften Arbeitsleistungen durch eine Einreihung in den 2. oder 3. Rundgang.»

Die Auseinandersetzungen um die «Freie Limmat» dokumentieren eine Veränderung in der Sicht des städtischen Wassers. Mit dem Abbruch der letzten Bauten auf der Limmat in den vierziger Jahren verschwindet jene Architektur, welche noch an ältere Bedeutungen des Flusses erinnert hat. Das neue Bild der Stadtufer findet nun seinen deutlichsten Ausdruck wohl in farbigen Postkarten. Darüber hinaus lassen sich kaum mehr als Fragmente anderer Bilder erahnen, welche das Verhältnis der Stadt zum Wasser klären würden. So beschränken sich denn auch die Vorschläge zur neuen Architektur des Limmatraumes seit jener Zeit auf schwebende Trottoirs, Kopfsteinpflaster und eine andere Gemüsebrücke.

Unser Entwurf stellt Spekulationen über diese Bilder des Flusses an: es ist möglich, die Limmat anders zu sehen, anders zu entwerfen. Den Sockelbereich des Projektes bildet eine massive Inselmauer, an welcher die Limmat langsam vorbeifliesst. Gegen das Land hin besteht diese Mauer aus zweifarbigen, in Reihen angeordneten Steinen. Die ziemlich kleinen Türen führen zu verschiedenen Läden. Sämtliche parallel zum Fluss gerichteten Linien sind als Kreis- oder Parabelsegmente mit grossen Radien gefasst, als Zeichen der allmählichen Auswaschung der Inselufer, als Zeichen der Insel



1

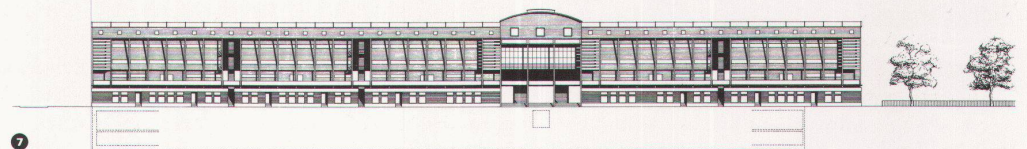
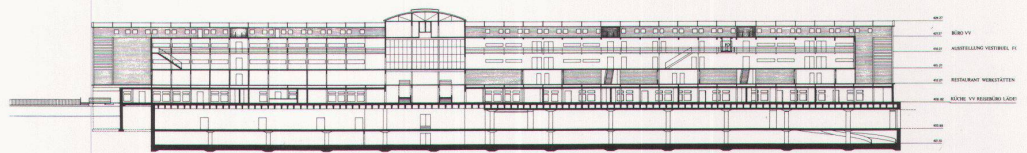
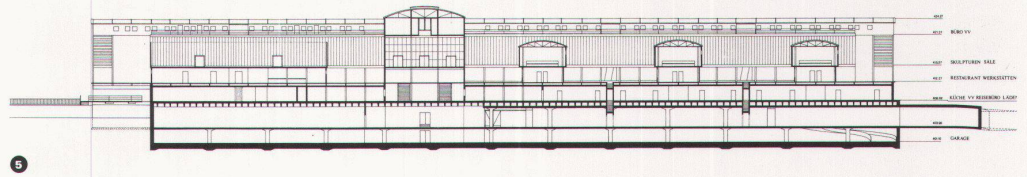
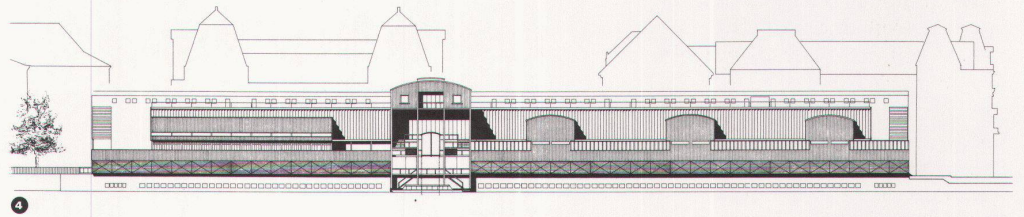
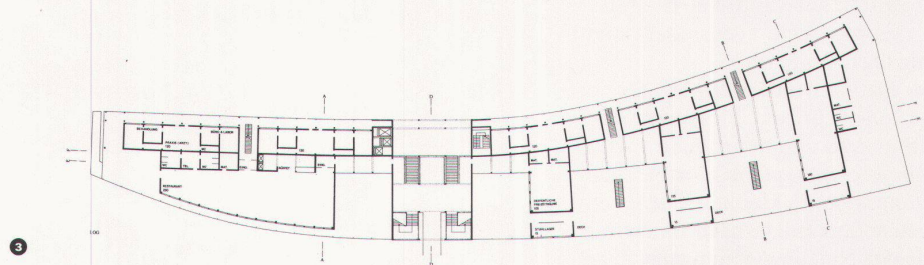
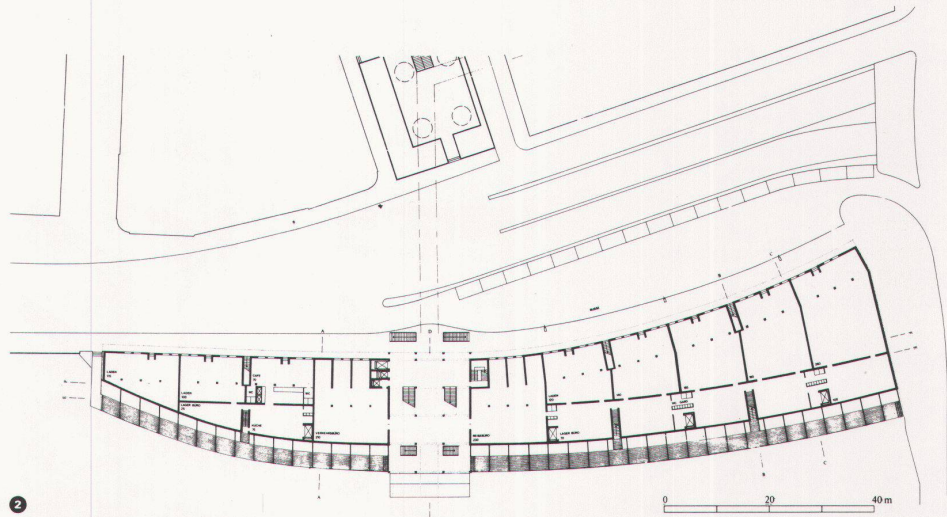


selbst. Das leicht geneigte Peer-Deck, aus fein gehobelten Brettern mit Regenwasserspalten, wider die englische Tradition auf dem Massivsockel aufgelagert, kragt an allen Seiten aus und gestattet gegen das Wasser hin die Aufhängung eines Spaziersteiges. Durch dessen Vergitterung hindurch ist die gegenüberliegende Stadtsilhouette sichtbar, in den Ritzen der Bodenbretter erscheint die Spiegelung der Wasseroberfläche. Die verschiedenen Sonnendecks sind leer; sporadisch werden rot-weiss gestreifte Liegestühle aufgestellt. Die verglasten Windschutzscheiben rahmen den Blick auf die Limmat und die Altstadt ein. Alle auf das Deck abgestellten Aufbauten sind aus Holz, wobei die weiss gestrichene Oberfläche der überschuppten Aus-

senwandbretter durch die Witterungseinflüsse bald spröde wird, die Farbe blättert ab. Aus dem anfänglichen Schiffsweis des Neubaus wird bald einmal die gebrochene Farbe der schwimmenden Badeanstalten oder der Hafenbaracken der frühindustriellen Zeit. Die runden Blechdächer sind azurblau einbrennlackiert.

Die offene Eingangshalle, welche zugleich als Station für die Flussschiffe dient, ist derart überdimensioniert, dass sie beinahe die Verhältnisse einer binnenländischen Werft erreicht. Die schräg abgestützte Auskragung im obersten Geschoss auf der Rückseite bildet ein Element üblicher Holzbautechnik, wie es oft auch im Fabrikbau angewandt wurde.

L. M. S.



1 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

2 Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Plan of ground floor

3 Grundriss 1. Obergeschoss / Plan du 1er étage / Plan of 1st floor

4 Ostansicht / Vue est / East view

5 6 Längsschnitte / Coupes longitudinales / Longitudinal sections

7 Westansicht / Vue ouest / West view

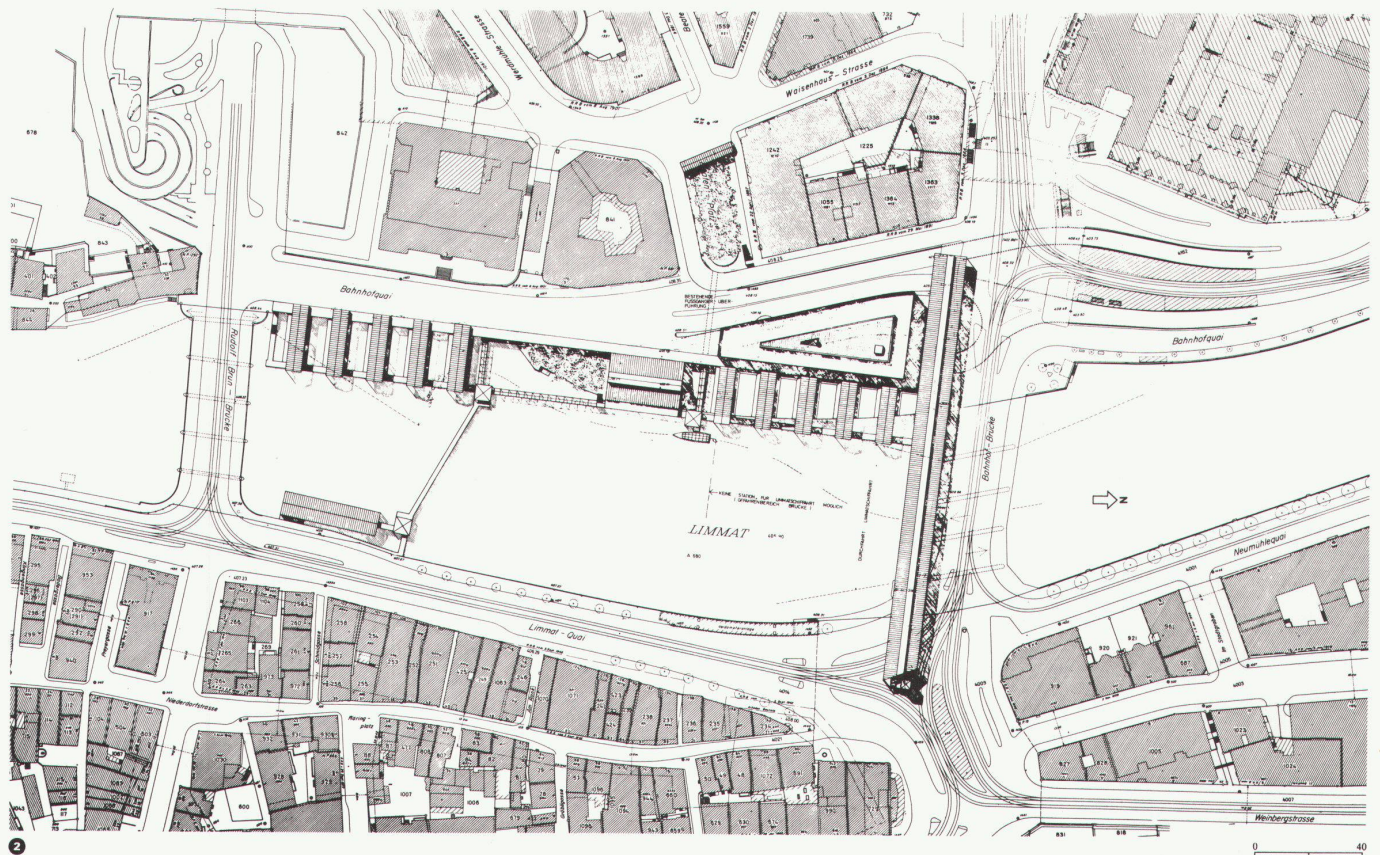
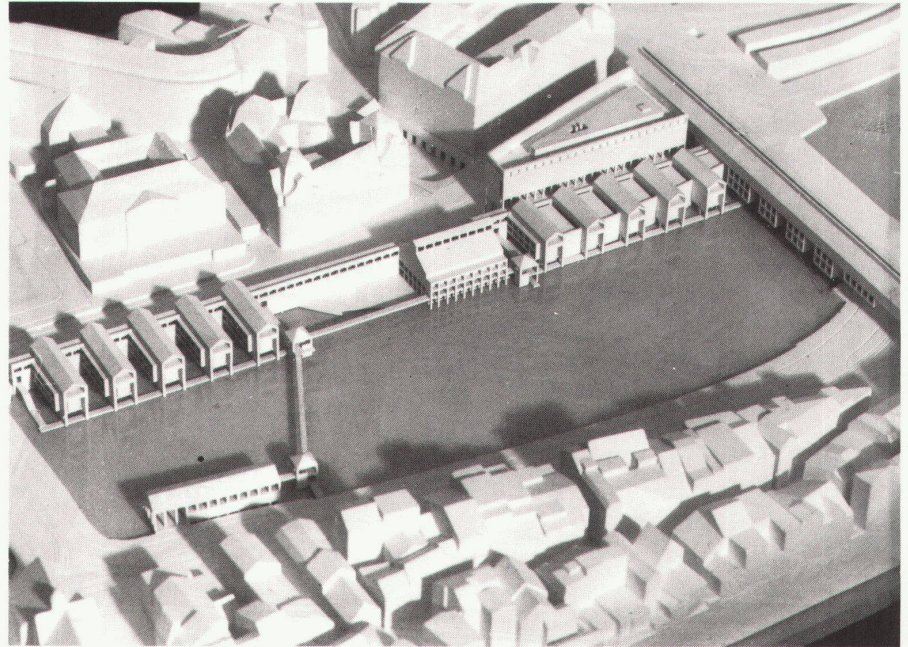
Architekten:
Dolf Schnebli und Partner,
Zürich und Agno
Mitarbeiter: Alexander Fickert

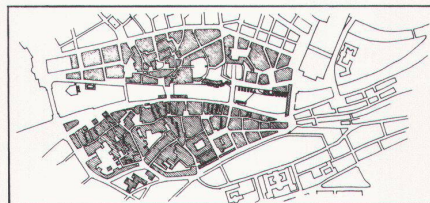
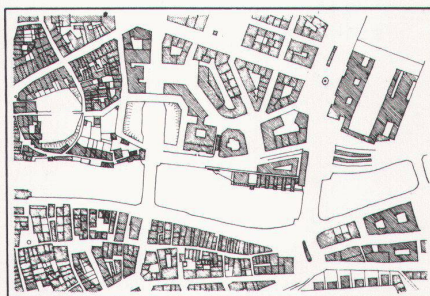
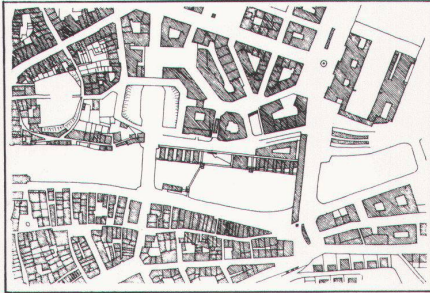
Projekt nicht prämiert

Die räumliche Gestaltung des Limmatraums bildet ein eigenständiges Element, welches sich zwischen die Bausubstanz des Mittelalters und des 19. Jahrhunderts setzt, beide verbindet und gleichzeitig klar definiert.

Der Projektwettbewerb ist als in sich funktionstüchtiges Fragment des Ideenwettbewerbs zu verstehen. Das städtebauliche Konzept beinhaltet auch eine Nutzungsidee. In klar beschriebenen Raumtypen sollen sich je nach Bedürfnis verschiedenste Nutzungen einnisten.

D. S.





1 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model

2 Situationsplan / Plan de situation / Site plan

3 Projektidee Limmatraum / Idée de projet pour l'espace de la Limmat / Idea of project for the Limmat zone

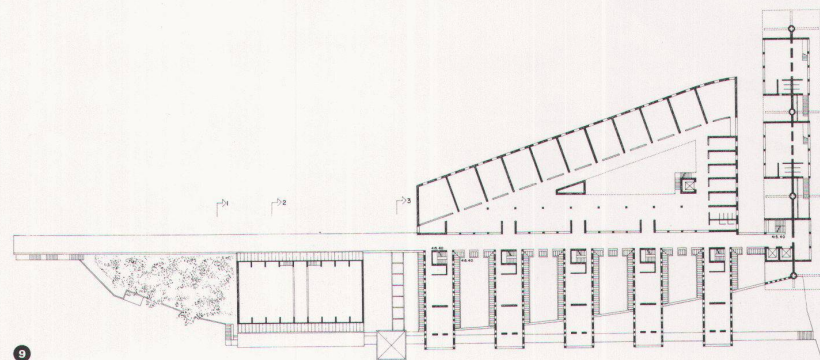
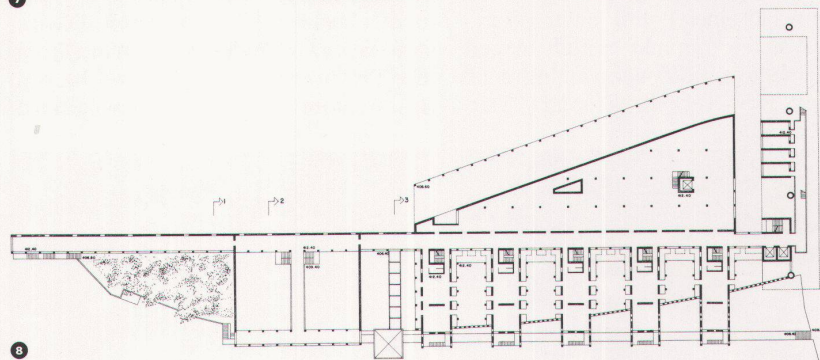
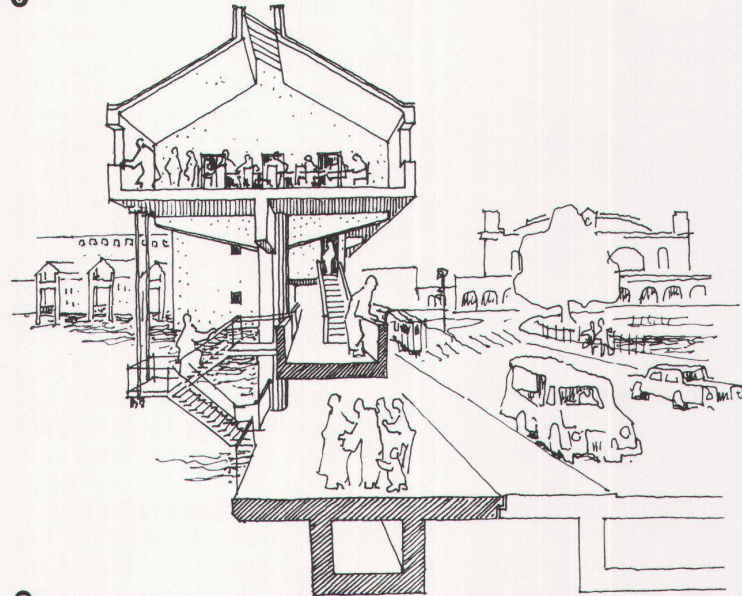
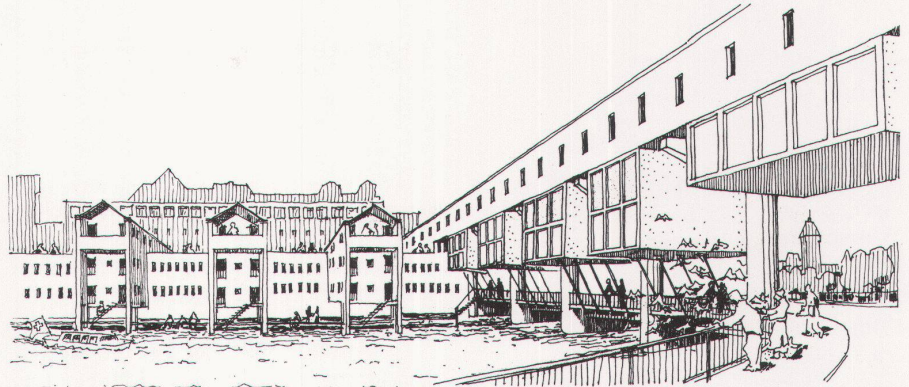
4 Bauten Projektwettbewerb / Bâtiments du projet de concours / Competition buildings

5 Der Limmatraum bis zum See / L'espace de la Limmat jusqu'au lac / The Limmat zone as far as the lake

6 Perspektivische Ansicht Bahnhofquai und Bahnhofbrücke / Vue perspective du Quai de la Gare et du Pont de la Gare / Perspective view of Bahnhofquai and Bahnhofbrücke

7 Skizze Bahnhofbrücke / Esquisse du Pont de la Gare / Sketch of Bahnhofbrücke

8 9 Obergeschoss Bahnhofquai / Etages supérieurs du Quai de la Gare / Upper levels of Bahnhofquai



Architekten:
Werner Kreis, Ulrich Schaad,
Peter Schaad, London

Projekt nicht prämiert

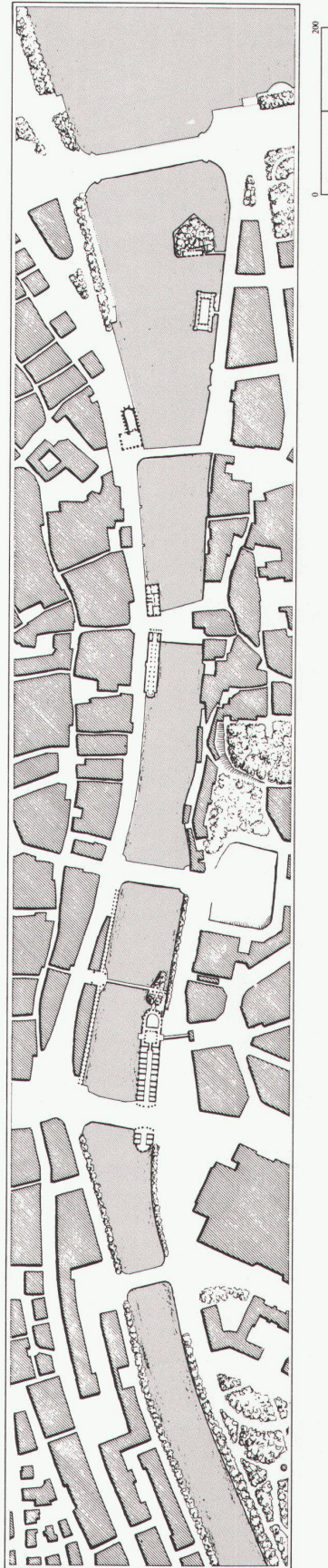
Das vorliegende Projekt ist unser Vorschlag für den öffentlichen Projektwettbewerb zur Überbauung des Papierwerdareals in Zürich mit Läden, dem Sitz des Verkehrsvereins, Restaurants und Konferenzräumen, in Verbindung mit einem Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Limmatraumes zwischen Urania- und Bahnhofbrücke.

Dieses Gebiet im Zentrum der Stadt Zürich liegt zwischen dem mittelalterlichen Stadtteil «Niederdorf» im Osten und dem im 19. Jahrhundert entstandenen Bahnhofgebiet im Westen. Hier war einst ein Zentrum des Zürcher Handwerks mit Wassermühlen und kleinen Fabriken, Stegen und Markthallen und hat sich so erhalten bis zur Mitte dieses Jahrhunderts. Nach dem 2. Weltkrieg wurde diese lebendige Flusslandschaft unter dem Vorwand einer Politik einer gesunden und freien Limmat mittels neuer Baureglements und Zonenplanung dem modernen Privatverkehr geopfert. Der

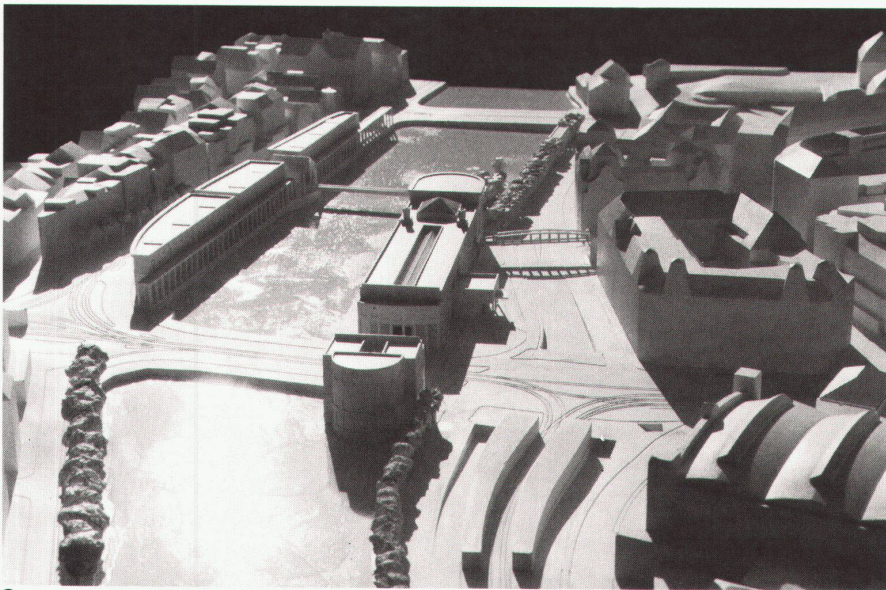
Höhepunkt dieses absurden öffentlichen Vandalismus stellte die Zerstörung der «Fleischhalle» dar, einer architektonisch hervorragenden Markthalle aus dem 19. Jahrhundert.

Unser Projekt schlägt die Re-Urbanisierung des östlichen Limmatufers vor. Die projektierten Gebäude entlang des Limmatquais sind als Fortsetzung der mittelalterlichen Gebäudemasse gestaltet, enthalten Läden, Handwerksbetriebe, Wohnungen, Büros etc. und stossen flussseits auf eine öffentliche Uferarkade, die den Fussgänger auf eine zentral gelegene offene Markthalle führt. Diese Arkade stellt eine Art geometrische Basislinie dar, gegen welche das auf dem anderen Flussufer gelegene Gebäude und die vorgelagerte Insel als geometrisch unabhängige Objekte kontrastieren.

Das öffentliche Gebäude auf dem eigentlichen Papierwerdareal formuliert die Idee eines Brückenkopfes und bildet zugleich eine Art Tor zum Bahnhofareal. Als Bautyp fügt es sich ein in die Tradition der flussaufwärts gelegenen Gebäude – Rathaus, Helmhaus und Wasserkirche – welche ihrerseits als unabhängige Einzelbaukörper die Geometrie der städtischen Baumasse kontrastieren. Das Innere dieses Gebäudes ist als architektonische Promenade konzipiert, welche vom Brückenkopf durch den Eingangsporti-



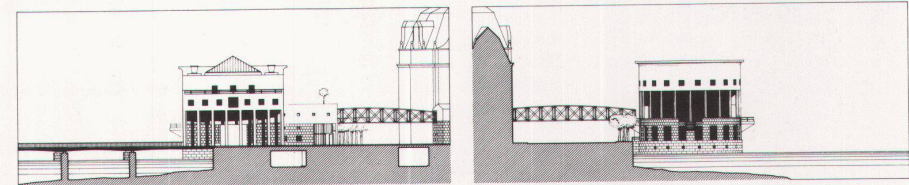
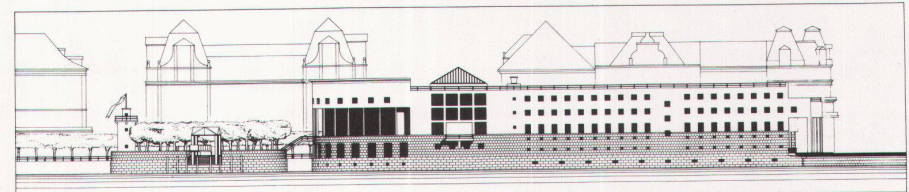
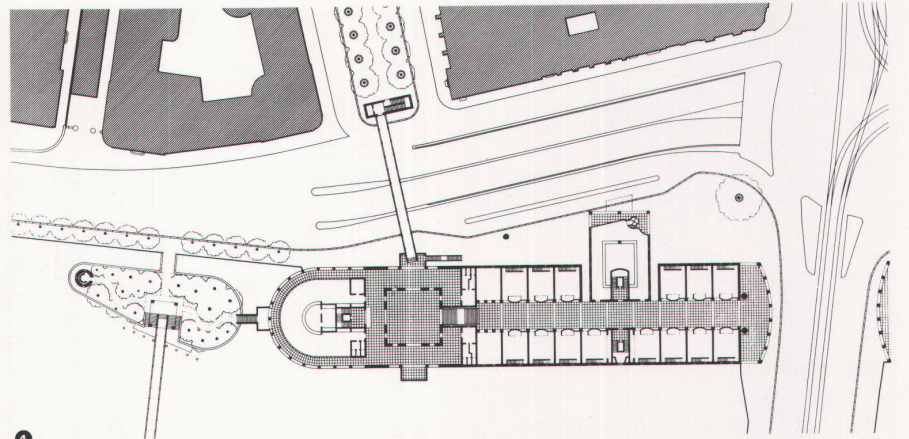
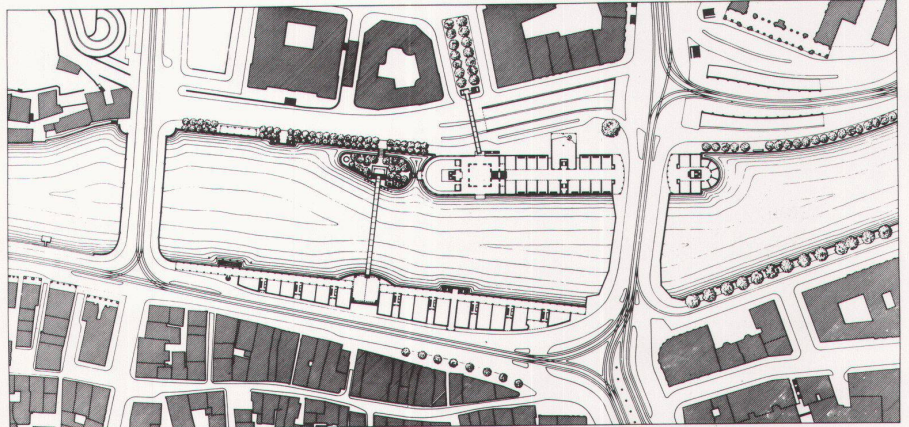
2



1

kus und entlang der Ladengalerie in einen um einige Stufen höhergelegenen Lichthof mündet, wo man vielleicht eine Weile im Schatten einer Palme dem Ravel oder Debussy spielenden lokalen Pianisten lauschen möchte. Schliesslich erreicht man, die halbkreisförmige Kolonnade passierend, die kleine Insel, eine Reverenz an die Zeit der alten Papierwerdinsel (die mittels einer Tiefgarage im Jahre 1950 unwiderruflich ans Flussufer gebunden wurde), auf welcher man sich Szenen vorstellen könnte wie etwa diejenige auf Renoirs Gemälde «Le Moulin de la Galette».

K. S. S.



- 1 Modellaufnahme / Photographie de la maquette / Photo of model
- 2 Einordnung im Limmatraum / Insertion dans l'espace de la Limmat / Integration in the Limmat zone
- 3 Grundriss Erdgeschoss / Plan du rez-de-chaussée / Plan of ground floor
- 4 Ostansicht / Vue est / East view
- 5 Nordansicht / Vue nord / North view
- 6 Westansicht / Vue ouest / West view

