

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 39 (1952)
Heft: 11

Rubrik: Tribüne

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.04.2025

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

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 ebenso wenig den stets in Wandel 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 unmittelbare 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.

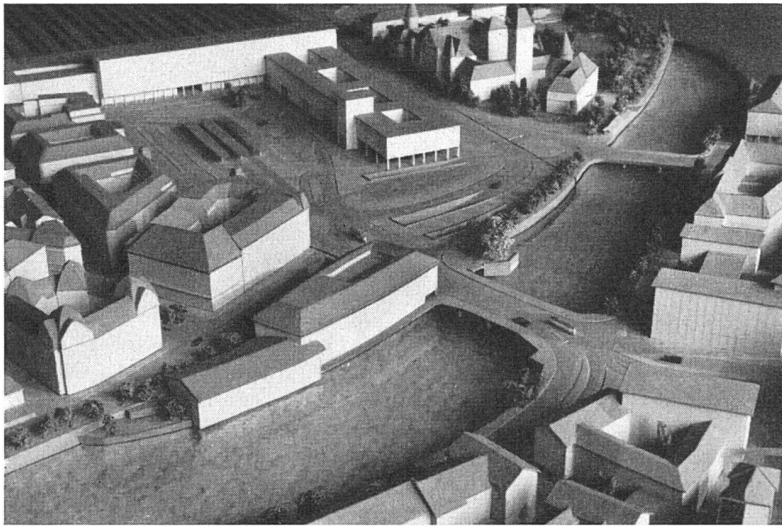


Abb. 1. Projekt Prof. Dr. h. c. H. Hofmann, seinerzeit im Auftrage der Magazine zum Globus verfaßt. Mit der weiteren Projektbearbeitung wurde später Karl Egender, Arch. BSA, beauftragt

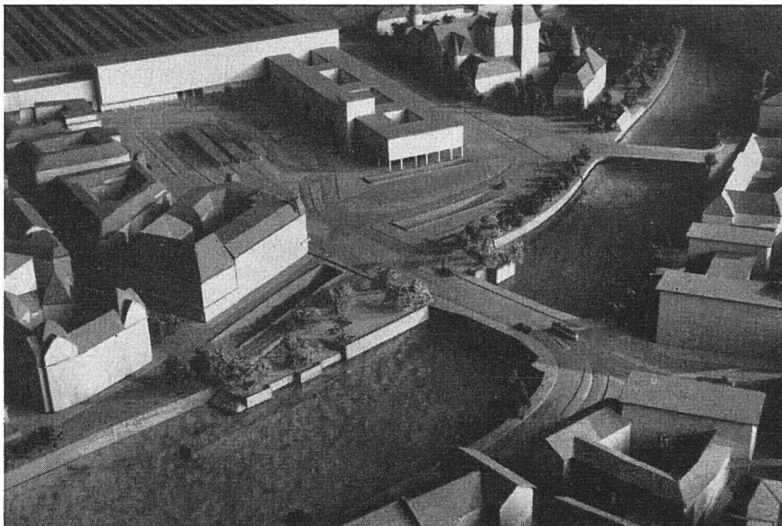


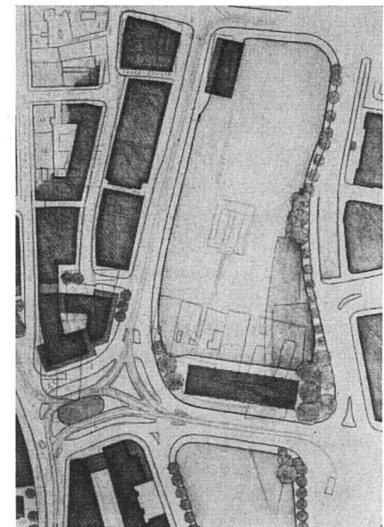
Abb. 2. Studie «Freier Limmatraum», Städtisches Hochbauamt

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 aufgetragenen 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 abzu-
riegeln; die sinnfällige Einbeziehung
dieses Flußlaufes in das Stadtbild er-
fordert vielmehr dessen räumlich weit-
gehende Offenhaltung und natürliche
Durchführung.

Die aufgeworfene städtebauliche Frage
steht nicht nur in unmittelbarster Be-
ziehung 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 Zür-
cher 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 verkehrstechni-
schen Gründen – mit der Anlage eines
großen Platzes wie auch mit der weit-
gehenden Beibehaltung der südlichen
Platzfront des heutigen Bahnhof-
platzes (vom «Du Nord» bis zum Vik-
toriahaus) gerechnet werden. Diese
heute bestehende Platzfront von etwa
200 Meter Länge, die bei einem allfälli-
gen, 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 Lö-
sung; im Gegenteil müßte sich ein bau-
licher Akzent von dieser Platzwand
möglichst lösen (vgl. Abb. 5 des
Architekten O. Stock).

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

Dem BSA erscheinen als Folge der vor-
stehenden Gedanken jene Vorschläge
als die glücklichsten, die vertikal orien-
tierte Bauten relativ kleiner Grundriß-
fläche etwa in der verlängerten Nord-
front des Beatenplatzes vorsehen.

Solche Bauten dürfen bezüglich ihres
Bauvolumens als maßstäblich bezeich-
net werden. Sie bilden eine sehr wert-
volle, gutproportionierte Zäsur zwi-
schen Bahnhof- und Uraniabrücke; sie
stellen in Verbindung mit der Bahn-
hofbrücke den sehr erwünschten mar-
kanten, in klarem Gegensatz zur be-
stehenden horizontal entwickelten, im
übrigen unschönen Bebauung stehen-
den baulichen Akzent dar, ohne weder
den Limmatraum noch die Wasser-
fläche in nennenswerter Weise zu be-
einträchtigen. Durch die Loslösung
eines solchen Hochhauskörpers von der
Bahnhofbrücke ergibt sich vom Lim-
matquai aus eine möglichst lange, bis

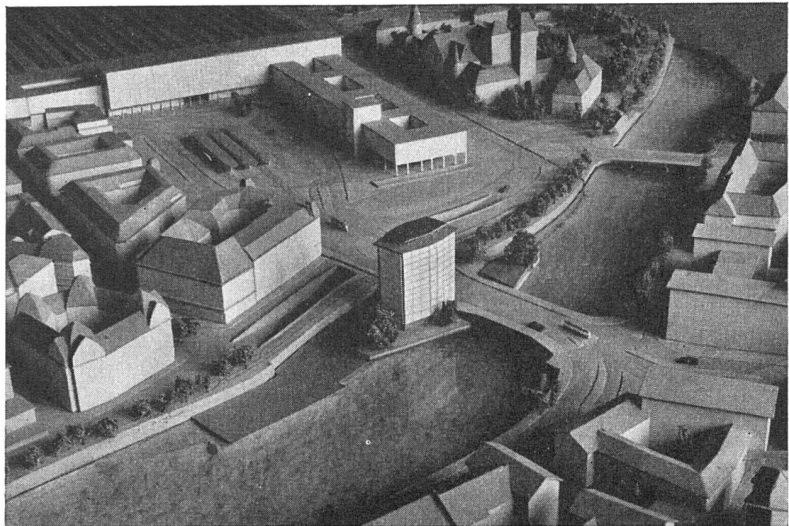


Abb. 5. Hochhaus auf Papierwerd-Insel. Projekt O. Stock

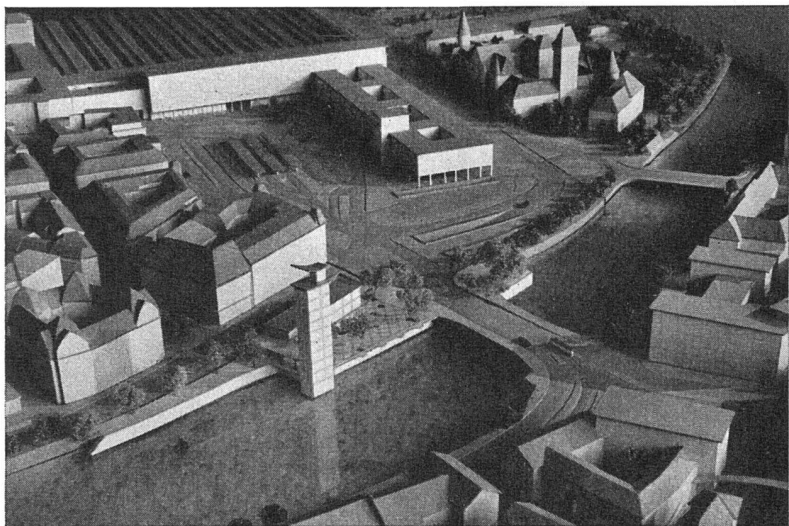
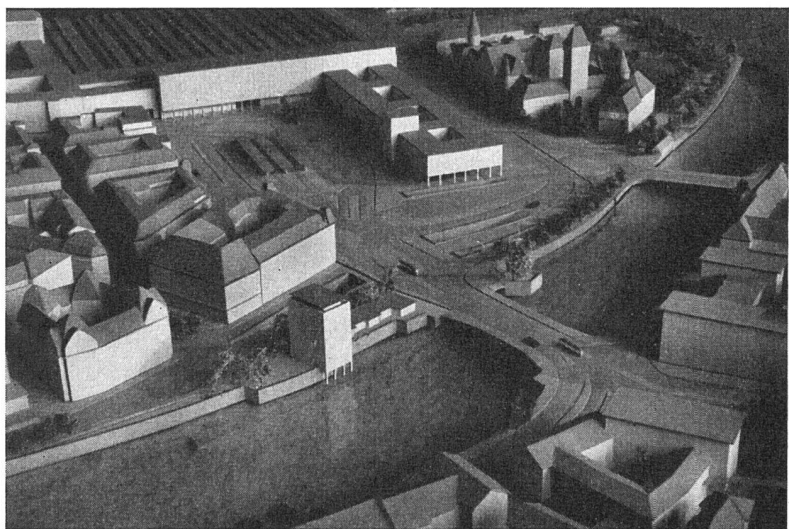


Abb. 6. Turm-Restaurant. Vorschlag J. Schütz

Abb. 7. Bürohaus. Vorschlag R. Landolt



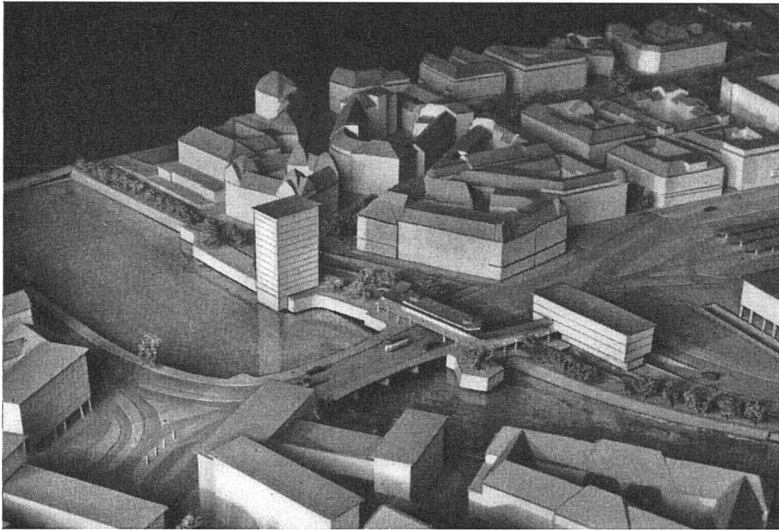


Abb. 8. Hochhaus mit niederen Bauten. Vorschlag Haefeli, Moser, Steiger



Abb. 8a. Variante ohne niedere Verbindungsbauten

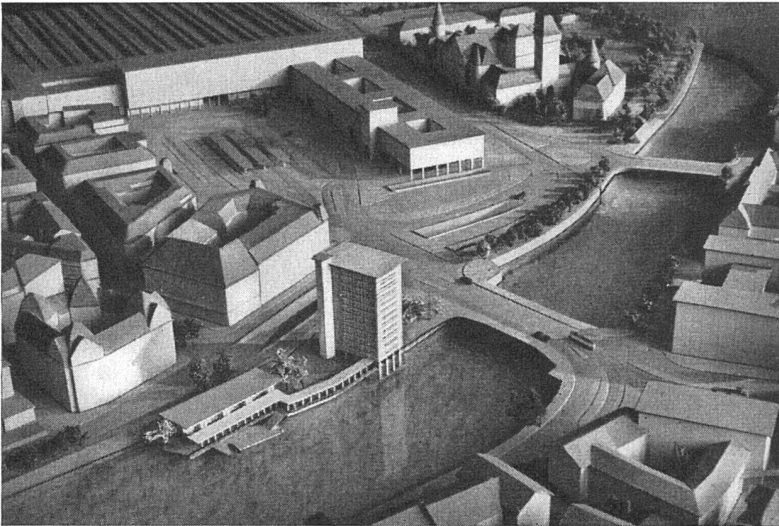


Abb. 9. Hochhaus. Vorschlag Th. Schmid Sämtliche Photos: Hugo P. Herdeg SWB, Zürich

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-