

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 56 (1969)
Heft: 8: Bürobauten - Geschäftshäuser

Wettbewerbe

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>

Öffentlicher Projektwettbewerb über die Gestaltung von Fußgängerzonen im Bereich der unteren Bahnhofstraße

Im Januar 1968 schrieb der Stadtrat von Zürich unter den in der Stadt Zürich heimatberechtigten oder mindestens seit dem 1. Januar 1967 niedergelassenen Architekten und Gartenarchitekten einen öffentlichen Wettbewerb aus zur Erlangung von Plänen für die Gestaltung von Fußgängerzonen zwischen Bahnhofplatz und Pelikanstraße/Augustinerergasse mit Einbezug der Pestalozzianlage. Dem Gartenbauamt der Stadt Zürich sind fristgerecht 17 Projekte eingereicht worden, die alle dem Preisgericht zur Beurteilung zugelassen werden konnten.

Im Preisgericht wirkten mit: Stadtrat R. Welter, Vorstand des Bauamtes I (Vorsitz); E. Fritz jun., Gartenarchitekt; Direktor E. A. Knecht (Fa. Wollen-Keller); Dr. W. Latscha, Direktor der Verkehrsbetriebe; C. E. Manz (Hotel «St. Gotthard») als Vertreter der Vereinigung Bahnhofstraße; W. Neukom, Gartenarchitekt; K. Schmid, Arch. SIA, Adjunkt des Stadtplanungsamtes; W. Stücheli, Arch. BSA/SIA; Stadtbaumeister A. Wasserfallen, Arch. BSA/SIA; P. Zbinden, Chef des Gartenbauamtes; M. Ziegler, Arch. BSA/SIA; sowie als Ersatzpreisrichter O. Hofmann, Adjunkt des Gartenbauamtes; L. Marazzi, Adjunkt des Tiefbauamtes; Dr. R. Zürcher, Abteilung für Verkehr.

In einem ersten Rundgang hat das Preisgericht acht Vorschläge ausgeschieden. Die neun übriggebliebenen Projekte wurden dann beurteilt und rangiert. Mit Preisen wurden sechs Projekte ausgezeichnet, zwei wurden angekauft. Die zwei Ankäufe kamen für die Preisverteilung deshalb nicht in Frage, weil diese Projekte gegen das Wettbewerbsprogramm verstoßen hatten, indem in ihnen vorgeschlagen wurde, auch den öffentlichen Verkehr aus der Bahnhofstraße zu entfernen. Wobei zu erwähnen ist, daß auf Anfrage der Wettbewerbsteilnehmer die ausschreibende Stelle bekanntgab, sie werde die Projekte, welche die Entfernung der öffentlichen Verkehrsmittel aus der Bahnhofstraße vorschlugen, von der Beurteilung nicht ausschließen. Versäumt wurde aber zu präzisieren, daß diese Projekte für die Preisverteilung nicht in Frage kämen.

Wir veröffentlichen hier nachstehend die prämierten und angekauften Projekte mit einem Auszug aus dem Bericht des Preisgerichtes. Zu einzelnen Projekten haben wir eine Stellungnahme des Verfassers erhalten, die wir ebenfalls publizieren. Red.

Wettbewerbsgebiet

1 Ideenskizze: Bahnhofstraße zwischen Bahnhofplatz und See.

2 Projektvorschlag:

a) Bahnhofstraße, vom Bahnhofplatz bis Pelikanstraße/Augustinerergasse (etwa 500 m Länge) und die beidseitig an die Bahnhofstraße angrenzenden Straßenräume und Plätze (Schützen-, Schweizer- und Beatengasse; Usteri- und Werdmühlestraße und -platz sowie Uraniastraße, Sihlstraße, Rennweg, Oetenbachgasse, Kuttelgasse,

Füsslistraße, Pelikanstraße und Augustinerergasse). b) Pestalozzianlage inklusive die begrenzenden Straßenzüge.

c) Das Gebiet für den Projektwettbewerb ist im Unterlageplan Nr. 6 umrandet dargestellt.

Anweisung zur Projektierung

Der Stadtrat erwartet Vorschläge zur Aufwertung der als erstklassige Detailhandelszone weltbekannten Bahnhofstraße.

Da sich die bauliche Ausnutzung auch in der Zukunft – vor allem im Bereich der Obergeschosse – im wesentlichen an die heutigen Baukuben halten soll, gilt es vor allem in der Zone des Straßenraumes und der öffentlichen Plätze eine dem Fußgänger angepaßte Atmosphäre zu schaffen. Dabei soll folgenden Elementen Rechnung getragen werden:

Der Zug der Bahnhofstraße ist als Ganzes einfach und einprägsam. Dagegen ist die Orientierungsmöglichkeit in einzelnen Abschnitten, besonders auch in den angrenzenden Straßenräumen, durch geeignete Maßnahmen zu verbessern. Ein sinnfälliger und organischer Zusammenhang mit der Fußgängerebene unter dem Bahnhofplatz ist anzustreben; über die Gestaltung der Auf- und Abgänge bestehen allerdings bereits verbindliche Pläne.

Allfällige Pavillonbauten usw., die eine Bereicherung der Fußgängerzone bedeuten, können vorgeschlagen werden. Die Bahnhofstraße bleibt Hauptverkehrsachse des Tramnetzes. Die unterschiedlichen Bedürfnisse für das Tram wie auch für die Fußgänger, in den Haltestellenbereichen und in den Zwischenzonen mit fließendem Verkehr, sind zu beachten. Der Umstand, daß die Linienführung der Straßenbahn in der Bahnhofstraße verbleiben muß, wirkt sich im Wettbewerb erschwerend aus. Das sorglose Flanieren auf

beiden Seiten der Straße und in die angrenzenden Räume sollte weitgehend sichergestellt werden, und es sind Vorschläge zu unterbreiten, in welcher Form dieser Forderung am besten nachgelebt werden kann. In ansprechender Weise können Über- und Unterführungen oder eventuell auch eine zweckdienliche optische Steuerung à niveau in Frage kommen. Letztere Lösung hat allerdings den Nachteil, daß Kleinkinder ohne Führung einer ständigen Gefährdung ausgesetzt bleiben; die Schwerfälligkeit der großen Tramzüge im Bremsmanöver ist bekannt, zudem birgt auch deren Länge Gefahren in sich.

Die stark belastete Verkehrsspanne Uraniastraße–Sihlstraße ist als fester Bestandteil der Verkehrslösung zu berücksichtigen. Zur Wahrung der Kontinuität der Fußgängerachse im Zuge der Bahnhofstraße sind hier besondere Überlegungen zu machen.

Der Querverkehr auf der Verbindung Usteristraße–Werdmühleplatz fällt gemäß dem langfristigen Planungsrahmen (frühestens nach Beendigung der Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz) weg. Ebenso darf angenommen werden, daß die Auffahrtsrampe aus dem Parkkeller des Warenhauses «Globus» in die Lintheschergasse verlegt werden kann. Von allem Anfang an ist die Aufhebung der Querverbindungen Schützengasse und Schweizergasse–Beatengasse über die Bahnhofstraße vorgesehen.

Die Wettbewerbsbeiträge sollen auf den Endzustand abstellen, jedoch sind für die Übergangszeiten (allfällige Provisorien usw.) Vorschläge zu machen.

Für die Geschäftsanlieferung sind die angrenzenden Nebenstraßen vorgesehen sowie mit zeitlicher Beschränkung bis 10.00 Uhr auch die Bahnhofstraße selbst. Die Begehbarkeit der Bahnhofstraße für Umzüge (Marschrouten) braucht nicht wegleitend zu sein.

1
Stundenbelastung vom 17. 10. 1967: 17.30–18.30 Uhr;
Zählung: Personen/Stunde
1: 2500 Personen/Stunde
2: 5000 Personen/Stunde
3: 10000 Personen/Stunde



Über Niveauverhältnisse (Aufhebung der Trottoirstufen usw.) sind Vorschläge zu machen.

Der Standort des Pestalozzienkmals bleibt dem Wettbewerbsteilnehmer überlassen.

Schlußfolgerungen des Preisgerichtes

Es liegt im Wesen der komplexen Wettbewerbsaufgabe, daß kaum ein optimales baureifes Projekt erwartet werden konnte. Trotzdem bedauerte das Preisgericht, daß nicht in vermehrtem Maße konkrete, in absehbarer Zeit realisierbare Vorschläge eingereicht wurden, die sich auf die nahe liegenden gestalterischen und architektonischen Möglichkeiten einer attraktiven Ladenstraße bezogen hätten. Verschiedene Verfasser legten zudem Lösungen vor, die das Privateigentum derart stark tangieren, daß die Projekte – abgesehen vom Zeitfaktor – nur mit Schwierigkeiten verwirklicht werden könnten. Auch wenn die privaten Anstößer erfahrungsgemäß Gedanken für eine Aufwertung der Bahnhofstraße positiv aufnehmen und selbst daran interessiert sind, gehen doch zahlreiche Projekte in dieser Hinsicht weit.

Bei der Beurteilung standen die Gestaltung des Straßenraumes und der Pestalozzianlage, die Führung des Fußgängers und des Verkehrs sowie die Realisierbarkeit der Ideen im Vordergrund. Außerdem wurden auch die teilweise interessanten und gut überlegten Beiträge für langfristige Entwicklungen in bezug auf den Verkehr oder die Bauvorschriften gewertet. Das Preisgericht vertrat die Auffassung, daß die Eigenart und der Charakter der Bahnhofstraße als durchgehender, sich auf den See öffnender Straßenzug nicht verlorengehen dürfen.

Der Wettbewerb bestätigte eindeutig, daß die durch Verkehr, Baugesetz und Privateigentum gegebenen Fakten die Projektierung eines Fußgängerbereiches stärker als angenommen belasten. Insbesondere der Tramverkehr wirkt sich äußerst erschwerend aus. Kurzfristig dürften sich daher eher bescheidene Bauetappen ergeben. Im Hinblick auf spätere, großzügige Lösungen für eine attraktive Fußgängerpromenade ist ein tramfreier Straßenzug im Bereich der unteren Bahnhofstraße prüfenswert.

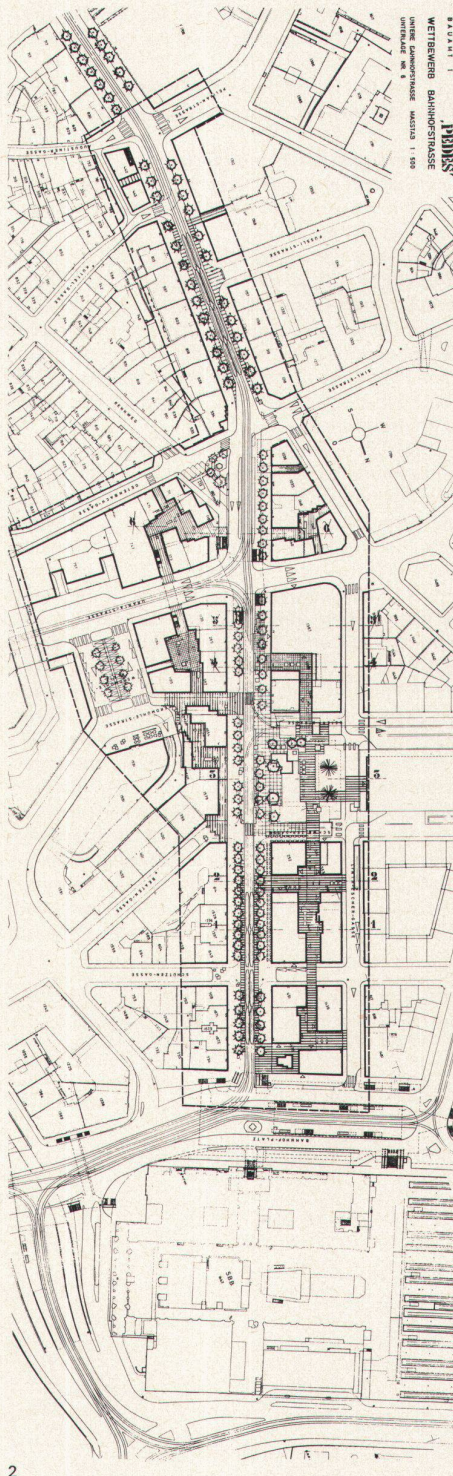
Projekt Nr. 16

Kennwort «Pedes», 1. Preis

Verfasser: Walther Niehus, Arch. BSA/SIA, Zürich
Mitarbeiter: Z. Komondy, Arch. SIA

Verkehrslösung

Das Projekt schafft eine durchgehende Fußgängerzone vom Bahnhofplatz bis zur Uraniastraße. Diese wird durch eine bescheiden dimensionierte Unterführung unterquert, während die Fortsetzung der Fußgängerachse über die Sihlstraße bereits ebenerdig mit Zebrastreifen gelöst wird. Es wird vorgesehen, den Gehbereich der Fußgänger nicht nur in der Bahnhofstraße zu gestalten, sondern auch parallel dazu durch die angrenzenden Häuserblöcke und deren Hofpartien zu entwickeln. Der Ansatz einer zweiten Fußgängerachse beim Bahnhofplatz überzeugt. Es kann hier, am Ort der größten Fußgängerdichte, auch verantwortet werden, den Besucherstrom auf zwei Achsen aufzuspalten. Hingegen ist der Vorschlag, diesen Strom von der Pestalozzianlage an in drei Äste aufzugliedern, abzulehnen. Zumal



2

2, 3
Projekt Nr. 16. Verfasser: Walther Niehus, Zürich

2
Situation

3
Schnitte durch die vorgeschlagenen Ladenstraßen in den an die Bahnhofstraße angrenzenden Häuserblöcken

4-6
Projekt Nr. 4. Verfasser: Wolfgang Naegeli, Zürich
4
Situation

die Fußgängerzählungen hier bereits tiefere Werte ergeben als im nördlich angrenzenden Teil, bringt die Aufspaltung einen Verlust an Erlebnisdichte. Auch führt der Versuch, die Fußgänger vom fließenden Verkehr wegzuführen und beidseits in die angrenzende Bebauung hineinzuziehen, zu labyrinthischen Verhältnissen. Damit wird insbesondere die Auffindbarkeit des anschließenden Bahnhofstraßen-Abschnittes «Rennweg-Augustinergasse» bei der vorgeschlagenen Lösung beeinträchtigt.

Daß das übrige Verkehrsregime – für Tram, Auto und den ruhenden Verkehr – den abgegebenen Rahmenbedingungen vollständig entspricht, verdient hervorgehoben zu werden.

Architektonische Gestaltung

Dem Projekt liegt eine großzügige Idee zugrunde. Die vorliegende Lösung ist großstädtisch, gut durchdacht und maßstäblich fein gegliedert.

Die vorgeschlagenen Passagen ermöglichen eine wesentliche Vermehrung der Schaufensterflächen und der Ladenzugänge, die weitgehend wettergeschützt untergebracht sind.

Die Schaukästen, ebenso die Sitzgelegenheiten im Fußgängerbereich, sind sehr gut angeordnet. Die Abschränkungen gegen die fahrende Straßenbahn ist vernünftig und zweckmäßig.

Die Gestaltung der Pestalozzianlage ist vorstellbar und im Detail sympathisch. Das Verhältnis von Grünfläche zu Gehfläche ist gut. Der Fußgängerverkehr durch die Anlage, parallel zur Bahnhofstraße, ist genügend dimensioniert.

Die verschiedenen Bodenbeläge bereichern das «Geh-Erlebnis». Die begrünten Fußgängerwege sind im Konzept großzügig und im Detail charmant. Die vorgesehene Gestaltung von Vitritten, Boulevardbestuhlung, Pflanzkästen gegen die Straßenbahn usw. fördert das unbeschwertere Flanieren.

Wirtschaftliche Aspekte

Der baulichen Ausführung steht die wirtschaftliche Schwierigkeit gegenüber, den Verlust wertvollster Erdgeschosse zu kompensieren. Der Vorschlag muß auf die Beteiligungsbereitschaft der privaten Grundeigentümer abzielen.

An der Ecke Bahnhofstraße-Rennweg wird an einem Beispiel veranschaulicht, wie der für die Treppenanlagen zur Unterführung notwendige Raum im Erdgeschoß durch einen höheren Baukubus wettgemacht wird.

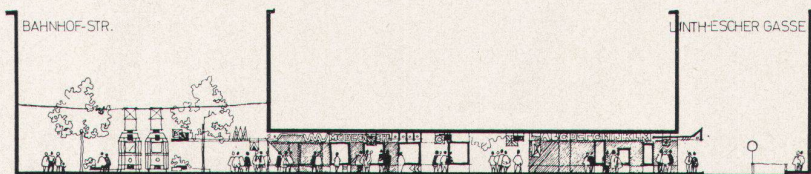
Die Fußgängerpassagen werten zwar den von der Bahnhofstraße abgelegenen Teil der Grundstücke auf, doch ließe sich der wirtschaftliche Ausgleich für den Verlust an Nutzfläche wohl nur teilweise im «basement» finden. Die vielen, geschickt platzierten Schaukästen mit ihrer großen Werbewirkung, ebenso wie die verlängerte Schaufensterfront, würden zu einer neuen Einnahmequelle der Passagen.

Realisierbarkeit

Die etappenweise Ausführung wird vom Verfasser hervorgehoben. Tatsächlich könnte die Pestalozzianlage unabhängig vom übrigen Projekt und der Vorschlag der Passagen abschnittsweise ausgeführt werden. Dazu genügt im wesentlichen schon ein Umbau des Erdgeschosses. Allerdings kommt die Stärke der parallel zur Bahnhofstraße verlaufenden Passage erst dann voll zum Ausdruck, wenn sie, leicht überschaubar, auf die ganze Länge durchgeführt ist.



1.1 SCHNITT



2.2 SCHNITT

3

Projekt Nr. 4

Kennwort «Züri-Leu», 2. Preis

Verfasser: Wolfgang Naegeli, Arch. SIA Zürich

Die im Projekt vorgetragenen Ideen basieren auf grundsätzlich wohl vertretbaren Überlegungen und halten sich im Rahmen einer möglichen Verwirklichung.

Der Verfasser strebt eine bedeutende Entlastung der Innenstadt vom individuellen Verkehr an: große, leistungsfähige Parkhäuser am City-Ring (Parkhäuser Hauptbahnhof, Central und Hohe Promenade [bestehend], Seepark, Sihlhölzli, Kaserne usw.) nehmen die von außen anrollenden Wagen auf, während die Fahrer von dort ihr Ziel in der City in bequemen Kleinbussen erreichen sollen. Dieser Vorschlag ist prüfenswert, in der angedeuteten Art für Spitzenzeiten aber zu wenig leistungsfähig (zu geringe Frequenz der Kleinbusse; bedeutende Teile der Innenstadt werden in der Linienführung nicht erfaßt). Die streckenweise Zusammenlegung der Fahrspuren von Tram und Kleinbus ist betrieblich uner-

wünscht. Die heute bereits bestehenden privaten Garagen und Parkplätze in der City können auch in Zukunft schwerlich aufgehoben werden, womit der Vorschlag etwas an Konsequenz einbüßt. Trotzdem wird damit die Innenstadt zugunsten des Fußgängers und des öffentlichen Verkehrs, hauptsächlich in der Schwerachse Bahnhofstraße, massiv entlastet, namentlich wenn der Busfahrpreis sehr gering gehalten oder gar kostenlos gefahren werden könnte.

Die Führung der Fußgänger ist wohlüberlegt:

- durch weitgehende Verbreiterung der Trottoirs bis an die Tramgeleise gewinnen die Passanten wertvolle Mehrfläche;
- die Abschränkung der Tramspur und die Konzentration der Fußübergänge auf bezeichneten Passagen scheint sinnfällig;
- die Entflechtung der Fußgängerbereiche auf zwei Ebenen an den stärksten frequentierten Punkten (Hauptbahnhof, Urania, Parade, Bürkliplatz) ist verständlich.

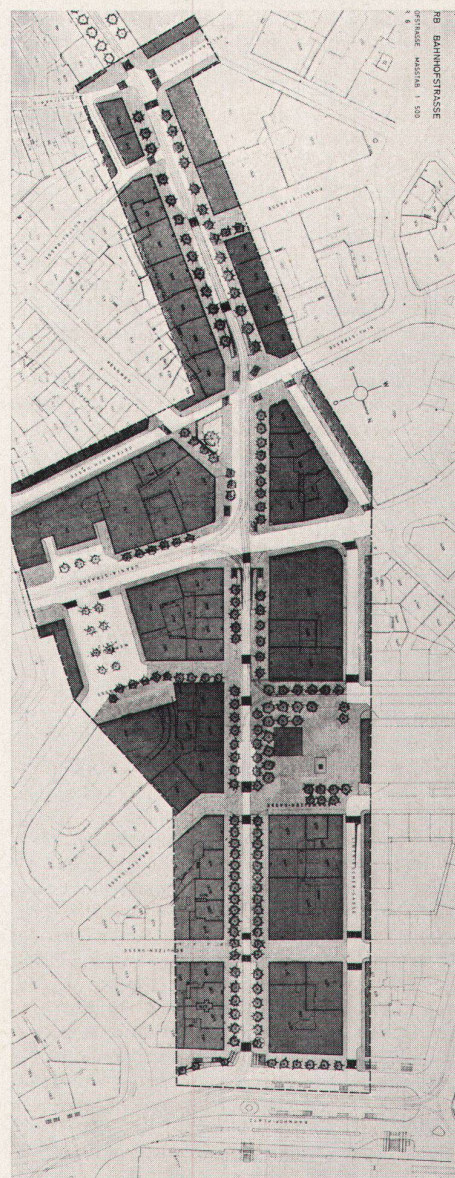
Eine Kumulierung spezieller Branchen an den Schwerpunkten der Straße wäre wünschenswert; die Strukturierung muß aber der privaten Initiative überlassen werden.

5

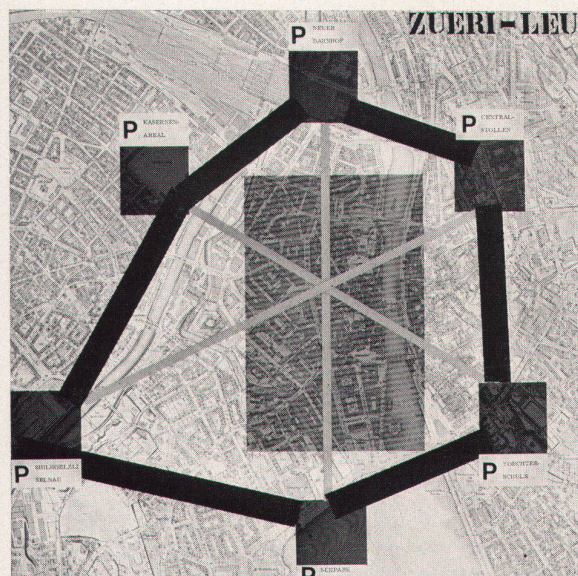
Darstellung von vorhandenen und projektierten Parkarealen am Cityring: Total 20 000 Parkplätze. Aus diesen Parkarealen kann der Fußgänger auf kurze Distanz das Geschäftszentrum erreichen

6

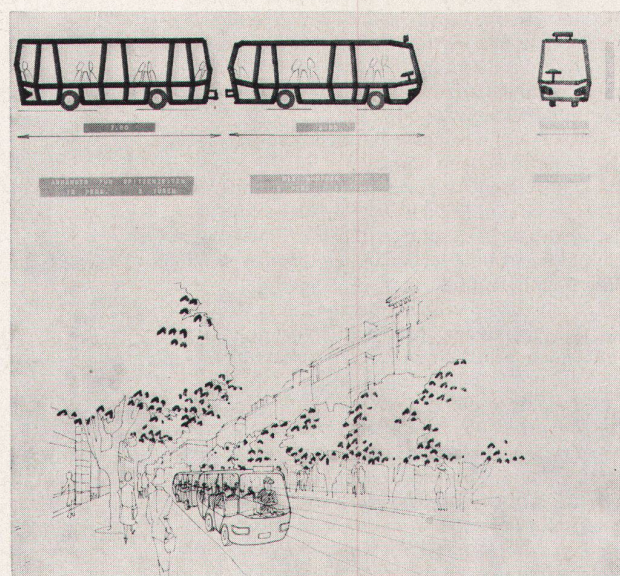
Vorgeschlagener Kleinbusbetrieb durch die Bahnhofstraße. Die Kleinbusse können grundsätzlich an beliebigen Stellen halten (Jitney) und sind mit automatischer Fahrkartenausgabe versehen.



4



5



6

In der Detailbearbeitung kann der Entwurf nicht durchwegs gefallen: zum Beispiel wirkt die Platzgestaltung im Bereiche des Pestalozzidenkmals unentschieden, und die Aufbauten zur Beleuchtung der unteren Ebenen stören den zukünftigen Straßenraum.

Stellungnahme des Verfassers:

Das Projekt basiert auf der Überlegung, daß die Bahnhofstraße als bedeutende städtebauliche Leistung des 19. Jahrhunderts möglichst unverändert erhalten bleiben sollte. Sie ist geschaffen als dominierende Achse vom Bahnhof zum See. Eine Konkurrenzierung und Aufsplitterung durch parallel geführte Fußgängerpassagen wäre somit unerwünscht. Ebenso schädlich könnte die Ableitung des öffentlichen Verkehrs unterhalb des Rennwegs in eine noch auszubauende Parallelstraße (Lintheschergasse oder Löwenstraße) sein, da dadurch dieses Teilstück der Bahnhofstraße dem Trampassagier entzogen und somit für ihn auch gefühlsmäßig entwertet würde.

Aus diesem Grunde verzichtete der Verfasser auf einschneidende Eingriffe in die bestehenden Verhältnisse. W. Naegeli

Projekt Nr. 9

Kennwort «Abe ufe», 3. Preis

Verfasser: Werner Aebli, Arch. SIA, und Prof. Bernhard Hoesli, Arch. SIA, Zürich

Der Projektvorschlag tendiert darauf, die Wettbewerbsaufgabe in dem Sinne zu lösen, daß die Fußgänger auf zweckmäßig erscheinenden Straßenüberquerungen geführt werden. Die Zwischenstreifen werden mittels Rasenflächen oder Kopfsteinpflaster sowie zusätzlichen baulichen Elementen von einer Begehung abgeschränkt, was zu begrüßen ist. Durch neue Baumpflanzungen in den Seitenstraßen sowie erhöhte Mittelstreifen und Pflanzrabatten in der Bahnhofstraße werden die Fußgängerräume klar gegliedert und umgrenzt. Es ist aber zu bezweifeln, ob diese Maßnahmen genügen könnten; außerdem dürften sie für den Unterhalt eher nachteilig sein.

Die Häufung unterirdischer Parkgaragen im Zentrum der City muß als unzuverlässig betrachtet werden. Zudem fallen ihnen unverhältnismäßig viele Bäume zum Opfer.

Der Vorschlag zur Errichtung eines «Portals» mit Aussichtsplattform und Café am unteren Ende der Bahnhofstraße ist originell.

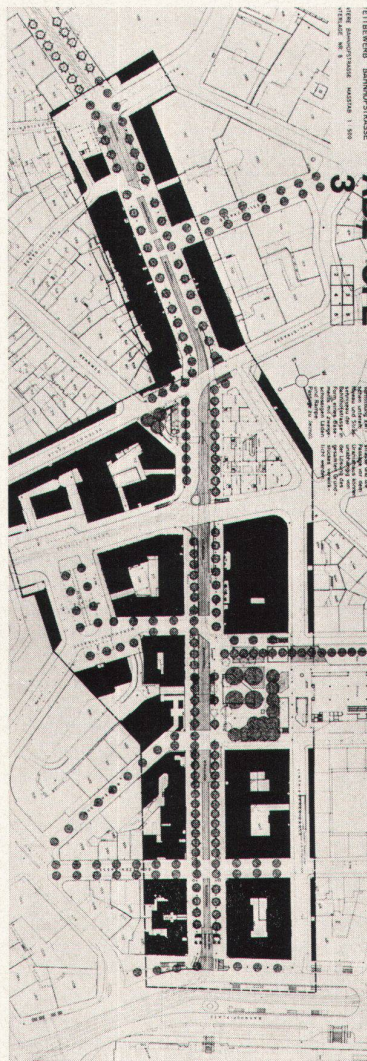
Die Realisierbarkeit nach den vorgeschlagenen Etappen scheint möglich.

Die Überlegungen zur Entflechtung des Verkehrs im oberen Teil der Bahnhofstraße sind prüfenswert. Erschwert und fraglich hingegen ist der Zubringerverkehr, besonders im unteren Raum der Bahnhofstraße. Eine Anlieferung in der Schützen- und der Beatengasse fehlt.

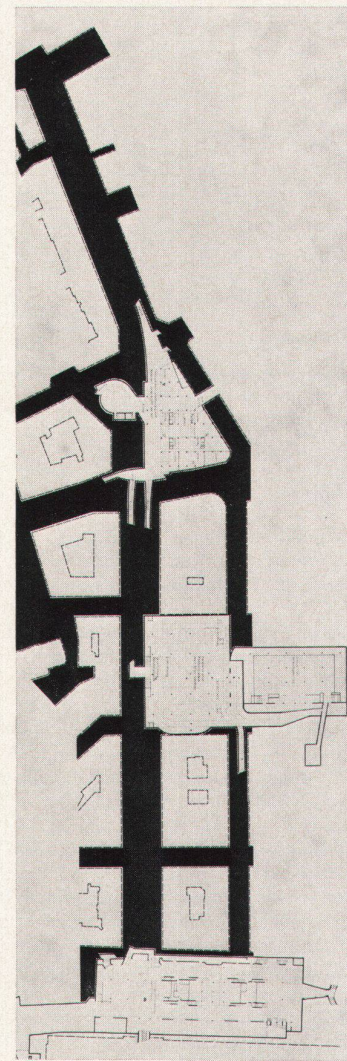
Der Projektvorschlag setzt sich mit den vielen Problemen gründlich und seriös auseinander.

Stellungnahme der Verfasser:

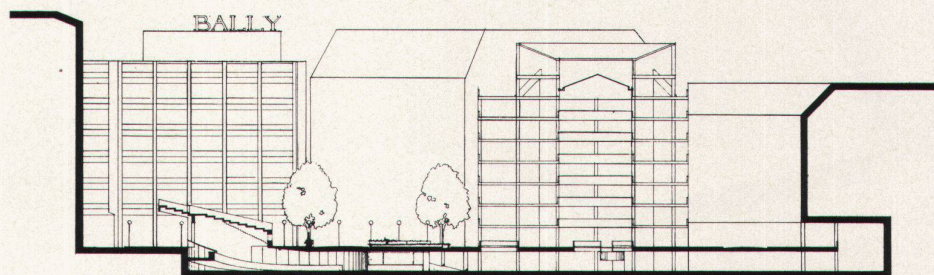
Die Innenstadt von Zürich besteht aus einer Reihe von Fragmenten städtebaulicher Organisationsformen. Im vergangenen Jahrzehnt kennzeichnet sich die Entwicklung im Aus- und Umbau der Innenstadt vor allem durch die sporadische Einführung zusätzlicher, öffentlich zugänglicher unterirdischer und oberirdischer Stadtebenen zur



7-9
Projekt Nr. 9. Verfasser: Werner Aebli und Prof. Bernhard Hoesli, Zürich
7 Situation



8 Schnitt durch die erste unterirdische Ebene im Bereich der Bahnhofstraße. Der Plan zeigt die vorgeschlagenen zweigeschossigen unterirdischen Ebenen für den Fahr- und Fußgängerverkehr unterhalb der Pestalozzianlage und des Bereiches Bahnhofstraße/Uraniastraße/Sihlstraße
9 Schnitt durch die unterirdische Fußgängerpassage, welche die Oetenbachgasse mit dem Jelmoligebäude verbindet



9

Bewältigung des Mehrbedarfs an Verkehrs- und Nutzfläche.

Unterirdisch: Bahnhofplatz, Globus-Parking, Jelmoli-Parking, Hechtplatz-Basement beim Raben, geplante U-Bahn-Stationen usw. Oberirdisch: Parking-Terrassen im «Hochhaus zur Palme», geplante Parkhäuser im Sihlraum, geplante Parkhäuser über dem Bahnhof usw.

Es muß das Ziel jeglicher städtebaulicher Bemühung sein, zwischen den verschiedenen Stadtebenen vermittelnde Knotenpunkte einzuführen, um eine Kontinuität der Verkehrsabläufe und des Stadterlebnisses zu ermöglichen.

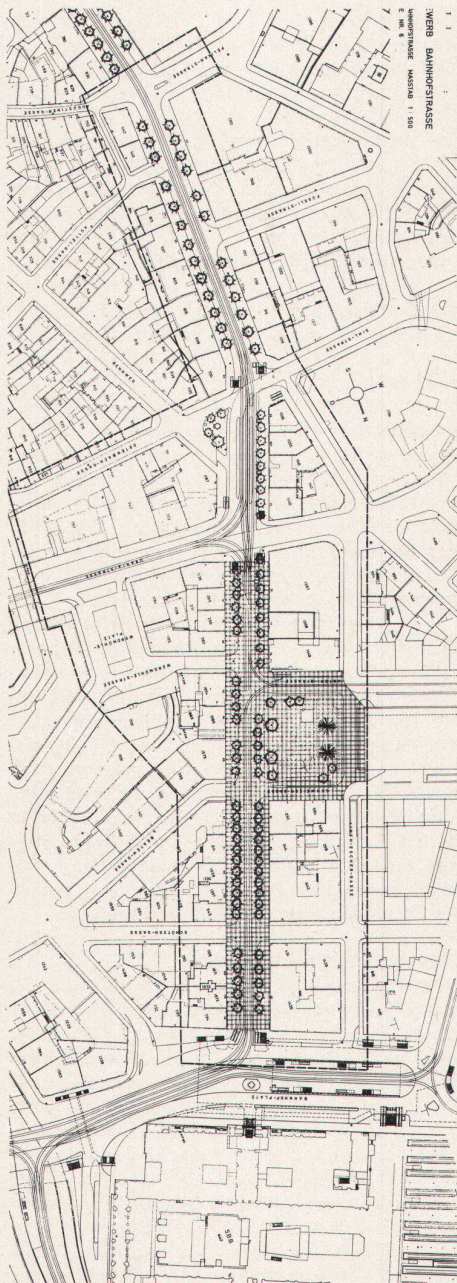
Das vorliegende Projekt schlägt im Rahmen der Bahnhofstraße einerseits bauliche Maßnahmen vor, um die bereits bestehenden oder begonnenen unterirdischen Anlagen am Bahnhofplatz, Globus- und Jelmoli-Parking etappenweise in ein kontinuierliches Gesamtkonzept zusammenzuführen; andererseits wird ein Mehrangebot an Parkierungsfläche unter den Freiräumen, Pestalozzianlage und Stadthausanlage am Bürkliplatz, vorgesehen.

An den drei wichtigen innerstädtischen Kreuzungen: Uraniastraße, Poststraße–Paradeplatz, Bürkliplatz, wird der Fahr- und Fußgängerverkehr in zwei Ebenen geführt. An die so entstandenen unterirdischen Fußgängerpassagen können die privaten Grundstücks- und Ladenbesitzer mit Basements anschließen. Illustriert wurde diese Möglichkeit am Beispiel des Hauses «Zur Trülle» zwischen Bahnhof-, Uraniastraße und Fröschengraben. Die Fußgängerpassagen können aber auch direkt zu den U-Bahn-Stationen des Verkehrsnetzes führen. Diese Möglichkeit wurde durch den Ausbauvorschlag der Eingangshalle für das «Baur en Ville» am Paradeplatz illustriert. Damit würde mit der Zeit ein kontinuierliches, wettergeschütztes attraktives Einkaufszentrum entstehen, mit direktem Bezug und direkten Anschlüssen zu Parking-Garagen und dem U-Bahn-Netz.

Eine derartige städtebauliche Anlage wäre zwar nicht in der Größenordnung, wohl aber in der grundsätzlichen Bedeutung für die Innenstadt mit der innerstädtischen Lösung von Montreal, Chicago oder dem Rockefeller Center in New York zu vergleichen.

Das Bahnhofportal, mit Aussichtsplattform und Café, als Abschluß der unteren Bahnhofstraße war als Diskussionsbeitrag über die erhaltenswürdigen Bestandteile des bestehenden Bahnhofes bei dessen Neubau gedacht.

W. Aebli, B. Hoesli



10

städtebaulich interessanten Bereich auf eine untere Ebene verwiesen. Gegenüber dem heutigen Zustand würde hingegen im Raum der Bahnhofstraße eine gewisse architektonische Verbesserung erzielt.

Stellungnahme des Verfassers:

Der Verfasser versucht, mit möglichst einfachen Mitteln, dem Fußgängerbereich vom Bahnhofplatz bis zur Uraniastraße ein großzügiges Gesicht zu geben, und zwar unter Einbeziehung der Pestalozzianlage. Diese ist bewußt nicht als Grünanlage gedacht, sondern als räumliche Ausweitung des Fußgängerbereiches gestaltet. Der dadurch entstehende Platz gibt Gelegenheit, temporäre Veranstaltungen durchzuführen. Für den Alltag kann sich jedermann einen Stuhl holen und sich dort hinsetzen, wo es ihm paßt. (Das Stuhlmagazin ist dem Kiosk angeschlossen.)

Ferner ist die Möglichkeit vorhanden, zu bestimmten Zeiten einen Markt mit fliegenden Ständen abzuhalten. Weiter ist an Kinderwochen gedacht, mit Reitschulen, Kasperltheater usw. Nicht zu vergessen sind die kleinen und großen Feiern, die mitten in der Stadt stattfinden könnten. Kurz: der Platz soll abwechslungsreiches Leben erhalten. Durch die bestehenden Bäume ist genug Grün vorhanden.

Für Blumenschmuck in beweglichen Gefäßen steht dem Gartenbauamt genügend Raum zur Verfügung, und diese können immer wieder neu angeordnet werden.

Die Bahnhofstraße mit den Tramgeleisen ist bis auf die Haltestellen ohne Randsteine vorgesehen. Nach allen Beobachtungen sollte eine plastisch-optische Sicherheitslinie vollauf genügen.

Mit Rücksicht auf den Baumbestand ist unter der Kreuzung Uraniastraße eine Unterführung angenommen. Diese ist erschlossen durch Rolltreppen, Treppen und mit Aufzügen für Kinderwagen und alte Leute.

Zum Schluß sei nochmals erwähnt, daß die zukünftige Bahnhofstraße ein flexibler Raum sein soll, welcher dem Wechsel in der Gestaltung für die Zukunft, je nach Bedürfnis, alle Freiheiten gibt.

K. Egender

10

Projekt Nr. 1. Verfasser: Karl Egender, Zürich. Situation

Projekt Nr. 1

Kennwort «Raum», 4. Preis

Verfasser: Karl Egender, Arch. BSA/SIA, Zürich
Mitarbeiter: Piero Ceresa, Arch. SIA

Der Verfasser strebt eine Lösung an, welche mit einfachen Mitteln realisierbar ist. Der Straßenraum Bahnhofstraße–Uraniastraße wird als Fußgängerzone mit einem durchgehenden Plattenbelag ohne Randsteine versehen, der sich auch über die Pestalozzianlage erstreckt. Die Platzanlage kann auf diese Weise den verschiedensten Zwecken dienen. Im Abschnitt Uraniastraße–Sihlstraße wird der Fußgänger unterirdisch geführt.

Für den fließenden Verkehr wird kein eigener Vorschlag gemacht. Die Verkehrsumleitung von

der Lintheschergasse über den Löwenplatz ist unerwünscht. Die Querverbindungen Usterstraße, Schweizergasse und Schützengasse werden nicht als Durchgangsstraßen über die Bahnhofstraße geführt und dienen der Anlieferung. Die Anregung für die Gestaltung des Straßenprofils im Bereich der Tramhaltestellen ist denkbar, hingegen stellt der erhöhte Bordstein längs des Tramgeleises eine Unfallgefahr dar.

Teure Umbauten sind bei diesem Projekt nicht notwendig, weder für den Verkehr noch für die Ladenbauten. Aus diesem Grunde wäre das Projekt, mit Ausnahme der Unterführung beim Rennweg, kurzfristig durchführbar. Die abgesenkte Fußgängerebene beim Rennweg ist verständlich, weist jedoch wenig gestalterische Qualitäten auf. Der Fußgänger wird in einem

Projekt Nr. 17

Kennwort «Fazit», 5. Preis

Verfasser: N. Martin Hagmann, Gartenarchitekt, Zürich
Mitarbeiter: Willy Hagmann

Durch Untertunnelung der Bahnhofstraße für sämtliche Querverkehrsbeziehungen wird eine konsequente, durchgehende Fußgängerzone vom Hauptbahnhof bis zum Bürkliplatz geschaffen. Das außerordentlich aufwendige System von Tunnels schließt in acht Bereichen an das Oberflächennetz an. Die kurze Rampe in der Uraniastraße enthält eine unzumutbare Steigung. Das System der Anlieferungsstraßen basiert auf «Bügeln», die im allgemeinen vor der Bahnhofstraße wenden. Für den ruhenden Verkehr werden Tief-

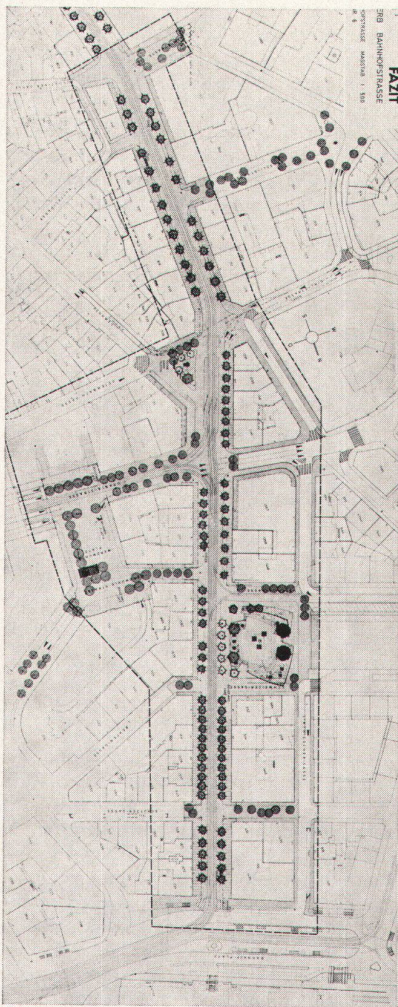
garagen mit insgesamt 2000 Parkplätzen vorgeschlagen, wodurch das Lokalstraßennetz überfordert wird.

Die vielen Unterführungsrampen zerstören in den davon betroffenen Querstraßen den architektonischen Raum. Besonders die Rampen im unteren Rennweg und in der Poststraße zerschneiden Detailhandelszonen in unerwünschter Weise.

Die Pestalozzianlage mit Sitzgelegenheiten in einem vertieften Mittelteil ist konzeptionell gut überlegt, aber formal unbefriedigend. Die Raumgestaltung durch Bäume bringt besonders gegen die breiten Schneisen der Usterstraße und der Schweizergasse Vorteile. Der im Beschrieb des Verfassers betonte Vorschlag, die Seitenstraßen abzuhängen, widerspricht deren wirtschaftlichem Potential.

Im Fußgängerbereich sind einzelne Kioske vorhanden, die weitere Gestaltung des Straßenraumes ist dürrig. Einzelheiten sind keine erkennbar; eine Ausnahme bildet der interessante Vorschlag für Vordächer entlang der Ladenfronten.

Der Etappenplan überzeugt keineswegs. Die Realisierbarkeit der kurzen Arkadenstücke mit ihrer willkürlichen Begrenzung ist rechtlich schwierig. Die Arkaden beanspruchen privaten Grund, während sich die jeweils dazwischenliegenden Vordächer im Trottoirbereich befinden und leichter ausführbar sind. Einzelausschnitte der Bepflanzung in den Seitenstraßen sind sofort realisierbar.



11

578

Projekt Nr. 5

Kennwort «Flanieren 1», 6. Preis

Verfasser: Hugo Müller, Arch. SIA, Zürich

Mitarbeiter: Ueli Sutter und Hansruedi Trittbach

Der Verfasser strebt eine vom Verkehr ungestörte Fußgängerzone an. Der Querverkehr wird unterführt oder aufgehoben. Die unterirdische Fußgängerebene des Bahnhofplatzes wird bis zur Schweizergasse weitergeführt und steigt von dort via Rampe auf das heutige Straßenniveau.

Dieser Vorschlag bedingt eine Verschiebung der Tramgeleise in Seitenlage vom Bahnhofplatz bis über den Paradeplatz hinaus, ferner eine Hochlage der Straßenbahn, wo der Fußgänger à niveau geht.

In verkehrsmäßiger Hinsicht werden gravierende Änderungen vorgeschlagen: Die Uraniastraße wird unterführt und erhält gegenläufigen Verkehr, die Sihlstraße wird Anlieferungsstraße, was beides der heute notwendigen Verkehrsführung widerspricht. Die Stilllegung der Lintheschergasse kann nicht hingenommen werden. Die Zufahrt zum Rennweg ist nur von der Oetenbachgasse möglich, was undenkbar ist.

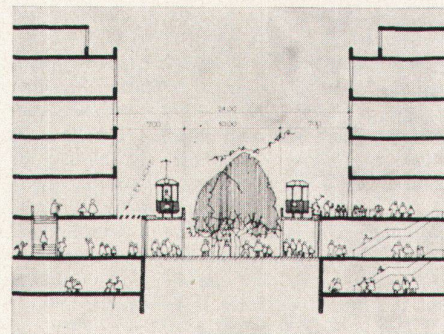
Die abgestufte Pestalozzianlage ist interessant gestaltet, hingegen vermag in architektonischer Hinsicht der Vorschlag einer Hochbahn in keiner Weise zu befriedigen. Dem Fußgänger bietet sich lediglich ein schmaler Ausblick nach oben. Der Vorschlag zeigt wohl im Untergeschoß eine geringfügig vermehrte Ladenfläche, wäre aber mit unverhältnismäßig hohen Kosten und rechtlichen Umtrieben verbunden. Es handelt sich um eine großzügige Lösung, die jedoch einen vollständigen Umbruch der Bahnhofstraße bedingt. Die Zustimmung aller Eigentümer und ihre Bereitschaft zur Anpassung wäre Voraussetzung.

Stellungnahme des Verfassers:

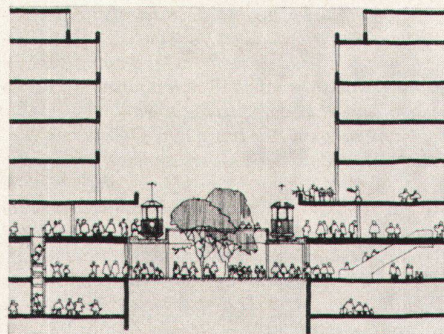
Laut Wettbewerbsprogramm mußte die Bahnhofstraße weiterhin Hauptachse des Tramverkehrs bleiben. Nach unserer Ansicht verunmöglicht jedoch das Verbleiben des Trams auf der Fußgängerebene ein wirklich sorgloses Flanieren und Einkaufen. Daher der Vorschlag zur Hochlegung des Trams, welches – ähnlich einer Ausstellungsbahn – die Fußgänger auf rasche und attraktive Weise zu ihrem Ziel bringt.

Zugleich entsteht ein großzügiges, durchgehendes Schutzdach längs den Ladenfronten.

Es war den Verfassern klar, daß diese Anordnung der Straßenbahn eine starke Wandlung des heutigen Bildes der Bahnhofstraße mit sich bringt. Andererseits ist der Schutz vor Witterung ein unbedingtes Erfordernis einer erfolgreichen Einkaufsstraße. Die relativ rasche bauliche Erneuerung der Bahnhofstraße böte günstige Voraussetzungen für die Eingliederung der hochliegenden Straßenbahn. Besonderes Gewicht wurde der Ausdehnung des Systems der reinen Einkaufsstraßen, von der Bahnhofstraße ausgehend, beigemessen. So wäre zum Beispiel sehr wünschbar, die Lintheschergasse von der Pestalozzianlage bis zur Sihlstraße zu überdecken, klimatisierten Ladenstraßen werden zu lassen. Selbstverständlich ist jeder Querverkehr über die Bahnhofstraße zu unterbinden. Im Wettbewerb wurde dieser in Unterführung der Uraniastraße einerseits und der Talstraße–Fraumünsterstraße unter dem Paradeplatz andererseits zusammengefaßt. Diese Unterführungen böten auch günstige Möglichkeiten für die Zufahrt zur Anlieferung und Parkierung unter den Fußgängerstraßen. H. M.



12



13

11

Projekt Nr. 17. Verfasser: N. Martin Hagmann, Zürich.

Situation

12, 13

Projekt Nr. 5. Verfasser: Hugo Müller, Zürich. Querschnitte durch das vorgeschlagene versenkte Bahnhofstraßenniveau. Die Straßenbahn wird entlang den Trottoirs der heutigen Bahnhofstraße geführt

Projekt Nr. 12

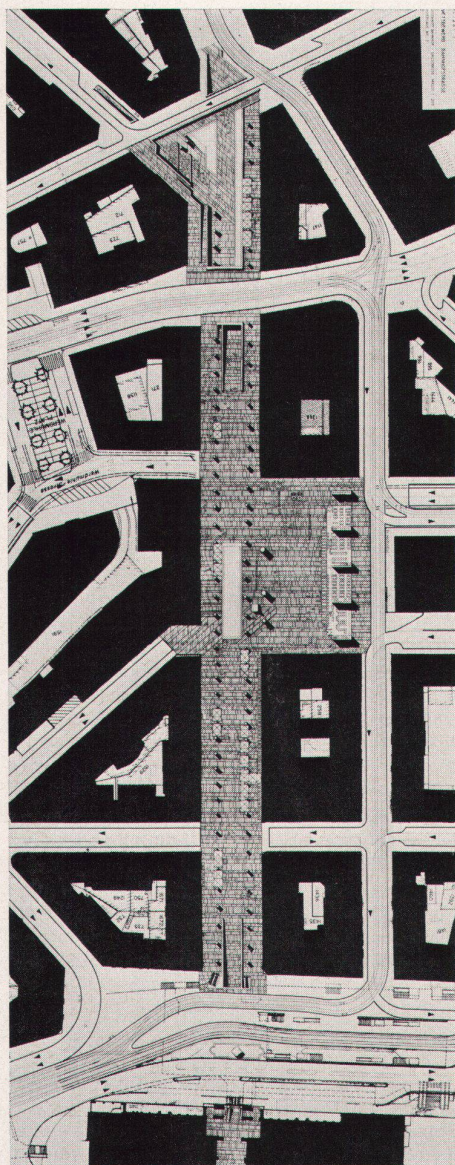
Kennwort «Back to downtown», Ankauf

Verfasser: Rolf Keller, Arch. SIA, Zürich

Das Projekt verstößt gegen die Auflage des Verbleibens der Bahnhofstraße als Hauptverkehrsachse des Tramnetzes. Der Vorschlag, das Tram in die Lintheschergasse zu verlegen, ist in der angegebenen Form nicht durchführbar und aus der heutigen Sicht, wenn auch wünschenswert, kaum realisierbar. Die Anlieferung bedingt hier zwei Spuren, was höchstens durch die Schaffung einer 400 m langen Arkade erreicht werden könnte. Aber auch dann wäre die Tramlinie vor dem «Globus» und «Jelmoli» mit ihrem starken Fußgängerverkehr sehr nachteilig.

Das Projekt besticht durch seine einfache und klare Konzeption in der Verwirklichung einer reinen Fußgängerzone. Die Pestalozzianlage gewinnt durch ihre Umwandlung in einen Platz mit städtischem Charakter. Die Anschlüsse an die obere Bahnhofstraße, die Seidengasse, den Rennweg und auch an die Unterführung Bahnhofplatz mittels der vorgesehenen Rampen und Treppen sind in der vorgeschlagenen Form gut denkbar. Die Lindenallee, welche ein wesentliches Attribut der Bahnhofstraße bildet, bleibt erhalten.

Der Vorschlag versucht mit eindrücklicher Deutlichkeit darauf hinzuweisen, daß durch einen Verzicht auf die Straßenbahn eine ungefährdete und unbehinderte Bewegungsmöglichkeit der Fußgänger erreicht werden kann.



14

14–16
Projekt Nr. 12. Verfasser: Rolf Keller, Zürich

14

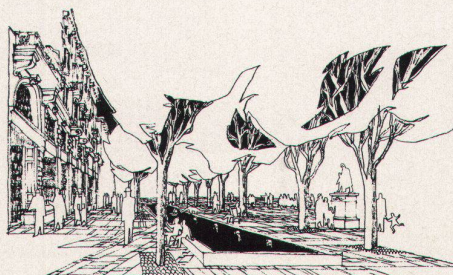
Situation

15

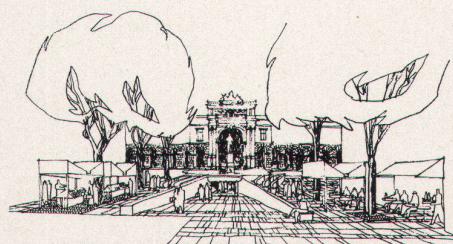
Perspektive der Bahnhofstraße bei der Pestalozzianlage. Durch die Versetzung der Straßenbahn in die Linth-Escher-Gasse kann die Bahnhofstraße zu einer Art großer «Piazza» umgestaltet werden

16

Perspektive der Bahnhofstraße Richtung Hauptbahnhof. Die unterirdische Bahnhofsebene wird mit der Bahnhofstraße durch eine großzügig gestaltete Rampe verbunden



15



16

Projekt Nr. 2

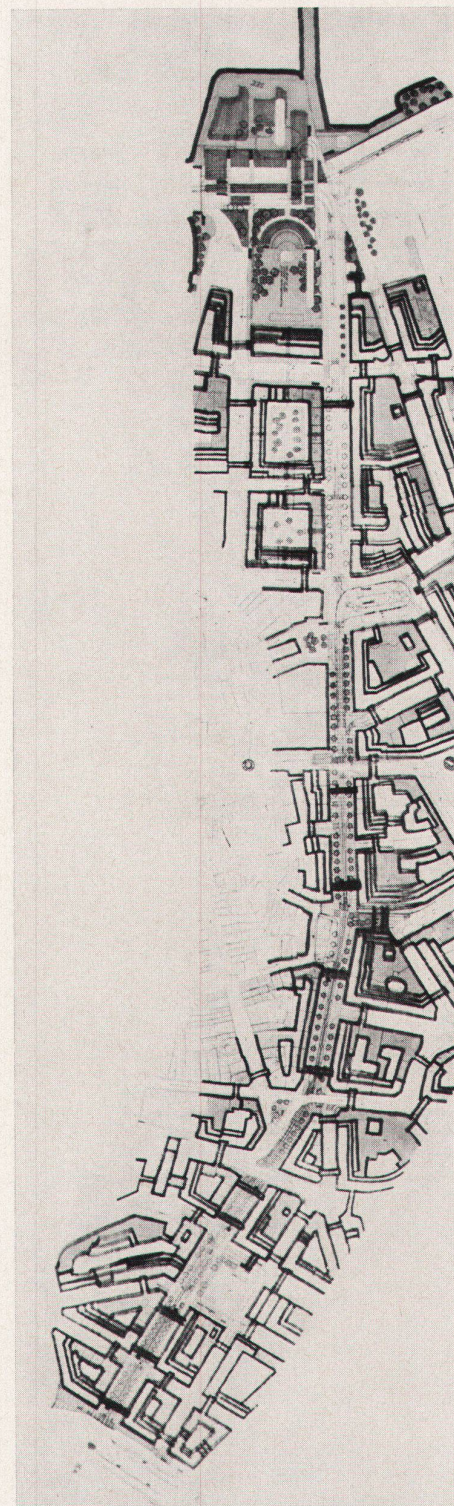
Kennwort «Environments are invisible», Ankauf
Verfasser: Hermann Huber, Arch. SIA, Zürich

Der Entwurf überrascht durch eine munter-sorglose, teilweise aber auch recht oberflächliche Bearbeitung. Einzelne Programmbestimmungen wurden nicht verstanden oder falsch interpretiert. Trotzdem liegen der Arbeit einige prüfenswerte Gedanken zugrunde.

Im Bereich der größten Dichte in der unteren Bahnhofstraße wird der Strom der Fußgänger auf drei Ebenen entflochten, die alle in direkter Beziehung zu den anstoßenden Läden und Geschäftslökalen stehen (Basement, Erdgeschoß, Obergeschoß); es ist allerdings fraglich, ob eine Entflechtung auf drei Ebenen anzustreben sei: eine gewisse Dichte muß gewahrt bleiben, um in flauen Momenten keine «Leere» aufkommen zu lassen. Um dem Passanten ein ungehindertes Flanieren zu ermöglichen, wird der Transitverkehr der Straßenbahn durch die Löwenstraße-Talacker geführt; ein verständlicher, in bezug auf Verkehrsdichte in einzelnen Abschnitten technisch aber sehr schwer lösbarer Vorschlag. Mit der Verlegung weiterer Tramlinien in die Löwenstraße (was streckenweise nur auf zusätzlichen Geleisen möglich wäre) wird diese bedeutende Verkehrsader für den individuellen Verkehr stark entwertet, und für das Erreichen der Innenstadtzone gegen die Limmat liegt die öffentliche Verkehrsspanne zu peripher. Den Binnentransport in der Bahnhofstraße soll eine kleine Hochbahn übernehmen: dieser Gedanke ist interessant – der bauliche und betriebliche Aufwand ist aber im Vergleich zur Leistung (kurze Strecken) und Zweckmäßigkeit zu groß.

Das große Forum unter der Pestalozzianlage wäre denkbar, sofern sich zur Finanzierung ein Mäzen finden lassen könnte.

Eine mindestens partielle Überdachung der Fußgängerzone scheint wünschenswert, bringt



17

17–22

Projekt Nr. 2. Verfasser: Hermann Huber, Zürich

17

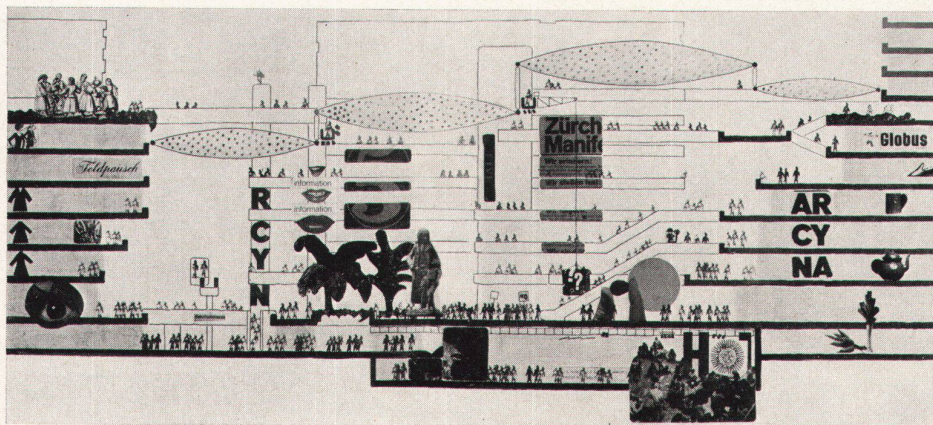
Situation

Aus diesem Plan sind die auf die heutigen Gebäude aufgesetzten terrassierten Wohngeschosse sichtbar.

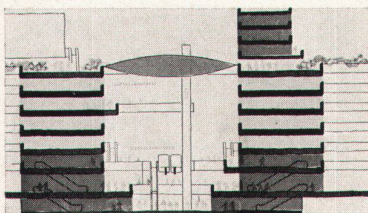
Eine Verwirklichung dieser Idee dürfte für die anliegenden Geschäfte von Nutzen sein, wobei allerdings die Anlieferung nicht überlegt wurde. Ein Ausbau in Etappen ist gewährleistet.

Die baulichen Maßnahmen sind einzig im Hinblick auf die Verlegung der Tramgeleise aufwendig.

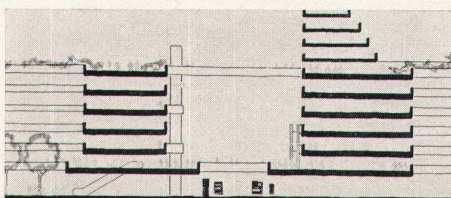
In architektonischer Hinsicht stellt der Vorschlag eine beachtliche Leistung dar.



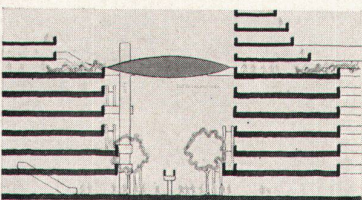
18



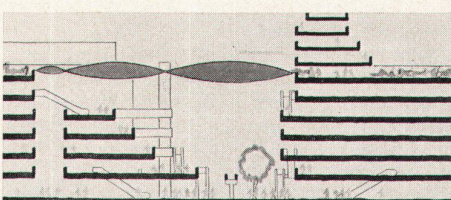
19



20



21



22

in der vorgetragenen Form aber bedeutende Nachteile und hält sich – in aller Anerkennung der frohen Phantasie – über der Grenze des wirklich Realisierbaren.

Der Verfasser will dem ständigen und unerfreulichen Verdrängen der Wohnbevölkerung aus der City entgegenwirken und bringt einen Aufbau von Wohnraum über den Dächern in Vorschlag; auch dieser Gedanke verfolgt ein wünschbares Ziel, könnte aber nach totaler Revision des Baugesetzes nur bei Neubauten realisiert werden.

In der mittleren Bahnhofstraße liegt die Fußgängerebene auf heutigem Niveau, während im Abschnitt gegen den See Hochlage angeregt wird.

Der generelle Vorschlag zur Gesamtverkehrslösung hält einer näheren Prüfung nicht stand.

In der detaillierten Gestaltung, soweit eine solche aus den Plänen überhaupt ersichtlich wird, sind viele Ungereimtheiten aufzudecken; zum

Beispiel kann die Platzgestaltung zwischen Bahnhofstraße und Lintheschergasse nicht gefallen.

Stellungnahme des Verfassers:

«Der Stadtrat erwartet Vorschläge zur Aufwertung der als erstklassige Detailhandelszone weltbekannten Bahnhofstraße.» (Programm)

Die Tatsache, daß man eine Aufwertung als notwendig erachtet, läßt auf Mängel schließen. Denkt man an die unglückliche Fußgängerunterführung am Hauptbahnhof, an die Lichtsignale, die den Fußgängerstrom immer wieder stören, an die immer länger gewordenen Tramzüge, die das Flanieren von Trottoir zu Trottoir oft verunmöglichen, an die immer häufiger werdenden repräsentativen Um- und Neubauten, die das Straßenbild zwar vielleicht wenig stören, aber doch weder beleben noch aufwerten, an den Fußgänger, der sich bei Regen unter spärliche Vordächer gedrängt den Fassaden entlang drückt, oder ganz am Ende am Bürkliplatz an den breiten Verkehrsstrom, der den Fußgänger nur mühsam zum See gelangen läßt?

Ich nehme an, die Übel lägen in erster Linie in diesen Punkten, und schlage darum vor:

1 Das Tram verschwindet aus der unteren Bahnhofstraße und wird vom Paradeplatz über den Talacker und die Löwenstraße zum Bahnhof geleitet. Eine Hochbahn (Expo-Bahn) könnte die Verbindung zwischen diesen beiden Plätzen bewältigen, selbstverständlich gratis.

2 Die Fußgängerunterführung am Bahnhof ist als bestehend hinzunehmen. Sie ist noch zu retten, indem man die Unterführungsebene zur natürlichen Ebene erklärt und die entsprechenden baulichen Konsequenzen zieht: Das untere Niveau wird als zweites Ladengeschoss bis in die mittlere Bahnhofstraße beibehalten. Es unterquert auch die Uraniastraße. Im Bereich der Bahnhofplatzunterführung wird das untere Niveau bis an die Fassaden der bestehenden Bauten geführt, die dort weitere Ladenflächen erhalten. Die Trottoirs auf dem heutigen Niveau werden durch Brücken verbunden.

3 Ein Kunststoff-Luftkissendach ist Witterschutz zwischen Bahnhof und Paradeplatz. Die Fassaden werden damit Innenwände, Verkehrswege für Fußgänger (Galerien, Rampen, Treppen, Lifte) und permanentes Gestaltungslaboratorium für teils konsumfördernde, teils bewußtseinsfördernde Graphik und Malerei.

Als Außenraum eher klein, wird das Pestalozziareal überdeckt zum riesigen städtischen Innenraum, zu einem Platz für städtische Aktivität, Happening, Film, Ausstellung, Diskussion; im unteren Geschoß (Niveau unteres Ladengeschoss) ein autonomes Diskussionsforum.

4 Vom Parade- bis zum Bürkliplatz wird die Fußgängerebene über dem Auto- und Tramverkehr geführt und so der trennende Verkehrsstrom des Mythenquais überquert.

Dies als Vorschläge zur Behebung der eingangs erwähnten Mängel. Im weiteren soll die City wieder bewohnt werden: Über dem sechsten Geschoß eine «grüne» Fußgängerebene, von Dach zu Dach mit Brücken verbunden, mit Spielplätzen, Spazierwegen, Cafés, Kindergärten, darüber einige Geschosse Wohnungen, von der Stadt im Überbaurecht erstellt.

«Das Utopische liegt in der Hoffnung, daß Veränderungen des Bewußtseins möglich und dadurch auch Lösungen zugänglich werden, an die der sogenannte 'Realist' heute nicht zu glauben wagt» (Mitscherlich).

H. Huber

18 Schnitt durch die Pestalozzianlage. Der Verfasser strebt durch das Einfügen von neuen Geschäfts- und Verkehrsebenen in die alte Struktur eine erhöhte mehrfache Nutzung an. Die Bahnhofstraße sowie die Pestalozzianlage werden durch leichte lichtdurchlässige Kunststoffelemente überdacht

19–22 Querschnitte durch die Bahnhofstraße. Die grauen Flächen im Bild 19 zeigen die zwei unterirdischen Ebenen und die auf die bestehenden Gebäude aufgesetzten Wohngeschosse