

swb-dokument-oev

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **61 (1974)**

Heft 8: **Tourismus = Tourisme**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

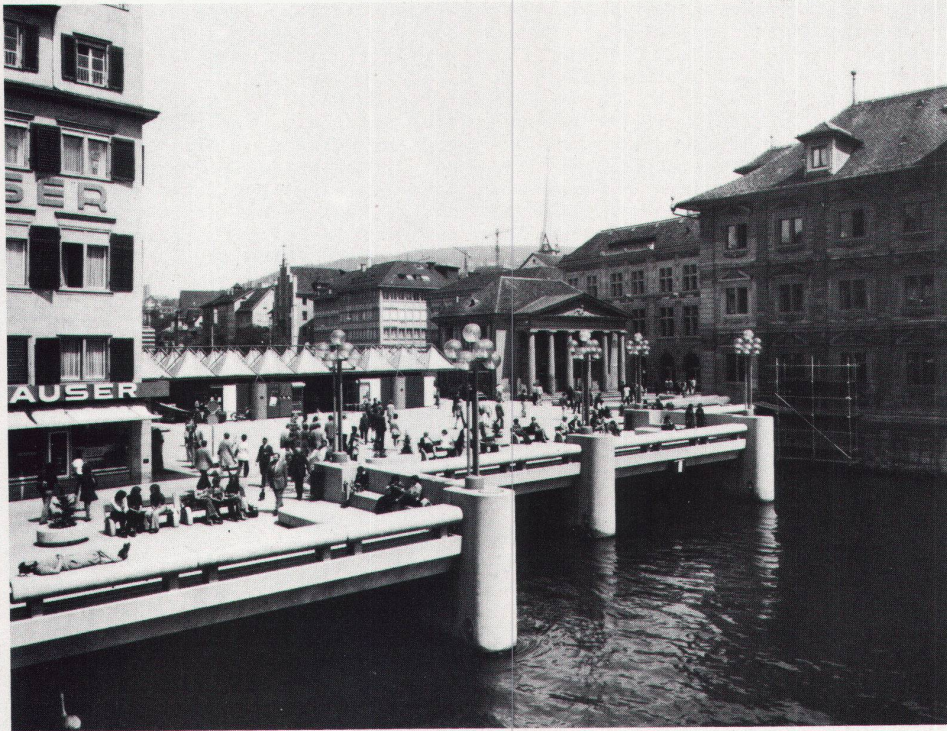
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

swb-dokument-oev

Von Zürichs wichtigster Brücke

Man gewöhnt sich langsam daran



Rathausbrücke heute (Foto: G. Hoch)

-st. Mitte Juni 1974 befasste sich der Zürcher Werkbund an einer öffentlichen Veranstaltung mit dem Thema Bauen im Limmatraum. Konkret wurde über die Rathausbrücke, auch Gemüsebrücke genannt, diskutiert. Das ist die Brücke, welche die Gemüter der Zürcher seit ihrer Fertigstellung immer wieder neu beschäftigt. Dabei geht es nicht so sehr um die Brücke selber als um ihre Möblierung: kleine Boutiquen unter einem merkwürdig geformten Zelt Dach. Der Zürcher Baudirektor, der gerne Verse wie: "Keiner zu klein, Planer zu sein", schmiedet, hat das Zelt Dach eine umgestülpte Eierschachtel genannt. Er will das Ganze wieder entfernen lassen, und er hat hier einiges zu sagen, weil die Gewässer sein Hoheitsgebiet sind. Der Streit zwischen der kantonalen Baudirektion und dem Zürcher Stadtrat, als Bauherr der Brücke, ist noch nicht beendet. Doch scheint es, dass sich die Zürcher nun langsam an die neue Brücke zu gewöhnen beginnen und so nach und nach ihre positiven Seiten entdecken. Das ist auch ganz natürlich; denn die Rathausbrücke befindet sich im Herzstück von Zürich, wo sich die beiden Limmatseiten am engsten verklammern. Hier findet Zürich am intensivsten statt, und was hier geschieht, erregt das ausgesprochene Interesse der Zürcher. Die eigentlichen Sünden, die hier begangen wurden, liegen indessen Jahre zurück: bei den Abbrüchen im Rahmen der Aktion "Freie Limmat", einer

städtebaulichen Ausgeburt des "kalten Krieges". Und da man heute zu realisieren beginnt, welch städtebaulicher Unsinn die "freie Limmat" ist, schlägt man die Rathausbrücke statt den "Esel".

Die Werkbund-Veranstaltung hat übrigens zu einem konkreten Ergebnis geführt: zur Gründung des Forums Limmatraum. Dieses will die vorhandenen Konzepte überprüfen und koordinieren und eigene Vorstellungen erarbeiten.

Im anschließenden Beitrag schildert Pontifex und SWB-Mitglied Manuel Pauli die Entstehungsgeschichte der Rathausbrücke.

Man suchte eine funktionale Struktur mit eingeplanter Veränderbarkeit

Von Manuel Pauli

Im Zuge der See- und Limmatgewässerregulierung wurden in den fünfziger Jahren die letzten Flussbauten aus dem unteren Limmatraum entfernt.

"Mühlesteig" und das "gedeckte Brüggl" sollten dem Globus-Neubau Platz machen.

Nachdem nun mal alles ausgeräumt war, versprach sich die Aktion "Freie Limmat" für Zürich noch mehr Blickachsen, grossstädtische Allüre und Platz für den rollenden und ruhenden Verkehr. Sie erzwang die Verlegung des Globus auf das Pestalozziareal (das dortige klassizistische Schulhaus musste deshalb auch noch weichen).

Weiteres unersetzliches Opfer dieser Aktion war die 1865 erbaute Fleischhalle. Sie wurde gegen den Antrag des Stadtrates, der sie in eine Flanierhalle mit Beiz umbauen wollte, 1961 abgebrochen.

"Reaktion" - Problemstellung

Parallel zu dieser Erosion städtischer Substanz liefen zunehmend spekulative Eingriffe im Altstadtbereich (charaktervolle Altbauten wurden nicht umgebaut, sondern durch farblose, blutarme, klischeehaft "der Altstadt angepasste" Neubauten ersetzt. In diese Zeit fällt der SWB-Test-Wettbewerb über das Samen-Mausergelände an der Rathausbrücke (1963), womit neue Möglichkeiten der Altstadtpflege aufgezeigt werden sollten. Ebenfalls Ende 1963 wurde die "Studie Limmatraum" einer Arbeitsgruppe der ZAS dem Zürcher Stadtrat als Auftraggeber überreicht.

Die anfänglich von "Fortschrittlern" belächelte Studie, die eine verkehrsarme, erlebnisintensive, neu möblierte Flussstadt darstellte, hat sich im Laufe der vergangenen 10 Jahre als brauchbares Leitbild erwiesen.

Erster Erfolg des Umdenkens: Abstimmungskampf zur Rettung der monumentalen Baugruppe zur Helferei an der Kirchgasse (1964).

Neuplanung

Auf der politischen Ebene waren die lebensfeindlichen Auswirkungen des Ausräumens nun klargeworden. 1968 war es möglich, mittels Volksabstimmung den Freie-Limmat-Beschluss rückgängig zu machen. Das Globus-Provisorium durfte somit stehenbleiben und neuer Zweckbestimmung zugeführt werden.

Als weitere Folge dieser Denkmkehr konnte im November 1967 der Wettbewerb unter elf Arbeitsgemeinschaften Architekt-Ingenieur über einen Neubau der rostzerfressenen und unterspülten Rathausbrücke und die städtebauliche Gestaltung des angrenzenden Raums ausgeschrieben werden.

Das zur Ausführung bestimmte Projekt wies eine vorfabrizierte Brücke auf (kurze Bauzeit!) - deshalb nicht mehr trapezförmig -, sondern baute auf rechtwinkligem Raster auf. Geplant war anstelle der Fleischhalle ein volumengleiches Flussrestaurant mit Verkaufsgalerien, auf der Brücke selbst unter ausladenden Dachpartien zwei Kioskreihen, die sich flussabwärts auf Schwimmern fortsetzten, dazwischen als Attraktion ein Wasserrad.

Die Weiterbearbeitung des Projektes ergab Schwierigkeiten in bezug auf die letztgenannten Schwimmer: bei der Seepolizei Bedenken bezüglich der Schifffahrt, beim kantonalen Amt für Gewässerschutz und Wasserbau strömungstechnische Einwände. Selbst eine weiter flussabwärts verlegte, auf Pfählen ruhende "Insel" fand beim Kanton keine Gnade: man wurde mit den Aufbauten auf die Brückenplatte verwiesen.

Die Kreditvorlage an den Gemeinderat (1970) betraf also ein vereinfachtes Projekt, wobei die Limmathalle und die Brückenaufbauten zur Aufnahme der Kioske und Marktstände aus denselben schalenförmigen Beton-Dachelementen mit dazwischenliegenden Oberlichtbändern vorgesehen waren. Gegen diese Bedachungsform brachte die baulich benachbarte Gesellschaft z. Schneggen Einwände wegen der zu erwartenden Sonnenreflexion vor. Eine neue Dachform musste gesucht werden, dies und die inzwischen in kraft getretenen Baubeschlüsse liessen den Fleischhalleneubau ohnehin auf längere Zeit ruhen.

Vordringlich musste der Brückenneubau erstellt werden (Dauer: Februar 1972 bis Dezember 1972).

Auf die Eröffnung hin sollte die so gewonnene autofreie Piazza Gebrauchs-wert erhalten, nicht bloss durch die üblichen Betonquader und Pflanzenbehälter gekennzeichnet sein. Auch die ursprünglich vorgeschlagenen (und vom Gemeinderat gebilligten) Betonhäuschen vermochten nicht mehr zu überzeugen. Man suchte eine mehr funktionale Struktur mit eingeplanter Veränderbarkeit: die Brückenplatte erhielt ein Leitungsnetz für Kanalisation, Wasser, Strom, Telefon. Die Anschlusschächte liegen in einem

Raster von 11,5 x 11,5 m.

An sechs solchen Punkten stehen Versorgungssäulen mit Zapfstellen und Zählergehäusen. Darauf ruht das "Mero"-Raumfachwerk mit zwischengespannten Bedachungsblachen und Entwässerungsrinnen.

Ein komplettes Baukastensystem

So wie Professor Tetmayer vor 100 Jahren seine Rathausbrücke aus genormten und handelsüblichen Guss-eisenbestandteilen zusammengebaut hatte (selbst Pfeilerkapitelle, Pfosten, Brüstungsgitter, Kandelaber usw. waren Katalogprodukte), ist auch die heutige Konstruktion vollständig genormt. Vor allem bauökonomische Überlegungen zwangen zu diesem Vorgehen: der durch Einsparungen erzwungene Bau einer Hilfsbrücke sowie unerwartete fundationstechnische Erschwernisse verursachten Mehrkosten im Tiefbauteil von etwa 1 Mio. Franken. Diese mussten am sichtbaren Teil eingespart werden: eine Kostenüber-

schreitung kam nicht in Frage! Der Baukasten umfasst die Brücke selbst: Wehrpfeiler, Längsträger, Deckenplatten, Brüstungsbänke in vorgefertigten Betonelementen der Firma Stahlton; weiter die vorerwähnte Dachkonstruktion, die Kandelaber (ein deutscher Beleuchtungsbaukasten, speziell den strengen EWZ-Forderungen angepasst, wurde erstmals in der Schweiz verwendet), die Verkaufsstände einer Spezialfirma aus Romanshorn, ebenfalls aus wenigen Grundteilen komponierbar: offen, wie wir alle sie gerne gewünscht hätten, geschlossen, wie sie von der Mehrheit der Pächter verlangt wurden; sie lassen sich leicht umwandeln.

Vorteile: Alle Bestandteile lassen sich erweitern, verkleinern, verrücken, verändern. Sie haben sich bei Hitze, Kälte, Sturm und Regen bewährt. Sie ermöglichen eine gedeckte Passage mit Attraktivität zu jeder Jahreszeit (früher war nur im Sommer Betrieb auf der Brücke).



Rathausbrücke vorher
(Foto: BAZ)

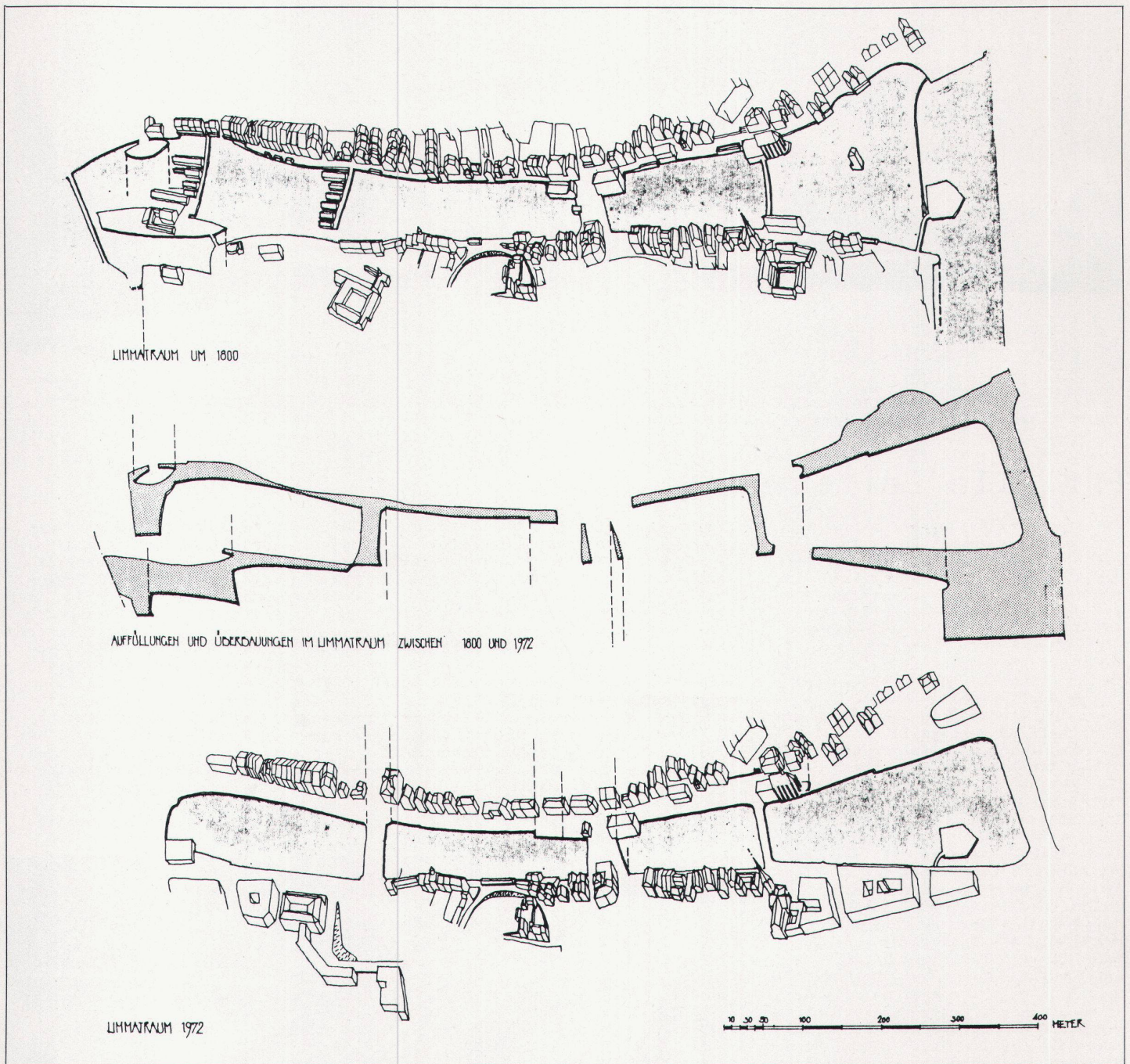
BSA: Limmatraum wieder aktivieren

Im Anschluss an die oft recht polemisch ausgetragene Diskussion um die Rathausbrücke und die Verfügung der Regierung, die Aufbauten wieder zu entfernen, fühlen wir uns verpflichtet und befugt, zu der scheinbar so gewichtigen Problematik Stellung zu nehmen.

Es scheint uns eher nebensächlich zu sein, ob über die architektonische Gestaltung eine Uebereinstimmung bei Fachleuten und Bevölkerung herrscht. Wichtiger ist der Versuch zu werten, den einst mit Leben erfüllten Limmatraum wieder zu aktivieren.

Mit der Aktion "Freie Limmat" und dem Ausräumen der Bauten im Abschnitt Rudolf-Brun-Brücke - Central ist eine Entwicklung eingeleitet worden, die für den städtebaulichen Zusammenhang der Altstadt rechts und links der Limmat verhängnisvolle Folgen hatte. Die historisch gewachsene Verbindung der beiden Teile wurde zerrissen, und am untern Limmataqui wurde uns der

wohl unerfreulichste Freiraum des ganzen Stadtzentrums beschert. Mit der Verwirklichung des Rathausbrücke-Projektes wurde ein erster Schritt zur Wiederbelebung getan. Ueber die formale Durchbildung und darüber, ob in allen Kiosken die Käuferschaft mit dem richtigen Angebot bedient wird, kann in guten Treuen diskutiert werden. Da aber die bauliche Struktur der Brücke Veränderungen der Aufbauten ohne weiteres zulässt, ist es unbedingt notwendig, dass die Behörden und die Bevölkerung Zürichs die Möglichkeit ausschöpfen können, diesen Versuch weiterzuführen. Sie sollten daran auf keinen Fall durch eine Verfügung der Obrigkeit gehindert werden. Es wird in Zukunft im Limmatraum wesentlichere Probleme zu diskutieren und zu lösen geben. Wir sind überzeugt, dass sich Regierung und Stadtrat im Hinblick auf die Wiederbelebung des Limmatraumes auch über die Rathausbrücke einigen werden.



Wandlung des Limmatraumes

Der Limmatraum war schon in der Vergangenheit der wichtigste Aktionsraum Zürichs, und die Rathausbrücke ist die wichtigste Klammer zwischen den beiden Altstadtteilen. Die Freiräume waren eng, verwinkelt. Die Bauten stiessen teilweise bis ans Ufer oder standen gar im Wasser. Die obenstehende Illustration aus der Dissertation von Klaus Dorn "Die Altstadt von Zürich, Veränderung der Substanz, Sozialstruktur und Nutzung", im Verlag Arthur Niggli publiziert, zeigt die Veränderungen, die seit 1800 geschehen sind. Die Nachfrage nach Strassenfläche für den Individualverkehr hat die beiden Altstadtteile weiter vom Fluss wegrücken

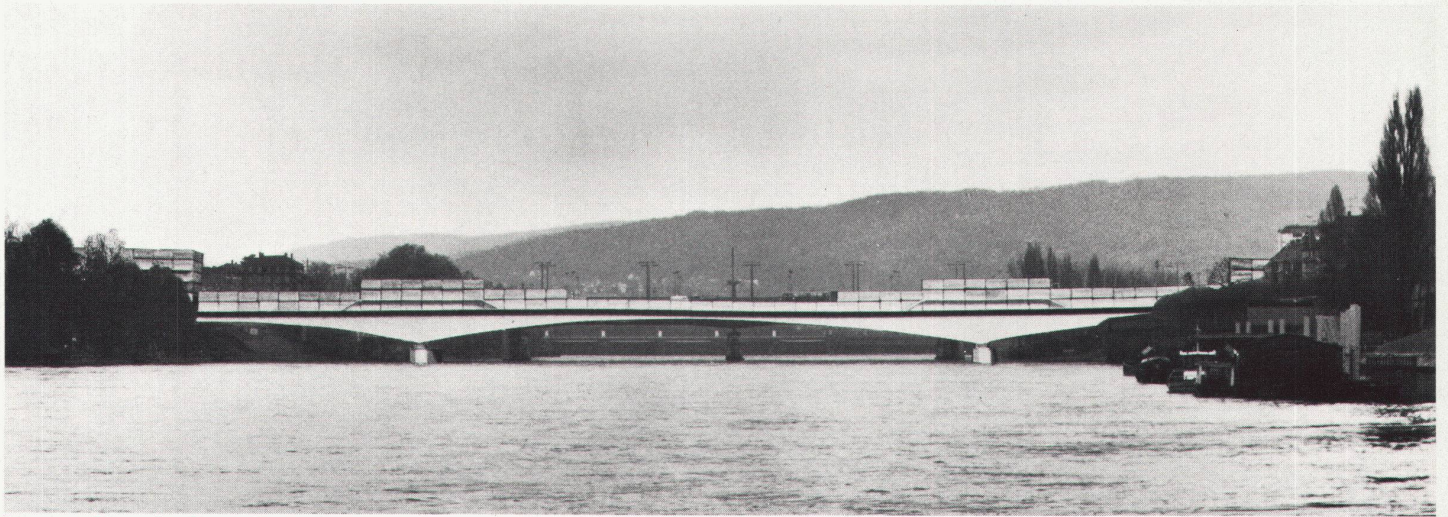
lassen. Und die Aktion "Freie Limmat", getragen von "fortschrittlichen" Bürgern, hat nur noch die Wasserkirche und das Rathaus übriggelassen. Was aus Dorns Illustration nicht offensichtlich, jedoch im Text erwähnt wird, ist dies: die Metamorphose des Limmatraumes ist schliesslich auf eine Nutzungsänderung von Wohnraum in Büro- und Geschäftsraum zurückzuführen. Wer einen aktiven Beitrag zur "Wiedermöblierung" des Limmatraumes leisten möchte, ist im neugegründeten "Forum Limmatraum" des Zürcher Werkbundes willkommen. Anmeldungen sind zu richten an Marcel Thoenen, Zollikerstrasse 249, 8008 Zürich, Tel. (01) 53 98 69.

swb-dokument-oev 41, August/Août 1974

Herausgeber/Editeur: Schweizerischer Werkbund, Rieterstrasse 15, 8002 Zürich.
OEV, Association suisse de l'œuvre, case postale 666, 1701 Fribourg.

Verantwortliche Redaktion/Rédaction: Ruedi Jost, Röslibrunnenweg 6, 8006 Zürich, Telefon (01) 26 94 24.

Responsable pour les textes français: Urs Tschumi, av. Ernest-Hentsch 14, 1200 Genève, tél. (022) 35 45 14.



Ferenz Füzesis Projekt: 117 Wohnungen im Baurecht auf der ausgedienten Basler St.Albanbrücke

Für alle Zeiten ...

Wohl in Feststimmung spricht ein Basler Regierungsrat am 2. April 1955 diese schönen Worte aus: "Möge für alle Zeiten ein guter Stern über der neuen St.Albanbrücke stehen!" Das solchermaßen eingeweihte Prunkstück damaliger Basler Brückenkunst bildet den sechsten Rheinübergang der ehemals stolzen Stadt. Doch der Brücke Geschick steht fortan nicht in der Gunst eines guten Sterns: schon im Alter von 19 Jahren scheint ihr Schicksal besiegelt, sie soll für 1,5 Mio. Franken abgebrochen werden. In unmittelbarer Nachbarschaft der vierspurigen Stahlbrücke prutzt nämlich heute eine zehnspurige Autobahn-Betonbrücke, ein Resultat des Basler Tangentenkrieges: Innere oder äussere Ostumfahrungstangente, das war damals die bohrende Frage. Als man sich per Volksabstimmung für die innere, städtische Variante der Autobahnführung Richtung Germany entschloss, war jedoch die St.Albanbrücke schon gebaut. Dass hier Planungsfehler gemacht wurden, liegt auf der Hand, dass solche Fehler aber mit dem Abbruchvorhaben von den Behörden offen zugegeben werden, war für das Plan-Team SWB kürzlich Grund genug, diesen seltenen Umstand positiv zu würdigen. Obwohl dies in Basler Werkbündkreisen das Wesentlichste der neu entfachten Brückendiskussion zu sein scheint - man hat sich mehrheitlich für den Abbruch ausgesprochen -, soll hier doch kurz resümiert werden, was neuerdings sonst noch an Ideen um die nunmehr leere Brücke sich rankt.

Der meistdiskutierte Vorschlag stammt von Architekt Ferenc Füzési, dem ein neuer Verwendungszweck vorschwebt. Er hat in Anlehnung an den berühmten Ponte Vecchio in Florenz und die weniger berühmte Notre-Dame-Brücke in Paris aus der Zeit vor 1786 ein Projekt für die Wohnüberbauung ausgearbeitet. Allein schon im Hinblick auf das sattsam bekannte Basler Finanzloch lässt seine Ueberlegung aufhorchen: die Brücke erlaube, - so Füzési - die Erstellung von 117 Wohnungen im Baurecht. Statt 1,5 Mio.

Franken Abbruchkosten aufzubringen, erhalte so die Staatskasse über 100'000 Franken jährlich an Baurechtszinsen. Seine Berechnungen widerlegen überdies auch technisch-statische Argumente der Behörden (und das wäre eine weitere Version) für das Verschieben des Stahlgebildes um einige 100 Meter rheinabwärts und es dort alsbald unter dem Namen Sevogelbrücke neu zu montieren.

Auch wird vom Verkauf der Brücke gesprochen. Andere stellen sich unter Beibehaltung des jetzigen Standortes gar eine Begrünung im Sinne einer Promenade vor. Die phantasieeloseste Idee ist wohl die, dass das auf zwei Pfeilern lastende Bauwerk mittels Parkierfläche dem "ruhenden Verkehr"

zu opfern sei. Neuerdings wird gemunkelt, der Vorsteher des kantonalen Baudepartements, SP-Regierungsrat Wullschlegler, habe sich dem Regio-Gedanken geöffnet, indem er den Nachbarn in Deutschland und Frankreich die Albanbrücke zum (Danaer-)Geschenk machen wolle. Diese wollen nämlich unmittelbar unterhalb des Dreiländer-ecks ihre Palmrainbrücke realisieren. Die Kosten der Demontage, des Transports (?) und der Neuinstallation, welche die Freunde aus der ausländischen Nachbarschaft tragen müssten, hätten allerdings weniger originelle Dimensionen als die ganze kuriose Idee.

Christian J. Haefliger



Ein neues zehnspuriges "Prunkstück" ersetzt die bescheiden gewordene St.Albanbrücke. Findet sie einen neuen Verwendungszweck? (Foto: Comet)