

Besseres Benehmen

Autor(en): **Schärer, Caspar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **100 (2013)**

Heft 10: **Junge Denkmäler = De jeunes monuments = New monuments**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515112>

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.

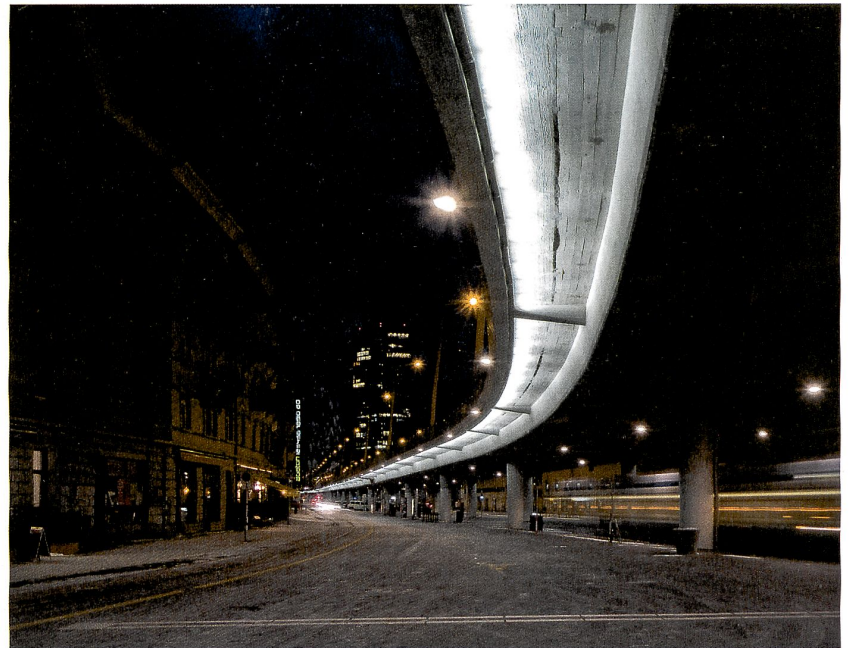
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

Besseres Benehmen



Die neu betonierte Brüstungen und die Beleuchtung machen die einprägsamen Räume unter wie auf der Brücke erfahrbar.
Bilder: Boesch Architekten (unten),
Andrea Helbling (oben)

Instandsetzung der Hardbrücke in Zürich

Rund um das Infrastrukturbauwerk Hardbrücke veränderten sich die Quartiere grundlegend. Die durch Boesch Architekten gestaltete Instandsetzung bettet die zuvor sperrige Hardbrücke in ihren neuen Kontext ein.

Caspar Schärer

Nein, die Hardbrücke ist kein Denkmal. Sie ist soweit wir wissen nicht im Inventar aufgeführt und es will sie auch niemand auf eine derartige Liste setzen. Und doch ist das 1,3 Kilometer lange Infrastrukturbauwerk etwas Besonderes: Es erinnert mit seiner ganzen Wucht und Grobheit, mit der es in den Stadtkörper gelegt wurde, an die Zeit zwischen 1950 und 1973, als ewiges Wachstum das Selbstverständlichste auf der Welt war, als das Risiko nicht gescheut wurde und als Probleme einfach «gelöst» wurden – on, off, wie beim Lichtschalter.

Man mag aus heutiger Sicht anders denken über diese Zeit, über deren Naivität und gleichzeitig Rücksichtslosigkeit im Vorgehen. Doch ausgerechnet die Infrastrukturbauten erzählen die Geschichte dieser Epoche mit, vielleicht sogar am deutlichsten. Immerhin ist die Autobahn das grösste Schweizer Bauwerk der Nachkriegszeit, und die Hardbrücke als mehrspurige Expressstrasse gehört dazu, auch wenn sie nicht im Nationalstrassennetz aufgeführt ist.

Für das Auto

Ein kurzer Blick zurück: Als sich schon bald nach Bekanntwerden der ersten Pläne für die Verknüpfung von drei Autobahnen am Platzspitz mitten im Zentrum Schwierigkeiten abzeichneten, mussten die Stadtbehörden dem stetig anwachsenden Transitverkehr eine adäquate Infrastruktur zur Verfügung stellen. Die im Industriequartier gelegene Hardstrasse bot sich dafür aufgrund ihrer (damals) peripheren Lage an, und sie war schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts ungewöhnlich breit angelegt worden. So

musste nur wenig enteignet und abgebrochen werden: Die Hardbrücke legte sich einfach als zweite Schicht über die bestehende Strasse. In mehreren Etappen wurde sie 1969–73 erbaut, die letzten Rampen am Hardplatz folgten anfangs der 1980er Jahre.

Nach vierzig Jahren mit steigendem Verkehrsaufkommen war das Bauwerk an seiner Belastungsgrenze angelangt und musste gründlich überholt werden. Auf die politischen Diskussionen, welche die Sanierung der schon zu ihrer Entstehungszeit umstrittenen Brücke begleiteten, kann im Rahmen dieses kurzen Berichts nicht eingegangen werden, ebenso wenig auf die komplexen statischen Aspekte und angepassten Sicherheitsvorschriften rund um die Sanierung und Instandsetzung. Beachtung verdient aber die Veränderung des Kontexts, der sich in der Transformation des Ingenieurbauwerks spiegelt. Die Hardbrücke stand nach vier Jahrzehnten zwar immer noch an der gleichen Stelle, aber rund um sie herum war nichts mehr wie zuvor. Das einstige Industriequartier war von etwa 1990 bis 2008 ein städtisches Labor der Zwischennutzung und wandelt sich jetzt rasant zur zweiten City mit Hochhäusern wie dem Prime Tower, dem neuen Wahrzeichen Zürichs.

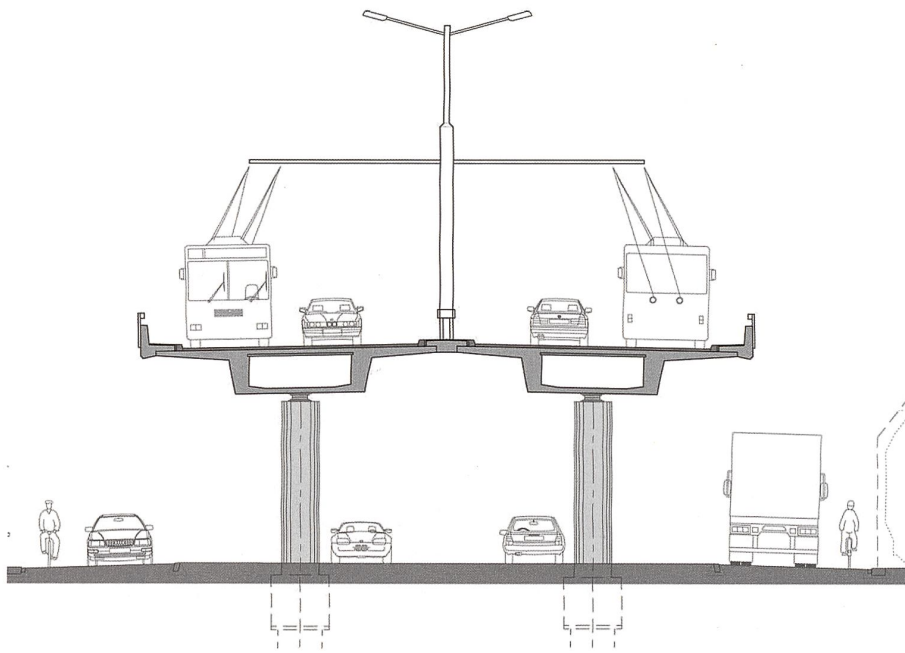
Räumliche Qualitäten

Die Menschen, die neu in das Quartier kamen, nahmen die Hardbrücke nicht mehr nur als ein hässliches Infrastrukturbauwerk wahr; sie betrachteten stattdessen die «massive Faktizität»¹ der Brücke als gegeben. Sie sahen und spürten die räumlichen Qualitäten der linearen Struktur. Mit anderen Worten: Der Raum unter der Hardbrücke wurde lebendig, obwohl er immer noch ein schlichter Parkplatz war. Seine funktionale Banalität eignete sich für vorübergehende, lockere Aneignungen. Die Hardbrücke passte nun plötzlich haargenau in dieses schnelle und laute Quartier des Umbruchs. Sie wurde sogar fast so etwas wie eine Pilgerstätte für diejenigen Zürcherinnen und Zürcher, die sich in ihrer sonst so akkurat hergerichteten Stadt nach «echter» Urbanität sehnten.

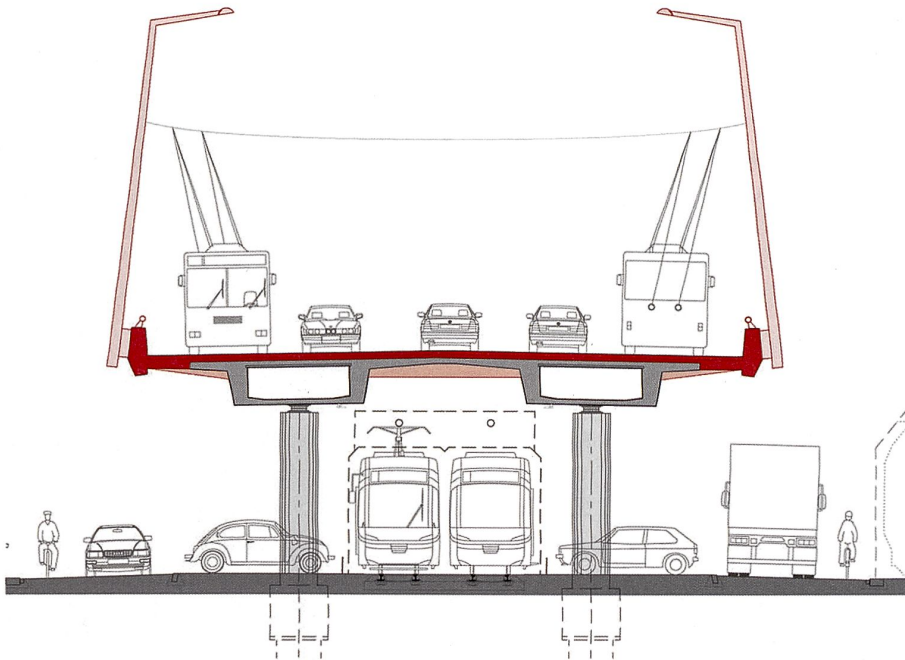
Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) legten nun ausgerechnet in diesen «einmalig geschnittenen, schnurgeraden Raumkörper»² die Gleise des Trams Zürich West, das seit Dezember 2011 das Gebiet besser an den öffentlichen Verkehr anschliesst. Es ist evident und nicht zu übersehen: An die Stelle der Strassenplaner der 1960er Jahre, die die Hardbrücke (mit) zu verantworten hatten, sind heute die Tram-

¹ Die Formulierung stammt aus dem Essay «Einfahrt» der Begleitpublikation zur Ausstellung «Die Schweizer Autobahn», die im Frühjahr 1999 im Museum für Gestaltung Zürich stattfand; Martin Heller und Andreas Volk (Hg.), Die Schweizer Autobahn, Edition Museum für Gestaltung, 1999

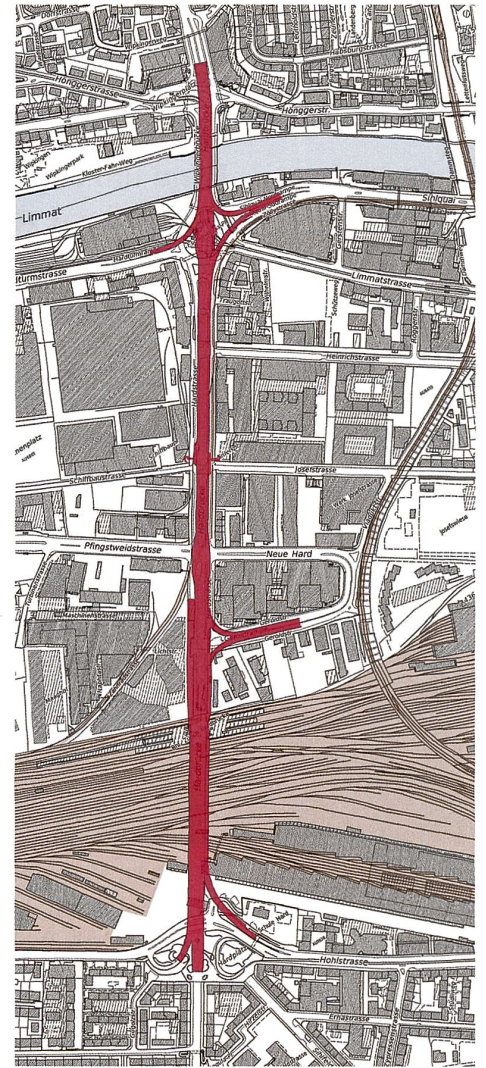
² Elisabeth Blum, Subversion des Schönen, in: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich (Hg.), Centrum – Jahrbuch Architektur und Stadt, Birkhäuser, Basel 1999



Schnitt vorher



Schnitt nachher.
Der Umbau definiert die Strasse als Raum.



planer getreten. In der Gewissheit, den Zeitgeist auf ihrer Seite zu haben, vergessen die Ingenieure wieder die Stadt, in der sich das Ganze abspielen soll.

Rippen, Spaliere und Spiralen

Die für die Gestaltung der sanierten Brücke verantwortlichen Architekten Elisabeth und Martin Boesch hatten es mit zwei unterschiedlichen Räumen zu tun: jenem bereits erwähnten «Raumkörper» unter der Brücke und einem anderen, nach oben offenen Raum darüber. Beide Räume treffen sich an einem einzigen Bauteil – der Brüstung. Im unteren Raum enden dort, am fließenden Übergang zum Stadtraum, die seitlichen Kragplatten, während oben die Brüstung die Fahrbahn begrenzt und die Brücke einfasst. Boesch Architekten formten dieses Element neu als facettierte Abfolge mehrerer Flächen, die sich in die anderen, mehrheitlich flächigen Bestandteile der Brücke integriert. Aus der Homogenität von Material und Form schöpft das Brückenbauwerk einen massgeblichen Teil seiner kraftvollen Erscheinung. Und für die Wirkung des Raumes unter der Brücke spielt die Untersicht eine entscheidende Rolle. Die von den Ingenieuren geforderten zusätzlichen Abwasserrohre und Elektroleitungen wurden deshalb von den Gestaltern unter der Brückenplatte in dreieckige «Taschen» einbetoniert, die in ihren regelmässigen Abständen wie Rippen die Untersicht neu strukturieren. In der Nacht, wenn die Kragplatte beleuchtet wird, kommt

die neue Untersicht besonders schön zur Geltung. Die neue Brüstung definiert aber nicht nur beide Räume klarer, sie ist ausserdem die Trägerin der Beleuchtungsmasten, die aus der Mitte der Fahrbahn an die beiden Ränder verlegt wurden. Sie sind leicht nach innen gekippt und bilden so eine räumlich deutlich wirksame Begrenzung des oberen Brückenraums. Es lässt sich sogar feststellen: Mit den schlanken, kantigen, Spalier stehenden Masten ist der Raum auf der Brücke eigentlich erst bestimmt worden.

Die Verbindung zwischen den beiden so unterschiedlichen Welten auf und unter der Brücke stellen Betontreppen bei den Bushaltestellen her, insgesamt vier Stück, kleine Meisterwerke der Geometrie und Schalungsschreinerei. Oben schmiegen sie sich noch an den Liftschacht, lösen sich dann aber bald davon und beschreiben eine weit ausholende Bewegung, bis sie sanft auf dem Boden aufsetzen. Trotz spiralförmiger Grundrissfigur wird das bequeme Trittsverhältnis eingehalten. Auf dem Weg wird man von einem Handlauf aus Holz begleitet, in den eine feine LED-Beleuchtung integriert ist.

Besonders mit den neuen Aufgängen ist der öffentliche Raum an der Hardbrücke spürbar aufgewertet, ja nobilitiert worden. Die Brücke passt jetzt wieder in die Zeit und ihr Umfeld, sie «benimmt sich», ist aber dennoch sich selbst geblieben, immer noch laut und grob. Aus räumlicher Sicht wäre ihr Abbruch jetzt erst recht ein Verlust für die Stadt. —

Bauherrschaft
Stadt Zürich, Tiefbauamt
Architektur, Gestaltung, Lichtkonzept
Elisabeth & Martin Boesch Architekten,
Zürich; Mitarbeit: Nils Krämer, Johanna
Hofmeister
Bauingenieure
Ingenieurgemeinschaft Hardbrücke:
Edy Toscano, Zürich und
Flückiger + Bosshard, Zürich
Bauingenieur Aufgänge
Walt + Galmarini, Zürich
Spezialisten
Urs B. Roth, Zürich (Geometrie);
d'Lite Lichtdesign Zürich (Lichtplanung)
Bausumme
Instandsetzung Hardbrücke
CHF 100 Mio.
Aufgänge: CHF 6.5 Mio.
Termine
Projektierung 2005–2011,
Ausführung 2009–2011

Résumé

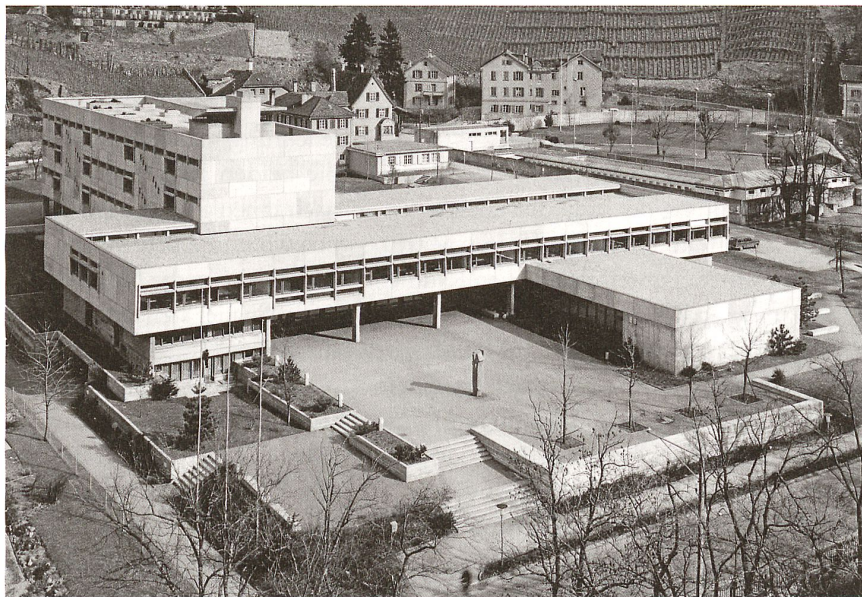
Un meilleur comportement Réfection du viaduc Hardbrücke à Zurich

Le viaduc Hardbrücke, d'une longueur de 1.3 km, rappelle l'époque des années 1950 à 1973, quand la croissance éternelle paraissait encore être la chose la plus évidente au monde. Mais le contexte entourant cet ouvrage a fondamentalement changé au cours de ces quarante dernières années: ce quartier jadis industriel s'est très rapidement transformé en deuxième centre de Zurich. Lors de l'assainissement et de la réfection du viaduc, Boesch Architekten ont renforcé aussi bien le vigoureux «corps spatial» linéaire situé sous le pont que l'espace ouvert placé au-dessus. L'homogénéité du matériau et de la forme a pu être maintenue et quatre escaliers d'accès, artistiquement bétonnés en forme de spirales, valorisent l'espace public dans un vaste périmètre.

Summary

Better Behaviour Renovation of the Hardbrücke in Zurich

The 1.3 kilometre-long Hardbrücke recalls the period between 1950 and 1973 when limitless growth seemed the most obvious thing in the world. In the past forty years the context around this bridge has changed fundamentally: what was formerly an industrial district changed rapidly into Zurich's second 'City'. Through their renovation and repair work Boesch Architekten have strengthened both the powerful, linear 'spatial volume' under the bridge as well as the space on top of it that is open to the sky. It proved possible to preserve the homogeneity of material and form, and four artfully cast concrete stair in the form of spirals upgrade an extensive surrounding area of public space.



Nur aus der Luft in ihrer Gesamtheit erfassbar, erscheint die Baumasse aufgelöst und verzahnt sich mit den Höfen des Aussenraums (oben). Die neue Südfassade ist eine besser gedämmte Replik der ursprünglichen.