

Erich Schäli

With a view of the Limmat

A hotels surrounding and its history

Research

Light Touch Marriott
Research
Masterthesis
Erich Schäli

1.		Intro
	1.1.	Dauerhaftigkeit?
	1.2.	Methodologie
	1.3.	Recherchefrage und Motivation
2.		Investigation
	2.1.	Infrastruktur
	2.2.	Historische Untersuchung
	2.2.1.	Unterstrass
	2.2.2.	Limmat
	2.2.2.1.	Der Kanal
	2.2.2.2.	Die Autobahn
	2.2.2.3.	Die Wasserrutsche
	2.3.	Soziale Auswirkungen
	2.4.	Feldrecherche
	2.4.1.	Urban
	2.4.2.	Objekt
	2.4.3.	Spaziergänge
3		Intention
	3.1	Anpassungsfähige Infrastruktur
	3.2	Monument
	3.3	Marriott Hotel - Hotel Zürich
4		Literatur



Reklection 1 (2021)



Hotelhochhaus Marriott (2021)

1.1

Dauerhaftigkeit?

Wenn man das Hotelhochhaus am Neumühlequai 42 direkt beim Platzspitz, auf der gegenüberliegenden Uferseite der Limmat betrachtet, ist etwas besonders augenscheinlich: Das Gebäude manifestiert eine Höhenentwicklung und ist standfest. Dieser Eindruck wird, wenn man darüber nachdenkt, wohl primär durch die massiv wirkenden Betonelemente hervorgerufen. Der vertikale Teil steht dabei auf einem Basistrakt und scheint von vier brutalistisch anmutenden Trägern gehalten zu werden. Im genaueren Studium der Pläne wird sich herausstellen, dass lediglich einer dieser drei Türme tatsächlich wie vermutet eine Treppenanlage enthält. Das eigentliche Tragsystem bildet ein Zusammenspiel von diesen ausenliegenden Betonkernen und tragenden inneren Wänden und Stützen aus Beton. Diese konstruktiv-formalistische Unzulänglichkeit wird aber einerseits von Aussen nicht so wahrgenommen und andererseits mindert es nicht den grosszügigen Einsatz von Be-

ton im Bau. Im Gegenteil: Zusammen mit den folgerichtig ebenfalls in Stahlbeton ausgeführten Deckenplatten kommt das Bauwerk insgesamt auf rund 1700 Tonnen verbauten Armierungsstahl sowie 14'000 m³ gegossenem Beton.

Dieser nicht unbeträchtliche Anteil von zementiertem Kunststein am Gesamtbauwerk ist Zeitzeugnis einer baukulturellen Entwicklung, und bedeutet gerade vor dem Hintergrund einer steigenden Abbruchrätigkeit und damit rasant ansteigenden Bauabfällen in der Schweiz eine gewisse Spannung.¹ Das verbaute Material verkörpert hier gleich eine doppelte Last: Zunächst wurde beim Bau viel graue Energie verbraucht (diese liegt je nach Rechnung bei über 50% über den gesamten Lebenszyklus betrachtet), in einem nächsten Schritt droht dieser zurückgebaut und damit zu Betongranulat zu verkommen. Die momentane Baupraxis sieht für diesen Sekundärkies eine Rückführung in den Betonkreislauf

¹ Wüest & Partner im Auftrag des Bundesamts für Umwelt: Bauabfälle in der Schweiz – Hochbau Studie 2015

vor, was zwar die Primärressource schont, bei erneutem Einsatz von Zement aber wiederum hohe Emissionen erzeugt. Das rückgewonnene Material darf gesetzlich nicht auf einer Deponie gelagert werden und kann daher darüberhinaus nur in sehr spezifischen Aufgaben eingesetzt werden (versiegelte Strassenschüttungen, wo eine Kontaminierung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann).¹ Vereinfacht ausgedrückt spricht also aus materieller Sicht sowohl vieles für einen Erhalt aus auch gegen einen Abriss.

Eine rein auf CO2 Bilanz reduzierte Analyse und Wertschätzung würde dem Gebäude aber nicht gerecht. Der Begriff der Dauerhaftigkeit deckt auch andere Bereiche ab, so zum Beispiel den Aspekt der ästhetischen, funktionalen und sozialen Dauerhaftigkeit.²

Zu Förderung der ästhetischen Langfristigkeit wird möglichen zukünftigen Planern die Entscheidung abgenommen oder zumindest der Handlungsspielraum angezeigt. Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder wird das Hotelhochhaus als „Gebäude mit grosser Weitwirkung“

geführt, dessen Erhaltungsziel lautet „Erhalten der Eigenschaften, die für die angrenzenden Ortsbildteile wesentlich sind“ und bedeutet konkret die Vorgabe von Gestaltungsvorschriften und Auflagen bei Neu- und Umbauten.³

Wenn also eine Unmöglichkeit des Rückbaus, aufgrund der oben aufgeführten Umstände angenommen wird und der ästhetische Wert zumindest formal durch Instrumente der Denkmalpflege geschützt werden, ist die Dauerhaftigkeit bereits zu einem grossen Teil gesichert. Bleibt die Frage welche funktionalen und sozialen Gegebenheiten das Gebäude entstehen liessen, es im Laufe seiner 50 Jährigen Lebenszeit geprägt haben und ob es imstande ist diese dauerhaft in die Zukunft zu übersetzen.

1 Kuster, Aurelia / Guyer, Lukas / Arpagaus, Pascal USYSTdLab ETH Zürich: Förderung von mineralischen Recyclingbaustoffen und Wiederverwendung in der Schweiz – Häuser aus Häusern bauen (2018)

2 Zweite Moderne, Lehrstuhl Elli Mosayebi: Theme Master Thesis, Durability

3 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISIS, Band ZH 6 Stadt Zürich, Unterstrass (2014)

1.2

Da ich das Objekt der Untersuchung mit vier anderen StudentInnen teile, entschieden wir uns dazu die Recherche als kollaborative Arbeit zu starten: Innerhalb von zwei Wochen sammelten wir soviel Material wie möglich und versuchten die generellen Dimensionen des Gebäudes zu erfassen. Wir unterteilten die Arbeit in fünf Kategorien, die wesentlich für das Verständnis des Objekts erschienen: 1) Urbane Entwicklung (Infrastrukturausbau und sozialer Kontext), 2) Objekt (startete als Fokus auf einer chronologischen Erfassung wichtiger Geschehnisse wie bspw. grössere Umbauten, Erweiterungen und Dokumentationen des primären Planungsprozess sowie einem Fokus auf Material und Konstruktion; wurde dann weiter differenziert in die Zeitabschnitte in denen der Betrieb als Hotel Zürich geführt wurde und später als Hotel Marriott), 3) Typologie (historische Übersicht über die Entwicklung der Gasthaus- / Hoteltypologie), 4) Brand (Marriott-Marke und das damit verbundene Business- und Betriebsmodell), 5) Department Store (als

Methodologie

mögliche Erdgeschossnutzung).

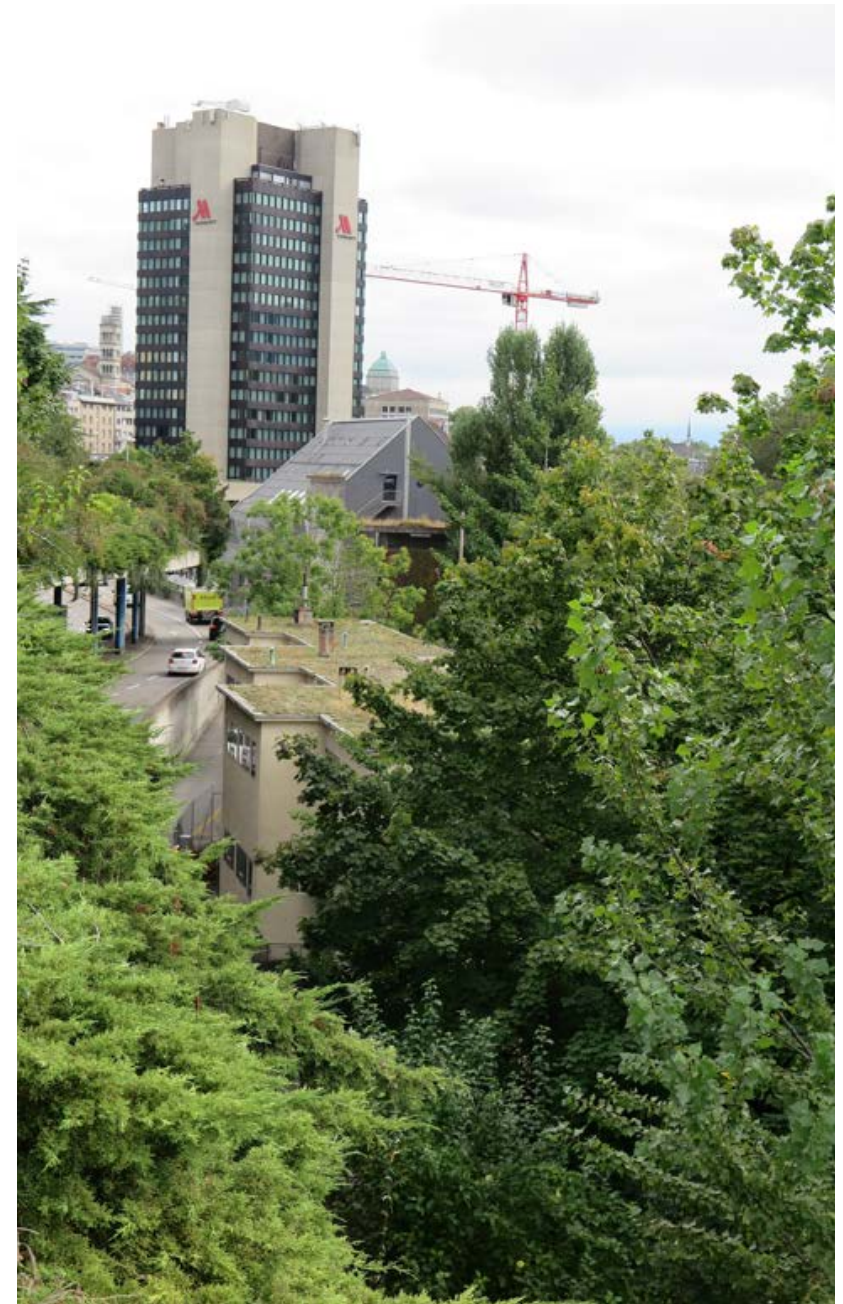
Die verschiedenen Funde wurden ausgetauscht und so konnte innerhalb kurzer Zeit ein breites Gesamtbild erarbeitet werden. Die Diskussion half auch dabei zwischen den einzelnen Quellenmaterialien Verbindungen herzustellen und das eigenen aus der Forschung entstandene Narrativ zu prüfen. Wichtig war beim Zusammentragen, den Dingen keine klare Hierarchie oder Wichtigkeit zu geben. Dies sollte erst in einem zweiten Schritt auf individueller Basis geschehen.

Wichtige Ressourcen für diesen ersten Rechercheteil waren die Ämter und Archive der Stadt Zürich, bei denen wertvolle Archivalien hinterlegt sind (Amt für Baubewilligungen, Amt für Denkmalpflege, Baugeschichtliches Archiv, Hochbauamt, Staatsarchiv, Stadtarchiv, Tiefbauamt) und das interne Archiv im HotelMarriott sowie Online Bild- und Videoarchive (ETH Bibliothek, Schweizerisches Sozialarchiv, SRF Archiv) und der direkte Kontakt zu beteiligten Per-

sonen (Marriott Hotel, Architekten, Angehörige diverser Ämter).

Nach dieser ausschliesslich gemeinsamen Recherche wurde in einen Modus gewechselt in dem weiterhin über Funde ausgetauscht wurde und über die Repräsentation dieser „allgemeinen“ Recherche diskutiert wurde, andererseits wurde parallel dazu das individuelle Interesse herauskristallisiert und verfolgt. Für den ersten Bereich entschieden wir uns für eine Website, die den internen Austausch sowie das Präsentieren der Forschungsergebnisse gleichzeitig ermöglichte.

Der zweite Bereich war einerseits geprägt von einer vertieften Recherche zum Thema Infrastrukturausbau über Literatur und Archivmaterial (vgl. Kap. 2.2.) und andererseits war ein bedeutender Teil auch die Recherche am Objekt (vgl. Kap. 2.4.) und seiner Umgebung namentlich die Instrumente der Bauaufnahme und das weiterführende Zeichnen, Annotieren und Reflektieren von Plänen. Darüberhinaus waren Ansätze der Spaziergangswissenschaft wichtig für die Auseinandersetzung mit dem relativ weitläufigen Untersuchungsgebiet (vgl. Kap. 2.4.3.).



Ansicht Hotel Marriott vom Schindlergut (2021)



Ansicht Hotel Marriott von Tramhaltestelle Sihlquai / HB

1.3

Recherchefrage und Motivation

Die Erarbeitung der Masterthesis markiert den Endpunkt einer intensiven Phase der Ausbildung und damit den vorläufigen Höhepunkt eines Lernprozesses. Sie sollte zumindest rein formell aufzeigen dass der Studierende die Werkzeuge für eine kommende Zukunft besitzt und den Beruf des Architekten ausüben fähig ist. Wenn ich aus eigener Erfahrung diesen Werdegang beschreibe, kann ich definitiv einen solchen Lernprozess ausmachen: Die Instrumente des Entwerfens, der Planung und Vermittlung beherrsche ich zum Antritt der zweiten Entwurfsphase hoffentlich ausreichend gut. Während des Masterstudiums, musste ich aber feststellen wie die Aneignung solcher Werkzeuge nur ein Aspekt der Ausbildung waren. Der andere, wohl wichtigere Prozess war das herausbilden einer Haltung. Die in den letzten Jahren verstärkt wieder in Erscheinung tretende Klimadiskussion führte dazu, dass viele in den ersten Jahren geführten Diskussionen lächerlich oder zumindest naiv erscheinen. Das Erträumen spektakulärer räumli-

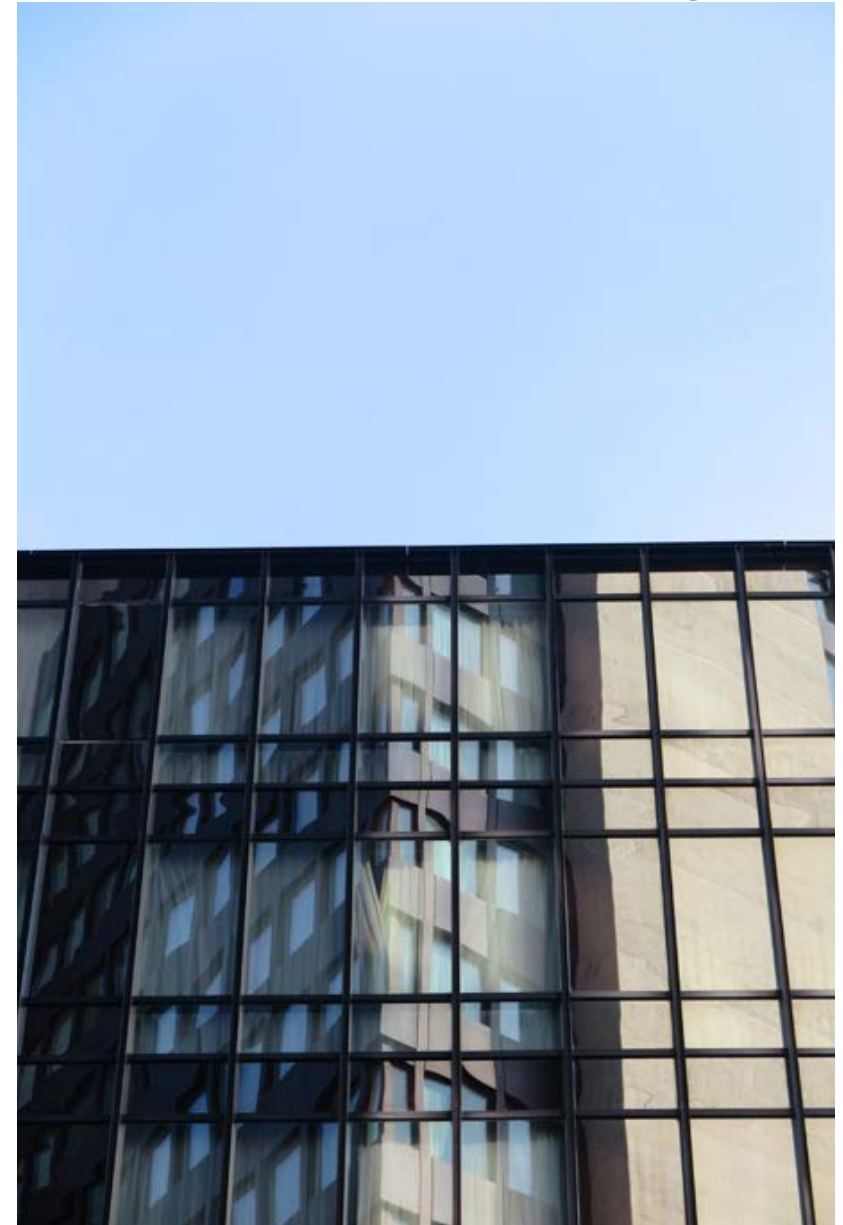
cher Gebilde und formalistischer Architekturen ohne auch nur einen Gedanken an den Material- oder Kostenaufwand zu verschwenden war im ersten Jahreskurs noch das Mass aller Dinge. Selbstverständlich gab es in der Gesellschaft auch schon 2015 eine Diskussion um Ressourcen, jedoch wurde in der Architekturausbildung der ETH zumindest aus eigener Wahrnehmung lange Zeit anders priorisiert. Am Endpunkt meiner Ausbildung sitzt der Fokus nun ganz anders, und das Departement ist bemüht um eine übergreifende Diskussion zu bedeutenden Themen.

Diese Entwicklung könnte man einerseits als schlechtes Timing verstehen, die Aneignung eines aus der Mode gelaufenen Modells des Architektenberufs. Ich sehe es aber im Gegenteil als Chance, die Entwicklung der Tätigkeit quasi vor und während bzw. an einem unbestimmten Zeitpunkt in der Zukunft nach diesem Umdenken zu erleben.

Die Fragestellung zielt auf einen

ähnlichen Umstand. Die Masterthesis soll sich mit der Frage auseinandersetzen welcher mentale Zustand historisch gesehen zum Bau des Hotels am Neumühlequai 42 beigetragen hat und wie wir mit dieser allfälligen Dissonanz zum heutigen gesellschaftlichen Zustand umgehen können. Folgende zwei Punkte sind Gegenstand der Untersuchung:

- Welchen Wert verkörpert das Gebäude über sein Material hinaus? Ist das Gebäude auch aus heutiger Perspektive noch wertvoll bzw. wie kann es so angepasst und umgebaut werden, dass es mit neuen Werten und Vorstellungen koexistieren kann?
- Wenn wir das Gebäude und seine direkte Umgebung primär als Infrastruktur verstehen, was kann diese bestehende Infrastruktur für die Zukunft von Zürich leisten?



Reflektion 2 (2021)

2.1

Infrastruktur

In der ersten Phase der geteilten Recherche versuchte ich die historischen Umstände zu erfassen, die zum Bau des Hotels geführt hatten. Dabei stiess ich, eher zufällig, auf die waghalsig, provokanten Pläne der Nachkriegs-Verkehrsplanung in Zürich. Diese sahen vor, als Teil der Nationalstrassenplanung, welche in den 1950er-Jahren in die Zuständigkeit des Bundes wechselte, im Verkehrsdreieck Letten in Zürich die Autobahnen A1 und A3 zu verbinden. Dazu kam es glücklicherweise nie, der tollkühne Vorschlag schien aber trotzdem irgendwie entscheidend für die heutige Situation gewirkt zu haben. Die erste gemeinsame Begehung (an das Gebäude heran und in das Gebäude hinein) zeigte, dass das Gebäude in gewisser Weise abgekoppelt von der übrigen Stadt schien. Eine Personenunterführung führt, vom Drahtschmidlisteg her kommend, nicht wirklich einladend zum Haupteingang des Hotels. Über dem Kopf rauschen Motorgeräusche und vor dem Eingang stehen schön aufgereiht, drei Taxis bereit. Es fühlt sich an,

als hätte man den falschen Weg genommen und es war tatsächlich das erste mal, dass ich bewusst diese Grenzüberschreitung wagte obwohl ich mich sehr oft beim angrenzenden Dynamo-Areal aufhalte. Dieser Eindruck verstärkte sich weiter als wir den Lift in die oberen Etagen des Turms nahmen: in den Korridoren waren die Vorhänge überraschenderweise geschlossen, was den Blick auf die Limmat verwehrte oder zumindest trübte. Diese Erfahrung der Gegensätzlichkeit auf engstem Raum war bemerkenswert, es war aber lediglich ein irritierendes Gefühl und ich wollte sofort besser verstehen, welche Ebenen in dieser Umgebung wirkten und diese Szene kreierte. Die eingangs erwähnte Verkehrsplanung schien also, obwohl sie nicht in der ursprünglich angedachten Form umgesetzt wurde ein, im wörtlichen Sinne einschneidend für diesen Ort gewesen zu sein. Der Untersuchungsgegenstand sollte sich als äusserst vielschichtigen und als von Infrastruktur durchdrungenen Ort herausstellen.



Personenunterführung zwischen Drahtschmidlisteg und Neumühlequai (erbaut 1983)

2.2 Historische Untersuchung

Die nachfolgende historische Recherche soll ein Instrument sein, um den vorgefundenen Untersuchungsgegenstand mit seiner Umgebung zu zergliedern. Die direkte Umgebung des Hotels enthält offensichtlich Elemente, die bereits vor 1972, dem Jahr der Fertigstellung existent waren, dadurch dessen heutige Wahrnehmung mitprägen und womöglich Anhaltspunkte geben können, wie der Ort durch die Zeit hindurch angeeignet wurde, welche Veränderungen er erlebt hat. Die Tatsache Elemente aus eben diesen Phasen noch besichtigen und erleben zu können, zeugt davon dass diese die Zeit überdauert haben und Heute alle koexistieren. Eine chronologische Abfolge

von Momenten erklärt daher nur bedingt die Wirklichkeit in seiner jetzigen Wahrnehmung, soll aber als vereinfachte Darstellung trotzdem zur Anwendung kommen. Mithilfe dieser eindimensionalen Erzählweise soll lediglich die dominante Haltung zu den jeweiligen Zeiten aufgezeigt werden (vgl. Kap. 2.2.2.1. – 2.2.2.3.), gleichzeitig sei gesagt, dass erst das Zusammenfügen dieser Teile wieder ein einigermaßen wahrheitsgemäßes Ganzes ergibt. Im darauffolgenden Kapitel (vgl. Kap. 2.3) wird schliesslich in ebenfalls unvollständiger Weise auf Aspekte eingegangen, die als Folge dieser dominanten Entwicklungen oder parallel dazu passiert sind.



Ansicht Hotel Marriott vom Platzspitz

2.2.1

Unterstrass

Der Stadtteil Unterstrass entwickelte sich entlang der heutigen Achse Stampfenbach-/Beckenhof-/Schaffhauserstrasse. Diese sehr ursprüngliche Infrastrukturchse ist demnach auch namensgebend für das Quartier Unterstrass und war bereits 1272 urkundlich belegt. Ohne jemals einen wirklichen Kern zu besitzen, entwickelte sich daraus ausserhalb der Stadtbefestigung ein typisches Strassendorf. An der Weggabelung der heutigen Stampfenbach-/Wasserwerkstrasse wurde im damaligen 'Wysshus' (heute Stampfenbachstrasse 85 direkter Nachbar der Erweiterung des Hotel Marriott) ein Gemeinde- und Gesellenhaus eingerichtet. Die Wasserkraft der Limmat sowie kleinerer Bäche, die den Hang hinab flossen wurde zum Antrieb von Mühlen und im 15./16. Jh. für gewerbliche Betriebe genutzt. Im ausgehenden 18. und 19. Jahrhundert wurden dementsprechend an der Limmat, zwischen Central und Drahtschmidli zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe errichtet, zuerst mehrere Färbe-

reien, dann eine Brauerei, Werke der Maschinenfabrik Escher Wyss sowie der städtische Schlachthof.

In den stadtnahen Aussengemeinden nahm, befördert durch den Aus- und Neubau des Strassennetzes die Bautätigkeit ab den 1850ern stark zu. Dies führte schliesslich 1893 zur Eingemeindung, was wiederum zu einem gewaltigen Entwicklungsschub führte. Das Quartier wandelte sich von der einstigen eher armen Arbeiter- und Handwerkergemeinde zu einem Wohnort der mittelständischen Bevölkerung, die grossen Industrien zogen tendenziell ins Industriequartier auf der anderen Seite der Limmat. Bis zum Ersten Weltkrieg war der Stadtteil etwa bis auf die Höhe des Schaffhauserplatzes überbaut. Fast 50 Prozent des heutigen Gebäudebestands von Unterstrass stammen aus dieser Zeit zwischen Eingemeindung und 1930, was sich auch in der Einwohnerzahl widerspiegelt (von 1888 - 1920 eine Verdreifachung von 4172 auf 12'822; rasanter Anstieg 1950 auf über 30'000). Weiter nördlich

rund um den Bucheggplatz nahm der Autoverkehr stetig zu, als Reaktion wurde 1970 von Werner Stücheli eine Fussgängerüberführung als sichere Verbindung entworfen. Darüberhinaus hielt sich während der Hochkonjunktur die Bautätigkeit in diesem Stadtteil aber relativ gering: vereinzelt wurden Lücken gefüllt, oder anstelle älterer Häusern entstanden im innenstadtnahen Teil neue Wohn-/Geschäfts- und Hotelgebäude (wie das Hotel Zu-

rich 1972). Häufig wurden auch Wohnbauten als Büros umgenutzt und die Einwohnerzahl sank in der Folge ab 1950 stetig und liegt seit den 1980er bei rund 20'000. Einschneidend für Unterstrass war der Bau der Expressstrassen in den 1970ern, so trennt die Bucheggstrasse den nördlichen und südlichen Bereich des Stadtteils. Die Hofwiesen- und Schaffhauserstrasse konnten durch den 1984 eröffneten Milchbuckeltunnel jedoch entlastet werden.¹

¹ Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISIS, Band ZH 6 Stadt Zürich, Unterstrass (2014). S. 20-23



Historische Karte J. Wild (um 1850)



Siegfriedkarte 1880



Siegfriedkarte 1930



Übersichtsplan (GIS)

2.2.2.

Limmat

Heute wird die Limmat oft als Sujet touristischer Werbemittel wie Broschüren oder Postkarten genutzt. Auch das Hotel Marriott tritt durch seine Lage direkt am Zusammenfluss der Sihl in die Limmat oft in dieses Rampenlicht. Auf der Website der Stadt Zürich ist zu lesen, dass die Limmat nicht nur ein prägendes Element der Stadtlandschaft ist sondern auch „eine grosse Bedeutung als Lebens- und Erholungsraum“ besitzt. Entsprechend wurde unter der Leitung von Grün Stadt Zürich von 2003 bis 2006 ein Landschaftsentwicklungskonzept für den unteren Limmatraum entwickelt. Es berücksichtigte die Planung die bereits 2001 durch die Zürcher Planungsgruppe Limmattal für den Grossraum Zürich angestossen wurde. Dieser Massnahmenkatalog wurde zu grossen Teilen bis 2015 umgesetzt.¹

Diese gesteigerte Wertschätzung für den Limmatraum zeigt sich auch im Plan Lumière der Stadt

Zürich der 2004 genehmigt wurde und der unter anderem den Limmatraum der Kernstadt sowie auch den unteren Limmatraum ausführlich beschreibt. „Der Limmatraum, das eigentliche Herz der Kernstadt, soll stärker als Gesamtbild inszeniert werden. Die massiven Ufermauern bleiben als Hintergrund der Wasserspiegelungen dunkel, ebenso die den Flussraum flankierenden Baureihen.“ „Repräsentative Bauten und Brücken werden durch eine besondere Beleuchtung hervorgehoben.“ „Die den Fluss querenden Brücken sollen anchts als wichtige Orientierungszeichen sichtbar bleiben und die Tiefe des Raumes aufspannen. Je weiter sich der Flusslauf ins Limmattal erstreckt, desto stärker soll die Dunkelheit das räumliche Ambiente bestimmen.“ Für den Neumühlequai der sich vom Central bis zum Drahtschmidlisteg erstreckt wird „die massive, steinerne Fassade dahinter in dezentes und gleichmässiges Licht getaucht.“ Und „die

¹ <https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/gsz/planung-und-bau/landschaftsentwicklungskonzepte-lek/landschaftsentwicklungskonzept-limmatraum.html> (Aufgerufen am 03. November 2021)

Parkanlage des Platzspitz ist am Rand möglichst dunkel, damit die Aussicht auf die Stadt nicht beeinträchtigt wird.“ „Schlusspunkt ist das Letten-Wehr. Das Wasser ist nach dem Fall weiss aufgewühlt. Es bietet die Möglichkeit der Darstellung im Licht.“ Für die Uferwege weiter flussabwärts soll „der Naturraum des Flusses im Dunkeln erfahren werden.“ „Entsprechend sorgsam sind die Wege zu beleuchten. Wo immer möglich sollen Wegflächen und wenige Grünelemente zu einer naturbezogenen Stimmung beitragen.¹

Wie allgemein bekannt kommt der Flussraum ganz generell immer in den Genuss von Wertschätzung. Dies hat offensichtlich

mit seiner Nutzbarkeit zu tun auch im oben beschriebenen Falle seiner ästhetischen Attraktivität als Naturraum. Der historische Blick zeigt aber wenig überraschend, dass der Fluss seit jeher auch anderst genutzt wurde. So war er in spätmittelalterlicher Zeit zunächst Quelle für Trink- und Brauchwasser (mit entsprechenden Schöpferrädern auf der Münster- und Rathausbrücke) diente aber in der Römerzeit auch als Abfluss für Fäkalien. Dieser sich im ständigen Wandel befindende Blick auf den Limmatraum ist schliesslich Ursache für die gebaute Umwelt in diesem Bereich und soll daher Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen sein.²

1 Stadt Zürich Hochbaudepartement: Plan Lumiere. Leitsätze für die Planung von Beleuchtungsprojekten. (2014)

2 Illi, Martin in Historisches Lexikon der Schweiz: Limmat. Version vom 27.11.2008. Aufgerufen am 02.11.2021



Postkartensujet (Datum unbekannt)

2.2.2.1.

Der Kanal

Kraftwerk Letten

Um die Jahrhundertwende begann der technologische Fortschritt zur Ausnützung der Wasserkräfte für die Erzeugung elektrischer Energie. Diese Entwicklung begleitete auch die Wasserkraftanlage Limmatwerk Letten welches 1878 als erstes grosse Kraftwerk Zürichs erbaut wurde und zunächst zur Wasserversorgung diente. Es sollte gefiltertes Seewasser in die Reservoirs auf dem Zürichberg befördern. Zu dieser Zeit bestand die Anlage aus einem 50m langen Nadelwehr auf der Höhe des Platzspitz sowie einem 700m langen Oberwasserkanal der mithilfe eines Erddamms von der Limmat getrennt und weiter unten mittels Pumpwerk und einem 350m langen Unterwasserkanal betrieben werden konnte. Da man zunächst nicht die ganze Leistung für die Wasserversorgung der Anlage selbst benötigt hatte, wurde der überschüssige Teil mechanisch mittels Drahtseiltransmissionen

ins nahegelegene Industriequartier übertragen. Als 1892 die Gründung des Elektrizitätswerks folgte, rüstete man die Anlage mit Wechselstrom-Dynamomaschinen auf. Von 1910 bis 1914 wurde das neue Seewasserwerk erstellt, was den Anlass zu einer grösseren Umgestaltung des Lettenwerks gab, auch weil die Anlage dem gesteigerten Bedürfnissen hinsichtlich Leistung nicht mehr entsprach. Eine neue Drehstrom-Generator Anlage konnte diese Leistung entsprechend erhöhen. 1935 wurde das baufällige Nadelwehr im Zusammenhang mit einem neu aufgestellten Projekt für die Zürichseeregulierung durch eine moderne Wehranlage ersetzt. Der neue Höhenstau beim Einlauf des Kraftwerkkanals machte wiederum eine Anpassung bzw. Erstellung eines neuen Kraftwerks im Letten notwendig. Insbesondere der Oberwasserkanal wurde verbessert, so wurde das rechte Kanalufer auf die ganze Kanallänge um 2.5 Meter erhöht und teilweise aufgeschüttet oder

die Böschung mit einer Betonabdeckung geschützt.¹ Heute sind nach wie vor Relikte aus vergangenen Zuständen sichtbar: Die Sockel der Transmissionen aus der ursprünglichsten Anlage sind weiterhin entlang des Sihlquais erhalten. Bis heute wird noch ein Teil (mittlerweile lediglich 0,1%) des Stromverbrauchs der Stadt aus den Turbinen im Letten gedeckt. Weiterhin wird auch die Damm- und Wehranlage für die Regulierung des Wasserstands von Limmat und Zürichsee ge-

nutzt. Für diese Zwecke wurde der Platzspitzwehr 1951 erneuert.²

Bahnhof Letten und die rechtsufrige Zürribahn

Im Jahr 1894 wurde die Station Letten der rechtsufrigen Seebahn erbaut.³ Mit dem Bau der Bahn wurde bereits 1872 durch die Nordostschweizer Bahn (NOB) begonnen. Nach zwischenzeitlicher Finanzierungsprobleme werden die Bauarbeiten 1889 wiederaufgenommen. In der Zwi-

1 Bertschi, H. in Schweizerische Bauzeitung. Band 71: Das Limmatwerk Letten der Stadt Zürich (1953)

2 Kanton Zürich. Baudirektion. Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft: Hochwasserschutz an Sihl, Zürichsee und Limmat. Gefährdung und Massnahmen im Überblick. (2017)

3 Rebsamen, Hanspeter / Bauer, Cornelia / Capol, Jan: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Stötte. Band 10 Zürich (1992)



Ausschnitt Übersichtsplan d. Stadt Zürich, Blatt 5 (Vermessungsamt d. Stadt ZH (1913))



Wasserwerkstrasse im Jahr 1883 (unbekannt, ETH Bibliothek)

schenzeit war aufgrund von Neubauten keine direkte oberirdische Linienführung zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und Zürcher Hauptbahnhof mehr möglich. Zu diesem Zweck wurde ein Tunnel gebaut der die Linie Tiefenbrunnen – Stadelhofen – Letten – Viaduktbögen – Zürich HB ermöglicht.⁴ Der Tunnel ist auch auf den Plänen des Hotel Zürichs aus dem Jahr 1972 noch zu sehen. Der Bahnhof Letten besass damals drei Gleise, davon zwei für den Personenverkehr und ein letztes für den Güterverkehr und nie dazwischenliegende Perrons. Der Bahnhof hätte wohl selbst Treiber

einer industriellen Entwicklung sein können, wie sie bereits seit 1783 in der Gemeinde Wipkingen stattfand (insbesondere im Bereich des unteren Letten). Die Realisierung dauerte aber wohl zu lange, sodass viele Firmen sich in anderen Stadtquartiere anzusiedeln begannen. Trotzdem diente der Bahnhof auch eine wichtige Rolle im Tier- und Eilguttransport sowie ab 1907 dem Stückguttransport. Richtige Einrichtungen für einen Güterverkehr mit ganzen Bahnwagen gab es jedoch nie.⁵ Das Bahnhofsgebäude wurde bis heute erhalten, die Station jedoch 1989 durch den neuen Eisen-

4 Transhelvetica.ch: Passaport. Alter Bahnhof Letten. Eine kurze Geschichte.

5 Gang dur Züri: Der Bahnhof Letten. Internetseite aufgerufen am 3. November 2021

bahntunnel vom Stadelhofen zum Hauptbahnhof obsolet (Hirschgrabentunnel¹) und mit dem neuen Fahrplan stillgelegt. Aufgrund von Einsturzgefahr wurde er zwischen 2002 und 2004 aufgefüllt. Sein Portal bleibt am oberen Ende der Badeanstalt weiterhin sichtbar. Das übrige Bahntrasse zwischen dem ehemaligen Bahnhof und dem Industriequartier wurde im Anschluss der Arbeiten durch einen Velo- und Fussweg ersetzt.² (vgl. Kap. 2.2.2.3)

Neumühlequai

Die 1648 an der Niederdorfpforte errichtete „Neumühle ist bereits auf dem Müllerplan von 1793 sichtbar. Weiter Richtung Einmündung in den See sind weitere in den Limmatraum gebaute Mühlenanlagen zu sehen. Sowohl der Name des Neumühlequai als auch den des Drahtschmidlis (ein weiterhin bestehendes Gebäude) beim heutigen Jugendhaus Dynamo deuten noch heute auf eine Industrielle Vergangenheit des Orts hin. Dies bestätigt sich weiter beim Betrachten historischer Pläne wie den Plan der Stadt Zürich und Umgebung von 1883. Auf der Höhe des Landesmuseums ist ein Schlachthaus mit angrenzendem

Viehmarktplatz sichtbar. Bei der heutigen Bahnhofbrücke ist eine Papierfabrik gezeichnet weiter unten beim Mühlesteig ein Pumpwerk. Auch auf der Seite des Sihlquais nimmt das Industriequartier langsam Form an: Gasfabrik, Kornhaus, Magazine und Filteranlagen. Anstelle des städtischen Schlachthaus trat 1866 ein Gebäude für die Museumsgesellschaft.³ Im Übersichtsplan der Stadt Zürich (Blatt 5.) von 1913 sind einige dieser Anlagen bereits verschwunden. Bereits früh ist auf alten Abbildungen also eine auf den Limmatraum orientierte Industrie sichtbar. Im Bereich des Letten-Kanals ist eine Badeanstalt zu sehen, weiter oben am Bauplatz des Hotel Zürichs eine Seidenfärberei. Das Industriequartier (Kreis 5) ist bereits dicht mit Wohngebäuden besiedelt und weiter westwärts Richtung Escher-Wyss-Platz sind weitere Anlagen sichtbar (Brauerei, Wollfärberei, Maschinenfabriken). Im Jahr 1919 wurde ein durch die Genossenschaft Walche Zürich in Bauherrschaft befundenes repräsentatives geschäftshaus am Neumühlequai 26-28 fertiggestellt. Das Erdgeschoss diente bis zur Eröffnung des Kinos Walche im Jahr 1922 als provisorischer Syn-

agogeraum. Das Gebäude befindet sich im kommunalen Inventar. Bereits fünf Jahre zuvor wurde am Neumühlequai 30-38 ein Wohn- und Geschäftshaus von derselben Bauherrschaft fertiggestellt. Das mächtige „barocke Schloss“ ist dadurch Teil der seit 1910 allmählich erbauten zeile repräsentativer Bauten entlang der Limmat und seit 1992 ebenfalls unter Schutz. Den oberen Abschluss bildet das 1933 fertiggestellte und

ebenfalls im kommunalen Inventar verzeichnete Bürohaus (Neumühlequai 40)⁴ in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hotel Zürich. Heute findet sich dort eine grosse Durchmischung mit kantonalen und städtischen Ämtern, Geschäften, Kanzleien, Praxen und Wohnungen. Den Abschluss bildet das Hotel Marriot. Das 1972 erbaute Hotel Zürich ersetzte einen bestehenden Wohnbau an dieser Stelle (Neumühlequai 42).

4 Fritsche, Bruno: Baukultur in Zürich: schutzwürdige Bauten und gute Architektur der letzten Jahre. Band 7 Unterstrass, Wipkigen, Höngg (2002)



Drahtschmidlisteg 1904 (Breitlinger, Robert; ETH Bibliothek)

1 Wüst, Bernard / Garbe, Lothar: Die Unterführung der Altstadt rechts der Limmat. Vom Central zum Bahnhof Stadelhofen. (1984)

2 <https://de.wikipedia.org/wiki/Lettentunnel> Aufgerufen am 03. November 2021

3 Rebsamen, Hanspeter / Bauer, Cornelia / Capol, Jan: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Stötte. Band 10 Zürich (1992)



Wasserwerk Zürich: Einlauf in den Canal beim Drahtschmidli 1878 (J.J.Hofer)

2.2.2.2.

Die Autobahn

Die politische Durchbruch des Automobils um die Jahrhundertwende und die darauffolgende ereignisreichen Jahrzehnte des Strassen-Infrastrukturausbaus sollte die Stadt bis heute entscheidend mitprägen. Im Jahr 1951 kam es zur Motion „Freie Limmat“ die mit 57% Stimmenanteil angenommen wurde. Die Vorlage war Teil des Verkehrsanierungsprojektes Bahnhofbrücke-Central und war symbolischer Ausdruck eines geraden, unversperrten Blick nach vorne und der freier Fahrt für das Automobil. Die städtebauliche Vorstellung sah vor die alten Bauten in der Limmat, die seit jeher Zürichs Charakter als eine um den Fluss herum gebaute Stadt bestimmt hatten abzureissen.¹ Nicht zufälligerweise hielt man sich bei der Führung der geplanten Stadtautobahnen an die Flussläufe. Einige Zeit später wurde die Idee einer Sihlhochstrasse in den 70ern diskutiert. Zuvor kommentierte die NZZ in diesem Zusammenhang: „Die Ausnützung des

Sihlraumes für Verkehrsanlagen verkörpert eine einzigartige Möglichkeit.“² Die Sihlhochstrasse wurde zwar zwischen 1969 und 1973 Realität werden, blieb aber aufgrund heftigen politischen Widerstand schliesslich unvollendet in der Luft hängen. Wie kam es überhaupt zu dieser aus heutiger Sicht sonderbar unsensiblen Haltung gegenüber dem Flussraum?

Automobile Zukunft und der Entwurf einer autogerechten Stadt.

Zusammen mit dem explosionsartigen Aufstieg des Automobils im Privatbesitz stieg auch die Unfalltopfer im Strassenverkehr bis zu einer rekordhohen Zahl um 1930. Als Gegenmassnahme sah man eine stärkere Disziplinierung der Fussgänger, also eine möglichst „freie Fahrt“ für den Autofahrenden vor. Schnell war die Automobil-Lobby auch bereit sich zu organisieren und in Form des „Dachverband Strassen-



Umbau Walchebrücke 1957 (Lindroos, Björn Erik; ETH Bibliothek)

verkehrliga“ politische Kraft zu entwickeln. Jede Einschränkung wurde mit dem Argument einer angeblichen volkswirtschaftlichen Schädigung verhindert. Dementsprechend bedeutete auch die erste wirkliche gesetzliche Regelung für den Strassenverkehr, das 1932 verabschiedete „Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr“³, einen Sieg der Autofahrer im Kampf um den öffentlichen Raum. Im Zuge der neuen technischen Möglichkeiten wurden jegliche Geschwindigkeitslimiten aufgelöst und die Autofahrer erhielten damit weit-

gehende Handlungsfreiheit. So sollten nicht Fussgänger nicht vor den Autos geschützt, sondern die freie Fahrt durch das vermeiden beliebiger Überquerung der Strasse, garantiert werden.⁴ In ähnlicher Weise verlief auch die Diskussion innerhalb der städtebaulichen Avantgardebewegung. Der vierte internationale Kongress Moderner Architektur (CIAM) im Jahr 1933 unter dem Titel der „funktionalen Stadt“ sah als zentrale Forderung eine verkehrsgerechte Umstrukturierung der Stadt vor. In Zürich fand diese Idee auch bereits in den 30er

1 Huber, Werner in Hochparterre Band 17: Einführung Papierwerd-Areal: «Freie Limmat» - Fehlplanung mit Langzeitwirkung (2004)

2 NZZ Sonderdruck: Zürichs Verkehr heute und morgen S. 35 (1955)

3 Bundesgesetz über den Motorfahrzeug und Fahrradverkehr vom 15. März 1932

4 Meili, Armin in Werk: Automobil und Städtebau (1928) S. 208

Jahren im Ansatz ihre Umsetzung. Damals noch unter dem Vorwand einer „hygienischen“ Sanierung setzte man auf eine Einheit aus Verkehrsplanung und Wohnpolitik. Konkret bedeutete das eine Hinwendung vom Blockrand zur Zeilenbauweise, im generellen eine Privatisierung und den Fokus auf individuelle Wohnqualität vor dem Hintergrund des gleichzeitig wirkenden Gartenstadtideals. Gleichzeitig bedeutete das eine Verkümmern des öffentlichen Raums zu einer Erschließungsfunktion. Während des Zweiten

Weltkriegs kam es daraufhin in der Schweiz zu Wachstumsschüben trotz einer relativ unklaren Verkehrszukunft. Zudem stellte man sich langsam auf eine interkontinentale Zivilluftfahrt ein.¹

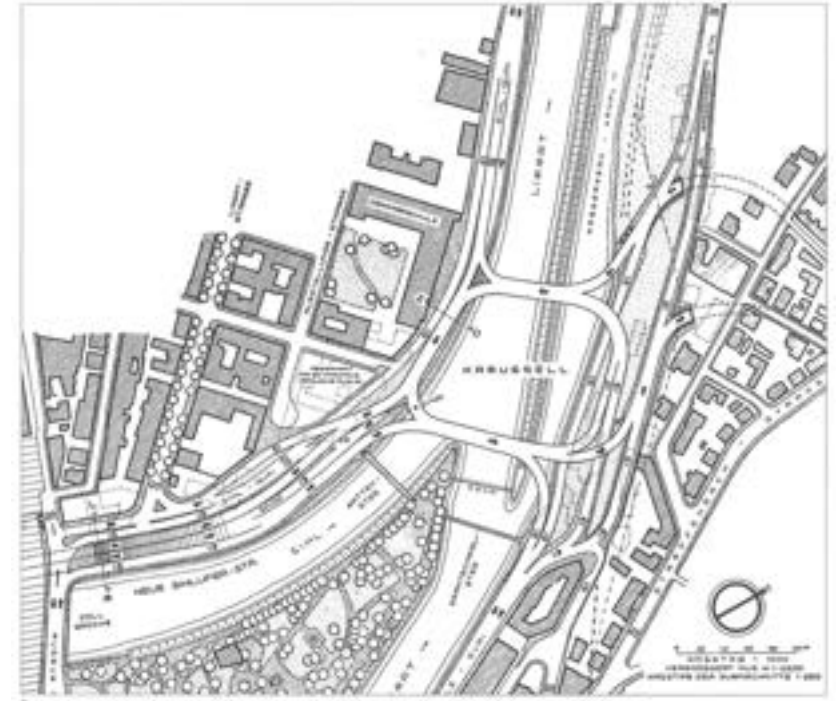
50er Jahre - Verkehrssanierung

In der unmittelbaren Nachkriegszeit deutete sich eine Zeit der Hochkonjunktur an. In den 50er Jahren bedeutete dies eine Einstellung auf langfristige Wachstumsperspektiven und die Ankündigung der Konsumgesellschaft.

¹ Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung in Zürich 1945-1975 (Hg. Chronos, 1993)



Umbau Bahnhofbrücke/Bahnhofquai ca. 1950 (Comet Photo AG, ZH; ETH Bibliothek)



Das „Verkehrskarussell“ am Platzspitz (Generalverkehrsplan) (Blanc, Jean-Daniel)

In den 50er Jahren erreichte die Schweiz sogar den europaweiten Rekord im Zementverbrauch. Zu dieser Zeit kam es vermehrt zu Kritik an der institutionellen Trägheit der Schweiz, eine Ausnahme bildete die umfassende institutionelle Neuorganisation des Nationalstrassenbaus. Sowohl der Verfassungsartikel von 1958, als auch das Ausführungsgesetz von 1960² wurden hochzentralistisch und ohne föderalistische Beden-

ken oppositionslos angenommen. Die Umsetzung war primär eine ingenieurtechnische Aufgabe und nur in geringem Maße eine städtebauliche. 1957 kam es aufgrund überlasteter Kläranlagen und starker Verschmutzung von See und Fluss zum ersten Gewässerschutzgesetz.³ Die 50er Jahre standen in Zürich aber unter vor allem unter dem Motto einer „Verkehrssanierung“. Der rasche Zuwachs an Verkehr führte zu Staus

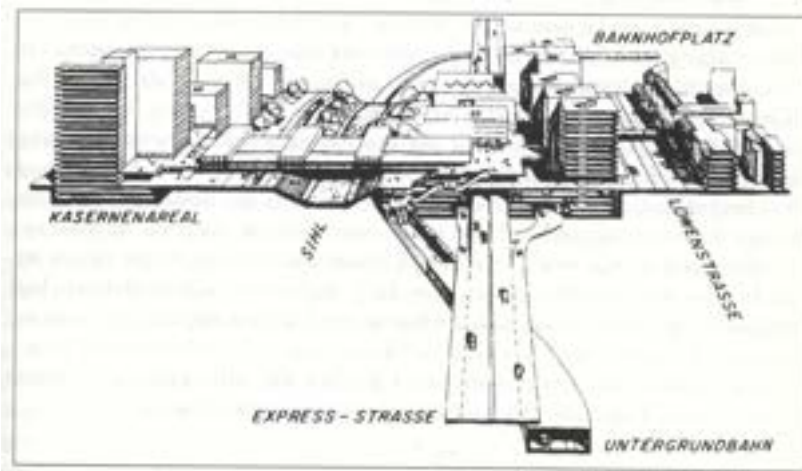
² Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) 725.11 vom 8. März 1960

³ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigung SR 814.21 vom 16. März 1955

in der Innenstadt was wohl auch Folge des Selbstverantwortungsglaubens (durch das Motofahrzeuggesetz von 1931) und mangelnder Verkehrsregulierung und -vorschriften war. Bereits etwas zuvor wurden bereits Massnahmen ergriffen: eine Verordnung gegen wildes Parkieren (1949) in der Innenstadt, das Einrichten von Einbahnstrassen und Abbiegeverboten sowie die Verkehrsregulierung (1950 Ampelanlage am Bellevue). 1948 wurde zudem ein Kredit für den Umbau des Bahnhofquais, der Bahnhofbrücke und des Centrals genehmigt der einen neuen Strassenraum beidseits der Limmat und das Ausräumen alter Bauten vorsah. Eine weitere konkrete Form

fand die Planung im sogenannten „Generalverkehrsplan“ von 1955.¹ In der Grundzügen sahen beide dazu ausgearbeiteten Vorschläge eine Verlegung des Tramnetz im Bereich der Innenstadt unter den Boden. Ebenfalls waren bei beiden Vorlagen ein Strassennetz mit grossen Hauptachsen vorgesehen, beide wollten eine Sihluferstrasse im Bereich des heutigen Sihlquai. Teil dieser Ausformulierungen war auch der Vorschlag des Verkehrs-„Karussell“ am Platzspitz. Es sollte eine Verbindung vom Zentrum ins wichtige Stadterweiterungsgebiet gegen Norden herstellen und den Durchgangsverkehr (wohl insbesondere zu volkswirtschaftlichen Gründen) in die Stadt

¹ Leibbrand, K. in Schweizerische Bauzeitung: Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Kremer/Leibbrand (1955)



Architektonische Erneuerung im Sihlraum mit integrierter Expressstrasse (Blanc, Jean-Daniel)

schleusen. Durchreisenden sollte gleichzeitig ein kurzer Abstecher in die Stadt ermöglicht werden.

Problematisch in dieser Phase der Verkehrspolitik war die gleichzeitig verlaufende Planung der Durchfahrtsstrassen (Nationalstrassen) dessen Kompetenz zu diesem Zeitpunkt auf die Bundesebene wechselte. Entscheide konnten zwar tendenziell schneller (über Parlament und Gesamtvolk) getroffen werden, jedoch nahmen diese wenig Rücksicht auf Detailprobleme die aus der konkreten Linienführung entstanden (also insbesondere im Bereich der grossen Städte). Mit einer Linienführung möglichst nahe am Stadtzentrum vorbei, versuchte man gleichzeitig drei Wünsche zu erfüllen: den Durchgangsverkehr zu ermöglichen, dem Ziel- und Quellverkehr von und zu den Städten gerecht zu werden und dem Binnenverkehr zu dienen. Aus kantonaler Perspektive war diese übergeordnete Planung ein willkommenes Geschenk, da man so eigene Verkehrsprobleme mit Bundesmitteln lösen konnte. Zürich hatte zu dieser Zeit bereits eine dominante Stellung im Verkehrsgeschehen der Schweiz. Hier bestand die Aufgabe darin, drei zusammenlaufende Autobahnstränge miteinander zu verbinden. Die nationale Planung konnte sich hier an der Vorarbeit

von Pirath/Feuchtinger im Rahmen der „Generalverkehrsplanung“ orientieren, die bereits eine Linienführung am Platzspitz anzeigte. Ein zentrales Element war die Sihluferstrasse. Sie sollte als Sammelschiene die Funktion einer Verteilung und Sammlung des Ziel- beziehungsweise Quellverkehrs der Gebiete der City und der angrenzenden Quartiere übernehmen. Ebenfalls war eine Unterfahrung des Hauptbahnhofs geplant, dieser erwies sich aber als unmöglich, da er im Konflikt mit den Ausbauplänen des Bahnhofs selbst befand, also wurde gedanklich mehr in die Idee einer Hochstrasse über der Sihl investiert. Problematisch war da bereits das fehlende Mitspracherecht der Gemeinde, denn der Bundesrat verhandelte grundsätzlich nur bis auf kantonale Ebene. Die Verwaltungsabteilungen der Stadt waren wiederum unkoordiniert und hatten keine effizient strukturierte übergeordnete Verkehrsplanung. Eine dominante Stellung hatte das Tiefbauamt unter der Leitung von Hermann Steiner, dieser ordnete den Städtebau aber klar dem Verkehr unter. Während der ACS Verkehrsclub Druck ausübte für eine schnelle Umsetzung der Planungen wurde 1962 in einer bedeutsamen Abstimmung die Vorlage des Untergrund-Trams abgelehnt. Dieser Entscheid bedeutete gleichzeitig das Ende



Das Central um 1990 nach den Plänen von 1962 (Blanc, Jean-Daniel)

der Idee einer „Verkehrssanierung“ und schliesslich eine Krise der städtischen Verkehrsplanung.

Trotz immer weiter steigenden Verkehrsaufkommens kam es Dank einiger verkehrstechnischer Fortschritte auf dem Gebiet der Regulierung (Ampelsystem, Verkehrsflusssteuerung, Disziplinierung) zunächst zu keinem Zusammenbruch. Im Kontrast zu den innerstädtischen Bereichen, wurde in den Aussenquartieren relativ sorglos geplant und gebaut. In den späten 50er-Jahren stellte man sich jedoch vermehrt auf Staus und Kolonnen ein.

In den späten 50er Jahren ging man über in eine Phase die den Verkehr allein anhand des aufkommenden, bzw. erwarteten

Verkehrs dimensionieren wollte. Dazu veröffentlichte die NZZ 1955 einen Sonderdruck indem sie drei Punkte festhielt: 1) „Die zukünftige Verkehrsentwicklung, deren hervorstechendes Merkmal die fortschreitende Motorisierung ist, muss als Tatsache hingenommen werden.“ 2) „Oberste Richtlinie der städtischen Verkehrsleitung sind die Bedürfnisse und Wünsche des Publikums. Die Einwohner müssen mit den Verkehrsmitteln, die sie selbst bestimmen, dorthin transportiert werden, wohin sie wollen.“ 3) „Die Stadt hat das Recht und die Pflicht, durch organisatorische und bauliche Massnahmen den Verkehr zu beschleunigen, auf den vorhandenen Verkehrsraum zu vertei-



Neubauprojekt Schauspielhaus beim Heimplatz von 1964 (Baugeschichtliches Archiv ZH)

len und notfalls mit zusätzlichen Verkehrsflächen auszustatten.“¹ Das Autofahrende Publikum war dabei massgebend und zu deren Gunsten wurde der absolute Anbruch auf eine Umverteilung des (nicht vermehrbaren) öffentlichen Raums der Stadt erhoben. Das Berechnungsverfahren jenen Anspruchs geschah auf der Basis von Extrapolationen von Trends. Dieser Dimensionierungsart erreichte 1962 einen Höhepunkt in den Plänen eines umgebauten Centrals. Zu dieser Zeit existierte für das Stadtzentrum im Gegensatz zu den Aussengebieten (z.B.

Schwamendingen als Gartenstadt) noch keine städtebaulichen Leitbilder. Die oben erwähnte Freiräumung der Limmat unter der Motion „Freie Limmat“ kann als solche verstanden werden, wenn auch diese wiederum geprägt ist von verkehrspolitischem Kurzblick. Eine wichtige Stimme wurde in der Form der Publikation „achtung – die Schweiz“² erhoben. Die Schrift forderte ebenfalls eine Modernisierung, es hatte aber eine weniger auf Verkehrsplanung isolierte, und stattdessen rundum erneuerte Stadt vor Augen.

¹ NZZ Sonderdruck: Zürichs Verkehr heute und morgen S. 35 (1955)

² Burckhardt, Lucius / Frisch, Max / Kutter, Markus: Achtung – die Schweiz. Ein Gespräch über unsere Lage und ein Vorschlag zur Tat. (1955)

Der kaufschwache Teil der Bevölkerung wiederum war von der immer stärker werdenden Umverteilung im öffentlichen Raum am härtesten betroffen, konnte aber selbst nur wenig dagegen unternehmen. Dieser Umstand wird in einem Artikel der NZZ aus dem Jahr 1952 sichtbar: „Der Verkehr überwuchert Strassen und Plätze. Er ist bedrängende Gegenwart auf den breiten Fahrbahnen, die für ihn geschaffen worden sind, und in den engen Gassen, die, traulich krumm, nicht für ihn geschaffen worden sind. Der Verkehr umspühlt die Menschen, er stösst sie in ein Gefühl der Unruhe, das jede Sicherheit zerfrisst, er treibt sie in die Angst, die mitunter bewusst, immer aber unbewusst quält.“¹ Die Fussgängerschaft war im allgemeinen kaum organisiert und es wurden nur selten Eingeständnisse gemacht, wie die Garantie zum Recht zur Überquerung der Verkehrsströme (mithilfe von Lichtsignalen). Spannend ist in diesem Zusammenhang auch wie die Verkehrspolitik sich auf andere Lebensbereiche und die soziologie städtischen Lebens auswirkte: So wurde in diesem Kontext auch die „englische“ Arbeitszeit durchgesetzt, welche die Mittagsspitze im Berufsverkehr entlastete. Sie

förderte einen neuen Arbeitsrhythmus und Lebensstil bei dem sich Wohn- und Arbeitsort immer stärker voneinander entfernten.²

60er Jahre - Krise der Verkehrspolitik / Hochkonjunktur

Der Beginn der 60er Jahre war geprägt von einem steigenden Unbehagen hinsichtlich der rein auf Autoverkehr ausgerichteten Politik. Insbesondere durch die verlorene Tram-Abstimmung von 1962 geriet die Verkehrspolitik in eine Krise. Eine wirksame Stimme gegen die bereits zu grossen Teilen „abgeschlossene“ und dadurch starre Expressstrassenplanung war die „Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau“. Das wirksamste Argument war, dass durch die geplante Sihlhochstrasse, die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt beeinträchtigt würde (die Stadt bewegte sich nach Westen und die Sihl damit nicht einfach Leerraum sondern von zentraler verbindender Bedeutung).³ Damit konnte eines der Hauptargumente der Befürworter entkräftigt werden. Durch solche Bedenken wurde das ganze Expressstrassen-Programm vorläufig aufgeschoben. Diese Verzögerungen geschahen auch im Kontext einer



„Endgültige Lösung“, Limmatbrücke 1981 abgelehnt

allgemeinen Finanzierungs- und im Nationalstrassenbau (ausgelöst durch wildes Bauen in den frühen 60er Jahren), woraufhin man eine Priorisierung vornehmen wollte. Wo nur unklare Vorstellungen vorhanden waren, sollten Teilstücke nach hinten verschoben werden. Diese Phase der Unsicherheit eröffnete die Möglichkeit einer Diskussion um alternative Visionen: So entwarf ein Arbeitsausschuss verschiedene Varianten für die Sihlstrasse (und empfahl schliesslich eine unterirdische Variante), oder die Idee

von Grossparkhäusern als Alternative zu Zufahrtsstrassen vorgeschlagen. Ein weiteres Konzept war eine Umfahrungsautobahn.

Die Unsicherheit führte schliesslich zur Gründung eines Stadtplanungsamtes um der alleinigen Entscheidungskompetenz des Tiefbauamtes entgegenzuwirken. Als Delegierter wurde Hans Marti (Architekt sowie Raum- und Landesplaner) hinzugezogen.⁴ Marti konnte nach Sofortmassnahmen und längerfristiger Richtplanung differenzieren: Verflüssigung

1 NZZ 18. 5 (1952)

2 Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945 – 1975 (Hg. Chronos 1993)

3 Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau: Beitrag zur Generalverkehrsplanung und zur städtebaulichen Gestaltung des Sihlraumes. Zürich (1960)

4 Marti, Hans: Der Stand der Verkehrsplanung der Stadt Zürich. Bericht des Delegierten für die Stadtplanung. SBZ Nr. 11. (1966) S. 207 ff.

des Verkehrs, grosse Teile der Bahnhofsstrasse autofrei, grössere Leistungsfähigere Tram-Gelenkwagen, Freigabe des Eisenbahntunnels zwischen Enge und Wiedikon mit zweiter Röhre (als Teilstück des künftigen Zürcher Cityrings) als Sofortmassnahmen. Mittel- bis längerfristig wurde ein neues Gesamtkonzept dreier konzentrischer Ringe entworfen: Autobahnring (Nordwestumfahrung), Tangentenring (Tangentenbügel, mit Lücke beim See) und Cityring (an diesen angeschlossene Parkhäuser, von dort zu Fuss ins Zentrum). Zentrales Element war die Westtangente, was einen Ausbau bestehender Strassenzüge und neuer Teilstrassen, Brücken

und Unterführungen bedeutete. Der Ausbau der Rosengartenstrasse war bereits in den 30er Jahren vorbereitet worden und dementsprechend einfach durchzusetzen. In Zusammenhang mit dem Cityring sollten wichtige Plätze entsprechend umgestaltet werden: Bellevue, Central, Heimplatz und Bürkliplatz, was mittlerweile auch als städtebauliche Chance einer architektonischen Modernisierung angesehen wurde.

Lange Zeit war man auch beeinflusst von den frühen 50ern in Deutschland und amerikanischen Entwicklungen. Gerade dort wurden aber immer mehr kritische Stimmen laut. So zum Beispiel

durch Jane Jacobs¹ oder Lewis Mumford.² Auch in Zürich wurde immer stärker kritisiert, so etwa in der NZZ im Jahr 1961: „Es besteht heute sicher kein Zweifel mehr, dass unsere Stadtzentren erschlossen werden müssen, wollen wir sie nicht zerfallen lassen, doch stellt sich die Frage, ob diese Erschliessung nach dem bisherigen amerikanischen Vorbild zu geschehen habe.“³ Zur gleichen Zeit wurde im „Buchanan-Bericht“ das Konzept der „Environmentzone“ entwickelt: Ein Gebiet, von dem jeder fremde, also nicht an dieses Gebiet gebundene Verkehr, ferngehalten wird.⁴ Im Allgemeinen wurde erkannt, dass die durch räumliche Enge geprägte europäische Stadt nicht kompatibel war mit dem enormen Bedarf an Fläche für den Individualverkehr. Symptomatisch war dabei der Versuch der Tieferlegung des Trams wie auch die Verlegung der Problematik in die Flussräume. Insbesondere für das Stadtzentrum wurde erkannt, dass die Nachfrage, das verfügbare Raumangebot immer übertreffen würde.⁵

Der Autoverkehr wurde also neu differenziert nach wirtschaftlicher Nützlichkeit betrachtet. Gleichzeitig begann man den Dienstleistungssektor als hauptstächtlichen Wachstumssektor zu begreifen und sah neu eine Problematik im Sihlraum und dessen ursprünglichem Schicksal. Eine Expansion nach Aussersihl als Erweiterung des Geschäftszentrums war die einzige als realistisch betrachtete Entwicklung. Es waren also vielmehr wirtschaftliche Interessenverbände als die ansässige Wohnbevölkerung, die hier eine gewichtige Stimme erhoben. So bildete sich die City-Vereinigung, ein Zusammenschluss aus Geschäften und Privatpersonen die als gemeinsames Ziel die richtigen Bedingungen für gesteigerten Umsatz zu schaffen.⁶ Dazu gehörten verlängerte Öffnungszeiten und eine Parkgebühren-Staffelung bzw. später ein Parkleitsystem.⁷ Die nötige Infrastruktur für eine städtebauliche Modernisierung und eine Rolle als Wirtschaftszentrum und europäische Metropole sollte bereitgestellt werden. Einen



Sihlhochstrasse in Zürich-Enge ca. 1995 (Baumann, Heinz; ETH Bibliothek)

- 1 Jacobs, Jane: The Death and Life of Great American Cities. New York (1971)
- 2 Mumford, Lewis: The City in History (1961)
- 3 NZZ 17. 7 (1961)
- 4 Gunn, Simon / University of Leicester: The Buchanan Report, Environment and the Problem of Traffic in 1960s Britain (Hg. Twentieth Century British History 2011) p. 521-42
- 5 Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945 – 1975 (Hg. Chronos 1993)
- 6 https://de.wikipedia.org/wiki/City_Vereinigung_Z%C3%BCrich
- 7 Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr, Verkehrsmanagement: Parkleitsystem Stadt Zürich. [https://www.pls-zh.ch/Aufgerufen am 3. Nov. 2021](https://www.pls-zh.ch/Aufgerufen%20am%203.%20Nov.%202021)



Unterstrass, Wasserwerkstrasse Blick gegen SO (Baumann, Heinz; ETH Bibliothek)

grossangelegten Umbau des Geschäftskerns war gewünscht, in der Altstadt und Bahnhofstrasse aber nur noch bedingt möglich. Als dritten Teil der City sah man die Möglichkeit einer beidseitigen Bebauung des Sihlraums in Form einer modernen Zentrumüberbauung, da dort noch zusammenhängende Lücken vorhanden waren. Im gleichen Zug wurde auch das Hochhaus diskutiert, welches sich in den 60er Jahren durchsetzen sollte. Die 60er wurden als lange Phase des Planens wahrgenommen, die 70er sollten eine Zeit des Bauen werden. Die verkehrspolitische Krise war ei-

nigermassen überwunden und man verfügte nun über ein klareres Leitbild für Stadt und dessen Gestaltung.¹ Das Hotelhochhaus am Neumühlequai sollte Resultat dieser Bestrebungen werden.

Die swissair und der Flughafen Zürich-Kloten

„Es ist eine altbekannte Tatsache, dass in Zürich seit dem Jahr 1960 Hotelbetten fehlen, um dem Fremdenverkehr helfen zu können. Seit 1960 haben wir circa 600 Betten mehr, davon nur etwa 400 in der ersten Klasse. (...) Seither ist wenig passiert, weil die

1 Blanc, Jean-Daniel: ebd.



Baustelle Hardbrücke 1972 (Lindross, Björn Erik; ETH Bibliothek)



Hotel Zürich im Bau (fertiggestellt 1972) (Baugeschichtliches Archiv)



Hotelangebot in Zürich am Flughafen und Hauptbahnhof (SRF Archivvideo)

verschiedenen Projekte nicht reif wurden. Heute aber kann man sagen, dass wenigstens ein Hotel der ersten Klasse im Bau ist. Das Hotel Atlantis, am Fuss des Uetlibergs, das 330 Betten, der ersten Klasse haben wird. Es gibt aber auch ein anderes Hotel, das im Begriff ist gebaut zu werden: das Hotel am Neumühlequai, das Hotel Zürich heissen wird. Dieses Hotel ist ebenfalls eines der ersten Klasse und wird circa 350 Betten haben. Eine weitere Überraschung kommt vom Hotel, das als Geschäftshaus bereits besteht,

umgebaut wird und Anfang August zur Verfügung stehen sollte. Ein Erstklasshotel mit 250 Betten, als Garni Hotel geführt. Ein weiteres Projekt, wurde eingegeben für die Baubewilligung und wird am Bahnhof Oerlikon stehen, mit 700 Betten. Es wird das grösste Hotel sein in Zürich und auch lagemässig ausgezeichnet, denn es steht zwischen Kloten und dem Hauptbahnhof Zürich.¹ Diese Ausführungen vom damaligen Zürcher Verkehrsdirektor Dr. Anderegg zeigen die Gedankenlage der Zürcher Tourismusbranche bezüglich

1 Transkription eines Videomittschnitts: SRF Antenne Archiv: Hotel als Mangelware. Mangel an Hotelbetten behindert Tourismus-Entwicklung / Bau von Hotel Atlantis und projektierte Gross-Hotels Zürich und International. (03.04.1968)

Fremdenverkehr und der dazu benötigten Infrastruktur. 1972 hiess es dann: „Die Limmatstadt hat ein neues Wahrzeichen, das 19 stockwerk-Hotel Zürich direkt an der Limmat gegenüber dem Landesmuseum. Initiant für das 400 Betten erstklasshotel war die Oerlikon Bühre Holding, beteiligt sind zwei Banken, die swissair und die Gebrüder Volkhart Holding.“² Nach dem zweiten Weltkrieg stellte man sich auf eine interkontinentale Zivilluftfahrt ein. Wenig später im Jahr 1946 wurde wurde bereits ein 37 Millionen hoher Kredit vom Stimmvolk bewilligt und somit der bau des Flughafens Zürich-Kloten gestartet. Die zweite Bauetappe folgte um das Jahr 1960, ein Ausbau der Bürogebäude und Pisten-Tiefbauten. Im Jahr 1969 wurde durch die swissair ein neuartiges Buchungssystem, das PARS (Programmed Airline Reservation System) eingesetzt, dessen Nachfolgesystem (von 1978) das Hotelreservations- und Informationssystem (HORIS) die gleichzeitige Buchung von Flug und Hotelzimmer ermöglichte.³ Wenige Jahre zuvor erfolgte die 3. Bauetappe des Fluhafens Zürich-Kloten und 1980 mit der Flughafenlinie der SBB eine verbesserte

Anbindung an die Stadt. Den Kredit für die geplante vierte Etappe im Jahr 1987 wurde abgelehnt, einer vorläufigen Abschluss fanden die Bauarbeiten in einer fünften Etappe („Airport 2000“) mit einem dritten Terminal und einem allgemeinen Systemupgrade im Jahr 2004.⁴ Drei Jahre zuvor war es zum sogenannten Grounding gekommen, also dem eingestellten Flugbetrieb im Zusammenhang mit der Insolvenz der betreibenden Fluggesellschaft (swissair). In den Folgejahren konnte auch Dank eines Notkredits des Bundes über 450 Mio. Franken der Flugbetrieb wieder aufgenommen und später eine neue Fluggesellschaft formiert werden.⁵

2 Transkription eines Videomittschnitts: SRF Antenne Archiv: Zürich und seine Luxus-Hotels. Boom Luxus-Hotels anlässlich Eröffnung des Hotel Zürich, Mangel an günstigen Hotelbetten. (23.06.1972)

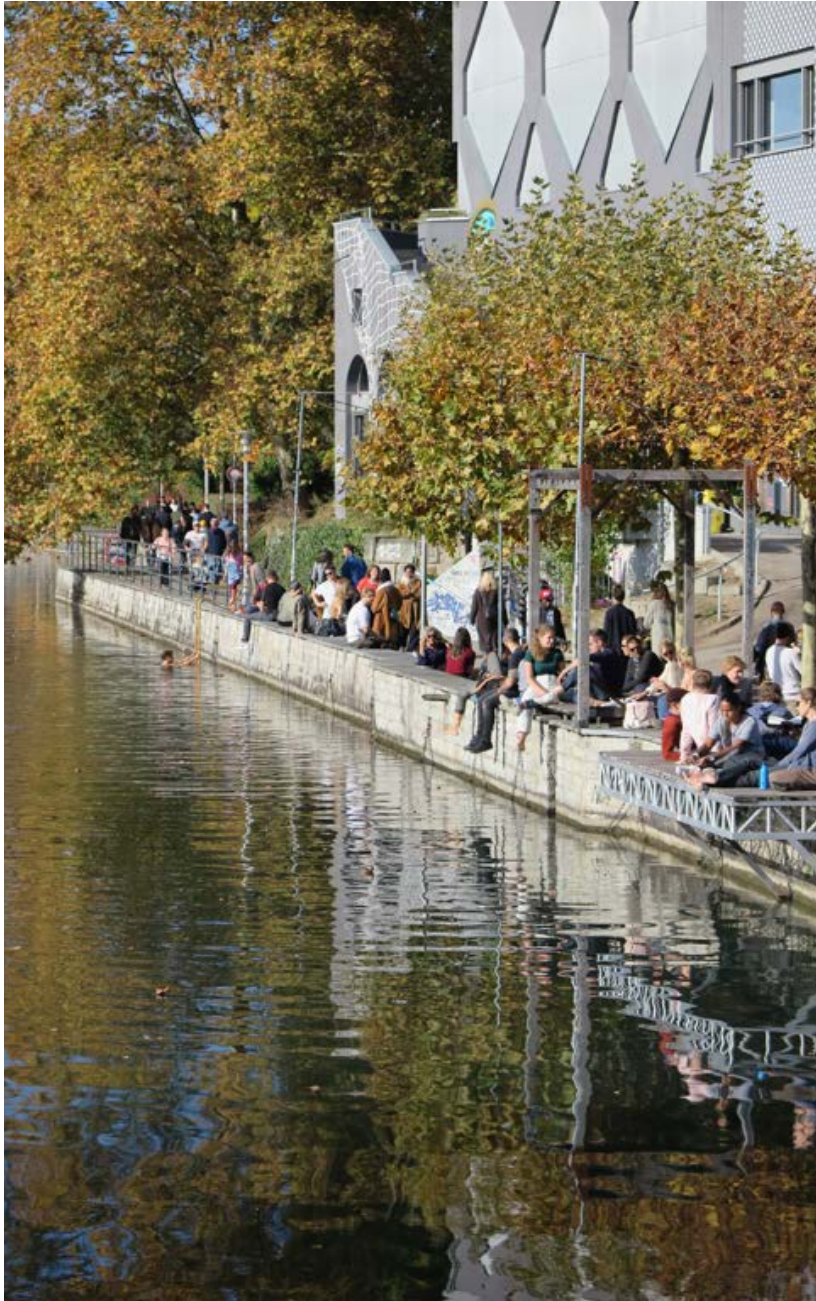
3 Webseite: www.swissair00.ch/geschichte-18.html. (Aufgerufen am 04. November 2021)

4 [Wikipedia.org/Flughafen_Zürich](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Zürich) (Aufgerufen am 04. November 2021)

5 [Wikipedia.org/Swissair](https://de.wikipedia.org/wiki/Swissair) (Aufgerufen am 04. November 2021)



Versammlung der swissair im Hotel Zürich 1984 (ETH Bibliothek)



Areal Drahtschmidli / Dynamo (2021)

2.2.2.3. Die Wasserrutsche

Die Ambiguität von optimistischer Modernisierungsplanung und gleichzeitigem Wunsch nach Bescheidenheit war prägend für die 70er Jahre. Exemplarisch lässt sich hier das Projekt der Umgestaltung des Heimplatz anführen. 1970 wurde ein Kreditbegehren veröffentlicht, das einen Schauspielhausneubau und einen verkehrsfreien Platz vor dem Kunsthaus vorsah. Diese Pläne wurden aber schnell als eine „vom Verkehr umflossene Kulturinsel“ verspottet, obwohl man sie lange Zeit als gute Kompromisslösung betrachtete. Immer mehr Projekte die mit dem City-Ring in Verbindung gebracht werden konnten, wurden heftig kritisiert und dieser war schliesslich Ende 1970 unmöglich geworden. Damit wurde der Fokus wieder auf anderes Projekt gesetzt, die die Forderung einer autofreieren Stadt zu versprechen vermochte: Die Hardbrücke als Westtangente. Plötzlich wurde die Diskussion um die Stadtautobahnen auch ausserhalb von Expertengremien geführt. In diesem Zusammenhang nahm die neuformierte

„Arbeitsgemeinschaft Umwelt“, ein Zusammenschluss aus Angehörigen beider Hochschulen, ihre Arbeit auf. Sie machte sich zunächst an eine Petitionsarbeit gegen das sogenannte Ypsilon, wie das Verkehrsdreieck der Expressstrassen im Bereich des Platzspitz genannt wurde.

1971 wurde mit grosser Mehrheit ein Umweltschutzartikel in die Verfassung aufgenommen. Ein Gutachten der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission, das bis dahin unter Verschluss gehalten wurde, wurde veröffentlicht. Es kritisierte insbesondere die Zerstörung des Limmatraums durch den Westast. Diese Flussräume galten neu als wertvolle Erholungsräume und man verwies dabei auch an die Sihl wo gerade betoniert wurde.

Der politische Prozess des Widerstand war träge und die demokratischen Mittel schnell ausgeschöpft. Man versuchte deshalb möglichst rasch Teile der Planung zu realisieren. Ein umgesetztes Teilprojekt bildet der Milchbuck



Protest im Zusammenhang mit dem geplanten Milchbucktunnel / Y-Verkehrsstrasse 1976
(Comet Photo AG, ZH; ETH Bibliothek)

tunnel als Autobahnzubringer der A1. Dessen Portal befindet sich heute unweit vom Hotelhochhaus am Neumühlequai, wo die Autofahrende über die Wasserwerkstrasse hinaufgeführt werden. Ein bemerkenswertes Konzept wurde zu dieser Zeit vorgestellt: Die „Lawinverbauungen“ der ZAS forderte eine venünftige Koexistenz von Mensch und Auto.¹

Das Jahr 1972 wurde von einigen Seiten als ein Wendepunkt für die Stadt angesehen: Auf eine entsprechende Standortbestimmung reagierte der Stadtrat wie folgt:

„Die Stadt Zürich erleidet einen sich rapid verstärkenden Substanzverlust (...) Damit ist die Stadt Zürich an einem Wendepunkt ihrer Geschichte angelangt. Ihr quantitatives Wachstum ist abgeschlossen. Dies zu bejahen fällt heute insofern leicht, da man wie in vielen westlichen Ländern auch bei uns dem Wachstumsdenken skeptisch gegenübersteht. Mit diesem Bekenntnis zu einem Verzicht auf Wachstum verpflichtet sich der Stadtrat einem Leitbild, das sich nicht an quantitativen, sondern an qualitativen Zielsetzungen orientiert.“² Die neue

1 Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS: Lawinverbauungen. Band III. Beispiel: Umformerstation Tiefenbrunnen (November 1971)

2 Stadtrat der Stadt Zürich: Standortbestimmung 1972. Auszug aus dem Protokoll des

Zauberformel lautete Stabilisierung (von Bevölkerungszahl, Arbeitsplätzen, Erholungsräumen). Diese geistige Haltung wurde auch vom gleichzeitig erschienenen Bericht des Club of Romes begleitet.³ Im Mai 1973 folgte ein weiteres klares Verdikt gegen den Wachstum, indem die Untergrundbahn abgelehnt wurde. Die Vorlage hatte bereits 1971 mit einem Teilstück realisiert werden können (der heutige Tramtunnel Milchbuck-Schwamendingen), wurde aber in der vorherrschenden Diskussion zum Symbol einer ungewollten Entwicklung. Zur neuen Stabilisierungspolitik gehörte auch eine gezielte Entlastungspolitik mit der Förderung regionaler Nebenzentren.

Verschiedene Gruppen forderten eine grundsätzliche Änderung in der Verkehrspolitik (ZAS; AGU, Junge SP) und beschreiben das Wachstum als eigentliche Problemursache. Daher forderte man einen radikalen Stopp bestehender Pläne. Während zuvor noch das Allgemeininteresse an modernen Strassen über das Interesse der direkt betroffenen Bevölkerung gestellt wurde, war diese zerstörte Wohnlichkeit nun das

Hauptmass. Alexander Mitscherlich brachte diese negativen Auswirkungen der wachstumsblinden Stadtentwicklung bereits 1965 zum Ausdruck, bereits auf die individuellen Auswirkungen einer unwirtschaftlichen Stadt zu sprechen kam.⁴

1974 kam es gleich zu drei Abstimmungen in diesem Zusammenhang: Abgasnorm, Mitsprache Nationalstrassenbau, Autofreie Sonntage. Die Ausstellung „Zürich plant – plant Zürich“ die 1971 im Kunstgewerbemuseum stattfand zeigte die Argumente der Planer direkt neben denen der Kritiker und provozierte mit diesem Aufeinanderprallen verschiedener Leitbilder eine Diskussion. Sie zeigte vor allem die Orientierungsprobleme in dieser offenen Phase auf.⁵

Dieser offene Ausgang war auch spürbar in der „Offenen Planung“, die nun um das zuvor abgelehnte Hardplatzprojekt organisiert wurde und wo die Bevölkerung stärker in den Prozess miteinbezogen werden sollte. Um die politische Durchsetzungskraft zu stärken gründeten verschiedene Gruppen (Zürcher Handelskammer, Zürich-Transport, ACS, TCS und verschiedene staatliche Stellen) gemeinsam die „Informations-

Stadtrates von Zürich vom 23. Juni 1972.

3 Meadows, Donella H. / Meadows, Dennis L. / Randers, Jorgen / Behrens, William W. im Auftrag des Club of Rome: The Limits to Growth (1972)

4 Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte (1965)

5 Schilling, Rudolf: Zürich plant – plant Zürich? Wegleitung zu einer Ausstellung über Städtebau und Stadtplanung. Kunstgewerbemuseum Zürich. (1971)



Erster autofreier Sonntag 1973 (Witschi, Hans; ETH Bibliothek)

gruppe Mensch und Verkehr“ um auch stärker die Kräfte der Privatwirtschaft auszuspielen. Die auch stark politisch organisierte Anti-Ypsilon-Initiative vermochte dieser Partei die Stirn zu bieten. Durch die Polarisierung kam es zu einer gewissen Stabilität.

Im Jahr 1975 kam es zu einem harten wirtschaftlichen Einbruch. Die frühen 70er Jahre waren insbesondere eine Zeit der Sensibilisierung für gewachsene Strukturen und städtebauliche Qualitäten. Die neue Wahrnehmungsweise sollte zu einem behutsamen Umgang mit baulichen Eingriffen führen. Wohnlichkeit und Umweltschutz waren zu Leitbegriffen geworden.¹

Umweltschutz - Entwicklungen ab 1975

Das umweltpolitische Handeln wurde aber erneut schnell als eine Bedrohung eines erneuten wirtschaftlichen Wiederaufschwungs angesehen und des-

halb in den Hintergrund gerückt. Verschiedene Vorlagen die eine Raumplanung vor dem Hintergrund dieses Umweltschutzgedankens vorsahen, wurden abgelehnt.² Nach langer Verzögerung trat das Umweltschutzgesetz schliesslich 1985 in Kraft. Nach der Rezession waren erneut konkrete verkehrspolitische Diskussionen möglich, auch auf der Basis alter Pläne.³ Das zugrundeliegende Leitbild war aber völlig verändert. Ein revidiertes Hardplatzprojekt, das „einfacher und billiger“ war und mehr Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr und grosszügiger Begrünung nahm wurde 1977 gutgeheissen. Vieles konnte aber nicht wiederaufgenommen werden wodurch die Westtangente 1982 als „definitives Provisorium“ in Betrieb genommen werden musste.^{4 5} Im Jahr 1984 wurde mit einer Volksabstimmung die Förderung des Fahrrads gesetzlich zur Aufgabe erklärt.⁶ Der Bund ermöglichte 1991 die Einrichtung von Tempo 30 Zonen für Quartierstrassen.⁷

1 Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945 – 1975 (Hg. Chronos 1993)

2 Ausführungsgesetz zum Verfassungsartikel über die Raumplanung (1969)

3 Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) 814.01. Beschluss am 7.10.1983; Inkrafttreten am 1.1.1985

4 Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945-1975 (Hg. Chronos 1993)

5 Stadt Zürich Tiefbau- und Entsorgungsdepartement: 30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich 1975 bis 2005 (2006)

6 Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehr der IG Velo eingereicht am 30. Juni 1982 und in der Abstimmung vom 23. September 1984 angenommen

7 Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung: Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme. Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung (2015)

Neuinterpretation alter Infrastrukturen

Die im Kap. 2.2.2 Limmat angeführten Initiativen der Stadt zeigen die gesteigerte Wertschätzung bzw. einen veränderten Wertbegriff. Als zentrales Werkzeug scheint in dieser Phase der Metamorphose die Transformation bestehender infrastruktureller Elemente. Das mag einerseits mit der bereits bestehenden hohen Wertzuschreibung für spezifische Objekte zusammenhängen, andererseits auch mit dem Umstand,

dass die betroffenen Elemente in ihrer Bauart relativ solide konstruiert sind und deshalb eine Dauerhaftigkeit nicht nur vermitteln sondern auch tatsächlich von Dauer sein wollen. (vgl. Kap. 1.1 Durability). Nicht zuletzt spielt sicher auch ein Ökologiedanke in die Diskussion der Weiter-/Um-nutzung bestehender Objekte hinein, gerade wenn diese in ihrer ursprünglichen Nutzung ganz oder teilweise obsolet geworden sind. Für unseren Untersuchungsgegenstand und seiner unmittelbaren Umgebung gibt es einige Elemente die im Be-



Flussbad Oberer Letten, gegenüber rechtsufrige Züribahn vor Abbruck (ETH Bibliothek)



Lettenviadukt und Josefswiese (Erstellt 2010) (Studio Vulkan)

griff sind so transformiert zu werden, oder bereits wurden. Sie sollen im folgenden beispielhaft aufgeführt werden.

In den Jahren 2008-2010 konnte das Studio Vulkan Landschaftsarchitektur im Auftrag des Amts für Hochbauten in Zürich und Grün Stadt Zürich ein Aufwertungsprojekt des Lettenviadukts realisieren. Im Zuge der Quartierentwicklungsmassnahmen wurden einerseits in den Bögen des Viadukts Böro- und Ladenflächen er-

stellt, andererseits wurde auf dem Dach entlang eines stillgelegten Bahntrasses ein Fuss- und Fahrradweg realisiert.¹ Weiter oben beim stillgelegten Bahnhof Letten und bei der verfüllten Einfahrt des Lettentunnels wurde 2004 eine Ausschreibung für Gastronomiebetriebe durch die Stadt Zürich veröffentlicht.² Die Fachstelle Naturschutz von Grün Stadt Zürich habe bis Ende 2003 ein Freiraumkonzept erarbeitet, dass seine konkrete Umsetzung in Form der „Umgebungsgestaltung Let-

1 Webseite studiovulkan.ch Projektseite Lettenviadukt und Josefswiese, Zürich, Schweiz (Aufgerufen am 04.11.2021)

2 Medienmitteilung der Stadt Zürich: Lettentunnel verfüllt – Ausschreibung der Gastronomie auf dem Lettenareal. (18. Mai 2004)

tenareal“ erhielt. Diese sollte bis Ende 2005 mit folgendem Qualitätsanspruch realisiert werden: „(...) Die bisherigen Qualitäten des Areals werden beibehalten: provisorischer, spontaner Charakter, Naturraum mit Wildnisaspekt, zugänglicher Fluss- und Freiraum sowie Erkennbarkeit der Geschichte.“. Der Verein uferzone setzt sich in diesem Zusammenhang für Kultur und Erholung an der Limmat vom Jugendkulturhaus Dynamo bis zum Gemeinschaftszentrum Wipkingen und sah zu dieser Zeit weiteres Verbesserungspotenzial an verschiedenen Stellen längs der Limmat. Nach der Auflösung der offenen Drogenzene (1995) entwickelte sich das Lettenareal durch ein provisorisches gastronomisches Angebot zu einem von der breiten Bevölkerung genutzten Naherholungsgebiet. Dieses provisorische Angebot sollte durch ein definitives Konzept ersetzt werden. Im Zuge der Bauarbeiten (vgl. Kap 2.2.2.1) am Elektrizitätswerk Letten wurde der Wasserstand des Oberwasserkanals erhöht und 1952 die alte Badeanstalt abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt.³ Heute wird die Badeanstalt auch offiziell als Flussbad Oberer Letten umworben, als beliebter Treffpunkt mit einem 400

Meter langen Schwimmkanal sowie einem zwei Meter hohen Sprungturm. Auf der gegenüberliegenden Flussseite befinden sich zwei Beach-Volleyball-Felder und eine Boule-Anlage.⁴

Im Zuge der Studentenbewegung in den 68er-Jahren wurde die Forderung nach einem Haus für die Platzbedürfnisse der Jugend lauter. Bereits in den 1930er Jahren war die Idee durch die Vereinigung Ferien und Freizeit (VFF), als Dachorganisation der Zürcher Jugendgruppen entwickelt worden. Über die Jahre wurden verschiedene Standorte diskutiert, darunter auch der Platzspitz und das Drahtschmidli-Areal und es gab bereits provisorische Jugendzentren, die aber jeweils wieder geschlossen wurden. Durch die Jugendbewegung also, kam es schliesslich zu einer Neubauplanung, dessen Realisierung sich verzögerte. Als provisorischen Standort wurde bereits 1956 das Drahtschmidli (zu dieser Zeit durch die Brauerei Hürlimann gemietet) durch den Stadtrat genehmigt. Im Zusammenhang mit der Verkehrsführungsplanung in diesem Bereich wurden auch die Neubaupläne konkreter. Als Erweiterung dieser Anlage befürwortete die Stimmbevölkerung im Jahr

3 Schweizerische Bauzeitung. Band 70: Das Freibad Oberer Letten in Zürich (1952)

4 <https://www.zuerich.com/de/besuchen/sport/flussbad-oberer-letten> (Aufgerufen am 04. November 2021).



Projektvorschlag Neubau Jugendhaus Drahtschmidli (Baugeschichtliches Archiv)

1982 einen Neubau („Dynamo“), dessen Angebot ein Grafikatelier, eine Metallwerkstatt und ein Restaurant umfasste.¹ 2008 wurde eine Pavillonartiger Neubau für die Offene Metallwerkstatt erstellt.²

Am 13. Juni 2021 konnte das Zürcher Stimmvolk über einen Objektkredit von knapp 28 Mio. Franken für den Umbau des in den 1990er-Jahren als Vorinvestition zum Ausbau des Nationalstrassennetzes gebauten Stadttunnels (zwischen Sihlquai und Kasernenstrasse) unter dem

Zürich HB abstimmen. Der Tunnel ist seither ungenutzt und wurde im Rohbau belassen. Die Stadt Zürich sollte mit dem Kanton Zürich (der Eigentümerin) eine unentgeltliche Nutzungsvereinbarung zur Zwischennutzung als Veloverbindung abschliessen. Einzige Bedingung war, dass eine allfällige spätere Nutzung als Nationalstrasse sichergestellt werden sollte. Das Nutzungsrecht wurde also als mit einer Frist bis zum 31.12.2041 definiert. Die Fristverlängerung sollte möglich sein und, falls der Stadttunnel aus

¹ [Wikipedia.org/Jugendkulturhaus_Dynamo](https://de.wikipedia.org/wiki/Jugendkulturhaus_Dynamo) (Aufgerufen am 04. November 2021)

² Archithese Jg. 39 Nr. 1: Offene Metallwerkstatt Jugendkulturhaus Dynamo, Zürich (2009)

dem Nationalstrassennetz gestrichen und damit auch aus dem kantonalen Richtplan verschwinden würde, konnte auch eine definitive Weiterverwendung realisiert werden. Zur Befahrung war eine Investition in Beleuchtung sowie Lüftungs-, Entwässerungs-

und Brandschutzanlagen notwendig sowie das Erstellen von Zufahrtsrampen. Die Abstimmung wurde mit 74% angenommen.³

³ Stadt Zürich: Zürich stimmt ab. Vorlage 3. Ausbau Stadttunnel als Veloverbindung (13. Juni 2021)



Stadttunnel unter dem Hauptbahnhof Zürich (Tagesanzeiger)

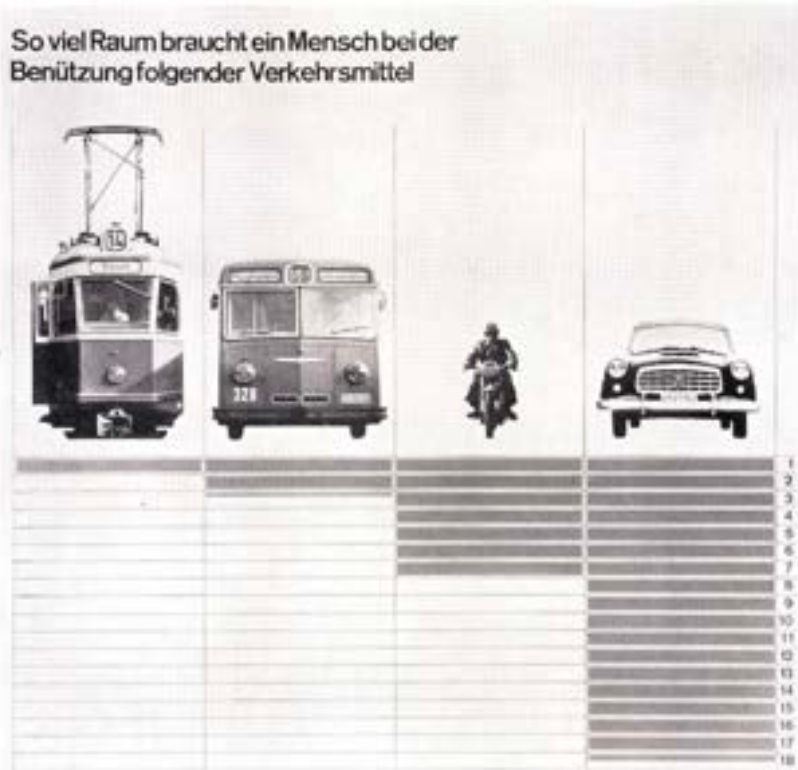


Zürich Unterstrass während Bau des Milchbucktunnel (1980-1983) (Swissair Photo AG; ETH Bibliothek)

2.3. Soziale Auswirkungen

Während der ganzen historischen Aufarbeitung der vorherigen Kapitel wird der Fokus auf den Infrastrukturausbau und die politischen und gesellschaftlichen Umstände gelegt, die diesen ermöglicht haben. An manchen Stellen wird bereits klar, dass all die damit verbundenen Projekte nicht ohne, mal mehr, mal weniger offensichtliche Nebenwirkungen in Form von sozialen Auswirkungen und Bewegungen umgesetzt werden konnten. Im Kapitel 2.2.2.2. zur Verkehrspolitik der 50er und 60er Jahre wurde bereits umschrieben wie die Nationalstrassenplanung in den Kompetenzbereich des Bundes wechselte und damit nur eingeschränkt Handlungsspielraum für den Kanton und kaum Mitwirkungsrecht in den Gemeinden herrschte. Die ansässige Bevölkerung hatte sich, bis zu der offen ausgetragenen Diskussion in den frühen 70ern (vgl. Kap 2.2.2.3.), kaum zu Wort melden können. Am Beispiel des Milchbucktunnels der heute von der Wasser-

werkstrasse vom Neumühlequai her gespeist wird deutlich wie sozial unverträglich die baulichen Massnahmen waren. Die Bedürfnisse der dort wohnhaften Bevölkerung stand im Konflikt mit einer vermeintlichen Bedürfnis im allgemeinen Interesse, welches sich in diesem Falle durch rasche Umsetzung durchsetzen konnte. „Häuserabbruch an Zürichs Nordstrasse. Hier wird der Milchbucktunnel gebaut. Eine weitere Etappe in der Realisierung des umstrittenen Expressstrassen-Ypsilons. Die Sache ist beschlossen der Bau hat begonnen. Wie erleben ihn die betroffenen Quartierbewohner?“ heisst es in einem Archivvideo des SRF von 1976. Es folgen Interviewsituationen mit Anwohnern aus denen deren Ohnmacht und Machtlosigkeit aufgrund übergeordneter Entscheidungsträger deutlich wird. Eine Opposition die in dem Video portraitiert wird und vor Ort demonstriert (Gewaltfreie Aktion gegen den Milchbucktunnel) versucht den Bau zu verhindern, als



Vergleich des Raumbedarfs unterschiedlicher Verkehrsmittel

einige Meter weiter bereits die Häuser abgebrochen werden.¹

Aus den obigen Ausführungen wird auch deutlich wie immer mehr deutlich wurde, dass der öffentliche Raum innerhalb der Stadt ein begrenztes Gut ist. Das automobiler Publikum konnte sich dabei auf Kosten aller an-

derer Verkehrsteilnehmer lange Zeit fast im Alleingang schlagkräftig durchsetzen. Beim Vergleich des Platzbedarfs je nach Verkehrsmittel wird deutlich wie exklusiv dieses Recht auf öffentlichen Raum umgelagert werden konnte, primär durch den Bau der entsprechenden Infrastrukturen. Gleichzeitig wird aufgezeigt wie

¹ SRF Archiv Bericht vor 8: Milchbucktunnel: Beginn Bauarbeiten am Milchbuck-Strassentunnel (13.03.1976)

Gegenbewegungen dieser Tendenz entgegenwirken konnten (Ablehnung Untergrundtram im Jahr 1973, Autofreie Sonntage z.B. im Jahr 1974). Das 1971 angenommene Umweltschutzgesetz und das in den 70er verstärkte Bewusstsein für Wohnlichkeit bzw. den negativen Emissionen eines unregulierten Wachstums machen weiter deutlich welche soziale Auswirkungen der Infrastrukturausbau mit sich brachte. Am Beispiel der Einführung einer „englischen“ Arbeitszeit (vgl. Kap 2.2.2.2. Abschnitt 50er Jahre)

wird auch die bewusste Umdisziplinierung und Veränderungen im häuslichen Gefüge im Rahmen der Verkehrspolitik sichtbar.

Eine weitere symptomatische Bewegung ist die regelmässig stattfindende Critical Mass (als weltweite Bewegung auch in Zürich), bei der sich nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer versammeln und durch ihr konzentrierte Auftreten auf den Fahrradverkehr als Form des Individualverkehrs aufmerksam machen.²

² <https://provelo.info/events/critical-mass> (Aufgerufen am 4. November 2021)



Baustelle Milchbucktunnel 1977 (Comet Photo AG, ZH; ETH Bibliothek)

2.4.

Feldrecherche

Die Feldrecherche Gliedert sich in die Bereiche

- 1) Urban
- 2) Objekt
- 3) Spaziergang (Strollology)

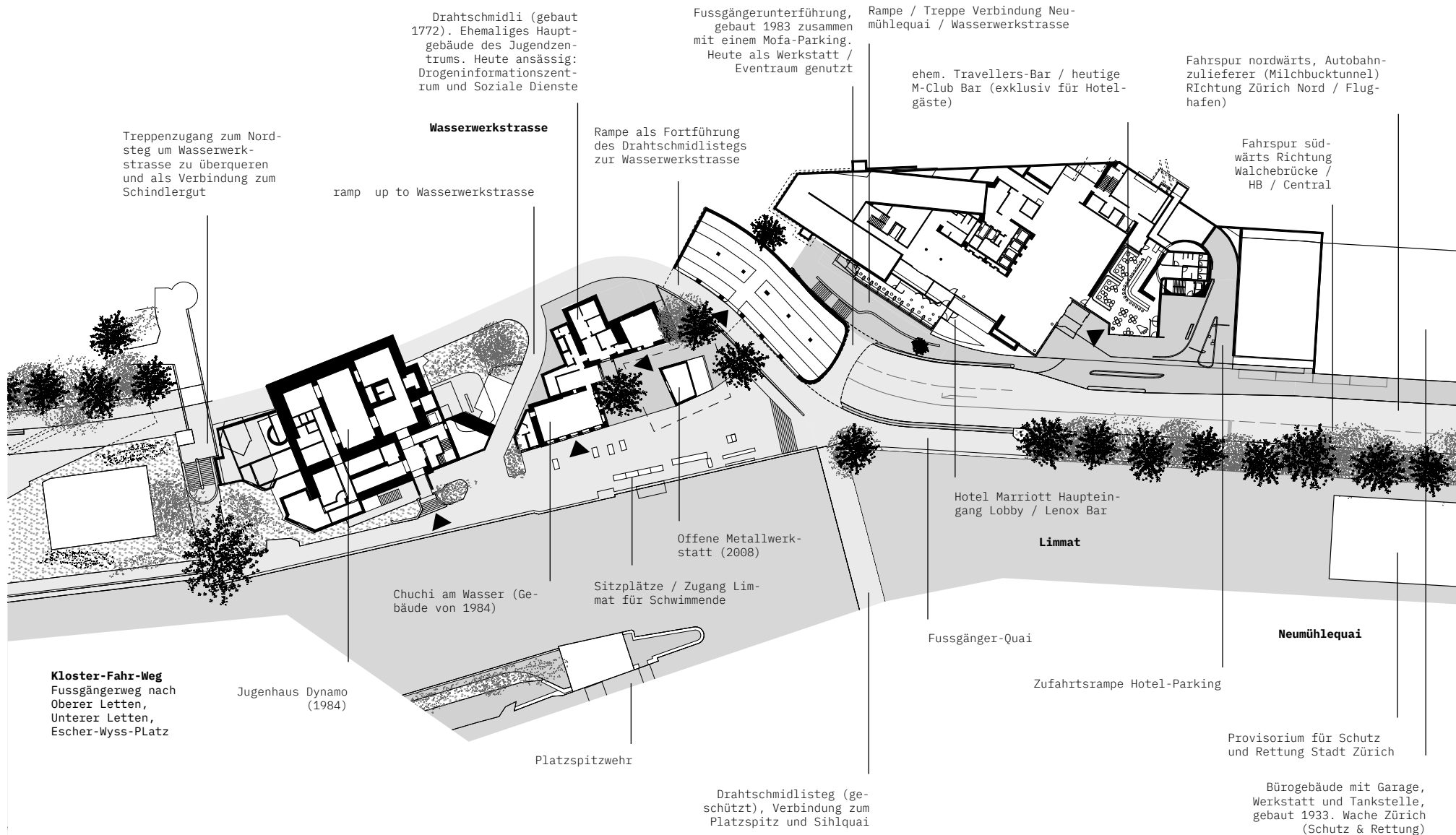
Es handelt sich im Grunde genommen um eine Bauaufnahme mittels unterschiedlicher Medien (Bild, Plan, Kommentare) in verschiedenen Detailgraden

2.4.1

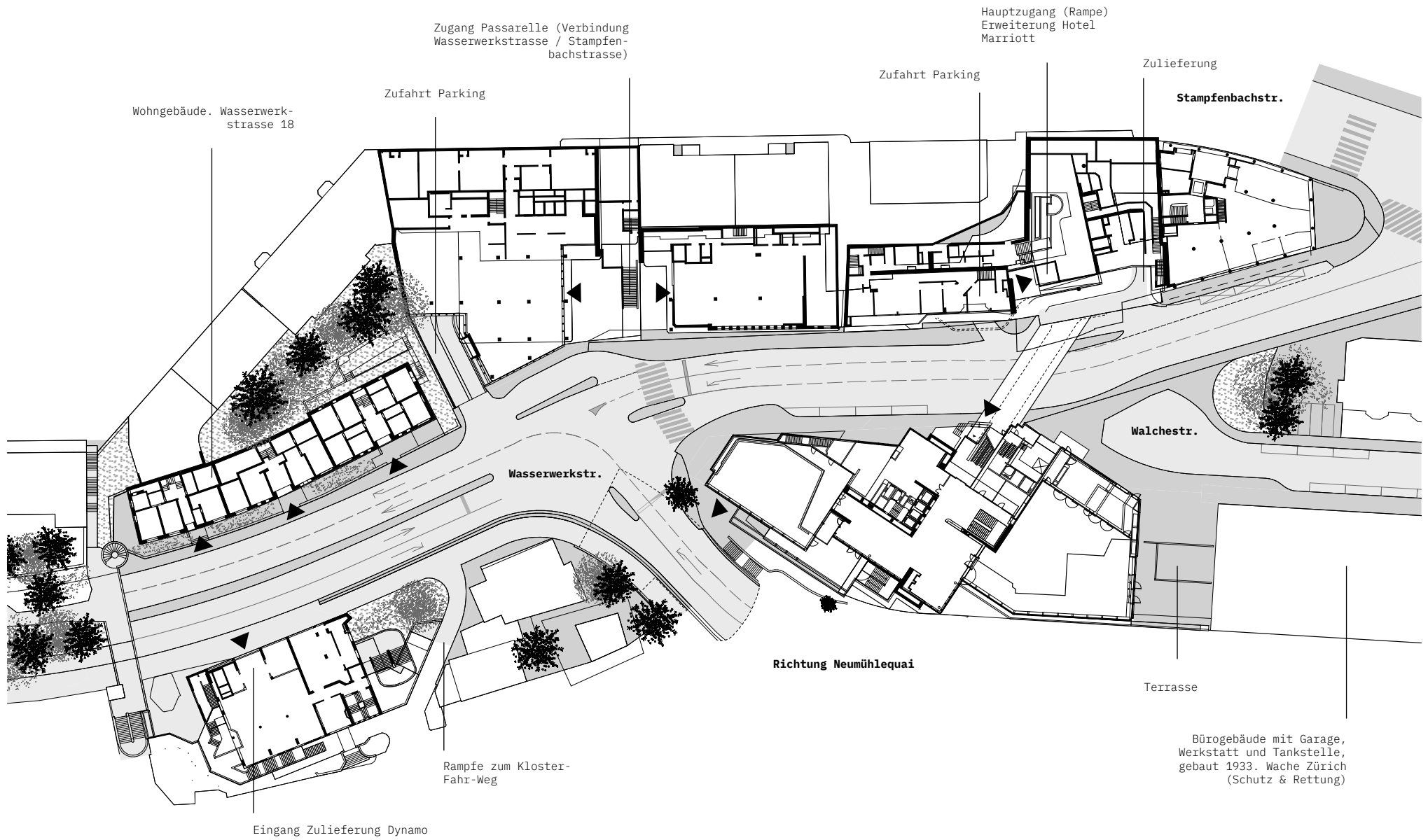
Urban



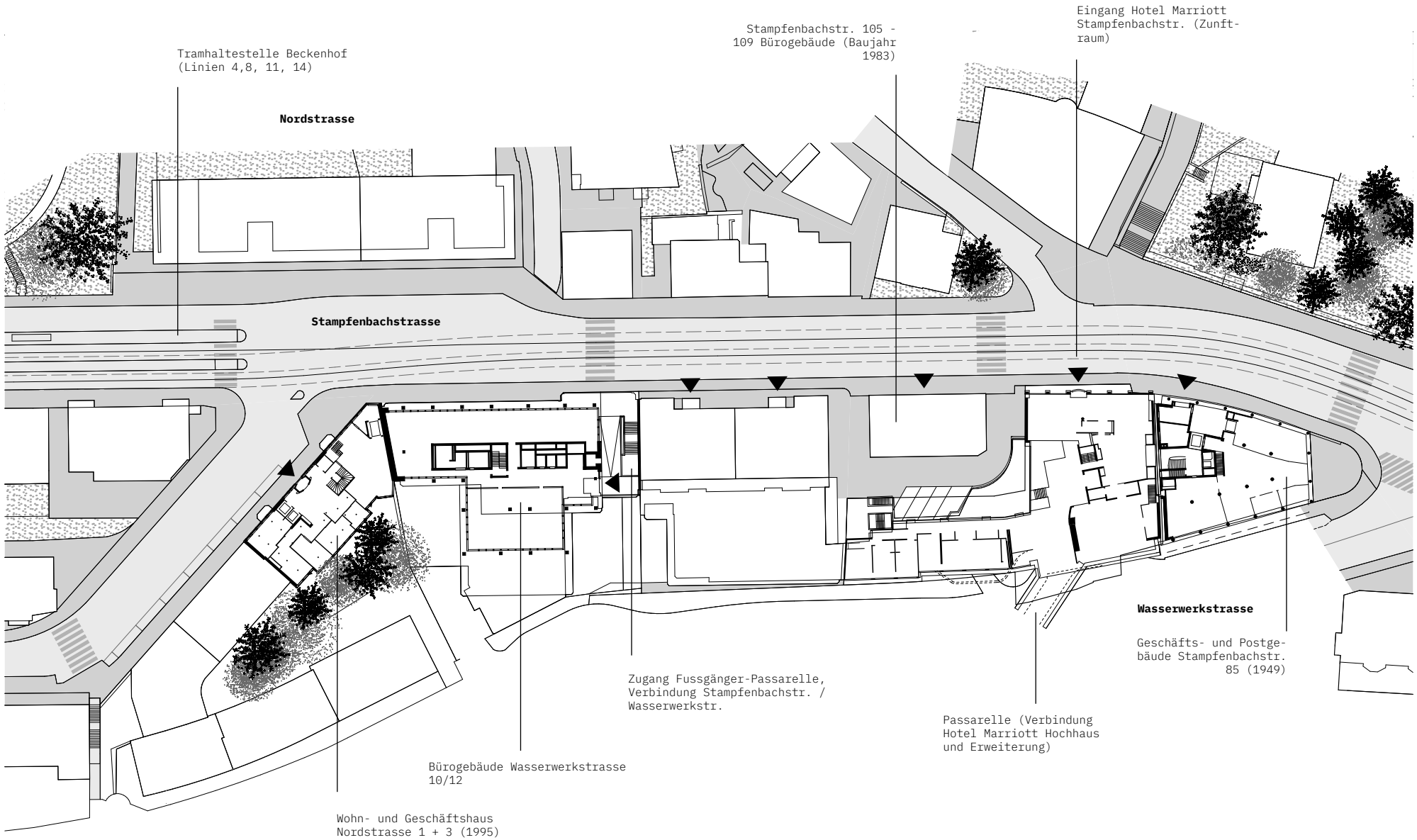
Situationsplan Dachaufsicht

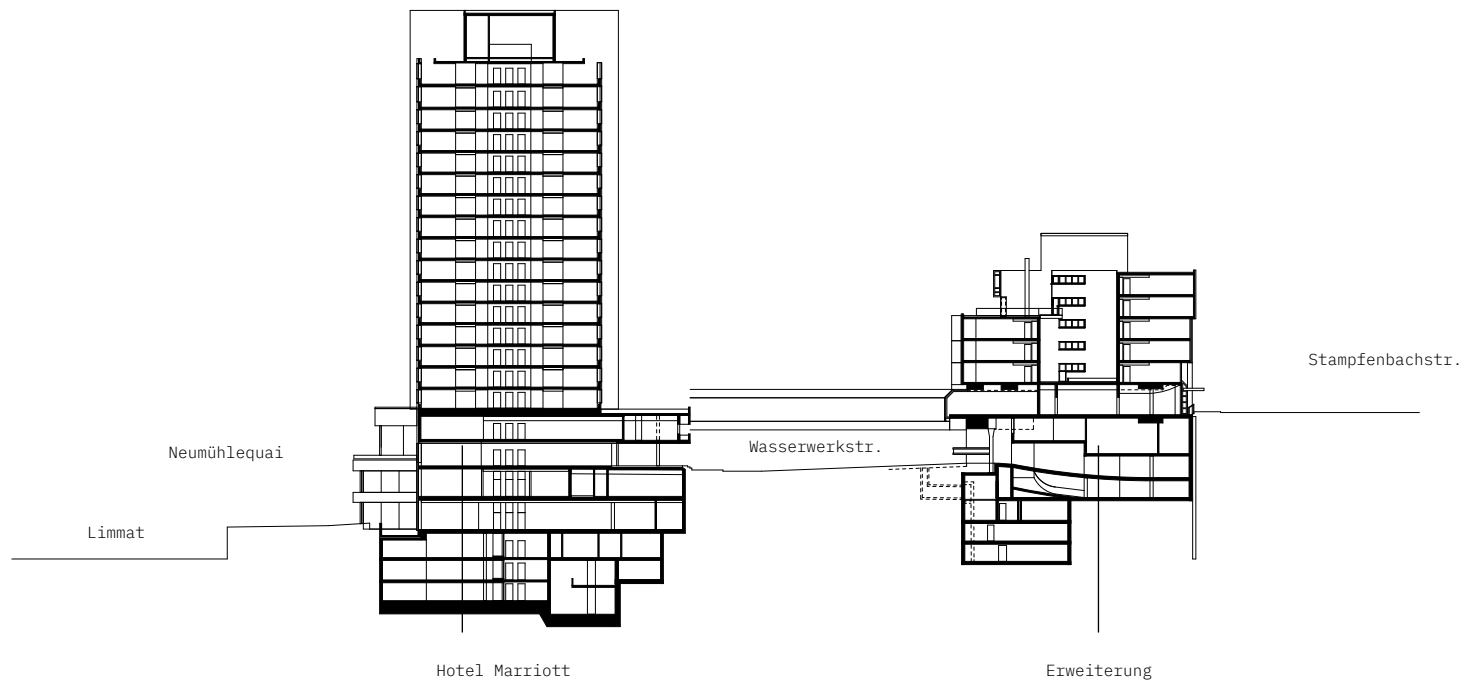


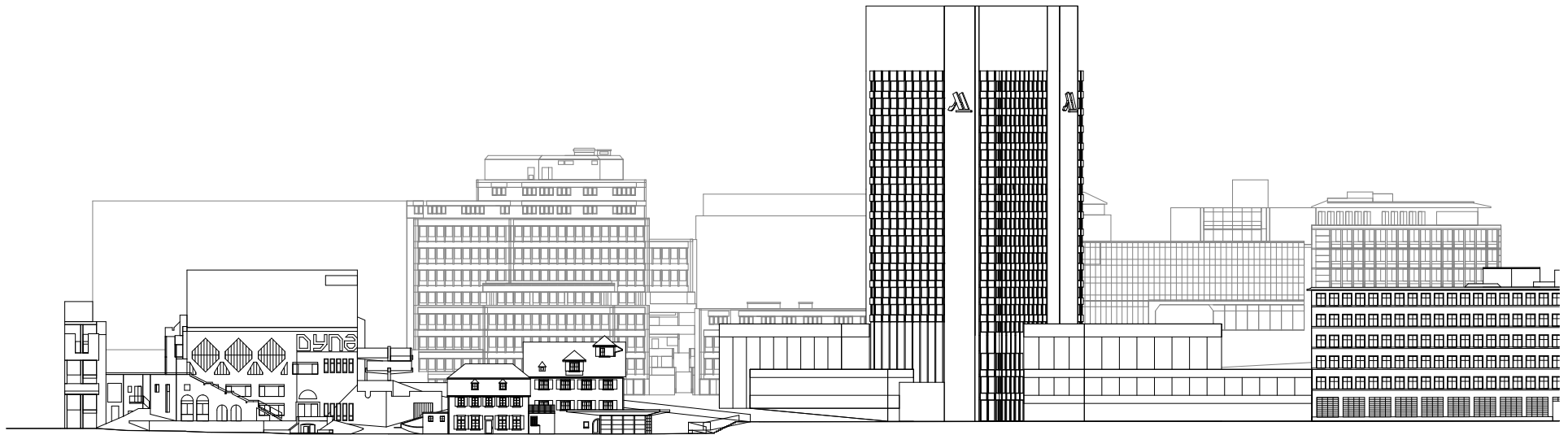
Rossiplan: Ebene Neumühlequai - Kloster-Fahr-Weg (Limmat)



Rossiplan: Ebene Walchestrasse - Wasserwerkstrasse

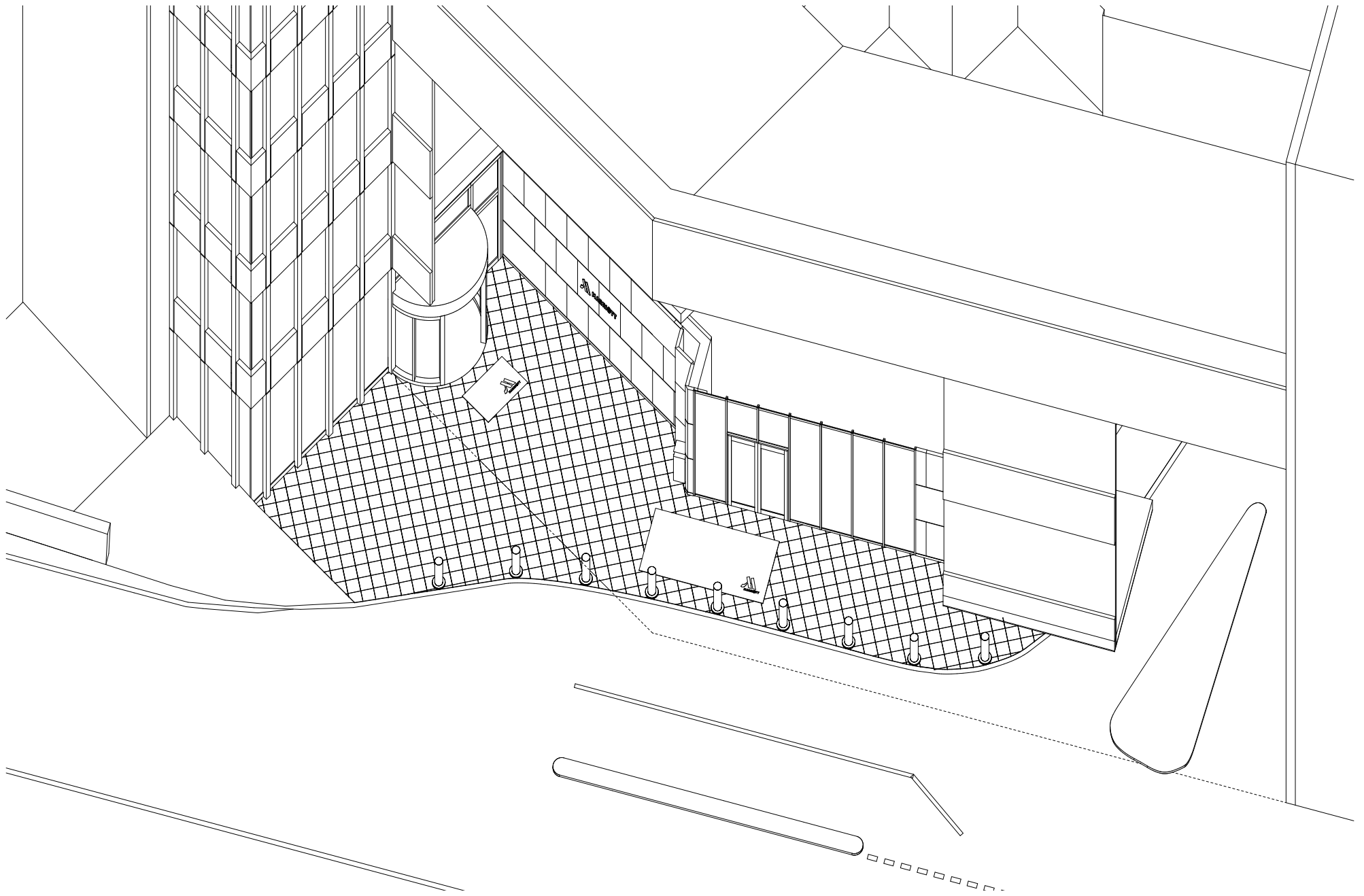




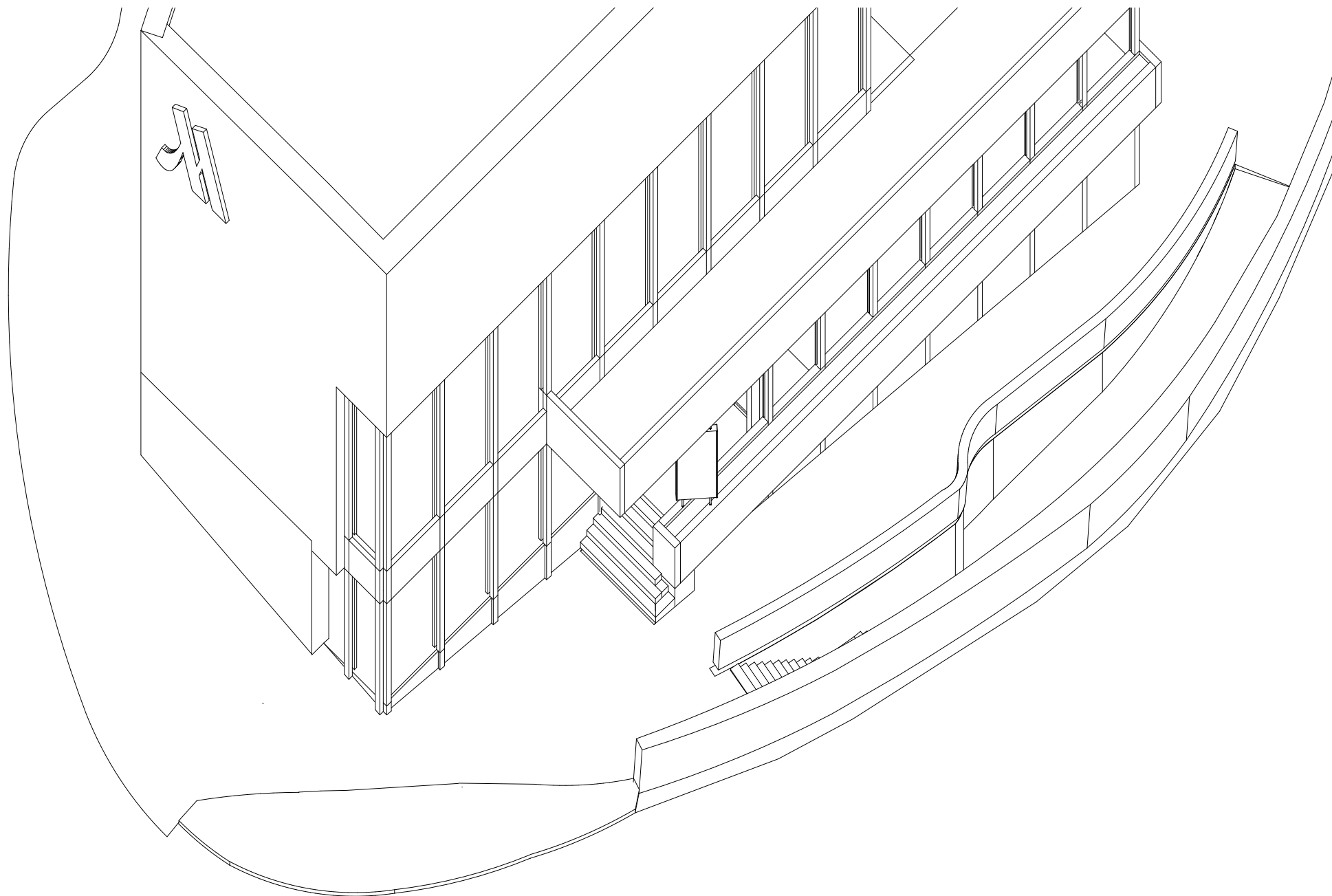


2.4.2

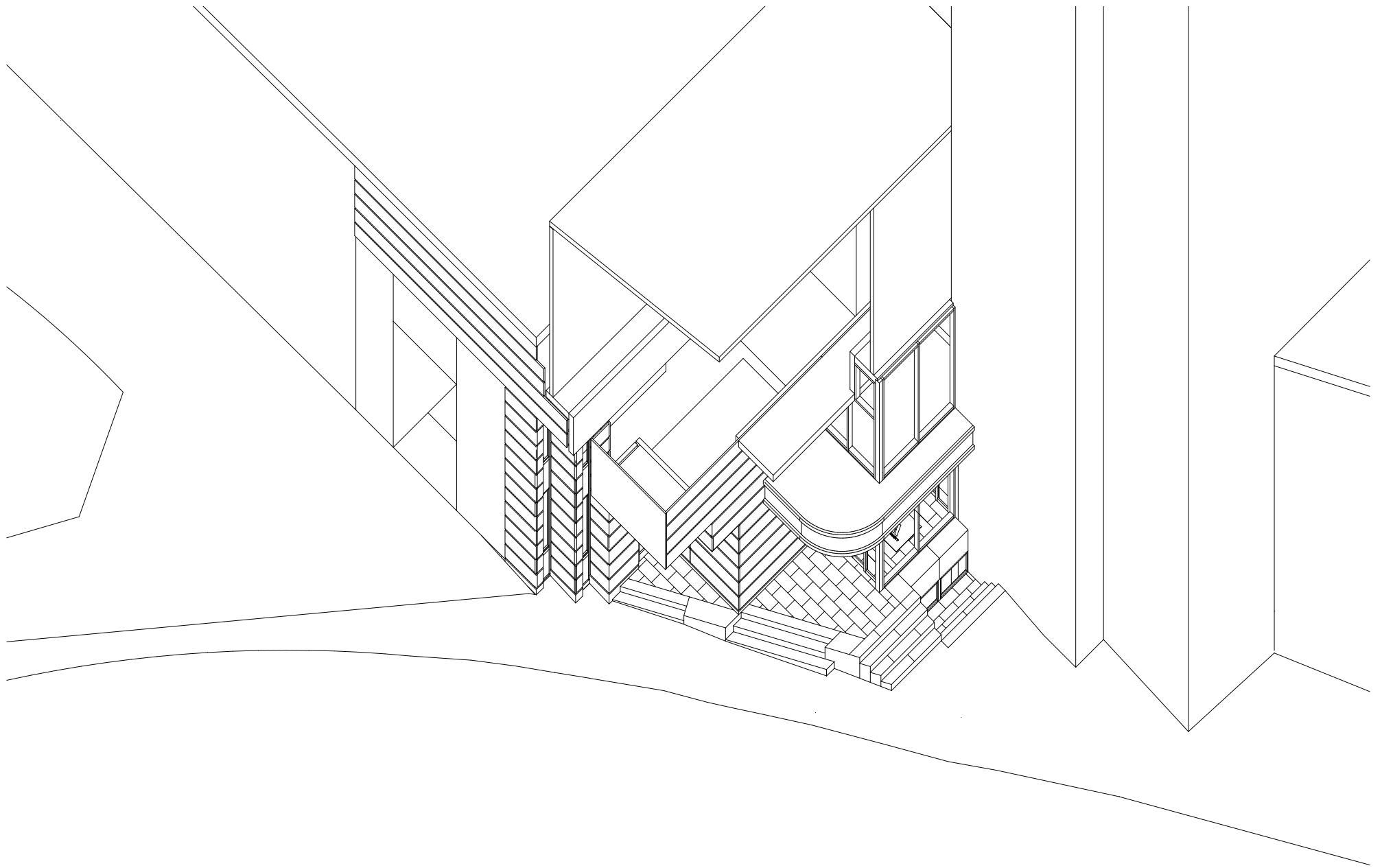
Objekt



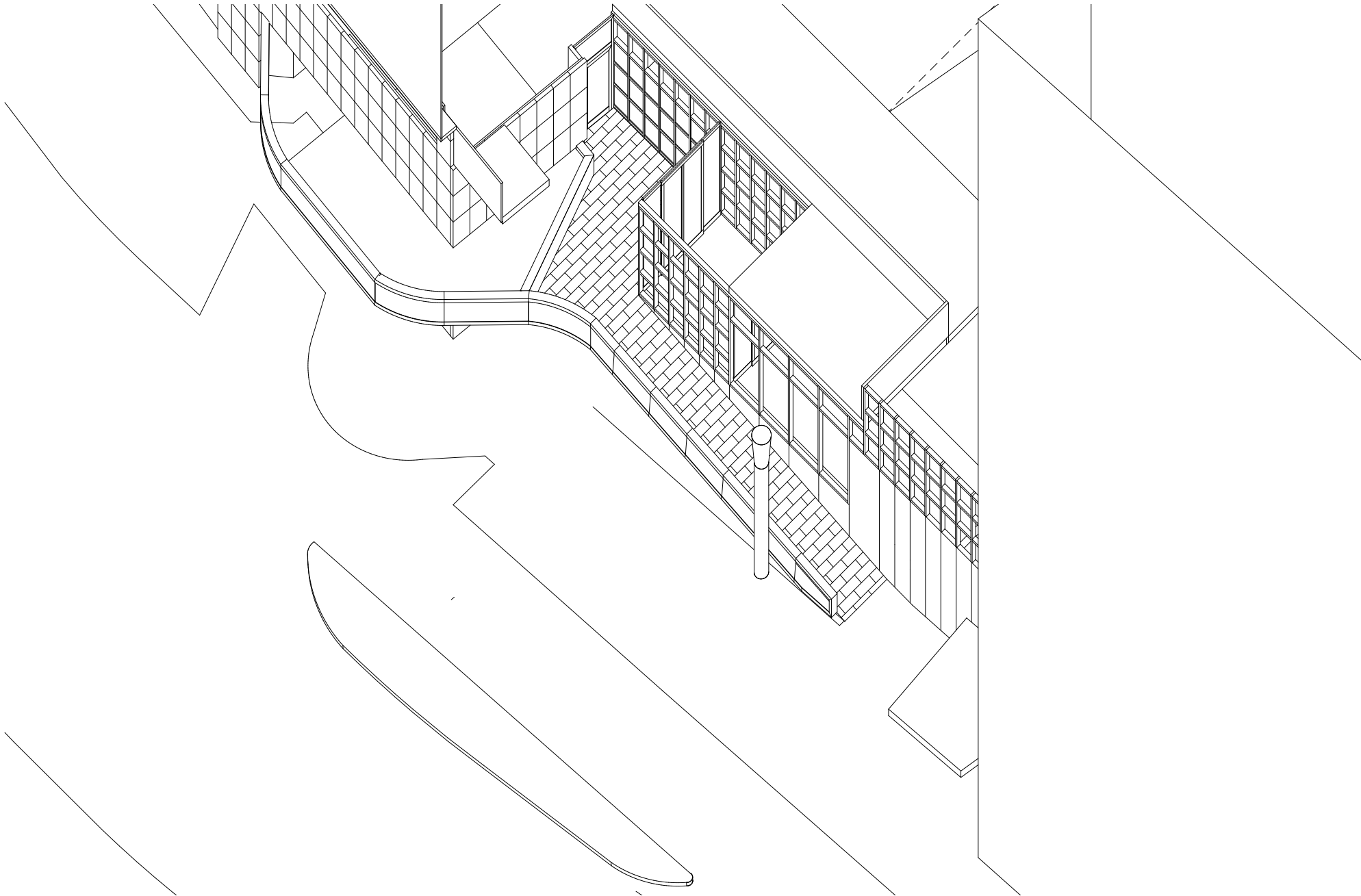
Detail-Axonometrie: Haupteingang Hochhaus - Neumühlequai



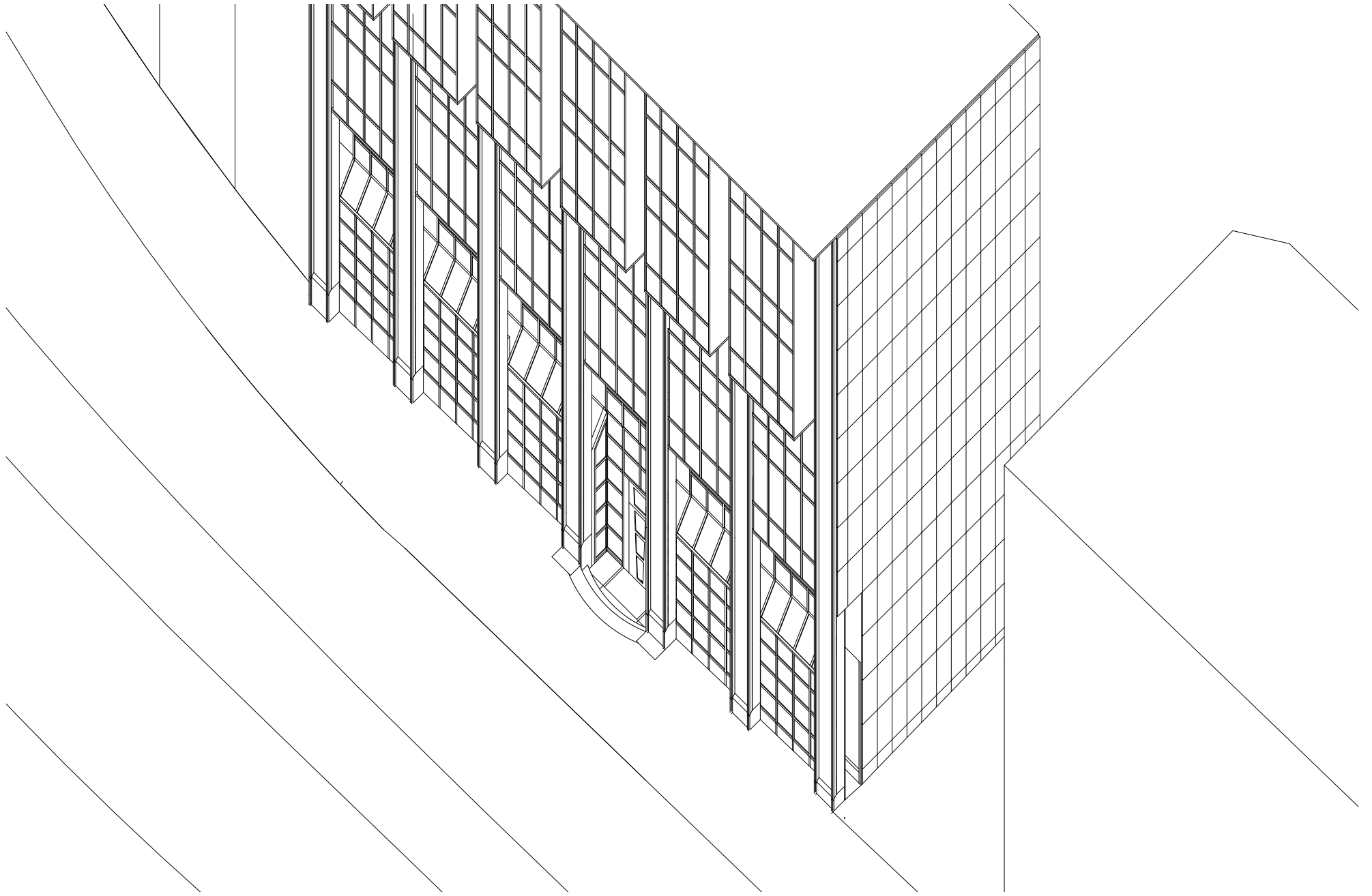
Detail-Axonometrie: Eingang Restaurant White Elephant - Wasserwerkstrasse / Neumühlequai



Detail-Axonometrie: Eingang Kongress und Bankett - Wasserwerkstrasse



Detail-Axonometrie: Haupteingang Erweiterungsbau - Wasserwerkstrasse



Detail-Axonometrie: Eingang Zunifraum / Veranstaltungsraum - Stampfenbachstrasse

2.4.3

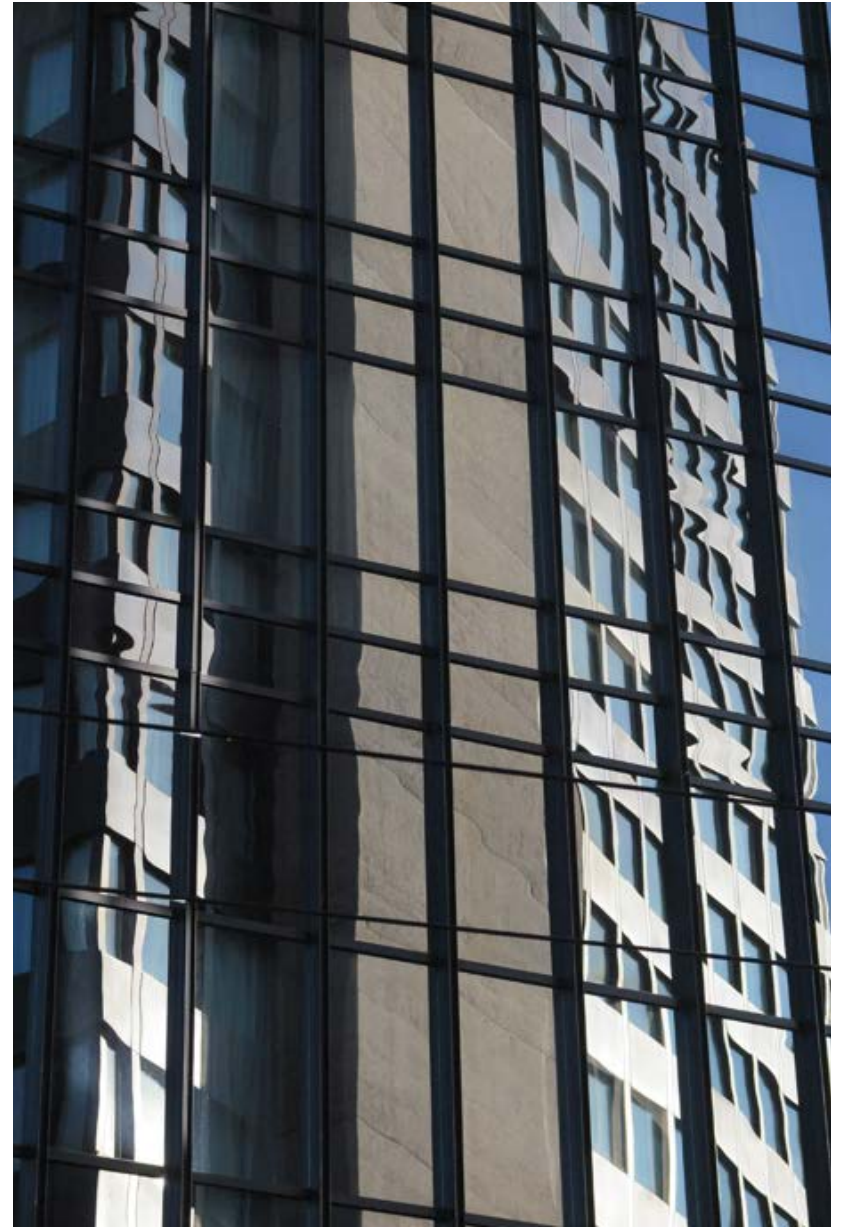
Spaziergänge

> siehe Ende des Buches

Das Durchschreiten des Ortes eröffnet die Möglichkeit der gebauten Wirklichkeit in ihrer unterschiedlichen Ausprägungen nachzuspüren. Es ermöglicht den städtischen Raum als Abfolge zusammenhängender Teilräume zu verstehen und diesen Spaziergang galt es zu dokumentieren. Die Fotodokumentation ist am Ende der Arbeit angefügt und stellt eine lose Zusammenstellung von Bildern mit der einzigen Systematik, dass diese eine räumliche Abfolge von Punkt A nach Punkt B beschreiben. Die Bilder wechseln bewusst von Gesamtansichten über Perspektiven zu Detailaufnahmen, entsprechend den ins Auge springenden Motiven während des Spaziergangs. Die drei Spaziergänge wurden alle am gleichen Tag (31. Oktober 2021) gemacht.

3

Intention



Reflektion 3 (2021)

3.1.

Anpassungsfähige Infrastruktur

Die historische Untersuchung wie auch die Recherche am gebauten Objekt und seiner Umgebung in Relation zum Limmatraum hat gezeigt, wie vielschichtig das Untersuchungsobjekt sich heute präsentiert. Es handelt sich einerseits um eine historische Ablagerung mehrerer Infrastrukturprojekte, andererseits ist sie ein Zeugnis verschiedener Nutzergruppen und -bedürfnisse die quasi mithilfe oder zwischen ebenjener Infrastruktur den Ort beleben konnten. Sowohl Nutzungsbereiche und Infrastrukturanlagen sind dabei (wenn auch unterschiedlich stark) erhalten geblieben. Der heutige Limmatraum, im speziellen der hier genauer untersuchte Bereich zwischen Central und Wipkingerbrücke, erhält seinen Wert gerade durch diese Eigenschaft als Mehrdeutige Anlage und lässt im Gegensatz zu einem singulären Objekt auch heute noch eine Vielzahl an Aneignungsmöglichkeiten zu. Damit ermöglicht das Gebiet auch ein Ablesung seiner prägenden zeitlichen Perioden und damit die Erinnerungsfähigkeit seiner Bewohner. Spuren dieser vergangenen Zeiten zeugen von sich

verändernden Perspektiven auf den Ort und insbesondere auf die Limmat, die in diesem Zusammenhang ebenfalls als infrastrukturelles Objekt verstanden werden soll. Das Quartier hat damit den Beweis erbracht, das es als Gesamtheit und auch Teile seines Inventars transformierbar sind (und damit dem Druck einer völligen Erneuerung widerstehen konnten). Das ist insbesondere vor dem Hintergrund seiner Zentralität und damit stark gestiegenen Landpreisen bemerkenswert. Die Neu-Gestaltung im Rahmen der Masterthesis soll dieser Qualität gerecht werden und fragt: Wie kann die neuere Infrastruktur der Nachkriegs-Boomjahre (also insbesondere die Verkehrsinfrastruktur der 50er – 70er Jahre sowie das Hotelhochhaus als Infrastruktur eines intensiven interkontinentalen Fremdenverkehrs) erneut in eine Metamorphose übergehen. Die Infrastruktur soll, wie in den untersuchten Beispielen beobachtet, heutigen Bedürfnissen Raum geben können und in solchem Masse umgebaut und Erweitert werden, dass die Ablesbarkeit seiner Geschichte weiterhin möglich ist.

Das Hotel Zürich, welches heute als Hotel Marriott geführt wird, ist eine der örtlichen Baukultur angepasste Form des Brutalismus. Es verkörpert mit seiner Architektur und umgebenden Strasseninfrastruktur ein historisches Ideal. Durch seine Massenverteilung und Bauweise als Hochhaus ist es zudem von weitem her als Orientierungspunkt sichtbar. Aus diesem Grund prägt es verschiedene Stadtbilder in der nahen und weiten Umgebung und wird im Inventar der schützenswerten Ortsbilder gelistet. Solange diese Weitwirkung und die Bauart in seinen Grundzügen nicht verändert wird bleibt die Lesbarkeit erhalten. Eine Anpassung insbesondere im erdgeschossnahen Bereich scheint aber angemessen um das Hotel besser für nicht motorisiertes Publikum anzubinden und damit seine zukünftige Erhaltungsfähigkeit zu sorgen (soziale Nachhaltigkeit der baulichen Massnahmen). Der Hotelbetrieb scheint nach wie vor gut zu funktionieren, auch wenn die versorgenden Elemente (wie Lifte und Lagerräume eher knapp bemessen wurden).

Dies soll also im Sinne einer Nutzungskontinuität fortgeführt werden. Die lokale Bevölkerung soll jedoch mehr von der Weitsicht im Gebäude profitieren können. Hierfür wäre eine öffentliche Terrasse denkbar. Im einem zweiten Schritt kann der Turmgrundriss für eine Umnutzung in andere Nutzungsformen (Wohnen, Arbeiten, Ateliers) transformiert werden ohne seine äussere Fassadengestalt verändern zu müssen.

3.3. Hotel Marriott - Hotel Zürich

Eine Blick auf die ursprünglichen Grundrisspläne und Archivbilder des Hotel Zürichs aus dem Jahr seiner Eröffnung lässt erahnen, wie das damalige Raumangebot sich vom heutigen stark unterscheidet hat. Das Angebot im Sockel des Gebäude beinhaltete zu dieser Zeit eine kleine Shopping-Meile mit folgenden Geschäften: Friseur, Blumenladen Lüthi, Kiosk, Uhren- und Juweliergeschäft, Modeboutique, Reiseagentur Kuoni, Autovermietung Hertz und eingebaute Glasvitrinen. Laut Aussage einiger langjähriger Mitarbeiter war das Gebäude auch von Zürcherinnen und Zürchern häufig besucht worden, dies scheinen auch die Archivbilder zu vermitteln. Das Raumangebot wurde erweitert durch eine Kegelbahn, ein Indoor-Schwimmbad, diverse Bars und Restaurants und Kongressräume. Heute sind davon insbesondere noch die Kongressräume übriggeblieben. Selbst das Schwimmbad wurde in eine solche Nutzung überführt und die Fassade in diesem Bereich kurzerhand nach aussen verschoben (beim Neumühlequai,

wo es zuvor eine Terrasse gegeben hatte). Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Verlagerung von Konferenzen in die digitale Sphäre und mit dem Ziel einer stärkeren Aneignung durch Bewohner der Stadt selbst, könnte das Raumprogramm wieder stärker mit öffentlichen und inklusiven Nutzungen bespielt werden. Damit würde das Gebäude, auch wenn die Hotelnutzung mit entsprechender Lobby erhalten bliebe, stärker zur sozialen Durchmischung beitragen können.

1 Intro

- Blake, Peter. Form Follows Fiasco. Why Modern Architecture Hasn't Worked. Boston (Hg. Little, Brown) 1977
- Jencks, Charles. Modern Movements in Architecture. Harmondsworth (Hg. Penguin) 1973
- Klein, Ulrich. Bauaufnahme und Dokumentation. Stuttgart (Hg. Deutsche Verlags-Anstalt) 2001
- Kuster, Aurelia / Guyer, Lukas / Arpagaus, Pascal USYSTdLab ETH Zürich: Förderung von mineralischen Recyclingbaustoffen und Wiederverwendung in der Schweiz – Häuser aus Häusern bauen (2018)
- Lindemann-Gasser, Zina Dora / Kramel, Herbert. Habitat auf Zeit: Hotelarchitektur in Zeitreferenz gestaltbestimmender Faktoren. Diss. Zürich (Hg. ETH Zürich) 2001
- Schmid, Thomas et al. Bauen mit Systemen. Zürich (Ed. D'architecture Artemis) 1969
- Wüest & Partner im Auftrag des Bundesamts für Umwelt: Bauabfälle in der Schweiz – Hochbau Studie 2015
- Zweite Moderne, Lehrstuhl Elli Mosayebi ETH Zürich: Theme Master Thesis, Durability HS21

2 Investigation

Unterstrass / Limmat

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISIS, Band ZH 6 Stadt Zürich, Unterstrass (2014)
- Fritzsche, Bruno. Baukultur in Zürich: schutzwürdige Bauten und gute Architektur der letzten Jahre. Band 7. Zürich (Hg. NZZ) 2002

4.

Literatur

Der Kanal

- Bertschi, H. in Schweizerische Bauzeitung. Band 71: Das Limmatwerk Letten der Stadt Zürich (1953)
- Fischer, Manuel / Baumann, Walter. Licht – Kraft – Wärme: 100 Jahre Zürcher Elektrizitätswerk Letten, 1892-1992. Zürich (Hg. EWZ) 1992
- Kanton Zürich. Baudirektion. Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft: Hochwasserschutz an Sihl, Zürichsee und Limmat. Gefährdung und Massnahmen im Überblick. (2017)
- Rebsamen, Hanspeter / Bauer, Cornelia / Capol, Jan: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Stötte. Band 10 Zürich (1992)
- Wüst, Bernard / Garbe, Lothar: Die Unterfahung der Altstadt rechts der Limmat. Vom Central zum Bahnhof Stadelhofen. (1984)

Die Autobahn

- Baudirektion Kanton Zürich: Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich. Evaluation und Umsetzung 2025/2030
- Blanc, Jean-Daniel. Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945-1975. Zürich (Hg. Chronos) 1993
- Burckhardt, Lucius / Frisch, Max / Kutter, Markus: Achtung – die Schweiz. Ein Gespräch über unsere Lage und ein Vorschlag zur Tat. (1955)
- Eisinger, Angelus / Siegenthaler, Hansjörg in Traverse Band 15: Zur Wirkungsgeschichte des motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz im 20. Jahrhundert (2008)
- Fritzsche, Bruno: Baukultur in Zürich: schutzwürdige Bauten und gute Architektur der letzten Jahre. Band 7 Unterstrass, Wipkigen,

Högg (2002)

- Gubler, Theo. Der Kampf um die Strasse. Bern 1953
- Gunn, Simon / University of Leicester: The Buchanan Report, Environment and the Problem of Traffic in 1960s Britain (Hg. Twentieth Century British History 2011)
- Huber, Benedikt in Schweizer Ingenieur und Architekt Band 118: Die Stadtvision der ZAS und ihre Bedeutung für Zürich: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau 1959-89: eine Dokumentation (2000)
- Huber, Werner in Hochparterre Band 17: Einführung Papierwerd-Areal: «Freie Limmat» - Fehlplanung mit Langzeitwirkung (2004)
- Jacobs, Jane: The Death and Life of Great American Cities. New York (1971)
- Jost, Ruedi in Das Werk Band 60: Das innerstädtische Parkhaus (1973)
- Leibbrand, K. in Schweizerische Bauzeitung: Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, Kurzfassung des Gutachtens Kremer/Leibbrand (1955)
- Marti, Hans: Der Stand der Verkehrsplanung der Stadt Zürich. Bericht des Delegierten für die Stadtplanung. SBZ Nr. 11. (1966)
- Meili, Armin in Werk: Automobil und Städtebau (1928)
- Meyer-von Gonzenbach, Rolf in Schweizerische Bauzeitung Band 89: Zürich und die künftige Besiedlung seiner weiteren Region (1971)
- Mumford, Lewis: The City in History (1961)
- NZZ Sonderdruck: Zürichs Verkehr heute und morgen S. 35 (1955)
- Schilling, Rudolf. Zürich plant – plant Zürich? Wegleitung zu einer Ausstellung über Städtebau und Stadtplanung. Zürich (Hg. Kunstgewerbemuseum) 1971
- Stüssi H. in Schweizerische Bauzeitung Band 89: Das Hochleistungsstrassennetz im Kanton Zürich (1971)
- Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau: Beitrag zur Generalver-

kehrsplanung und zur städtebaulichen Gestaltung des Sihlraumes. Zürich (1960)

- Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS. Lawinerverbauungen. Zürich 1971

Die Wasserrutsche

- Archithese Jg. 39 Nr. 1: Offene Metallwerkstatt Jugendkulturhaus Dynamo, Zürich (2009)
- Eggmann, Sabine: Velokuriere in der Schweiz. postmoderne Beweglichkeit im Alltag. Lizentiatsarbeit (Universität Basel, 1995)
- Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung: Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme. Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung (2015)
- Flynn Alexandra: Regulating Critical Mass: Performativity and City Streets (2016)
- Keller, Jenny. Flussbad Oberer Letten, Zürich-Wipkingen. Gesamtinstandsetzung. Zürich (Hg. Amt für Hochbauten) 2012
- Meadows, Donella H. / Meadows, Dennis L. / Randers, Jorgen / Behrens, William W. im Auftrag des Club of Rome: The Limits to Growth (1972)
- Mitschertlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte (1965)
- Schweizerische Bauzeitung. Band 70: Das Freibad Oberer Letten in Zürich (1952)
- Stadt Zürich Tiefbau- und Entsorgungsdepartement: 30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich 1975 bis 2005 (2006)
- Stadt Zürich (Hrsg. Stadtrat von Zürich): Velostrategie 2030. Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich (2020)
- Walter, Urs et al. Masterplan Velo. Zürich lädt zum Velofahren ein. Zürich (Hg. Stadt Zürich) 2012

Soziale Auswirkungen

- Albrecht, Juerg et al. *Expansion der Moderne. Wirtschaftswunder – Kalter Krieg – Avantgarde – Populärkultur*. Zürich (Hg. SIK ISEA) 2010
- Boesch, Hans in *Schweizer Ingenieur und Architekt Band 99: Die wohnliche und funktionstüchtige Stadt: Wohnqualität, Verkehrsberuhigung, Energiesparen* (1981)
- Jenni, Marcel / Henry, J. in *Bauen + Wohnen Band 11: Probleme der Stadt- und Verkehrsplanung* (1957)
- Klug, Hansdietmar in *Bauen + Wohnen Band 21: Städtebauliche Planung für Fussgänger zur Erneuerung der Innenstädte* (1967)
- Lichtenberger, E. / Aerni, K.: in *Berner Geographische Mitteilungen: Die Europäische und die amerikanische Stadt: Modelle, Probleme, Entwicklungstendenzen* (1975)

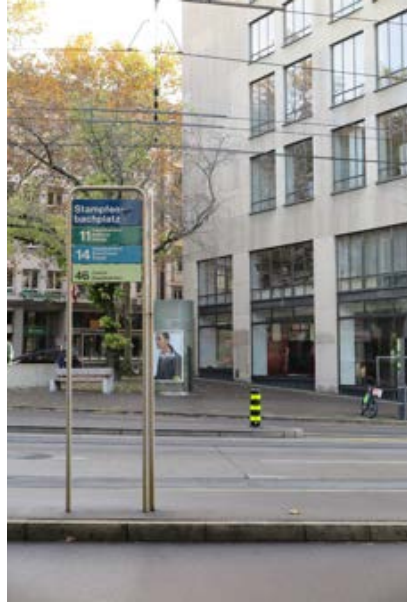
3 Intention

- Dumont d'Ayot, Catherine / Hassler, Uta. *Bauten der Boomjahre, Paradoxien der Erhaltung*. Zürich (Hg. Institut für Denkmalpflege und Bauforschung IDB, ETH Zürich) 2009
- Kerlen, Christine / Parish, Jacqueline in *Anthos Band 49: Neue Stadträume für Zürich* (2010)
- Kohler, Niklaus / Wang Wilfried / Hassler, Uta. *Umbau. über die Zukunft des Baubestandes*. Tübingen (Hg. Wasmuth, Ernst) 1999
- Schmidt, Hartwig / Hassler, Uta. *Häuser aus Beton. Vom Stampfbeton zum Grosstafelbau*. Tübingen (Hg. Wasmuth) 2004
- Hassler, Uta / Kohler, Niklaus. *Langfriststabilität. Beiträge zur langfristigen Dynamik der gebauten Umwelt*. Zürich (Institut für Denkmalpflege und Bauforschung IDB, ETH Zürich) 2011

- Hassler, Uta. *Bauen und Erhalten. Eine Einführung*. München (Hg. Hirmer Verlag) 2020
- Hassler, Uta. *Das Dauerhafte und das Flüchtige*. In: *Nachhaltigkeit und Denkmalpflege. Beiträge zu einer Kultur der Umsicht*. Zürich (Hg. Wohlleben, Marion / Meier, Hans-Rudolf, vdf Hochschulverlag an der ETH Zürich) 2003



2



1

2.4.3.

Spaziergänge

Stampfenbachplatz (1) - Beginn Lux-Guyer-Weg / Nordsteg (37)

2

1

Walchebrücke (1) - Beginn Kloster-Fahr-Weg (36)





4



3



6



5



4



3



8



7



6



5

10



9



8



7





12



11



10

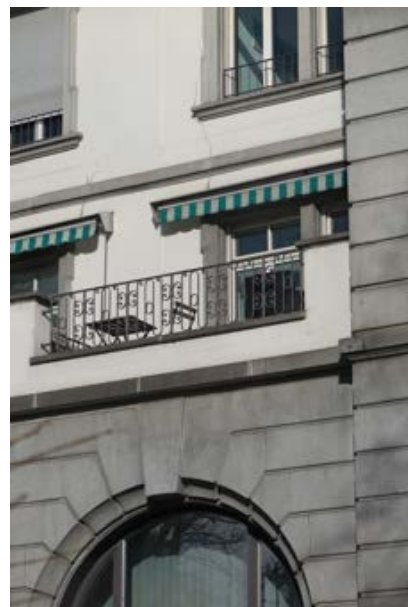


9

14



13



12



11





15



14



13

18



17



16



15





19



18



17



16

21



20



19

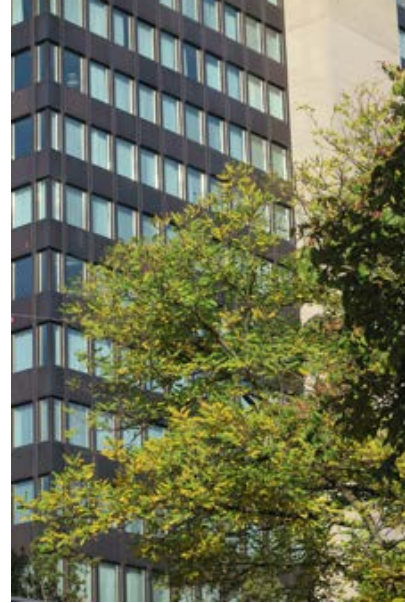




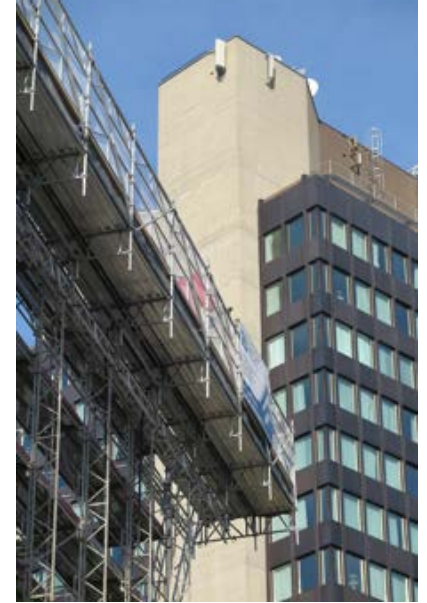
23



22



21



20



25



24



23



22



26



25



24



29



28



27



26



29



28



27

33



32



31



30





33



32



31

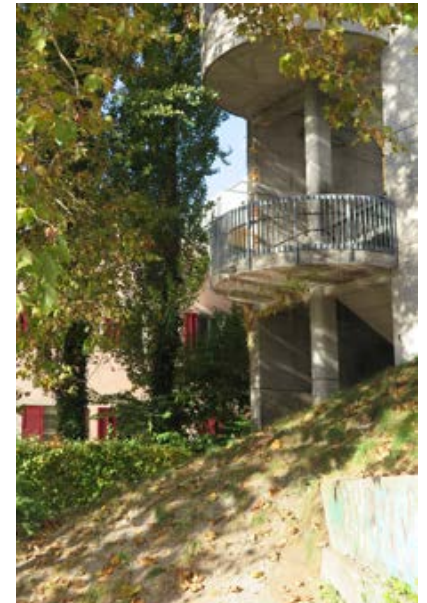


30

36

35

34





37



36



35



34

Sihlquai (1) - Drahtschmidlisteg - Personenunterführung - Waltersteig - Stampfenbachstrasse (34)



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



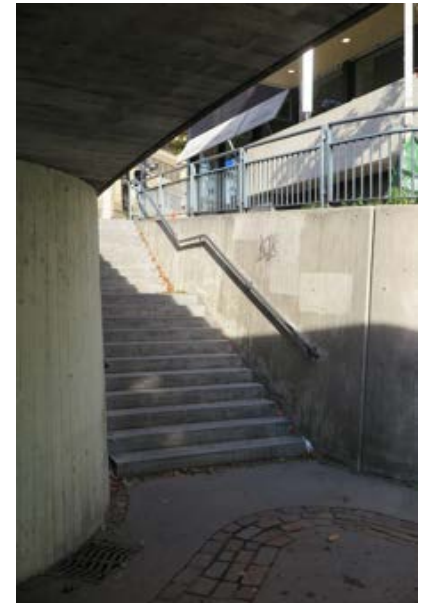
11



12



13



14



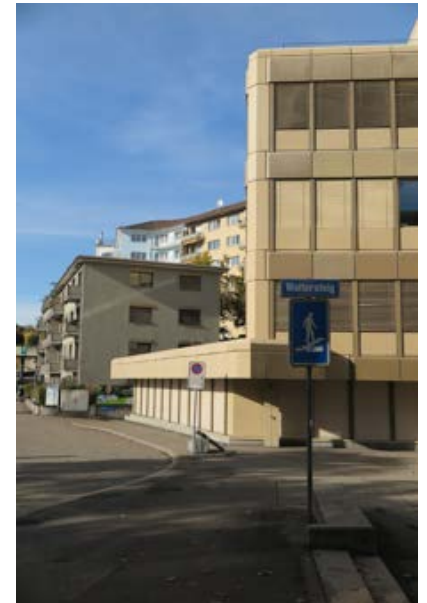
15



16



17



18



19



20



21



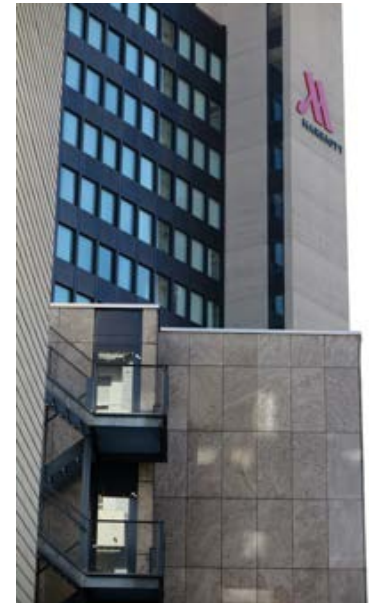
22



23



24



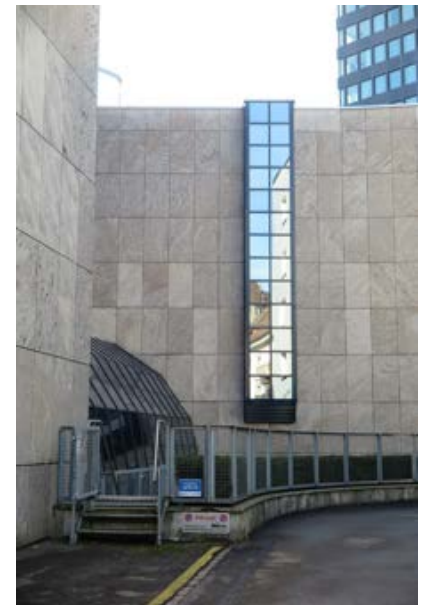
25



26



27



28



29



30



31



32



33



34