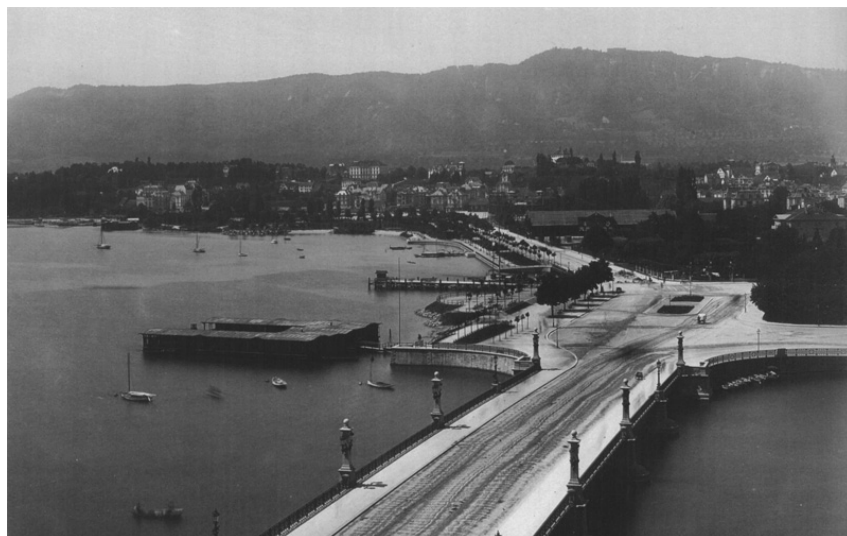


# Projektarbeit Kulturlandschaftswandel

See- und Limmatuferentwicklung in Zürich  
1814 bis 2005



## **Autoren:**

Stephanie Matthias, Pascal Minder,  
Martin Neuenschwander, Sara Zingg

## **Leitung:**

Prof. Dr. L. Hurni

## **Betreuung:**

Stefan Räber,  
Institut für Kartographie  
ETH-Hönggerberg

Sommersemester 2005

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Gesamtüberblick der See- und Limmatuferentwicklung .....</b>	<b>3</b>
2.1.	Übersicht Zustand 1867 – Zustand heute .....	3
2.2.	Zustand 1899 .....	3
2.3.	Zustand 1937 .....	4
2.4.	Zustand 1956 .....	5
2.5.	Zustand 1976 .....	5
2.6.	Zustand heute .....	6
<b>3.</b>	<b>Bürkli (1860-1900) .....</b>	<b>6</b>
3.1.	Historischer Hintergrund .....	6
3.2.	Kartografische Veränderungen .....	7
3.3.	Ausgewählte bauliche Veränderungen .....	9
<b>4.</b>	<b>Landi (1939) .....</b>	<b>11</b>
4.1.	Historischer Hintergrund .....	11
4.2.	Kartografische Veränderungen .....	12
4.3.	Ausgewählte bauliche Veränderungen .....	13
<b>5.</b>	<b>Freie Limmat (1951) .....</b>	<b>15</b>
5.1.	Historischer Hintergrund .....	15
5.2.	Kartografische Veränderungen .....	16
<b>6.</b>	<b>Zürichs See- und Limmatufer heute und morgen .....</b>	<b>17</b>
<b>7.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>19</b>
<b>8.</b>	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>20</b>

## 1. Einleitung

Das Ziel unserer Projektarbeit ist es, den Kulturlandschaftswandel am Beispiel der See- und Limmatuferentwicklung der Stadt Zürich zu analysieren und zu dokumentieren. Wir versuchen, die Veränderungen der letzten 150 Jahren anhand von Kartenvergleichen und Literaturstudien aufzuzeigen. Nicht nur die rein objektiven Veränderungen liegen in unserem Fokus, sondern auch die Gründe, die zu den jeweiligen Neuerungen führten.

Als Medien stehen uns Literatur, Zeitungsartikel und Fotografien zu den spezifischen Themen zu Verfügung, sowie auch Kartenmaterial in diversen Massstäben.

In der vorliegenden Arbeit wird zuerst ein Gesamtüberblick der kartografischen Veränderungen des ganzen See- und Limmatufergebietes skizziert. Ein zweiter Teil setzt sich detailliert mit drei für Zürichs Ufergebiet prägenden Ereignissen der letzten 150 Jahre auseinander. Es sind dies die Amtszeit des Stadtingenieurs A. Bürkli (1860-1900), die Landi (1939) und die Motion „Freie Limmat“ (1951). Ganz am Schluss gehen wir kurz auf die zukünftige Entwicklung des Gebietes ein. Der Leserfreundlichkeit halber stellen wir unser Kartenmaterial, ebenso wie ergänzende Fotografien aus den beschriebenen Epochen, in den Anhang.

## 2. Gesamtüberblick der See- und Limmatuferentwicklung

Noch bis Ende des 18. Jahrhunderts lag Zürich als idyllische, ländliche Kleinstadt leicht zurückversetzt vom See an der Limmat, zusammengesetzt aus einzelnen Streusiedlungen und rundherum von sumpfigem Gebiet umgeben. Der Stadtkern, der sich um die Rathausbrücke grupperte, war von starken Stadtmauern umschlossen.

### 2.1. Übersicht Zustand 1867 – Zustand heute

Ein erster Blick auf die Karte von 1867 zeigt markante Veränderungen des Stadtbildes während den letzten 150 Jahren (siehe Karte 1 und 2, Anhang). Die überschaubare Kleinstadt wuchs zu einer urbanen Grossstadt, die gar Anspruch an den Titel „Downtown Switzerland“ erhebt.

Die einst wilde, zerstückelte Uferzone Zürichs wandelte sich im Laufe der Zeit zu einer deutlich begradigten Seelinie. Dabei wurden dem See etappenweise beachtliche Flächen geraubt. Am Zürichhorn wurde der einstige Wildbach, der in regelmässigen Abständen für Überschwemmungen sorgte, 1878 begradigt und in Hornbach umbenannt.

Die diversen Vororte wie Riesbach oder Enge, die damals als eigenständige Gemeinden fungierten, wurden in zwei Schritten (1893 und 1934) von Zürich einverleibt und zu Quartieren umbenannt. Die dazwischen liegenden, geräumigen Grünflächen mussten dem gewaltigen Expansionsdrang der Stadt weichen, sodass heute nur noch vereinzelte grüne Inseln anzutreffen sind. Die Bevölkerungszahlen verdeutlichen den sich verändernden Platzanspruch der Zürcher: lebten 1900 noch 168'021 Personen im heutigen Zürcher Stadtgebiet, stieg die Einwohnerzahl bis 1962 auf 445'314 Personen und ist bis 2001 bei 362'042 Einwohnern angelangt.

Die einst ausserhalb des eigentlichen Stadtkerns angesiedelten Institutionen wie Bahnhof, Universitäts- und ETH-Anlagen zählen inzwischen zum Stadtzentrum. Der ursprüngliche Stadtkern Zürichs wird heute liebevoll „Dörfli“ genannt und bietet vor allem Unterhaltungswert. Ursprünglich brachliegende Gebiete wurden zu grossen Industrieflächen umgenutzt, die Verkehrswege deutlich ausgebaut.

Im Folgenden soll anhand ausgewählter Karten verschiedener Jahre die Etappen der Zürcher Seeuferentwicklung grob skizziert werden, um danach in Kapitel 3-5 auf die erwähnten Schwerpunkte einzugehen.

### 2.2. Zustand 1899

1830 wurde ein zweiter Seeabfluss für nötig befunden: der Schanzengraben entstand. Erst mit dem Bau dieser barocken Wehranlage begann das eigentliche Wachstum der Stadt, das während der Industrialisierung seine Blüte erfuhr (siehe Karte 3, Anhang).

1863 beschloss der Regierungsrat der Stadt Zürich, eine neue Uferlinie entlang des unteren Seebeckens in Angriff zu nehmen. Sein Ziel war eine durchgehende Quaistrasse. Die Vision von Arnold Bürkli, die landschaftliche Schönheit Zürichs hervorzuheben sowie Zürich von der Stadt am Fluss zur Stadt am See zu bringen, machte das Rennen (siehe Kapitel 3).



Abb. 1: Mittleres Seefeldquai (1893)

1887, nach Abschluss der Seeauffüllungen unter Bürkli, wurde eine weitere Umgestaltung der Uferlinie beschlossen: auch das Zürichhorn sollte aufgeschüttet werden, eine Bucht und grosse Rasenflächen zur Pflege der Geselligkeit sollten entstehen – dies alles unter Wahrung der vorhandenen Vegetation.

1891, eine Woche vor der grossen Vereinigung Zürichs mit 11 Vororten (darunter auch Riesbach) beschloss Riesbach einen grossen Restaurant-Kredit: Das Casino Zürichhorn wurde gebaut und 1893 fertig gestellt, um bald zu einem beliebten gesellschaftlichen Treffpunkt zu werden.

Nach der bauintensiven Zeit Bürklis wurde die Ufer- und Limmatlinie Zürichs lange Zeit unberührt gelassen. Während auf der linken Seeseite immer wieder mittels Auffüllungen Land gewonnen wurde (siehe Kapitel 4.2), blieb die rechte Seite weitgehend in Bürklis Originalzustand.

### 2.3. Zustand 1937

Am Zürichhorn steht das Casino an seinem prominenten Platz, die Region Tiefenbrunnen ist mit verschiedenen Gebäuden durchsetzt. Die konstruierte Naturidylle am Zürichhorn mit verschlungenen Wegen und dem kleinen Schwanensee steht in voller Blüte (siehe Karte 4, Anhang).



Abb. 2: Zürichhorn (1933)

Der Seefeldquai verläuft weitestgehend in Bürklis Sinne. Bei der Quaibrücke steht eine Badeanstalt, der Abfluss Schanzengraben ist unbebaut. Das Arboretum weist als einzige Gebäude die Volière sowie eine Badeanstalt auf. Die Wege im Baumgarten sind in grosszügigen Zirkeln angeordnet, stadteinwärts führt ein Stufenstrand direkt zum Wasser. Die Parzelle direkt hinter dem Arboretum steht noch leer.

Weiter entlang am linken Seeufer liegen noch relativ viele Flächen brach, die diversen Aufschüttungen sind frisch und unbebaut. Das Gebiet Wollishofen/Enge verfügt über grosse Badeanlagen und der Hafen steht. Der Mythenquai wird von Bäumen gesäumt.

#### 2.4. Zustand 1956

Nachdem das Gebiet ums Zürichhorn nach der Landi 39 (vgl. Kapitel 4) völlig leerräumt erschien, verfügt Tiefenbrunnen seit 1950 über ein neues Strandbad sowie auch ein Casino (siehe Karte 5, Anhang). Das ehemalige Landi-Gebiet am rechten Seeufer wurde inzwischen rekultiviert, teilweise aufgeschüttet und bebaut. Neu ist neben einem Dampfschiffsteg auch ein vergrößerter Schwanensee zu erkennen. Daneben wurde auch die Blatterwiese umgestaltet, die Wege im Zürichhorn verlaufen strukturierter.

Entlang des innern Hafenbeckens sind keine wesentlichen Änderungen ersichtlich, auch das Arboretum hat seine Struktur beibehalten.

Weiter entlang des Mythenquais fallen die nun bewachsenen Flächen wie Belvoirpark auf, einige kleine Bauten sind zusätzlich entstanden. Die aufgeschütteten Flächen rund um die Landiwiese sind zwischenzeitlich kultiviert und bewachsen, diverse Wege führen dem Ufer entlang. Die Hafenanlage verfügt über deutlich mehr Bootsanlegerplätze.

#### 2.5. Zustand 1976

Die rechte Seeseite rund ums Zürichhorn hat seine Struktur beibehalten (siehe Karte 6, Anhang).

Entlang der Seepromenade wurden die Bäume gefällt und die Uferlinie überpflastert. Dies geschah hauptsächlich im Rahmen der Schweizerischen Gartenbauausstellung G59 (1959), wo die Gartenarchitekten Willi Neukom und Ernst Baumann ihre angeblich „international vielkopierte“ Idee, das Seeufer mit grossen Sandsteinplatten und Bollensteinen zu versehen, auslebten.

Die Badeanstalt bei der Quaibrücke fiel 1968 einem Föhnsturm zum Opfer, die Tonhalle wurde durch das Kongresshaus ersetzt und die PTT ist neu mit einem grossen Gebäude präsent. Die leere Parzelle hinter dem Arboretum wurde überbaut, ebenso wie die Volière im Arboretum vergrössert wurde. Die Badeanstalt (alte Männerbadi) wurde erweitert und es entstand am unteren Ende des Baumparkes ein Schifflandesteg. Zwischen der Alfred-Escherstrasse und dem Mythenquai wurde eifrig weiter gebaut, dafür wurden die Grünflächen mehrheitlich nur umgestaltet, nicht eliminiert.

Der Mythenquai erscheint im neuen Kartenstil ohne Bäume, einige Aufschüttungen seeaufwärts der Hafenanlage wurden vorgenommen. Es sind weniger Bootsanlegerplätze vorhanden, dafür präsentiert sich ein völlig neu gestaltetes Strandbad.

Neben den neuen Quaibauten sticht die Saffainsel, vorgelagert bei der Landiwiese, ins Auge. Diese wurde 1958 im Zusammenhang mit der Schweizerischen Ausstellung für Frauenarbeit erstellt und dient seither als Kulturplatz.



Abb. 3: Saffainsel (1958)

## 2.6. Zustand heute

Am Zürichhorn ist der Chinagarten entstanden, daneben wurde das Seebad Utoquai umgebaut (siehe Karte 2, Anhang).

Das Arboretum wird seit 1985 unter gardendenkmalschützerischen Aspekten gepflegt, auch die Bauten und Plätze konnten sich weitgehend erhalten. Einige Parkanlagen wurden sanft umgestaltet.

Auch entlang des Mythenquais zur Landiwiese hält sich die Veränderung in Grenzen – man scheint sich mehr auf die Grünflächen denn auf die grundsätzlichen Formen konzentriert zu haben.

## 3. Bürkli (1860-1900)

### 3.1. Historischer Hintergrund

Im Laufe der Zeit hatte sich Zürich zu einer Handel- und Gewerbestadt entwickelt. So kam es, dass die vorhandenen Infrastrukturen, die engen Gassen und die zum Teil nicht befahrbaren Brücken den Anforderungen nicht mehr gerecht wurden.

1859 wurde ein städtisches Baukollegium gewählt, welches sich mit der baulichen Gestaltung Zürichs auseinandersetzen sollte. Ein Jahr später wurde der damals 28-jährige Arnold Bürkli zum Stadtingenieur ernannt.

Folgende Punkte wurden als dringend erachtet: die Erstellung der Fröschengrabenstrasse (heutige Bahnhofstrasse), die Anlage eines neuen Quartiers im Kratz (Fraumünsterquartier), den Erlass eines neuen Baugesetzes, die Regelung des Brunnen- und Kloakenwesens sowie die Erstellung eines „Generalplans für die Verschönerung und Erweiterung der Stadt“.

Wenn man die Karten von 1814 und 1899 vergleicht, erkennt man die gewaltigen Veränderungen des Stadtbildes nach dieser grossen und intensiven Bauperiode. All diese Neuerungen und Umgestaltungen des Zürcher Erscheinungsbilds gingen nicht kampflos über die Bühne. Den Volksentscheiden gingen oft verächtliche Abstimmungskämpfe voraus, in denen mit allen Mitteln argumentiert wurde. Vor

allein die Konservativen teilten den Drang und die Risikobereitschaft zur radikalen Veränderungen nicht. Ihr Versuch zur Gegensteuer blieb jedoch meist erfolglos.

### 3.2. Kartografische Veränderungen

Im Limmatraum kam es unter Bürklis Leitung zu zahlreichen Änderungen. Eine davon war der Bau einer Bahnhofsbücke 1861, welche eine Verbindung zwischen dem rechten Stadtteil und dem Bahnhof bringen sollte.

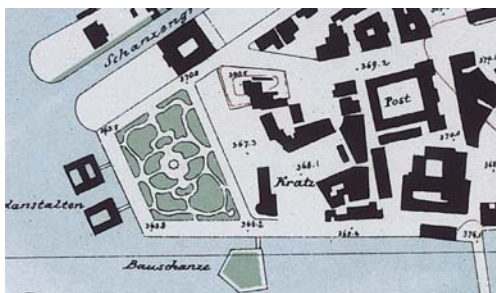
Die Rathaus- bzw. Gemüsebrücke erfuhr 1881 einen völligen Umbau, wobei die Verkaufsläden auf der Brücke entfernt wurden. Gleichzeitig wurde der Waisenhaussteg befahrbar umgebaut und mit dem oberen Mühlesteg verbunden.

Im Jahr 1864 wurde mit der Verbreiterung der Strasse am Limmatquai und der Erstellung des Stadelhofenquartiers begonnen.

Geplant war ein neuer, prachtvoller Boulevard, die heutige Bahnhofstrasse. Betrachtet man die alte Karte von 1814, wird deutlich, dass die beiden Zeughäuser im Weg standen. Sie mussten zuerst gegen eine neue Kaserne eingetauscht werden. Als Erstes wurde ein Abwasserkanal ins Fröschengrabenbett gelegt, gleichzeitig wurde der Schanzengraben umgeleitet und das alte Stück, welches den Weg zum Bahnhof behinderte, trocken gelegt.

Auf der Karte von 1867 ist ersichtlich, dass die Bahnhofstrasse noch nicht bis hin zum See gebaut werden konnte. In der Kreuzung des heutigen Paradeplatzes mit der Börsenstrasse erhob sich ein Hügel, worauf sich der historische Kratzurm sowie auch der Baugarten, ein Ausflugsort, befanden. Da es jedoch das Ziel war, ein verbessertes Strassennetz auszuarbeiten, wurde nach intensiven Debatten und Abstimmungen die Verlängerung des Boulevards bewilligt und die Baugartengesellschaft musste ihren Platz räumen. Es wurden der Turm, das Restaurant sowie der Hügel abgetragen.

Wie man beim Vergleich der Karten von 1867 und 1899 feststellen kann, wurde das 1867 noch ordnungslos wirkende Kratzquartier neu gestaltet, einige Häuser mussten der Idee von klar strukturierten Strassen weichen. Der Stadthauspark bekam ebenfalls eine neue Form. Ein imposantes neues Börsengebäude wurde gebaut. Der Paradeplatz entwickelte sich zu einem Bankenzentrum, dabei entstanden zahlreiche eindrucksvolle Bauten (siehe Karte 1, 3 und 7, Anhang).



Ausschnitt Karte 1: Kratzquartier (1867)



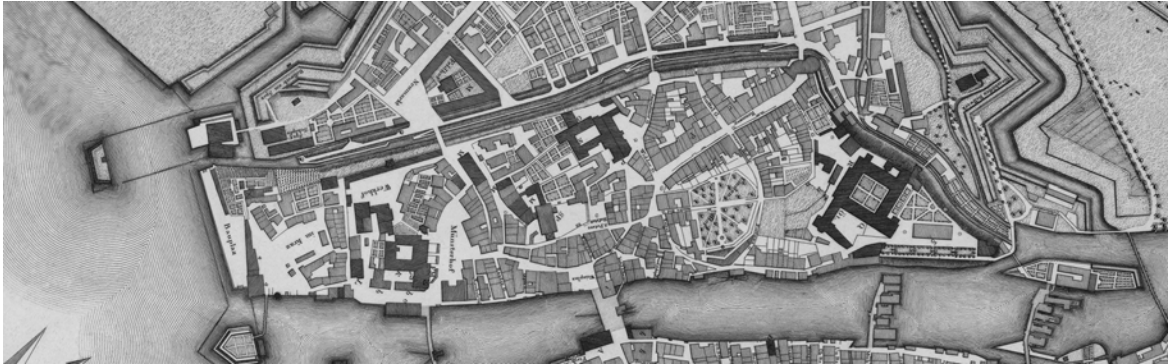
Ausschnitt Karte 3: Kratzquartier (1899)

Da der Bahnhof bis zum Bau des neuen Bahnhofboulevards ausserhalb der Stadt ins Grüne gebettet war, gab es nun neue Bauplätze an der unteren Bahnhofstrasse.

Man sieht, dass innert kurzer Zeit beinahe alle leeren Bauplätze entlang der Bahnhofstrasse mit verschiedensten Bauten ausgefüllt wurden. Es gab kaum noch



unbebaute Stellen oder Grünanlagen. Nur die eine Parzelle vor dem Linthescher Schulhaus (dem heutigen Globus) wollte niemand bebauen oder kaufen. Der Grund, dass wir auch heute noch eine Grünanlage entlang der Bahnhofstrasse haben, ist, dass dies früher der Hinrichtungsplatz der Stadt war.



Ausschnitt Karte 7: Bahnhofstrasse(1814)



Ausschnitt Karte 1: Bahnhofstrasse (1867)



Ausschnitt Karte 3: Bahnhofstrasse (1899)

### 3.3. Ausgewählte bauliche Veränderungen

Der Beschluss, eine neue Uferlinie zu erschaffen hatte das Ziel, eine durchgehende Quaistrasse zu verwirklichen.

Das Quaiprojekt von Bürkli machte das Rennen, und so kam es zur wohl grössten Veränderung in Zürichs neuer Baugeschichte. Es galt die Neugestaltung des Quais samt der Quaibrücke zu realisieren. Die Verkehrssituation sollte erleichtert werden und genauso wichtig wurde der Aspekt, die Vorzüge der Gemeinden zu unterstreichen und aufzuwerten, angesehen.

Die Quaianlage verlangte eine massive Seeaufschüttung, für welche 1.24 Millionen Kubikmeter Steinmaterial und Seeschlamm benötigt wurden. Diese Aufschüttung hatte einen Festlandgewinn von 216'256 Quadratmeter zur Folge.

Die grösste Flächenzunahme ist am linken Zürichseeufer beim Alpenquai und Mythenquai ersichtlich. Der Festlandgewinn sollte als konventioneller Park genutzt werden, jedoch kam die Idee auf, das Arboretum mit fremdländischen Pflanzen zu gestalten. Ebenso entstanden rund um den See neue Badeanstalten.

Die Verkehrssituation wurde durch die Quaibrücke sowie die Überbrückung des Schanzengrabens, welche die Vorortsgemeinden miteinander vereinigten, verbessert.



Abb. 4: Quaibrücke (1891)

Wie man aus dem Vergleich der Karten von 1867 und 1899 entnehmen kann, verschwand die eckig geführte Uferlinie. Neue gerade Linien grenzten nun den See vom Festland ab (siehe Karte 8, Anhang).

Durch die neu geführte rechte Uferlinie wurden die Gebäude, die bis dahin direkt an den See grenzten, durch das erschaffene Quai vom Gewässer getrennt. Dieses künstlich erzeugte Quai musste nun gestaltet werden und diejenige Naturidylle ersetzen, die durch dessen Bau verloren ging.

Zur Verschönerung am Seeufer gehörten das Anlegen von Parks, der Bau von Ufermauern mit Geländern und Steinböschungen, Treppen und Rampen sowie künstlich angelegte Strände. In der Gestaltung wurde auf jedes Detail geachtet.

Durch den Neubau ging die Zürcher Hafenanlage zwischen der Schiffflände und der heutigen Sechseläutenwiese verloren. Wie man aus der Karte 1896 entnehmen kann, wurde diese durch Hafenanlagen und Landungsstege in der Enge und in Riesbach ersetzt.



Abb. 5: Hafen Riesbach mit Quaipromenade (1839)

Die meisten der neu gewonnenen Flächen wurden nicht bebaut, sondern zu grosszügigen Quaipromenaden und Parkanlagen ausgebaut. Es wurde mehr Wert auf die Verschönerung des Gebietes gelegt, als dieses mit zusätzlichen Bauten aufzuwerten.



Abb. 6: Riesbach Seefeldquai (1900)

## 4. Landi (1939)

### 4.1. Historischer Hintergrund

Vom 6. Mai bis zum 29. Oktober 1939 fand am rechten und linken Seeufer Zürichs die Schweizerische Landesausstellung 1939 statt. Trotz vorübergehender Schliessung während der Kriegsmobilmachung vom 2.–4. September 1939 verzeichnete die „Landi 39“ einen eindrucklichen Besucherstrom von 10 Mio. Gästen – eine beachtenswerte Zahl, vor allem angesichts der damals nur gerade 4 Mio. Einwohner der Schweiz.



Abb. 7: Luftaufnahme Landi (1939)

Die Erinnerungen an diese Ausstellung sind stark nostalgisch gefärbt. Befragte Zeitzeugen schwärmen vor allem von ihrer Reise auf dem Schifflibach, den vielen Fahnen des Höhenweges, dem legendären „Landistuhl“ sowie der Seilbahn quer über das Zürcher Seebecken. Zu inhaltlichen Fragen hingegen erfahren wir wenig Greifbares: folkloristische Aufzüge und beeindruckende Waffenpräsentationen werden erwähnt, die Erinnerungen schweifen aber immer wieder ab in die Zeit nach 1939, dem Zweiten Weltkrieg. Zu stark dominiert offensichtlich der Kriegseindruck jener Zeit, kaum konnten sich Inhalte der Landi 39 bewahren – vielleicht repräsentativ für eine Ausstellung, deren polithistorischer Hintergrund äusserst brisant war.

1939 erstarrte die Schweiz, beeindruckt von den militärischen Drohgebärden und Erfolgen Nazideutschlands. In ihrer Reaktion proklamierten die Schweizer ein enges Zusammenrücken, schoben innenpolitische Differenzen ungelöst beiseite und versuchten, ihr Schweizer-Sein hoch zu stilisieren – ein moralisches und geistiges Aufrüsten begann. In diesem Licht ist auch die Landi 39 zu betrachten: zu Gunsten eines neuartigen Ausstellungskonzeptes, das die Einheit der Nation mittels künstlerischer und architektonischer Einheit unterstreichen sollte, wurde die Nation zum Thema. Kritische Stimmen bezüglich Ausstellungsinhalt und –form wurden im Keim erstickt, dies stets zu Gunsten der nationalen Einheit. Hatte die Schweiz der Nazi-Bedrohung militärisch kaum Widerstandskraft entgegen zu

setzen, wie der Bundesrat Jahre später eingestand, so sollte sie doch wenigstens moralisch gerüstet sein.



Abb. 8: Casino Zürichhorn (1933)

Zweck und Aufgabe der Landi wurden dann auch wie folgt formuliert: „Die LA soll ein Bild schweizerischer Eigenart und Kultur, schweizerischen Denkens und Schaffens vermitteln, sie soll die vorwärts strebenden wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und politischen Kräfte unseres Landes sammeln und darstellen, der Bevölkerung der Schweiz und fremden Gästen die Leistungsfähigkeit des Schweizervolkes zeigen [...] Ebenso soll sie durch Betonung des allgemein Schweizerischen und Gemeinsamen eine eindrucksvolle nationale Kundgebung sein.“ (aus: Art. 4, Reglement für die Aussteller vom 18. Dezember 1936).

Unter Federführung von Armin Meili, dem Direktor der LA, wurde eine neuartige „Thematische Ausstellung“ ins Auge gefasst: die einzelnen Ausstellungen sollten im Dorfcharakter und thematisch geordnet erscheinen, Monumentalbauten im Sinne einer riesigen Mustermesse waren verpönt. Infolge der kurzen Vorlaufphase blieb wenig Zeit für ein Gesamtkonzept, viel mehr wurde fortlaufend gemeinsam mit den Ausstellern geplant. Innert kürzester Zeit wurden diverse Bauwerke aufgebaut und der Landi-Nutzung freigegeben. Nach der LA sollte, so war es mit den Landeigentümern im Pachtvertrag vereinbart, das Areal wieder in ursprünglicher Form an die Besitzer übergehen. Bis im Juli 1940 wurden diese Rückbauten auch verwirklicht – der Krieg mit seiner reissenden Nachfrage für Abbruchmaterialien und Hallen bewahrte die Ausstellungsmacher vor allzu grossen finanziellen Verlusten. Nur wenige Anlagen wie die Ufersicherungen, Wege und Gartenanlagen sowie die Kanalisation blieben bestehen.

#### 4.2. Kartografische Veränderungen

Um der Landi Platz am rechten und linken Zürichseeufer Platz zu schaffen, mussten diverse Bauten weichen. So hatte am rechten Ufer das alte Casino Zürichhorn zu verschwinden, weitere Schuppen, Unterstände sowie ein grosser Kohlschuppen wurden am rechten Ufer abgerissen.

Am linken Seeufer standen keine Bauten im Wege, dafür wurden (bislang) letztmals in diesem Gebiet grosse Seeauffüllungen im Gebiet der heutigen Landiwiese vorgenommen – eine günstige Gelegenheit, um das Aushubmaterial des nahe gelegenen Enge-Tunnels zu „entsorgen“ (siehe Karte 9, Anhang).



Abb. 9: Mythenquai vor der Landi (1927)

Im Zuge der allgemeinen nationalen Euphorie übernahmen diese Abrissarbeiten oft die Landeigentümer selbst, nur wenige Grundstücke wurden durch die Landi bereinigt. Ein cleverer Schachzug der LA, musste sie doch damit die alten Bauten nicht wiederherstellen.

Um die verschiedenen Aufschüttungen des Zürcher Seeufers für den erwarteten Besucherstrom sicher begehbar zu machen, wurden die Uferpartien mit grossen, noch heute sichtbaren Bruchsteinquadern aus Sandstein gesichert. Zudem wurden an beiden Ufern neue Schiffstege nötig, um den Besuchern den Transfer über den See zu erleichtern. Auch diese Bauwerke sollten nach der Landi weiter genutzt werden können.

Ebenso erhalten, wenn auch weniger offensichtlich sind die relativ grossen Kanalisations- und Strassenunterbauarbeiten, die im Zuge der Landi realisiert wurden. Obwohl der Unterbau zuerst aus Kosten- und Zeitgründen möglichst günstig erbaut und bereits während dem Landiaufbau mehrmals saniert wurde, so wurde doch damit ein wichtiges Fundament zur Befahrung der Quaianlagen mit schwerem Verkehr gelegt.

Die Quaianlagen, die seit Bürklis Zeiten kaum eine Veränderung erfuhren, wurden im Zuge der Landi nur oberflächlich verändert. So entstanden mehr offene Rasenflächen und einige neue Wege wurden gelegt. Da diese Veränderungen als schön wahrgenommen wurden, blieben sie auch nach der Landi bestehen.

#### 4.3. Ausgewählte bauliche Veränderungen

Im Zuge der Landi entstand am linken Zürichseeufer eine grosse Maschinenhalle, gebaut vom Architekt Robert Winkler. Es war das einzige Bauwerk, das nach der Landi zur weiteren Verwendung (als zweifache Flugzeug-Montagehalle) vorgesehen war. Die Eidgenössische Baudirektion fungierte dabei bereits vor der Erstellung als Eigentümerin, dementsprechend aktiv und pragmatisch war sie auch in der Mitgestaltung: eine rein funktionale, schlichte Halle entstand.



Abb. 10: Maschinenhalle der Landi (1939)

Am rechten Ufer wurde weit imposanter gebaut. So entstand am Zürichhorn eine grosse Festhalle (Entwurf: Architekt Hans Hofmann) mit beweglichem Dach, die eine Fläche von 10'235m<sup>2</sup> überdeckte. Die 220 Tonnen schwere Eisenkonstruktion bot Sport- und Kulturspektakeln Platz und war gemeinsam mit dem gleich anschliessenden Festplatz (ehemaliges Blattergut) ein „Zentrum der Geselligkeit“. Nach der Landi wurde die gesamte Halle abgetragen, das Eisen teuer an die Kriegsindustrie verkauft und das Gebiet am Zürichhorn in „bereinigtem Zustand“ wieder der Stadt übergeben.



Abb. 11: Festhalle der Landi (1939)

Ebenso eindrucklich, wenn auch nicht von Dauer, war der Schifflibach. Beeindruckt von Wiens Kanalbahn am Prater beschloss Architekt Itten unter Mithilfe vom Laboratorium für Wasserbau ETH, die Landi mit einem schiffbaren Verkehrsweg zu versehen. In Form einer geschlossenen Schleife von 1600m Länge, 82 Booten à je 6 Plätze und einem durchdachten Netz von Gefälle und Pumpstationen gelang dies auch – selbst wenn der Schifflibach mehr zum Vergnügungsobjekt denn zum Verkehrsmittel genutzt wurde.



Abb. 12: Schiffliabach der Landi (1939)

## 5. Freie Limmat (1951)

### 5.1. Historischer Hintergrund

Der untere Limmatteil ist zwischen Seeausfluss bis zur Bahnhofbrücke gesäumt von Brücken. Bis vor wenigen Jahrzehnten standen darauf und dazwischen abwechslungsreichen Bauten wie Kirchen, Zunfthäuser und das Rathaus. Doch wenn man die Karten von heute betrachtet ist die Limmat leer geräumt. Beinahe keine spannungsbringende Bauten mehr, hingegen zeigt sich eine freie Sicht limmataufwärts.

Die Hauptgründe für diese enorme Änderung waren die Limmatabflussregulierung, die Vorlage über eine Verbreiterung der Bahnhofbrücke, des Limmatquais sowie der Neugestaltung des Leonhardplatzes und schliesslich die Motion „Freie Limmat“. Mit dem leerem Schlagwort „Freie Limmat - freie Sicht“ lancierte 1949 das Aktionskomitee die Forderung, dass die zu dieser Zeit frei geräumte Papierwerdinsel durch die Stadt Zürich zu erwerben sei um damit den Neubau des Warenhauses Globus an diesem Platz zu verhindern. Die Meinungen über den Neubau des Globus waren immer mehr auseinander gedriftet, so dass Kompromisslösungen oder eine gegenseitige Anfreundungen schon lange nicht mehr möglich waren.

Die Befürworter des Globusprojekts standen auf einer der oberen Limmatbrücken und deuteten auf das entstandene Loch, welches durch einen Neubau gefüllt werden sollte. Die Gegner standen ihnen gegenüber auf der Bahnhofbrücke und interpretierten die entstandene Lücke als eine neu gewonnene Sicht auf die Altstadt, den See und die Bergen. Sie wünschten sich an dieser Stelle eine Grünanlage.

Über die rechtliche Zulassung einer solchen Abstimmung waren die Meinungen geteilt, da ein Gebäudebauverbot für einen Fluss nicht in der Hand der Gemeinde, sondern in der des Kantons liegt. Der Stadtrat trat auf den Rückweisungsantrag nicht näher ein. Damit wurde die Motion in der Gemeindeabstimmung vom 25. Februar 1951 mit 57 Prozent der Stimmen angenommen.



Eine politische Beruhigung gab es erst wieder, als dem Globus das Linthescher Areal am Löwenplatz überlassen wurde und die damit verknüpfte Übernahme der Papierwerdinsel durch die Stadt erfolgte.



Abb. 13: Vogelschau Limmat (1883)



Abb. 14: Oberer Mühlesteig (1911)

## 5.2. Kartografische Veränderungen

Wenn man die Karten (siehe Karten 10-15, Anhang) in den verschiedenen Stadien betrachtet, ist zu erkennen, dass sich der Limmatraum zwischen 1939 und 1958 grundlegend verändert hat.

Beinahe alle Bauten in der Limmat am oberen und unteren Mühlesteig sowie die Frauenbadeanstalt verschwanden.

Anhand des Vergleichs der Karten von 1940 und 1943 wird deutlich, dass die drei Häuser am oberen Mühlesteig, die letzten ehemaligen Mühlen an der Züricher Limmat, zuerst ihr Ende fanden.

Die Karte von 1951 zeigt, dass infolge der Limmat-Regulierung sowie der Freien Limmat-Motion auch die restlichen Einbauten an den Mühlesteigen ebenso wie das Globusgebäude verschwanden.

Die Karte von 1958 dokumentiert die Integration der Papierwerdinsel, auf welcher einst der Globus seinen Platz hatte, ins Festland. Ebenso ist eine Verbreiterung der Bahnhofbrücke ersichtlich. Ab diesem Zeitpunkt ist erstmals eine freigeräumte Limmat zu sehen. Nur die Wasserkirche, das Helmhaus, das Rathaus und die Fleischhalle bilden noch Überbleibsel aus der Zeit, als die Limmat noch durch Zunfthäuser gegliedert wurde.

Änderungen sind auch während der weiteren Jahre zu erkennen. Die Karte von 1970 dokumentiert die Umgestaltung der Papierwerdinsel und damit das neu gewonnen Festland. Zum Einen wurde die Uferlinie verändert, zum Anderen entstand ein neues Gebäude, das ab 1961 während sechs Jahren Globus als Provisorium diente. Ebenfalls wurde die stilvolle Fleischhalle bei der Rathausbrücke entfernt.

Betrachtet man die Karte von heute, springt einem eine neue Brücke ins Auge. Diese präsentiert sich an der Stelle, wo 1939 noch der untere Mühlesteig die Limmat überquerte. Nun wurde ein neuer Mühlesteig als Fussgängerbrücke erbaut. Das ursprünglich als Globus-Provisorium erbaute Gebäude auf der alten Papierwerdinsel steht noch immer.

## **6. Zürichs See- und Limmatufer heute und morgen**

Zweifelsohne stellen das Limmat- und vor allem auch das Seeufer wichtige Standortfaktoren der Stadt Zürich dar. Dementsprechend gross sind auch die Erwartungen und Ansprüche diverser Seiten an die zukünftige Nutzung und Entwicklung dieser Region. Die Stadt ist sich dieser Notwendigkeit durchaus bewusst und hat anfangs 2005 die Studie „Visionen zum Seeufer“ veröffentlicht (siehe Beilage). Daraus geht hervor, dass ein einheitlicheres Erscheinungsbild der Uferzone angestrebt wird, bezüglich Gestaltung und Ausführung jedoch noch lange keine Einigung abzusehen ist.

Ebenso zerstückelt wie vor allem das linke Seeufer optisch erscheint, so sind auch die Zuständigkeiten und Vorhaben am unteren Zürichsee aufgeteilt. Eine Ausgangslage, die gemeinsamen Projekten nicht gerade dienlich ist.

Es würde den Rahmen unsrer Projektarbeit sprengen, wenn wir hier detailliert ausgearbeitete Pläne unsrerseits entwickeln würden und beschränken uns daher auf einige wenige Stichworte.

Auf dem Hintergrund unsrer Arbeit erscheint uns eine ganzheitliche Linienführung im Sinne Bürklis mit viel Naherholungsraum wünschenswert. Entgegen den „Visionen zum Seeufer“ tendieren wir hingegen weniger auf ein urbanes Erscheinungsbild Zürichs, sondern mehr auf Flanier- und Erholungsgebiete:

Auf der linken Uferseite wird ein durchgehender, grosszügiger Fussgängerraum gestaltet. Die vielen zergliederten Bootsanlegerplätze, die die freie Sicht auf den See beeinträchtigen, werden einheitlich errichtet.

Der Bürkliplatz wird verkehrsfrei. Der Schiffsteg wird, ebenso wie die übrigen Bootsanlegerstellen des Seebeckens, bezüglich Erscheinungsbild und Aufgabe optimiert.

Am rechten Ufer werden „Bollenstein-Überbleibsel“ der G59 (Gartenbauausstellung 1959) sowie weitere, zerstückelte Einzelerinnerungen zu Gunsten des ganzheitlichen Eindrucks aufgehoben. Um den verschiedenen

Erholungsansprüchen der Zürcher gerecht zu werden, könnte das Zürichhorn-Gebiet in wilde und parkartig gestaltete Zonen unterteilt werden.

Am Limmatufer wird der vermehrte Zugang für Passanten zum Wasser angestrebt. Vielbefahrene Strassen und hohe Uferverbauungen werden grundsätzlich passantenfreundlicher gestaltet.

Die Stadt Zürich hat mit seiner Lage ein immenses Potential mitbekommen. Ihre Aufgabe ist es nun, dieses Potential nicht weiter zu zergliedern, sondern sich ebenso zügig wie konsequent um eine überzeugende Umgestaltung zu kümmern.

## 7. Zusammenfassung

Die letzten 150 Jahre waren für das Stadtbild und den Charakter Zürichs prägend. Während die Karte von 1814 noch an eine überschaubare, begrenzte Stadt an der Limmat, umgeben von Ackerland erinnert, zeigen uns die Karten von heute eine Grossstadt, bei der die klare Abgrenzung zu den Nachbarsorten nicht mehr ersichtlich ist. Verschiedene Eingemeindungen wurden vollzogen, die Stadt hat sich in alle Richtungen ausgedehnt und sich dabei den Raum um das Seebecken angeeignet.

Die grössten und rasantesten Veränderungen des Ufergebietes geschahen ab 1861 unter der Leitung des Stadtgenieurs Bürkli. Seine Projekte zogen massive Neuerungen mit sich. Unzählige Grünflächen wurden kultiviert, mehrere Seeaufschüttungen ermöglichten eine einheitliche, grosszügige Quaianlage, welche die Vorzüge des „neuen Zürichs“ zeigen sollte. Es wurde viel Wert auf die Ästhetik und die Details gelegt. Die Infrastruktur Zürichs wurden so umgeformt, erweitert und neu erbaut, dass sie den Anforderungen einer Handels- und Gewerbestadt gerecht wurde.

Die Stadt erhielt innert kürzester Zeit ein neues Gesicht. Solch deutliche Umgestaltungen sind anhand der Karten zu einer späteren Zeit nicht mehr auszumachen.

Nun sind es die lokalen Änderungen, die das Bild des Ufergebietes neu erscheinen lassen. So sind zur Zeit der Landi Neugestaltungen am Zürichhorn vollzogen worden. Das einheitliche Uferlinienbild wurde am rechten Seeufer verändert, einige Villen sowie das Casino wurden abgerissen. Am linken Seeufer wurden bislang zum letzten Mal Aufschüttungen vorgenommen.

Ab 1943 sind Veränderungen in der Limmat nachzuvollziehen. Die alten Zunftsbauten in der Limmat sind verschwunden. Die Leerräumung der Limmat wurde von heftigen politischen Diskussionen begleitet. Es wurden später Gebäude wie die Fleischhalle entfernt, die der Stadt einen gewissen Charme gaben. Bis heute wird die Limmat ausser vom „ewigen“ Globusprovisorium von keinen Bauten geschmückt.

Ebenso wurden während des Zeitraums nach Bürkli einige kleinere Umgestaltungen am Quai vorgenommen.

Die nach der Landi wieder freigegebenen Flächen wurden neu kultiviert, es entstanden im Laufe der Zeit Anlagen wie der Chinagarten und die Pyramide am See. Bei diesen Bauten wurde jeweils der dazugehörige Quaiabschnitt neu gestaltet. Dies führte dazu, dass das einst von Bürkli angestrebte Einheitsbild von Zürichs Seeufer völlig zerstückelt wurde und heute als buntes Durcheinander verschiedener Bauepochen erscheint.

Eine so grossräumige und rasante Veränderung wie zur Zeit Bürklis wird es voraussichtlich in Zürichs Zukunft nicht mehr geben. Dennoch bildet das See- und Limmatufer einen wichtigen Standortfaktor, weshalb der Kulturlandschaftswandel dieses Gebiets weiterhin mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt werden wird.

## 8. Quellenverzeichnis

### Literatur:

- *Baumann, Walter*: Arnold Bürkli 1833-1894. Verein für wirtschaftshistorische Studien. 1994.
- *Maggi, Pietro*: Arnold Bürkli: Stadt- und Quaiingenieur, Bauten und Werke für Zürich. Spaltenstein Immobilien AG. 1990.
- *Rey, Fredy*: Vom Schifflibach zum Roten Pfeil – Landi 89; Zur Sonderausstellung über die Schweizerische Landesausstellung von 1939 in Zürich. Verkehrshaus der Schweiz, Luzern. 1990.
- *Schönauer, Roman G.*: Von der Stadt am Fluss zur Stadt am See, 100 Jahre Zürcher Quaianlagen. Stadtrat Zürich. 1987.
- *Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich in Liq.*: Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich. Administrativer Bericht, vorgelegt vom Liquidationskomitee der Schweizerischen Landesausstellung 1939 Zürich. 1942.
- *Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich*: Die Schweiz im Spiegel Landesausstellung 1939. Band I – III. Atlantis Verlag Zürich. 1940.
- *Wagner, Julius; bearbeitet von Eugen Th. Rimli*: Das goldene Buch der LA 1939. Verkehrsverlag AG Zürich. 1939.
- *Stadtarchiv der Stadt Zürich*: Quellentexte der NZZ zum Thema “Freie Limmat”

Primär die Artikel:

Bebaute Limmat – schöne Limmat, Die Motion “Freie Limmat“  
Zürichs Limmatraum – ein grosses Stück Stadtpolitik

- [www3.stzh.ch/internet/stat/home/publikationen/spezialpublikationen/2002\\_A\\_07.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0003.File.xls/A\\_07\\_2002.xls](http://www3.stzh.ch/internet/stat/home/publikationen/spezialpublikationen/2002_A_07.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0003.File.xls/A_07_2002.xls)
- [www.g26.ch/berninfo\\_landesaussstellung\\_01.html](http://www.g26.ch/berninfo_landesaussstellung_01.html)
- [www.expo.02.ch/d/expogeschichte\\_der\\_expos/zuerich\\_1939.html](http://www.expo.02.ch/d/expogeschichte_der_expos/zuerich_1939.html)
- [www.expo-archive.ch/ger/index.html?siteSect=1100](http://www.expo-archive.ch/ger/index.html?siteSect=1100)
- [www.geschichte-schweiz.ch/geistige-landesverteidigung.html](http://www.geschichte-schweiz.ch/geistige-landesverteidigung.html)
- [www3.stzh.ch/content/internet/gsz/home/naturraueme/parkanlagen/seeanlage.html](http://www3.stzh.ch/content/internet/gsz/home/naturraueme/parkanlagen/seeanlage.html)

### Fotos:

- Abb. 1 Mittleres Seefeldquai: Photo Breitingen, 30.10.1893, Städtebau-liches Archiv der Stadt Zürich (im folgenden „BAZ“)
- Abb. 2 Zürichhorn: Photo Wolgensinger um 1939, BAZ
- Abb. 3 Saffainsel: FotoRepro BAZ 1058, BAZ
- Abb. 4 Quaibrücke 1891,
- Abb. 5 Riesbach Seefeldquai: Photo Wolgensinger um 1939 (Z2), BAZ
- Abb. 6 Riesbach Seefeldquai: Photo Moser 16.8.1900, BAZ
- Abb. 7 Landi Luftaufnahme: Photopress Zürich, 1939, BAZ
- Abb. 8 Casino Zürichhorn: Photo Hana um 1933, BAZ
- Abb. 9 Mythenquai vor Landi: Photo TAX, 19.05.1927, BAZ
- Abb. 10 Maschinenhalle: Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich, Bd. II S. 684

- Abb. 11 Festhalle: Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich, Bd. II S. 709
- Abb. 12 Schifflibach: Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich, Bd. II S. 697
- Abb. 13 Limmatquai 61 Photo Landolt-Rbenz 1883 (3383), BAZ
- Abb. 14 Oberer Mühlesteig 1911, BAZ

#### Karten:

- Karte 1 Übersichtskarte Meinecke 1867
- Karte 2 Landeskarte Zürich 2004, swisstopo Wabern, (1:25'000)
- Karte 3 Übersichtskarte 1899, Vermessungsamt der Stadt Zürich, BAZ
- Karte 4 Siegfriedkarte um 1937
- Karte 5 Landeskarte 1091, Stand 1956, Eidgenössische Landestopografie Wabern, (1:25'000)
- Karte 6 Landeskarte 1091, Stand 1976, Eidgenössische Landestopografie Wabern, (1:25'000)
- Karte 7 Übersichtskarte Breitinger 1814
- Karte 8 „Situationsplan der projectirten Quaianlagen in Zürich“, 1881: aus „Arnold Bürkli: Stadt- und Quaiingenieur“, s.o.
- Karte 9 Auffüllung linkes Seeufer: aus „Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich“, s.o.
- Karte 10 Ausschnitt Blatt 32, 1940, Vermessungsamt der Stadt Zürich, (1:2'500), BAZ
- Karte 11 Ausschnitt Blatt 32, 1943, Vermessungsamt der Stadt Zürich, (1:2'500), BAZ
- Karte 12 Ausschnitt Blatt 32, 1951, Vermessungsamt der Stadt Zürich, (1:2'500), BAZ
- Karte 13 Ausschnitt Blatt 32, 1958, Vermessungsamt der Stadt Zürich, (1:2'500), BAZ
- Karte 14 Ausschnitt Blatt 32, 1970, Vermessungsamt der Stadt Zürich, (1:2'500), BAZ
- Karte 15 Ausschnitt Blatt 32, 2004, Vermessungsamt der Stadt Zürich, (1:2'500), BAZ