

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Neubauten Rathausbrücke und Mehrzweckgebäude auf dem alten Fleischhallenareal in Zürich: Architekt Manuel Pauli; Ingenieur: Edi Toscano  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84904>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Die Rathausbrücke um 1825 (Vorzeichnung für ein Aquarell) als Mittelpunkt des geschäftlichen und gesellschaftlichen Lebens. Eine ähnliche Funktion wird der neugestalteten Brücke zugeordnet (Bildunterlage aus dem Baugeschichtlichen Museum der Stadt Zürich im Helmhaus)



## Neubauten Rathausbrücke und Mehrzweckgebäude auf dem alten Fleischhallenareal in Zürich

Bauherr: Stadt Zürich

Architekt: Manuel Pauli, Ingenieur: Edi Toscano

Im November 1968 wurde ein Wettbewerb unter elf vom Stadtrat eingeladenen Arbeitsgemeinschaften von Architekten und Ingenieuren zur Projektierung einer neuen Rathausbrücke entschieden. Damit war zugleich ein Ideenwettbewerb für die städtebauliche Gestaltung der Umgebung beidseits der Limmat (Brückenköpfe) verbunden. Diese Aufgabe schloss auch die Überbauung des ehemaligen Fleischhallenareals ein. Der erste Preis wurde der Gesamtlösung von Manuel Pauli, Architekt BSA/SIA, und Edi Toscano, Ingenieur SIA, mit Antrag zur Weiterbearbeitung erteilt (SBZ 1968, H. 49, S. 889).

Im Bestreben, die städtebaulich erwünschte Überbauung des Fleischhallenareals auf das Brückenprojekt abzustimmen, wurden die beiden Bauvorhaben gemeinsam gefördert. Auf Grund des nunmehr vorliegenden Bauprojektes sind auch die Rechtsverhältnisse zwischen Kanton und Stadt (im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von kantonalem Flussgebiet) neu geregelt worden. Am 11. März 1971 hat der Zürcher Stadtrat dem Gemeinderat Kreditsummen von 4 510 000 Fr. für die neue Rathausbrücke und 5 585 000 Fr. für das Mehrzweckgebäude auf dem Fleischhallenareal beantragt.

### Die Rathausbrücke

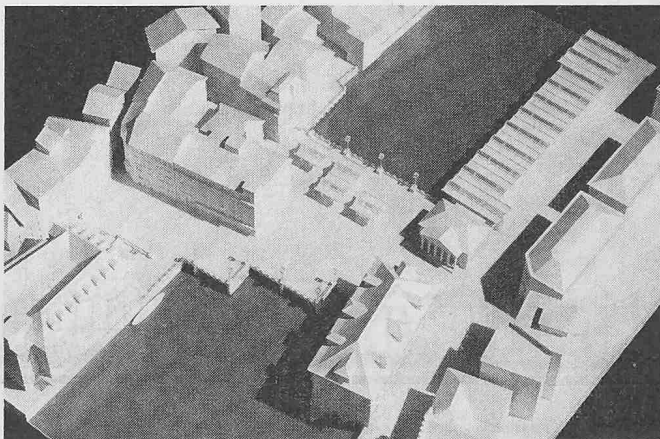
ist im Limmatraum technisch-formal, aber auch wegen wichtiger städtebaulicher Aspekte von besonderer Bedeutung. Dieser erstmals im Jahre 1121 urkundlich erwähnte Übergang verbindet an der schmalsten Stelle der Limmat die beiden Altstadtteile miteinander und bildet eine historisch gewachsene Einheit. Die Chronik vermittelt von diesem Mittelpunkt geschäftlichen und gesellschaftlichen Stadtlebens im Lauf der Jahrhunderte ein besonders anschauliches Bild.

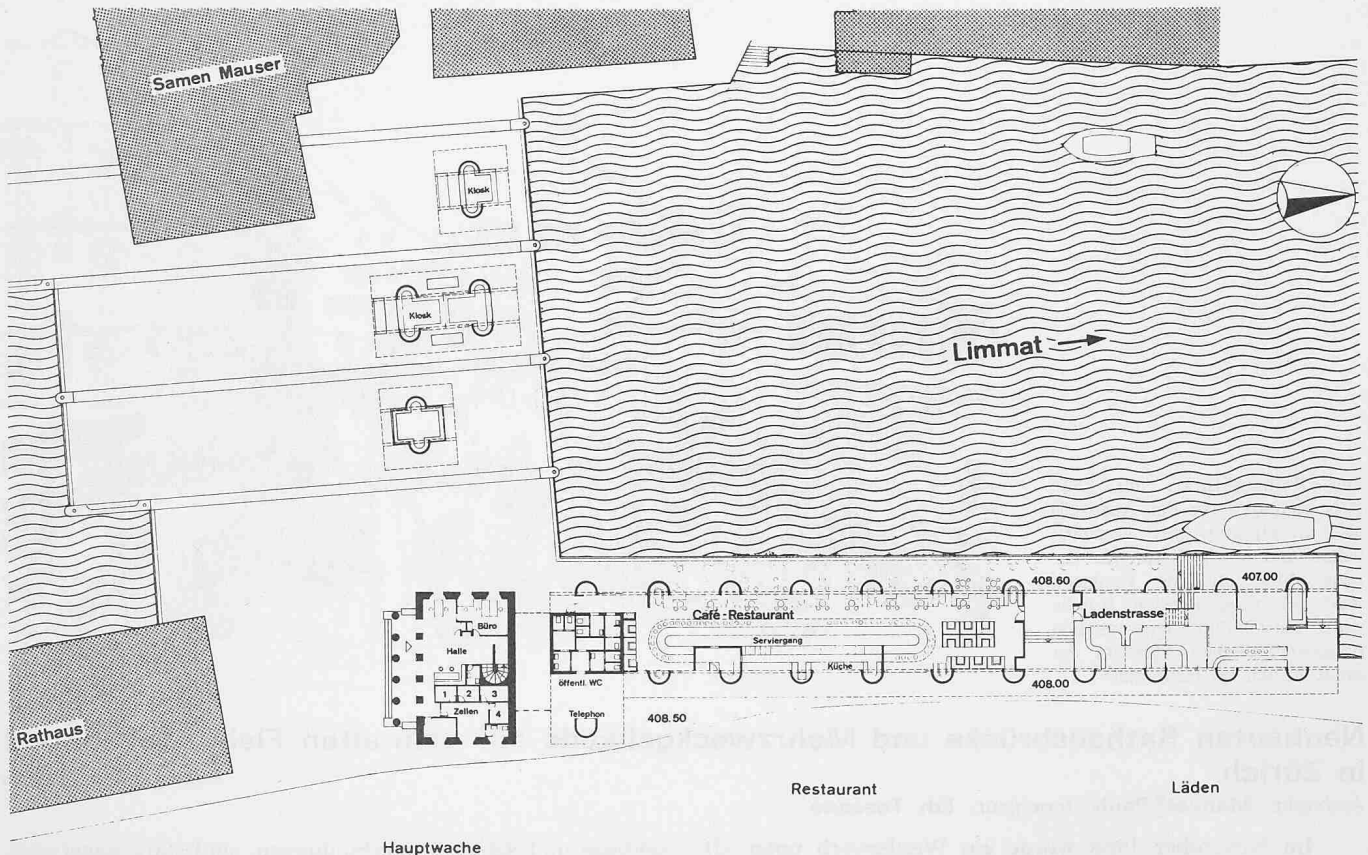
Die heutige Brücke wurde in den Jahren 1880-1881 durch Professor L. v. Tetmajer als Ersatz der früheren Holzbrücke gebaut. Die Konstruktion besteht aus rund 80 gusseisernen, auf Holzpfählen fundierten Säulen und einem Überbau aus Profileisen, Blechträgern und Zoresen. Die gesamte Eisenkonstruktion, insbesondere auch die An-

schlüsse und Schraubenverbindungen, sind stark angerostet. Zum Teil liegen die Längsträger ohne jegliche Verbindung auf den Stützenköpfen, so dass der Stoss eines Bootes genügt, um Stützen unter den Längsträgern wegzuschieben. Bei Reparaturarbeiten zeigte sich, dass die Sicherheit der Konstruktion nicht mehr gewährleistet ist und eine Renovation der Brücke der fortgeschrittenen Korrosion wegen nicht in Frage kommt.

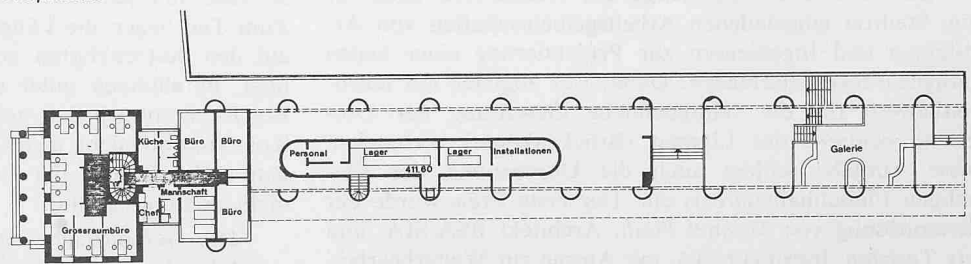
Die Gesamtfläche der projektierten Brücke entspricht ungefähr der heute bestehenden. Ihr neuer Grundriss von rund 2000 m<sup>2</sup> ist jedoch nicht mehr trapezförmig, sondern weist seewärts eine stufenartige Verbreiterung auf. Zu den umliegenden Bauten und Plätzen, vor allem auch zum Rathaus und dessen Wehrpfeilern, entstehen dadurch neue gestalterische Zusammenhänge. Vier Pfahlreihen ergeben eine feingliedrige Brückenansicht, die das Bauwerk den städtebaulichen Gegebenheiten und dem Massstab der Altstadt und des Limmatraumes unterordnet. Wehrpfeiler, Geländerelemente und Kandelaberleuchten bilden die Brückenabschlüsse.

Die neue Rathausbrücke. Auf dem rechten Limmatufer das Rathaus, die Hauptwache und das neue Mehrzweckgebäude





Hauptwache

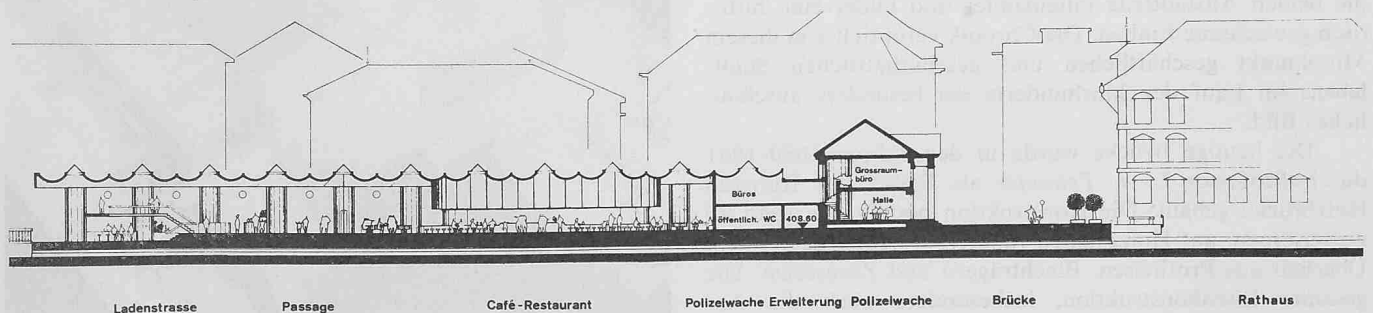


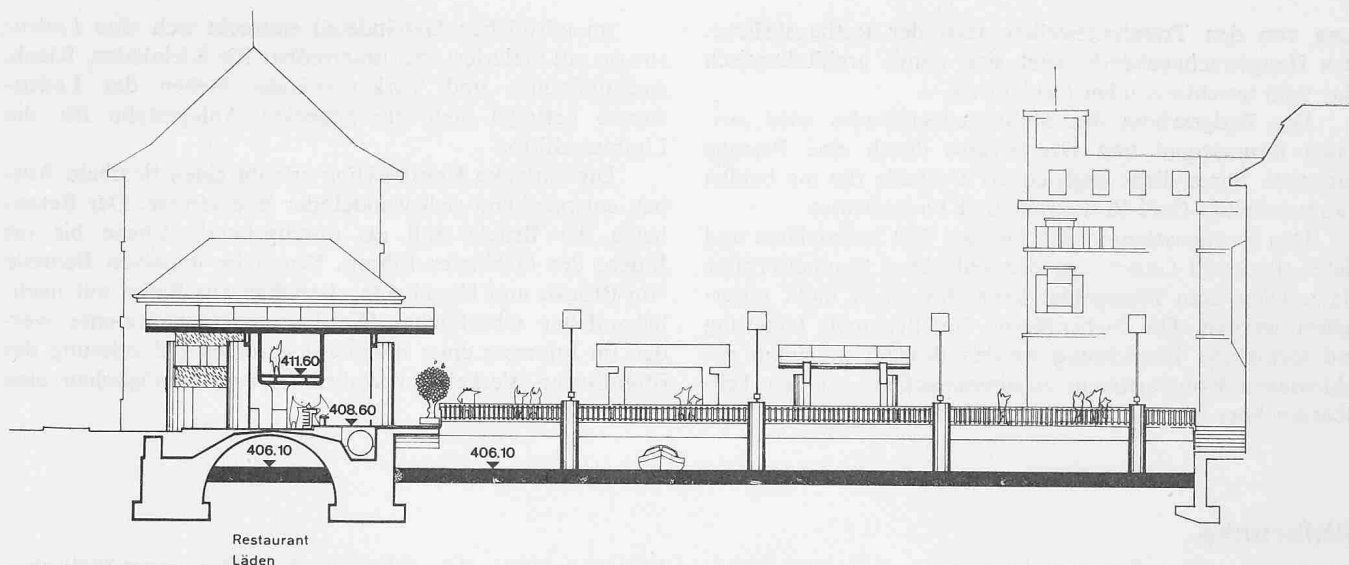
Situation mit Erdgeschoss und Obergeschoss 1:1500 von Hauptwache und Mehrzweckgebäude

Ansicht vom Limmatquai 1:1500



Schnitt 1:1500 Hauptwache und Mehrzweckgebäude





Schnitt 1:350 durch das neue Mehrzweckgebäude mit Brückenansicht limmataufwärts

Als Brückenoberfläche ist ein gleitsicherer, in grosse Felder eingeteilter Betonbelag vorgesehen, an den sich am linken Ufer Beläge in Naturpflasterung anschliessen. Als Kioske und Verkaufsstände werden vorfabrizierte, leicht versetzbare Betonaufbauten mit Stützen, Bedachungsplatten und Installationsanschlüssen errichtet.

Der Brückenneubau wird in Ortsbeton erstellt. Die parallel zum Flusslauf angeordneten Unterzüge der Betonplatte geben die Brückenlasten konzentriert an insgesamt 33 Bohrpfähle ab. Diese weisen eine Einbindetiefe in den Untergrund von rund 12 m und eine Tragfähigkeit von je 180 t auf. Die beiden mittleren Stützenzwischenräume mit Leitwerken dienen den Limmatschiffen als Durchfahrt. Am Brückende Seite Weinplatz/Schöpfe werden die gleichbleibenden Brückenlasten wie bisher direkt auf die bestehende Ufermauer abgegeben. Auf der Rathausseite sind für die zusätzlichen Lasten aus Sicherheitsgründen Bohrpfähle notwendig.

Nach der Eröffnung des nahegelegenen Parkhauses «Urania» sind die Voraussetzungen gegeben, auf der Rathausbrücke und dem Weinplatz – mit Ausnahme der Güterumschlagsflächen und von vier Taxistandplätzen – eine eigentliche Fussgängerzone zu schaffen.

### Das neue Mehrzweckgebäude

Heute bestimmen die beiden schutzwürdigen Bauten des Rathauses und der Hauptwache der Kantonspolizei einerseits, die Liegenschaft «Samen-Mausier»<sup>1)</sup> – früher Hotel «Zum Schwert» – sowie der Weinplatz und die Schöpfe andererseits den historischen Teil des Flussraumes im Bereich der Rathausbrücke. In dieser Umgebung erweist

sich die nach dem Abbruch der Fleischhalle als Übergangslösung erstellte Platzanlage ohne Gebäude als städtebaulich fragwürdig. Zudem war die Hauptwache nie als selbständiges, alleinstehendes Gebäude konzipiert und stets mit einem anderen Baukörper verbunden. Mit dem Neubau der Rathausbrücke soll eine gleichzeitige Überbauung des ehemaligen Fleischhallenareals die städtebaulich unerwünschte Lücke schliessen.

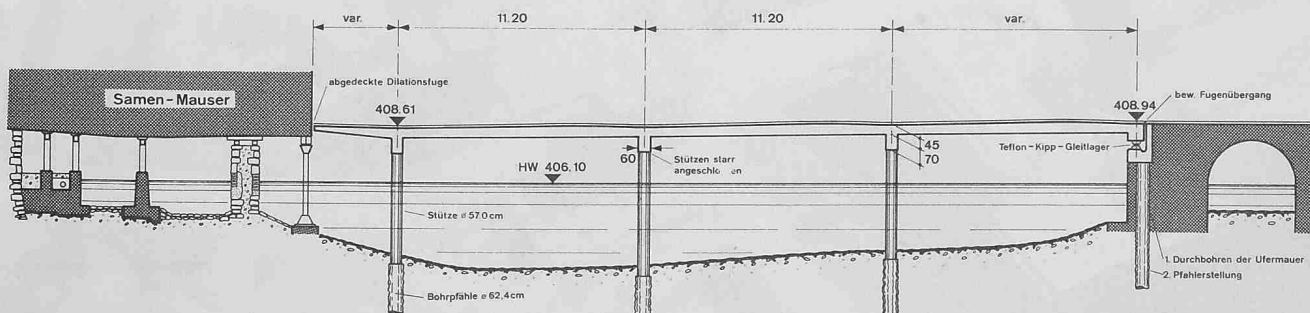
Anstelle der ehemaligen Fleischhalle<sup>2)</sup> wird ein ungefähr flächengleiches Mehrzweckgebäude entstehen, das aus Verkehrsgründen schmaler, jedoch etwas länger konzipiert ist. Es kennzeichnet sich architektonisch durch halbkreisförmige Eisenbetonstützen sowie Schalenelemente mit dazwischenliegenden Oberlichtbändern. Diese Gestaltung setzt sich in den analogen Brücken- und Flossaufbauten fort. Grossflächig verglaste Aussenwände ergeben einen transparenten Baukörper. Verschiedenste Durchblicke ermöglichen Kontakt zur Limmat und Sicht auf die gegenüberliegende Uferpartie.

Die historische «Hauptwache» dient weiterhin als kantonale Polizeiwache. Sie wird im ersten Obergeschoss zur Erweiterung durch einen eingeschnürten Zwischenbau in das Mehrzweckgebäude hinübergreifen. Im Erdgeschoss besteht zwischen beiden Bauten ein öffentlicher Durch-

1) Im Hinblick auf eine Neuüberbauung der Liegenschaft «Samen-Mausier» hat der Schweizerische Werkbund mit Unterstützung des Stadtrates einen Wettbewerb veranstaltet, um damit einen Modellfall für das Bauen in der Altstadt durchzuexerzieren (SBZ 1964, H. 9, S. 146, und 1968, H. 49, S. 889). Offenbar ist es nicht möglich, eine solche Umgestaltung heute schon in das Projekt für die neue Rathausbrücke («Gemüsebrücke») einzubeziehen.

2) Vgl. Rolf Keller: Zürich als ein lebendiges Ganzes (Limmatgalerie) in SBZ 1960, H. 43, S. 691–704.

Schnitt 1:350 durch das neue Mehrzweckgebäude mit Brückenansicht limmataufwärts. Auf Kote 411.60 das «eingehängte» Obergeschoss



gang von den Tramhaltestellen nach der Rathausbrücke. Das Hauptwachegebäude setzt sich damit architektonisch klar vom anschliessenden Neubau ab.

Das Erdgeschoss des Mehrzweckgebäudes wird zwischen Limmatquai und Uferterrasse durch eine Passage unterteilt. Diese dient zugleich als Vorhalle für die beiden Raumeinheiten Café-Restaurant und Ladenstrasse.

Der *Restaurationsbetrieb* umfasst 250 Innenplätze und bietet rund 100 Gästen auf der gedeckten Limmatterrasse Platz. Über dem Flussgebiet kann das Areal nicht unterkellert werden. Die Nebenräume für Personal, Lagerung und technische Einrichtung werden deshalb in einem geschlossenen Kompartiment zusammengefasst, das als Teil-Obergeschoss in den Hallenbau einbezogen wird.

## Sihlbrücke

Planungs- und Bebauungsstudie für die Erneuerung der Brückenköpfe mit Ladenstrasse und Fussgängerbrücke

Architekten: **R. und E. Guyer, C. Alder**

Auftraggeber: Stadtplanungsamt Zürich

Im Gebiet der Sihlbrücke ist in naher Zukunft mit grossen städtebaulichen Veränderungen zu rechnen. Anlass dazu geben: die künftige Führung der U-Bahn, die Expressstrasse linkes Sihlufer (die den Neubau der Sihlbrücke erfordert), die S-Bahn Knonauer Amt sowie die überalterten Bebauungen Sihlstrasse-Badenerstrasse (City-Expansion nach Westen; Erhaltung eines aktiven Stadtzentrums), ferner

Im nördlichen Gebäudeteil erstreckt sich eine *Ladenstrasse* mit Galerien, frei unterteilbar für Kleinläden, Kiosk, Auskunftsbüro und Verkaufsstände. Neben der Ladenstrasse befindet sich die gedeckte Anlegestelle für die Limmatschiffe.

Die einfache *Konstruktion* erlaubt einen flexibeln Ausbau entsprechend sich wandelnder Bedürfnisse. Der Betonbelag der Brücke soll als durchgehende Ebene bis ins Innere des Gebäudes führen. Sämtliche massiven Bauteile von Brücke und Hochbauten bestehen aus Beton mit nachbehandelter Oberfläche. Die Konstruktionselemente werden im Interesse einer möglichst geringen Behinderung des öffentlichen Verkehrs vorfabriziert und ermöglichen eine rasche Ortsmontage.

Verbesserungen des Tramverkehrs, des innerstädtischen Autoverkehrs, des Fussgängerverkehrs und städtebaulich die Abkehr von der Strassenrand-Blockbebauung.

Der bedeutende Fussgängerstrom über die Sihlbrücke erhält eine neue Axe südlich der Brücke. Diese Axe verbindet die Tramstation Sihlporte mit der U-Bahn-Station Stauffacher und verknüpft diese mit der U-Bahn-Station Sihlporte, der S-Bahn-Station Sihlporte und der Tramstation Stauffacher. Im Bereiche zwischen Schanzengraben und der bestehenden Bebauung östlich gegenüber der St.-Jakobs-Kirche – dem eigentlichen Neubaugebiet – ist

Modellansicht von Norden. Verbreiterte Sihlbrücke und südlich davon neuer Fussgänger-Übergang. Die Führung der Fussgängeraxe über den Schanzengraben hinweg ist im Modell nicht dargestellt (vgl. Lageplan). Die Bürotürme (bis zu 30 Geschossen) schaffen übergeordnete Räume. Oben links ein Teil des Botanischen Gartens, der später zu einer allgemeinen Publikumsanlage umgestaltet wird

