



Das Limmatquai Zürich, aufgenommen vom gegenüberliegenden Flussufer. Gut sichtbar die erneuerte Ufermauer und der in den Flussraum ragende neue Platz

Limmatquai in Zürich

Mit Stein verschönert

VON ROBERT STÄDLER

Zürich hat eine neue Flaniermeile. Das Limmatquai im historischen Kern der größten Schweizer Stadt ist vom motorisierten Verkehr befreit und zu einer den Fußgängern, den Fahrradfahrern und dem öffentlichen Verkehr vorbehaltenen Zone umgestaltet worden. Mehr als 2300 Tonnen handwerklich verbaute Steine verschönern jetzt das Stadtbild.



oben: Basaltkleinpflaster im Bereich eines Restaurants
 unten: Versetzen großformatige Werkstücke aus Bollinger Sandstein



DER FLUSSRAUM der Limmat bildet im historischen Zentrum von Zürich so etwas wie den städtischen Hauptplatz. Repräsentative Gebäude aus mehreren Jahrhunderten umrahmen die zentrale Wasserfläche wie andernorts den Markt- oder Domplatz. Die beiden Stadtteile zur Linken und zur Rechten des Flusses sind auf dieses Zentrum hin orientiert und durch mehrere Brücken miteinander verbunden. Das heutige Limmatquai ist im 19. Jahrhundert als Verbindung zwischen dem

Centralplatz (Höhe Hauptbahnhof) und dem Bellevue (Höhe Seeausfluss) entlang des rechten Limmatufers entstanden. Es besteht aus drei Zonen: Das »alte Limmatquai« umfasst den nördlichen Abschnitt von der Rathausbrücke bis zum Central und wurde in zwei Etappen in den Jahren 1823 – 1859 errichtet. 1835 – 1836 entstand das »Rathausquai« zwischen Rathausbrücke und Münsterbrücke und 1835 – 1839 das »Sonnenquai« von der Münsterbrücke bis zum Bellevue. Erst 1933 wurden

diese drei Teile unter dem einheitlichen Namen »Limmatquai« zusammengefasst. In den letzten siebzig Jahren hatten sich auf diesem wichtigen innenstädtischen Straßenzug die Zürcher Trams und der immer hektischer werdende Individualverkehr den engen Raum geteilt. Vor allem für die vielen hier zirkulierenden Fußgänger war der bisherige Zustand höchst unbefriedigend. Vor drei Jahren entschieden die Bürgerinnen und Bürger Zürichs in einer Volksabstimmung, das Limmatquai für den motorisierten Straßenverkehr zu sperren. Lange und intensive verkehrspolitische Diskussionen waren diesem Entscheid vorausgegangen.

BAUEN AM UND MIT DEM WASSER

Im vergangenen Jahr ist nun beidseits der zentralen Fahrrad- und Trampuren des neuen Limmatquais eine großzügige gepflasterte Fußgängerzone geschaffen worden, dazu ein neuer, etwa 600 Quadratmeter großer öffentlicher Platz direkt am Wasser. Ebenfalls neu sind eine Anlegestelle für die Limmatschiffe und zwei umgestaltete Tramhaltestellen, ferner zahlreiche Bäume, Sitzbänke und weitere Straßenmöblierungen. Bis zu 80 Personen arbeiteten zwischen März und November 2006 gleichzeitig auf der Baustelle Limmatquai. Eine besondere Herausforderung war das Bauen am und mit dem Wasser: Um mehr Platz für die Fußgänger zu erhalten, rückte man die aus großen Sandsteinquadern gefügte, rund 170 Jahre alte



Für den Bau der Ufermauer und eines neuen Vorplatzes (Zeichnung) sowie für die Rekonstruktion einer Brückenkanel waren bis zu 2,5 t schwere Werkstücke zu versetzen.



Ufermauer streckenweise um einen Meter weiter in den Fluss. Dazu musste flusswärts erst eine bege- und bebaubare trockene Baustelle geschaffen werden, was mithilfe einer parallel zur bestehenden Mauer in das Flussbett eingetriebenen Spundwand realisiert wurde. Der geologische Untergrund und die das Limmatquai säumenden, teils

Jahrhunderte alten Bauwerke stellten während der Bauphase einige weitere knifflige technische Aufgaben. Schließlich erforderte auch die Verkehrssituation besondere Aufmerksamkeit: Damit der öffentliche Verkehr während der gesamten Bauzeit reibungslos funktionierte, mussten sich die Arbeiten dem Tramfahrplan unterordnen.



DAS BASALTPFLASTER

Zur Bestimmung des Pflasterungsbelags beidseits der Fahrbahnen für Tram und Fahrräder wurden schon in der Planungsphase vor Ort sechs Versuchsflächen erstellt und eingehend getestet. Die Bauherrschaft ließ sich schließlich von einem Belag aus Olivinbasalt-Steinen überzeugen, der etwas flacher ist als die in Zürichs Altstadt übliche Pflasterung und von Rollstühlen und Kinderwagen angenehm befahren werden kann.

Traditionell wurden in Zürich die Pflastersteine auf einer dicken Lage Sand versetzt. Beim Limmatquai dagegen dient als Fundament eine Sickerbetonschicht und als Unterlage für die Pflastersteine eine drei bis fünf Zentimeter dicke Splitschicht. Die Fugen wurden mit gebundenem Mörtel gefüllt. Alles in allem verlegten die Pflasterer rund 700 000 Steine mit einem Gesamtgewicht von 1 500 Tonnen.



Das autofreie Limmatquai auf der Höhe des Zürcher Rathauses (rechts). In der Mitte die Tram- und Fahrradspuren, auf beiden Seiten die mit Basalt gepflasterten Fußgängerbereiche.

ÜBER 800 TONNEN STEINE FÜR NEUE UFERMAUER

Ein vier- bis sechsköpfiges Steinhauer-Team verbaute und versetzte auf der fast ein Kilometer langen Baustelle über 800 Tonnen Natursteine, nämlich 550 Tonnen Sandstein, 210 Tonnen Gneis und 60 Tonnen Granit.

Noch größer – nämlich 1 400 Tonnen – war die für die Natursteinpflasterung der Fußgängerflächen erforderliche Steinmenge (siehe Kasten).

Wie der für die Steinmetzarbeiten verantwortliche Steinmetzmeister Viktor Häberling erklärte, wurden bei der Sanierung der Ufermauer zunächst die noch aus dem 19. Jahrhundert stammenden schweren Gusseisengeländer entfernt und zur gründlichen Sanierung in eine Kunstschlosserei gebracht.

Anschließend lösten die Steinhauer mit Hebeeisen und Fußwinden die bis zu 2,5 Tonnen schweren Gneisabdecksteine aus dem Mauerverband. Die durch das Gusseisengeländer verursachten Löcher wurden mit Vierungen sauber geflickt und teilweise lasiert; danach wurden die Abdecksteine in einem Mörtelbett neu versetzt. Besonders stark beschädigte Bauteile und die

infolge von Anpassungsarbeiten notwendig werdenden zahlreichen zusätzlichen Elemente wurden werkseitig aus Bollinger Sandstein (Mauerelemente) und Cresciano Gneis (Abdeckplatten) neu gefertigt.

Bis in die 40er-Jahre des 20. Jahrhunderts befand sich beim Übergang der Rudolf-Brun-Brücke in das Limmatquai eine Brückenzanzel. Diese wurde im Zuge der Neugestaltung getreu dem Original aus dem 19. Jahrhundert in Granit wieder aufgebaut. Eine Arbeit wird Viktor Häberling und seinem Team wohl für immer in besonderer Erinnerung bleiben: Beim Bau der Zanzel mussten die Steinmetzen nämlich gelegentlich in den Tauchanzug steigen, weil das Versetzen gewisser Bauteile nur unter Wasser möglich war.

Die Gesamtkosten der Limmatquai-Neugestaltung beliefen sich auf rund 29 Millionen Schweizer Franken (ca. 18 Millionen Euro). Davon entfielen je rund die Hälfte auf die Erneuerung der Infrastruktur (Straßenbau, Werkleitungen für Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation usw.) bzw. auf die Neugestaltung der Oberfläche und der steinernen Ufermauer.

BETEILIGTE

GESAMTPROJEKTL EITUNG

Tiefbauamt der Stadt Zürich

PROJEKT/PLANUNG

Planergemeinschaft Limmatquai
c/o Ralph Baenziger Architekten AG,
Zürich

TIEFBAUARBEITEN

Welo Bertschinger AG, Zürich