



# **ERLÄUTERNDER BERICHT**

**Öffentliche Planaufgabe  
Gemäss § 13 Strassengesetz**

**Ersatzneubau Rathausbrücke  
(Bau Nr. 08043)**

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Die Rathausbrücke ist ein zentraler, historisch sowie städtebaulich bedeutsamer Ort in der Zürcher Altstadt. Sie quert die Limmat zwischen dem Rathaus und dem Limmatquai auf der einen Seite sowie der Schipfe und dem Weinplatz auf der anderen Seite.

Die Rathausbrücke ist seit einigen Jahren instandsetzungsbedürftig. Mit dem Hochwasserschutzprojekt des Kantons Zürich (AWEL), das mit Hilfe eines Entlastungsstollens zwischen Langnau am Albis und Thalwil Wasser aus der Sihl in den Zürichsee leitet, wird die Rathausbrücke zum Engpass für die dadurch im Ereignisfall anfallenden, grösseren Abflussmengen. Die geforderten Abflusskapazitäten unter der Brücke, die Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhaltes sowie der zukünftigen Nutzung und Gestaltung der Brücke lassen sich nur mit einem Ersatzneubau sicherstellen.

## 1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Projekt werden die Baumassnahmen für den Neubau der Rathausbrücke einschliesslich dem Rückbau der bestehenden Brücke sowie der Wasserbaumassnahmen in der Flusssohle festgelegt.

Integrierender Bestandteil des Auftrags ist die Neugestaltung der Oberfläche, der Ausstattung und der Abschlüsse der Brücke gemäss den vorgesehenen Nutzungen. Die öffentliche Beleuchtung und die Anbindung an den Weinplatz, die Schipfe, das Rathauscafé und das Limmatquai sind somit ebenfalls Gegenstand des Auftrages. Für die neue Brücke wird seitens Bauherrschaft ein Projekt angestrebt, das unter Einhaltung der Rahmenbedingungen konstruktiv und gestalterisch überzeugt und sich optimal in den Stadtraum integriert.

Im Zuge des Brückenneubaus werden zudem die Werkleitungen im Bereich der Brücke erneuert.

## 1.3 Defizite / Potenziale

### Hochwasserschutz

Mit der Inbetriebnahme des Hochwasserschutzprojekts des Kantons Zürich (AWEL) «Hochwasserschutz an Sihl, Zürichsee und Limmat» wird die Rathausbrücke zusätzlich zum Engpass für die im Ereignisfall anfallenden, grösseren Abflussmengen.

Im Rahmen des Projekts werden die wasserbaulichen Randbedingungen aus diesem Drittprojekt des AWEL bezüglich der Pfeileranzahl, der Pfeilergeometrie, der Pfeileranordnung sowie des Sohlenniveaus von der Limmat entsprechend umgesetzt und somit die minimal notwendige Durchflusskapazität unterhalb der Brücke im Ereignisfall sichergestellt.

### **Gestaltung und Wegbeziehungen**

Die Kioskaufbauten besetzen eine beachtliche Fläche im nördlichen Bereich. Dadurch sind der Bezug zur Limmat und die Aussicht auf den Flussraum stark beeinträchtigt. Die Wegbeziehung zur Schipfe ist zudem eingeschränkt. Durch die Setzung sind unattraktive Restflächen Resträume, insbesondere auf der Nordseite, aber auch zum Rathauscafé entstanden.

Mit dem Projekt soll das Bauwerk städtebaulich und gestalterisch aufgewertet werden und dessen einzigartige Identität im städtischen Raum wiederhergestellt werden. Durch das Verzicht auf fixe Aufbauten auf der Brückenplatte werden vorhandenen Einschränkungen der Wegbeziehungen und unattraktive Räume aufgehoben und der Weitblick von der Brücke verbessert.

### **Zugänge**

Der Zugang vom Limmatquai ist durch die Parkplätze verstellt und bildet ein Nadelöhr. Fahrzeuge manövrieren und der Bezug zur Haltestelle ist unterbrochen. Im Rahmen des Projekts werden die drei Taxiparkplätze neben dem Rathaus aufgehoben und somit der Zugang zum Limmatquai entsprechend verbessert und verdeutlicht.

## **2 Zielformulierung**

Ziel des Projekts ist es, ein Brückenbauwerk und einen öffentlichen Raum zu gestalten, welche den hohen Anforderungen des Ortes und der Aufgabe nachhaltig gerecht werden. Insbesondere sollen neben der notwendigen Erhöhung der Durchflusskapazität der Limmat die gestalterische Qualität, die Aufenthaltsqualität auf der Brücke und die Anschlüsse und Wegbeziehungen verbessert werden. Ausserdem sind eine sorgfältige städtebauliche Einbindung der Brücke und ein ebenso behutsamer Umgang mit den angrenzenden Gebäuden anzustreben.

Die Stadt Zürich verfolgt mit dem Ersatzneubau Rathausbrücke die nachfolgenden übergeordneten Ziele:

- Das Gesamtkonzept soll unter Berücksichtigung der technischen Randbedingungen funktional überzeugen und der besonderen Bedeutung des Standorts sowie des Objekts gerecht werden.
- Die neue Brücke soll architektonisch und denkmalpflegerisch im Umgang mit den angrenzenden Gebäuden überzeugen.
- Eine städtebaulich sorgfältige Einbindung eines gestalterisch ansprechenden und technisch zeitgemässen Bauwerks im Herzen der Zürcher Altstadt ist anzustreben.
- Das neue Bauwerk soll in der Erstellung und im Unterhalt kostengünstig sein. Die Konstruktion soll robust und dauerhaft sein. Entsprechend sind Bauverfahren und Tragwerkskonzepte zu entwickeln.

Neben den übergeordneten Zielen sind die nachfolgenden projektspezifische Ziele und Anforderungen zu berücksichtigen.

### **Nutzende der neuen Brücke**

Die neue Rathausbrücke soll Raum für folgenden Zielgruppen bieten:

- Stadtbewohnende, Quartierbewohnende, Touristen, Erwerbstätige, Altstadtbesuchende und Flaneure.
- Gastronomie, Detailhandel – Geschäfte in angrenzenden Liegenschaften.
- Eigentümer angrenzender Grundstücke (Hotel, Geschäfts-/Wohnhäuser, Kantonspolizei, Rathaus).
- Lizenznehmer regelmässig – Marktstandbetreibende, Karussellbetreibende, Marronistand.
- Lizenznehmer temporär – Grossveranstaltungen, Standaktionen.

### **Anforderungen an die neue Brücke**

- Der heutige samstägliche Markt besteht aus neun Marktständen und soll erhalten bleiben.
- Die neue Brücke soll als Aufenthaltsort für Touristen und Einheimische an Attraktivität gewinnen.
- Die heutigen Kioskbauten werden abgebrochen und nicht ersetzt. Auf der neuen Brücke sollen keine fixen gastronomischen Angebote entstehen.
- Die Rathausbrücke bildet eine wichtige Verkehrsverbindung für Fussgänger und Velofahrende, die es zu erhalten gilt. Die Rathausbrücke soll als Verbindungssachse zwischen den beiden Altstadteilen gestärkt werden. Insbesondere soll der Zugang zwischen Wache und Rathaus aufgewertet werden.
- Die neue Rathausbrücke dient als Transitachse quer über die Limmat für Werkleitungen und Versorgungsleitungen.
- Hindernisfreie Zugänglichkeit und der Nutzbarkeit als Platz.

### **Lage und Identität**

Durch den Ersatzneubau sind einerseits Massnahmen für eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung zu treffen und andererseits die einzigartige Identität der Rathausbrücke im städtischen Raum wiederherzustellen. Aufgrund der zentralen Lage in der Altstadt, der Sicht auf wichtige sakrale und öffentliche Bauten sowie der Nutzungsflexibilität und Aktivitäten soll auf fixe Aufbauten verzichtet werden. Die Brücke soll als urbane Plattform fungieren können.

### **Verkehr, Wegbeziehungen und Anschlüsse**

Die heutigen Wegbeziehungen über die Brücke sollen erhalten und insbesondere zwischen Rathaus und Wache aufgewertet werden.

- Die Wegbeziehungen für Zufussgehende sind prioritär und gemäss kommunalem Richtplan führt eine Veloroute über die Rathausbrücke.
- Die hindernisfreie Zugänglichkeit der Rathausbrücke selbst sowie der durch sie erschlossenen, angrenzenden Stadträume und Liegenschaften ist gemäss Behindertengleichstellungsgesetz zu gewährleisten.
- Die Achse für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge sowie die Erschliessung und Anlieferung des Weinplatzes muss erhalten bleiben.

## 3 Variantenstudium

Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung und deren vielfältigen Rahmenbedingungen wurde ein nicht anonymer, zweistufiger Studienauftrag mit Zwischenbesprechung durchgeführt. Auftraggeberin des Studienauftrags war die Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbauamt. Gestützt auf das Präqualifikationsverfahren wurden acht Planungsteams für die Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt.

Für die Beurteilung der Arbeiten wurde ein entsprechendes Beurteilungsgremium eingesetzt. Gestützt auf die Zielformulierung empfahl das Beurteilungsgremium dem Tiefbauamt der Stadt Zürich mit grossmehrheitlichem Entscheid das Projekt des Teams Bänziger Partner AG, Zürich; 10:8 Architekten, Zürich; F. Preisig AG, Zürich zur Weiterbearbeitung und Realisierung.

Der Projektvorschlag des Teams Bänziger Partner AG, Zürich; 10:8 Architekten, Zürich; F. Preisig AG, Zürich erfüllte die Beurteilungskriterien mit ihrer Interpretation des Brückenschlages als Platzebene über dem Fluss am besten. Der Platzraum wurde einfach und klar strukturiert und mit einer ausgewogenen hochwertigen Atmosphäre beseelt. Insgesamt entstand eine neue Klarheit mit einer ausgewogenen stadträumlichen Aussage. Der zusammen mit dem Schlussbericht verfasste Bericht «Empfehlungen für die Weiterbearbeitung» vom 30. April 2019 enthielt einige Empfehlungen mit dem Ziel, einige geringfügige, aber zweckmässige Verbesserungen des Projekts zu erreichen. Im Rahmen der Bearbeitung des Vorprojekts durch das beauftragte Siegerteam wurden diese Empfehlungen berücksichtigt und in das vorliegende Projekt eingearbeitet.

## 4 Bestvariante

### 4.1 Konzept

#### **Rathausbrücke Zürich**

Die Stadt Zürich ersetzt die in die Jahre gekommene Rathausbrücke, da sie den wassertechnischen und betrieblichen Anforderungen nicht mehr genügt. Ausserdem sieht das kantonale Projekt «Hochwasserschutz Sihl, Zürichsee, Limmat» Eingriffe in den Querschnitt des Flussbettes vor. Die historisch bedeutsame Lage der Brücke verlangt einen sorgfältigen Umgang mit den angrenzenden denkmalgeschützten Bauten.

#### **Sowohl Brücke als auch Platz**

Für die beiden Altstadtseiten hat die Brücke seit dem Mittelalter eine wichtige Verbindungsfunktion, dient aber ebenfalls als Aufenthalts- und Versammlungsort. Das neue Projekt vereint beide Funktionen: Brücke und Platz. Eine vom Wasser überspannende geradlinige Seitenansicht nimmt typische Attribute der klassischen Brückenarchitektur auf. Die linear gezogenen Brückengeländer nehmen die Führung der Ufermauern und der ins Wasser gebauten Gebäudefronten auf.

#### **Platzfläche und Gebäudeanstoss**

Vom Haus zum Schwert spannt sich eine Trapezform hinüber zu Polizeiwache und Rathaus. Die beiden Zugänge auf der linken Flussseite – von Schipfe und Weinplatz – werden in ein gleichmässigeres Verhältnis gebracht. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die Rathausfassade stärker eingebunden, wohingegen die nördliche Brückenkante von der Arkade des Rathaus Cafés losgelöst wird.

### **Verwendete Materialien**

Die Betonstruktur der Brücke ergänzen dauerhafte, robuste Materialien, die lokal verankert sind. Der Gussasphalt integriert sich in die angrenzenden Pflästerungen der Altstadt mittels runden Kieselsteinen in Anlehnung an ein Flussbett. Während die Sitzbänke einen Bezug zu den umliegenden öffentlichen Platzanlagen aufnehmen, zitiert das dunkle Staketengeländer die benachbarten Geländer im Limmatraum. Ein Netz von Gefällsbrüchen und Wassereinflüssen unterteilt den Platz in entwässerte Teilflächen mit geringen Niveauunterschieden. Seilleuchten schaffen eine ruhige Lichtatmosphäre. Die angrenzenden Gebäude und der Brückenrand werden subtil aufgehellt und fassen den neuen Brückenplatz ein.

### **Brückenbauwerk**

Das Tragwerkskonzept sieht für den Brückenüberbau eine den örtlichen Begebenheiten angepasste Plattenbrücke in vorgespannter Stahlbetonbauweise über drei Felder vor. Stabilisiert wird der Brückenüberbau über die monolithisch angeschlossenen Pfeilerscheiben West und Ost sowie die beiden Widerlager Schipfe und Weinplatz auf der Westseite. An den Brückenenden wird die Platte an die Hausfassaden des Rathauses und der Polizeiwache mit einem Spalt als Bewegungsfuge stumpf gestossen. Der gleiche Abschluss wird am Plattenrand rund um das Haus zum Schwert vorgesehen. Die Verschiebungen beim rechtsufrigen Brückenabschluss werden mit einer elastischen Belagsdehnfuge aufgenommen.

Die Entwässerung erfolgt über zahlreiche Einlaufschächte, die das Oberflächenwasser in Längsleitungen abgeben. Dazu wird eine Oberfläche mit schachbrettartig wechselnden Gefällen ausgebildet. Die Längsleitungen sind jeweils in einer nach unten offenen Aussparung in der Platte geführt. Dieses Konzept ist bezüglich Unterhalt und Dauerhaftigkeit günstig. Der Belag besteht aus einem dauerhaften Gussasphalt.

## **4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr**

Grundsätzlich dient die Rathausbrücke hauptsächlich dem Zufussgehenden. Sie stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen den beiden Altstadtteilen dar und ist im kommunalen Richtplan als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingetragen. Trotz der reduzierten Oberfläche der neuen Rathausbrücke, werden alle Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzenden erfüllt und die heutige Wegbeziehungen über die Brücke entsprechend erhalten.

Der Kontrast zwischen der maximalen Dichte der Altstadt und dem Weitblick auf die Brücke sind wichtige Elemente dieses hochwertigen Aufenthaltsplatzes. Flussauf- und abwärts eröffnen sich reizvolle Stadtpanoramen, die durch entlang der Brückenkante angeordnete Sitzbänke genossen werden können. Aufgrund der zentralen Lage, der Nutzungsflexibilität und Aktivitäten werden keine fixe Aufbauten auf die Brückenplatte vorgesehen.

Die Rathausbrücke ist sowohl für Zufussgehende als auch für Velofahrende benutzbar. Im kommunalen Richtplan ist eine entsprechende Veloroute über die Rathausbrücke geplant.

### **4.3 Hitzeminderung**

Im vom Bau betroffenen Projektperimeter sind im öffentlichen Strassen- und Fussgängerraum aktuell keine entsiegelten Flächen und zwei Bäume auf dem Weinplatz vorhanden. Im unmittelbaren Projektperimeter können weder neue Bäume gepflanzt noch Oberflächen entsiegelt werden. Die bestehenden Bäume auf dem Weinplatz werden im Rahmen der Realisierungsarbeiten erhalten und entsprechend geschützt.

### **4.4 Parkierung**

Aktuell sind beim Vorplatz zwischen Rathaus und Polizeiwache drei gelbmarkierte Taxi- und fünf Polizeiparkplätze vorhanden. Für die Kantonspolizei werden weiterhin fünf Parkplätze vorgesehen. Die aktuell drei vorhandenen Taxiparkplätze werden aufgehoben und neu ausserhalb des Projektperimeters angeordnet.

### **4.5 Anlieferung und Entsorgung**

Die heutige Achse für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge sowie zur Erschliessung und Anlieferung des Weinplatzes wurden im Projekt berücksichtigt und entsprechend weiterhin gewährleistet.

Zürich, 4. Juni 2021 tlu/fv

Leiter Realisierung

Daniel Tresp