

Daniel Kurz

Die **Disziplinierung**
der Stadt

Moderner
Städtebau in
Zürich

1900 bis 1940

gta Verlag

This open-access publication is also available as a printed book
at bookstores or at <https://verlag.gta.arch.ethz.ch>.

Die Disziplinierung der Stadt
Moderner Städtebau in Zürich
1900 bis 1940

Studienausgabe

Daniel Kurz

Die **Disziplinierung
der Stadt
Moderner
Städtebau in
Zürich
1900 bis 1940**

gta Verlag

11 Einleitung

- 11 Um 1900: Krise und Kritik der Grossstadt
- 12 Die Moderne im Städtebau
- 13 Berlin und Zürich
- 14 Zum Buch
- 15 Zum Forschungsstand
- 16 Zur Quellenlage
- 17 Dank

385 Literatur und Quellen

- 385 Literatur seit 1950
- 391 Zeitschriften und Zeitungen
- 391 Zeitgenössische Literatur (gedruckte Quellen)
- 395 Archivquellen
- 395 Abkürzungen

397 Register

- 397 Personenregister
- 398 Orts- und Sachregister

Wachstums- beschwerden der Grossstadt

19	Grossstadt-Malaise
19	Stadtwachstum und Anomie
21	Grossstadt und Individuum
23	Die Verhältnisse in Zürich
24	Zürich wird Grossstadt
24	Der Weg zur Stadtvereinigung 1893
27	Ungleiche Entwicklung und soziale Segregation
32	Ein Wachstumsboom verändert die Stadt
36	Einheimische und Fremde
38	Gemeindesozialismus und Stadtplanung
38	Gemeindesozialismus
42	Baugesetz und städtische Dichte
47	Wohnungsnot und Mietskaserne
47	Die Arbeiterwohnungsfrage
48	Armut und Wohnungselend
52	Die Blockrandbebauung
60	Wohnungsnot und Konjunkturschwankungen
63	Die «Mietskaserne» als Mythos
63	Krankheit und Tod
65	Arbeiterbewegung und Quartier
70	Von der Stadterweiterung zur Stadtplanung. Trendwende um 1900
70	Die offene Bebauung verdrängt die Blockrandbebauung
74	Eine Innovation: Das Einfamilienhaus
75	Das Tram als Mittel zur Siedlungsplanung
76	Anfänge einer städtischen Wohnbauförderung
80	Städtische Bodenpolitik und die Stadtplanung
81	Eine neue Sicht auf die Grünflächen
84	Fazit

Reform- bewegungen um 1900

- 85 Der Begriff der Moderne**
- 88 Umbrüche in der Baukunst um 1900**
- 88 Camillo Sitte und der künstlerische Städtebau
- 93 Blütezeit und Niedergang des Historismus
- 97 Auf der Suche nach einem Stil
- 101 Moderne und nationale Romantik
- 108 Heimatschutz und frühe Moderne in der Schweiz**
- 108 Eine konservative Reformbewegung
- 111 Nationale Baukunst: Heimatschutz und BSA
- 115 Lebensreform und Gartenstadt**
- 115 Licht, Luft und Sonne
- 118 Die Vision der Gartenstadt
- 120 Die Macht des Beispiels: Letchworth und Hampstead
- 122 Gartenstädte in Deutschland
- 127 Gartenstadt und Bodenreform
- 129 Die neue Disziplin des Städtebaus 1905 bis 1915**
- 129 Der Städtebau als Synthese
- 130 Die neue Gesamtsicht der Stadt
- 132 Der neue Städtebau in der Schweiz
- 138 Fazit**

Stadtvisionen: Gross-Zürich Gross-Berlin

139 Zürich lernt von Gross-Berlin

139 Ein Grundplan für Gross-Berlin

142 Die Zürcher Städtebau-Ausstellung 1911

145 Wettbewerbe als Ideenbrüter

155 Die Organisation der Grossstadt

155 Der Wettbewerb Gross-Zürich: Programm und Preisgericht

158 Die Wettbewerbsteilnehmer

163 Der Stadtorganismus und seine Ärzte

166 Trennung der Funktionen

169 Die Dynamik des Verkehrs

169 Nahverkehr und Dezentralisierung

170 Eine S-Bahn für Gross-Zürich

178 Zürich als Hafenstadt

180 «Automobile müssen sich austoben können»

182 Sanierung der Innenstadt

188 Kinetische Raumwahrnehmung und Monumentalität

188 Rhythmus und Tempo

192 Die Stadtkrone

198 Architektur und Macht

200 Dezentrales Wohnen

200 Der Vorort als Gartenstadt

202 Die Wohnstrasse

204 Kleinhaus und Vaterland

208 Der Arbeiter als Bauer

210 Patriarchale Familienmuster

211 Urbane Wohnformen

215 Grenzen und Grünräume

215 Konzepte des fließenden Raums

218 Freiflächen gliedern die Stadt

222 Fazit

225 Politik und Planungspraxis

225 Zwischen Klassenkampf und Konsens

- 225 Gesellschaftliche Krise 1918 bis 1923
- 228 Wohnungsnot und Fremdenfeindlichkeit
- 231 Politik in den Goldenen 20er Jahren
- 232 Das Rote Zürich
- 240 Umstrittene Eingemeindung 1934
- 243 Politik in den Jahren der Wirtschaftskrise

246 Wachstum und Lebensstandard

- 246 Bevölkerungswachstum
- 246 Trend zur Kleinfamilie
- 248 Mehr Einkommen und Freizeit
- 250 Korporationen und Kollektive

252 Die Stadtplanung nach dem Wettbewerb Gross-Zürich

- 252 Leitbild und Diskussionen
- 257 Die Akteure: Klöti, Herter, Hippenmeier
- 260 Baukollegium und Fachexperten
- 261 Neue Bedeutung des Bebauungsplans
- 263 Dynamische Bodenpolitik
- 266 Das Programm für Gross-Zürich: Utopie der Planbarkeit

269 Stadt und Verkehr

- 269 Projekte für Schifffahrt und Bahnhofumbau
- 273 Das Tram erschliesst neue Wohngebiete
- 275 Das Automobil verändert die Stadt
- 284 Kurve und Verkehrsdynamik
- 288 Ausfallstrassen und Tangenten
- 291 Die gescheiterte Radikalsanierung der Altstadt

299 Seeufer, Grünflächen und Sport

- 299 Landschaftsästhetik und Stadtgestalt
- 299 Funktionale Grünflächen: Sportanlagen, Spielwiesen, Familiengärten
- 306 Der Seeufer-Wettbewerb 1926
- 308 Freiraumoptimierungen im Quartierplanverfahren

310 Fazit

Wohnungs- bau und Gartenstadt

313 Wohnbauförderung und Stadtentwicklung

313 Die Disziplinierung des Stadtbildes

316 Die Normwohnung

318 Wohnen im Grünen

320 Wohnungsbau und Politik

322 Wohnungsbau ist Städtebau: Neue Quartiere entstehen

322 Wohnquartier Letten

327 Gartenstadt Friesenberg

330 Ein Grünflächenplan für Wollishofen

335 Im Kern der Stadt: Sihlfeld und Sihlhölzliquartier

342 Planungsbeispiel Milchbuck

342 Ein Musterquartier des künstlerischen Städtebaus

344 Drei Gründe für die Neuplanung

350 Verkehr und Strassennetz

353 Stilles Rückgrat: Die Grünflächen

356 Der Bebauungsplan in der Verwaltungsmühle

358 Partnerschaft mit Oerlikon

360 Bebauungsplan und Landerwerb: Günstige Marktbedingungen

362 Architektur und Städtebau: Das gebaute Quartier

375 Ausblick

375 Bebauungspläne der 1934 eingemeindeten Vororte

376 Vom Generalbebauungsplan zur Ära Steiner

383 Fazit

11 Einleitung

Im Nachruf auf Hermann Herter, Zürcher Stadtbaumeister von 1919 bis 1942, würdigte die *Schweizerische Bauzeitung* 1945 besonders seine «dauernden Verdienste um die Disziplinierung des Stadtbildes, um die Eindämmung jenes schrankenlosen Individualismus, von dem sich die unter seiner Aegide entstandenen Überbauungen so wohltuend abheben».¹ Wie um 1900 der Gedanke von Ordnung und Disziplin diskursiv entwickelt und seit dem Ersten Weltkrieg konkret im Stadtraum durchgesetzt wurde, ist das Thema dieser Arbeit. Ihr Gegenstand ist die Stadtentwicklung und Stadtplanung von Zürich im Zeitraum von 1900 bis 1940 mit Bezugnahme auf das grosse Vorbild Berlin.

Um 1900: Krise und Kritik der Grossstadt

Das Wachstum und die wirtschaftliche Dynamik der europäischen Städte und Metropolen erreichten am Ende des 19. Jahrhunderts ein Ausmass, das verunsicherte und ängstigte. Die Entwicklung wurde von vielen als chaotisch und bedrohlich erlebt; sie schien aus einer unendlichen Folge von hässlichen und ungesunden Zwischenzuständen zu bestehen. Der Gesellschaft fehlten für die neuen Verhältnisse und Dimensionen buchstäblich die Begriffe. Kulturelle Identitäten und soziale Rollen gerieten unter Druck, und die Gesellschaft drohte in Klassenkämpfen auseinanderzubrechen. Das Vertrauen in die Instrumente, die den Prozess der Stadtentwicklung steuern sollten, war erschüttert. Die Grossstadt und der Kern städtischer Kultur wurden um 1900 grundsätzlich in Frage gestellt.

Trotzdem ist die Grossstadtkritik der Jahrhundertwende nicht einfach zu erklären: Die Ingenieure der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts waren zu Recht stolz auf ihre Errungenschaften. Sie hatten mit Erfolg den städtischen Raum geordnet, private Bereiche von den öffentlichen Räumen sauber geschieden und dem städtischen Verkehr mehr Platz verschafft. Ihre Baulinienpläne liessen breite Strassen, Plätze, Alleen und Promenaden entstehen. Die Netze von Gas, Wasser und Kanalisation brachten spürbare Verbesserungen der Alltagshygiene und der öffentlichen Gesundheit. Trotz der Unterwerfung des städtischen Raums unter die Geometrie des Plans blieb im 19. Jahrhundert der Kern des Städtischen unangetastet: die Prinzipien der räumlichen und zeitlichen Nähe, der Dichte, Diversität und Durchmischung. So lange Fussgängerdistancen den städtischen Verkehr begrenzten, waren Nähe und Dichte das Merkmal der Stadt.

Unangetastet blieben unter den liberalen Prämissen des 19. Jahrhunderts aber auch die sozialen Beziehungen. Hinter den Fassaden verfügten Hausbesitzer uneingeschränkt über ihr privates Eigentum, und in der Welt der Arbeit herrschte das Recht des Stärkeren: Arbeiterinnen und Arbeiter hatten keinerlei Anspruch auf genügendes Einkommen oder soziale Sicherheit. Um 1900 formulierte die wachsende Arbeiterbewegung eine revolutionäre Perspektive und stellte die bürgerliche Gesellschaft insgesamt in Frage. Auf die sozialen Fragen gaben die sozialen und kulturellen Reformbewegungen und der neue Städtebau des 20. Jahrhunderts systemkonforme Antworten.

1 Nachruf Hermann Herter, in: *SBZ*, Bd. 125, 1945, S. 98f.

Die Moderne im Städtebau

Der moderne Städtebau konstituierte sich in den Jahren um 1900 unter der Führung der Architekten aus der Verbindung von zwei neuen Ansätzen: Während der «künstlerische Städtebau» nach Camillo Sitte lehrte, Platz und Strasse als öffentliche Räume zu betrachten, thematisierte das räumliche Entwicklungsmodell der Gartenstadtbewegung das Verhältnis von Stadt und Landschaftsraum. Beide Reformbewegungen legitimierten sich aus der Kritik an der Stadt des 19. Jahrhunderts, deren Dichte, Chaos und Gestaltlosigkeit sie ablehnten.

Der Topos vom «schrackenlosen Individualismus» und vom fehlenden Gestaltungswillen der damals jüngsten Vergangenheit gehörte zum Diskurs, den Architekten um 1900 entfalteten, um die Entwicklung der Stadt neu zu deuten und sich selber an Stelle der bislang federführenden Ingenieure als Experten der Stadtentwicklung zu positionieren. Die Rede vom Chaos und den ungesunden Zuständen war nicht zuletzt auch ein diskursiver Kunstgriff: Indem die Architekten die Ordnung des 19. Jahrhunderts, das universell dienliche Carré-Raster, als Unordnung beschrieben, legitimierten sie das eigene, neue Paradigma des modernen Städtebaus. Die Stadt, die der neue Städtebau zu heilen versprach, war ein Konstrukt von Ideologien, Wahrnehmungsgewohnheiten und subjektiven Problemdefinitionen.

Der Städtebau bot mehrere Antworten auf die allgemeine Verunsicherung. Er versprach, das Wachstum zu bündeln und der ausufernden Stadt eine Gestalt mit klaren Grenzen und Hierarchien zurückzugeben. Statt individualistischem Durcheinander stellte er einleuchtende Bilder, Ordnung und Sinn in Aussicht. Statt ewigen Baustellen versprach er fertige, «richtige» Zustände, Quartiere, die wie alte Städte oder Dörfer Anfang, Ende und Mitte haben, also eine Gestalt besitzen würden. Mit diesen Angeboten machte die Planung das Wachstum akzeptierbar und überschaubar.

Der moderne Städtebau versprach darüber hinaus die Heilung der sozialen Beschwerden: Verbesserung der Wohnverhältnisse, Beheimatung der städtischen Unterschichten, politische und soziale Integration der revolutionär politisierenden Arbeiterschaft. Ein Versprechen, das dem verängstigten Bürgertum mindestens so attraktiv erscheinen musste wie den soziokulturell ausgegrenzten Arbeiterinnen und Arbeitern selber. In diesem Feld schwankte der Diskurs zwischen konservativ-paternalistischem Erziehungsanspruch und dem emanzipatorischen Ansatz der Selbsthilfe.

Die vorgeschlagene Therapie des Städtebaus umfasste verschiedene Handlungsfelder: primär die Trennung der Funktionen Arbeit, Wohnen und Verkehr, dann die Auslagerung des Wohnens in die Weite des Raums, die Eingrenzung der Stadt durch Wald- und Wiesengürtel und schliesslich die Ordnung des städtischen Raums durch massive gestalterische Intervention. Die geplante neue Stadt war als Antithese zur bestehenden formuliert und ihrem Wesen nach antiurban: Sie stand im Gegensatz zu den urbanen Prinzipien der Dichte, Nähe und Durchmischung.

Die Städtebauer stützten sich dabei auf Tendenzen, die sich um die Jahrhundertwende bereits ablesen liessen: Die Einführung schneller Massentransportmittel wie Strassen- und Schnellbahnen hatte die innerstädtische Mobilität stark erhöht und so die funktionale Differenzierung in Geschäfts-, Industrie- und Wohnbezirke eingeleitet. Das gartenstädtische Wohnen im kleinen Einfamilienhaus gewann schon vor 1914 an Popularität.

Berlin und Zürich

Der Städtebau des 20. Jahrhunderts und seine Grundprinzipien wurden nicht erst mit der klassischen Moderne der 1920er Jahre formuliert, sondern schon um die Jahrhundertwende. Es war ein internationales Netzwerk von sozialen und kulturellen Reformbewegungen, das die Grundlagen dazu lieferte. Englische, deutsche und amerikanische Beiträge flossen in die Reformdiskussionen ein, die über Landes- und Sprachgrenzen hinweg geführt wurden. Die neuen Sichtweisen kamen praktisch zur gleichen Zeit in London, Berlin, München, Karlsruhe oder Zürich zur Sprache; Ausgangspunkt waren jedoch die grossen Metropolen mit ihrem erhöhten Problemdruck. So wurde die Debatte in der Schweiz hauptsächlich von deutschen Autoren bestimmt: Paul Schultze-Naumburg, Karl Scheffler, Theodor Fischer, Friedrich Ostendorf und andere lieferten die massgeblichen Beiträge, auf die sich die Akteure der Reformbewegungen in der Schweiz stützten.

Im Städtebau-Wettbewerb «Gross-Berlin» (1909–1910) etablierte sich der neue Städtebau als architektonische Fachdisziplin. Diese breit kommunizierte und international beachtete Grossveranstaltung fasste das neue Wissen erstmals in konkreter und umfassender Form zusammen und stellte die entscheidenden Weichen für die Stadtplanung der Zwischenkriegszeit. Sie war das unmittelbare Vorbild des Wettbewerbs «Gross-Zürich» (1915–1918), der den neuen Städtebau in Zürich und in der Schweiz verankerte.

Die Entwicklung der 1920er Jahre oszillierte zwischen zwei Polen: Einerseits gelang es Behörden und Planern durch die öffentliche Intervention im Wohnungsmarkt erstmals, im grossen Massstab geplante Quartiere mit einer starken kollektiven Ausstrahlung und Identität zu schaffen: «Die Bewältigung des überdichten, desorganisierten Getriebes der Gesellschaft», schrieb Fritz Wichert 1930 in der Zeitschrift *Werk*, «ist nicht mehr anders möglich als mit Hilfe des Prinzips der Zusammenfassung, der Bildung von Gruppen, Schichten, Gemeinschaftskörpern, kurz durch Kollektivierung. Kollektivismus ist also ein Mittel zur Entchaotisierung, zu neuer Kristallisation.»² Einheitlichkeit, Symmetrie und klar gefasste Stadträume brachten diesen kollektiven Gedanken zum Ausdruck.

Während so der Stadtraum an Ordnung und Form gewann, erfasste andererseits ein bedeutender Mobilitätsschub die Stadt und verstärkte die dynamischen, zentrifugalen Tendenzen ihrer Entwicklung: Das Phänomen der Agglomeration wurde in den 1920er Jahren greifbare Realität. Das Automobil und die Massentransportmittel brachten neue Geschwindigkeiten in die räumliche Entwicklung und in den öffentlichen Raum. Die Wahrnehmung der Planer von Strassen und Plätzen wurde seit Mitte der 1920er Jahre sehr schnell vom Fliessen des Verkehrs bestimmt, was letztlich die räumliche Ordnung der Stadt in Frage stellte: «Die Liebe für den alten «Städtebau», schrieb Bruno Taut schon 1925 im *Werk*, «verhindert die eigentliche städtebauliche Neuschaffung, und doch wird die akademische Lehre der «Raumbildung», der Bildung von Platzwandungen und dergleichen weichen müssen dem dynamischen Gedanken, der entsprechend dem Zuge des Verkehrs an Über- und Unterführungen, Verschiebung der Höhenlagen, langen durchlaufenden Linien, kurz: an der Bewegung seine Freude hat.»³ Die Dynamik des Verkehrs sollte, wie die weitere Entwicklung zeigte, gemäss Tauts Prognose die Oberhand behalten und vor allem auch nach dem Zweiten Weltkrieg den Gang der Dinge bestimmen.

2 Wichert 1930, S. 314.

3 Taut 1925, S. 124.

Zum Buch

Dieses Buch stellt die Zürcher Stadtplanung zwischen 1900 und 1940 dar, ihre Praxis, die Veränderung ihrer Leitbilder und ihrer Instrumente und ihre unterschiedliche Wirksamkeit unter wechselnden Zeitumständen. Von den fünf Hauptkapiteln behandelt das erste, «Wachstumsbeschwerden der Grossstadt», die Stadt Zürich um 1900: ihre Wachstumsdynamik, die ersten Ansätze zur Stadtplanung und hygienischen Stadt-sanierung, die Lebensumstände namentlich im Arbeiterviertel, in der vielgeschmähten «Mietskasernenstadt». Dieses Kapitel dient als Faktenhintergrund, vor dem das zweite Kapitel, «Reformbewegungen um 1900», gelesen werden kann. Dort kommen die Bewegungen der Kunst- und der Lebensreform zur Sprache, die um 1900 auf breiter Front die Fortschritte und Errungenschaften des 19. Jahrhunderts in Frage stellten und die moderne Grossstadt als lebensfeindlichen Ort brandmarkten: Gartenstadt- und Heimatschutzbewegung, Werkbund und künstlerischer Städtebau. Diese Bewegungen waren untereinander eng vernetzt und entwickelten antiurbane Ideologien – im modernen Städtebau des frühen 20. Jahrhunderts flossen diese zu einer umfassenden Reformidee zusammen. Das dritte Kapitel, «Stadtvisionen», zeigt die Antworten, die der neue Städtebau auf die Wachstumsbeschwerden der Grossstadt gab. Seine Orientierungsangebote und Lösungsansätze werden anhand der grossen Städtebau-Wettbewerbe Gross-Berlin und Gross-Zürich analysiert. Das Kapitel «Politik und Planungspraxis» fokussiert wieder enger auf die Stadt Zürich. Es zeigt auf, wie die Leitsätze des künstlerischen Städtebaus im Zürich der Zwischenkriegszeit die Stadtplanung prägten und welche Mittel den Planern und Politikern dabei zur Verfügung standen. Dabei wird deutlich: In der Wechselwirkung zwischen den planerischen Visionen, wirtschaftlichen Konjunkturen und neuen Fragestellungen wie der Steuerung des Automobilverkehrs veränderten sich im Verlauf der 1920er Jahre die Aufgabendefinitionen der Planer und ihre Wahrnehmung des städtischen Raums. Das letzte Kapitel, «Wohnungsbau und Gartenstadt», konzentriert sich auf die Planung und Anlage der so auffallend wohlgeordneten und durchgrüneten Wohnquartiere an den Peripherien der Stadt in der Zwischenkriegszeit, auf die prägenden städtebaulichen Leitbilder und auf die Instrumente, die zum Einsatz kamen.

Das Buch behandelt ein sehr breites thematisches Feld und einen langen Zeitraum. Die Methode der historisch-quellengestützten Untersuchung stösst dabei an ihre Grenzen. Nicht alle Aspekte des Untersuchungsgebiets konnten berücksichtigt und längst nicht alle in der gewünschten Gründlichkeit aufgearbeitet werden. Der Gewinn dieses Vorgehens liegt allerdings darin, dass nun erstmals die Zielsetzungen und die Arbeitsweise der Zürcher Stadtplanung für einen längeren Zeitraum erfasst und beschrieben sind. So lässt sich der Wandel der planerischen Visionen, Wahrnehmungen und Handlungsprioritäten besser erkennen. Es wird deutlich, wie der gefestigte Handlungskonsens des 19. Jahrhunderts im frühen 20. Jahrhundert erschüttert und durch ein neues Paradigma abgelöst wurde und wie sich dieses im Lauf der Zwischenkriegszeit weiter entwickelte. Die thematische Breite ist notwendig, um diese inhaltlichen Verschiebungen zu erfassen und sektoriell beschränkte Sichtweisen zu überwinden. Der Preis dieser Breite sind zahlreiche offene Fragen, Vermutungen und unvollständige Berichte. An der Komplexität und Kontingenz der städtischen Entwicklung sind die Planenden seit jeher gescheitert – wie sollte es einer Forschungsarbeit anders gehen? Ihr Verfasser ist zufrieden, wenn die eine oder andere seiner Thesen Anlass gibt zu Einwänden und neuen Fragen.

Zum Forschungsstand

Die Stadtgeschichte als Zweig der Sozialgeschichte, in den USA, Grossbritannien und auch Deutschland verankert, ist in der Schweiz ein Stiefkind geblieben. Für die vorliegende Arbeit bildet das immer noch herausragende Werk des Architekten Hans-Peter Bärtschi zu Zürich-Aussersihl (1983) die Ausgangsbasis. Unter den Historikern und Historikerinnen war Bruno Fritzsche lange Zeit der einzige, der städtischen Entwicklungsfragen und der Rolle der Stadt im Selbstbild der Schweiz nachgespürt und die Kategorie des Raums zum Thema stadthistorischer Forschung gemacht hat. François Walter (1994, 1999) folgte ihm auf diesem Weg. Dagegen lässt noch die neue Basler Geschichte (Kreis 2000) vom räumlichen Phänomen der Stadt sehr wenig oder gar nichts spüren; soziale Tatsachen sind dort losgelöst vom räumlichen «Fait urbain» abgehandelt. Bei Fritzsche dagegen stehen Wirtschaftsgeschichte, Mentalitätsgeschichte und Geschichte des Raums nahe beieinander, und aus der Kombination der Ansätze ergeben sich neue Sichtweisen. Eine ganze Schule hat diese Forschungen in den 1990er Jahren weiter getrieben. Die Resultate dieser Forschungen flossen im Band 3 der *Zürcher Kantonsgeschichte* (1995) ebenso ein wie in die quartierweise erscheinenden Bände der Reihe *Baukultur in Zürich*, die von der Zürcher Denkmalpflege herausgegeben wird. Die Arbeit von Jan Capol (2000) stellt ein explizit kunsthistorisches Thema, die Fassadenmalerei an Zürcher Genossenschaftssiedlungen, in den Kontext der Sozialgeschichte. Wichtige Einsichten zur Entwicklung des Städtischen und seiner materiellen Kultur hat die schweizerische Kunst- und Architekturgeschichte geliefert. Das elfbändige *Inventar der neueren Schweizer Architektur INSA* (1982–2004) thematisiert die Kulturgeschichte der Städte in einer umfassenden Sichtweise, die über objektbezogene kunstwissenschaftliche Ansätze weit hinaus führt. Stanislaus von Moos (1992) analysiert die nationalen Mythen im Spannungsfeld von technischem Fortschritt und heimatlicher Identität.

Für die Geschichte von Stadtplanung und Städtebau in der Schweiz ist bis heute das handbuchartige Grundlagenwerk von Michael Koch (1992) eine durchdachte und unentbehrliche Grundlage. Angelus Eisinger (2004) hat den darstellenden Ansatz Kochs mit einer subtilen Analyse der geistigen Ansprüche und der Durchsetzungsbedingungen von Stadtplanung ergänzt. Die überaus lesenswerte Lizentiatsarbeit von Ruedi Weidmann (1999) über die Hochhäuser am Letzigraben von Albert H. Steiner macht deutlich, über welche Prozesse Architektur und Städtebau in konkrete Bauten umgemünzt werden und welche pragmatischen Bündnisse und Anpassungen dabei wirksam werden können. Für die Stadt Zürich ist der Band 10 des *INSA* von Hanspeter Rebsamen u. a. wichtig. Die weniger bekannte, von Andreas Hauser betreute Schriftenreihe zur Geschichte der städtischen und kantonalen Bauämter (Hauser 2000, Kurz u. a. 2000, Müller 2000) gibt einen präzisen und umfassenden Einblick in die Arbeit der Verwaltung im gesamten Zeitraum von 1803 bis 1957.

Einzelne Publikationen betrafen seit den 1990er Jahren den Einfluss des Verkehrs auf die städtische Entwicklung: Hans-Rudolf Galliker (1997) thematisierte anhand von Zürich die Zusammenhänge zwischen dem Ausbau der Strassenbahnen und der Stadtentwicklung. Jean-Daniel Blanc (1994) und George Kammann (1990) untersuchten die Entstehung der innerstädtischen Expressstrassen in der Nachkriegszeit im Licht der Zeitgeschichte. Fast unüberschaubar ist die Literatur zur Geschichte des Automobils, und es befinden sich darunter lesenswerte Werke wie Flik (2001), Merki (2002), Möser (2002). Mentalitätsgeschichtliche Aspekte sind ebenso untersucht wie wahrnehmungspsychologische (Kuhm 1997). Was aber fehlt, sind Untersuchungen zur Auswirkung des Autoverkehrs auf den öffentlichen Raum von Strasse und Platz.

Seit dem ersten Erscheinen dieses Buchs hat sich die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Schweizer Städte nur wenig weiter entwickelt. Anders die Architekturgeschichte: Die Reform- und Heimatstil-Architektur und die positiven Aspekte der «Europäischen Stadt», das heisst des Carré-Rasters und der Blockrandbebauung, sind insbesondere durch die Publikationen von Vittorio Magnago Lampugnani (*Die Stadt im 20. Jahrhundert*, Berlin 2011, *Atlas zum Städtebau*, München 2018) in den letzten Jahren neu gewürdigt worden. In ähnlicher Richtung arbeitete Wolfgang Sonne mit dem Werk *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts*, Berlin 2017 sowie der Trilogie *Grossstadt gestalten* (2017). Der Sammelband *Kult und Krise des Grossen Plans im Städtebau*, herausgegeben von Harald Bodenschatz und Celina Kress (Petersberg, 2017) erlaubt internationale Vergleiche von Chicago bis Berlin. Der Wettbewerb Gross-Berlin fand zu seinem 100-jährigen Jubiläum viel Beachtung, massgebend ist dazu das Werk von Markus Tubbesing, *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/Berlin 2018). Zur Zürcher Bau- und Stadtgeschichte ist der 800 Seiten starke *Architekturführer Zürich* von Werner Huber (Zürich 2020) aktuell eine wichtige Quelle.

Zum Thema von Architektur und Städtebau um 1900 sind die Vorlesungen von Julius Posener (*ARCH+ 1980–1982; 1979*) grosse Augenöffner. Dem einstigen Assistenten von Sigfried Giedion gelang es als einem der Ersten, das von Giedion in polemischer Absicht aufgebaute Bild von der Architekturgeschichte als einer Genealogie der Moderne zu durchbrechen, im Gegensatz zur klassischen Lehre von Leonardo Benevolo (1963) oder Nikolaus Pevsner. Seither ist der Zugang zur Reformarchitektur des frühen 20. Jahrhunderts von Vittorio Magnago Lampugnani (1992, 2000), Winfried Nerdinger (1988), Werner Oechslin (1994, 1999) und jüngst von Elisabeth Crettaz-Stürzel (2003) neu erschlossen worden. Die innovative Kraft dieser Bewegung wurde dadurch deutlicher erkennbar. Der von Thorsten Scheer, Paul Kleihues und Paul Kahlfeldt (2000) herausgegebene Band über Berlin fusst auf solchen Vorarbeiten.

Die Bewegung der Lebensreform stiess, wie ihr städtebaulicher Zweig, die Gartenstadtbewegung, dank ihrem utopischen Gehalt vor allem in den 1970er und 80er Jahren auf grosses Interesse. Die Beiträge von Wolfgang Krabbe (1974) und Janos Frecot u. a. (1972) zeugen davon; eine umfassende Würdigung bringt der schwergewichtige Sammelband von Kai Buchholz (2001). Zur Gartenstadt sind Kristiana Hartmann (1976) und Franziska Bollerey (1990) bis heute die unbestrittenen Spezialistinnen geblieben.

Für die historische Betrachtungsweise in meiner Arbeit, die zwischen konjunkturellem Geschehen, politischen und wirtschaftlichen Krisen und den kulturellen Diskursen eine hohe Synchronizität und enge Beziehungen vermutet, sind der Zürcher Wirtschaftshistoriker Hansjörg Siegenthaler und seine Schüler die massgebende Quelle (Siegenthaler 1993, Imhof, Romano 1996, Ernst u. a. 1994, Wigger 1997) und eine jahrelange anregende Inspiration.

Zur Quellenlage

Die Arbeit stützt sich in hohem Mass auf zeitgenössische Quellen. Die Bestände wichtiger Zeitschriften, namentlich des *Werk* und der *Schweizerischen Bauzeitung*, wurden für den gesamten Zeitraum berücksichtigt, punktuell beigezogen wurden Zeitschriften wie *Heimatschutz*, *Schweizerische Baukunst*, *Das Wohnen* und *Der Städtebau*.

Für die räumliche und soziale Entwicklung der Stadt Zürich im frühen 20. Jahrhundert stehen umfangreiche Archivquellen zur Verfügung. Das Baugeschichtliche Archiv der Stadt Zürich führt nicht nur eine enorme Sammlung historischer Bildquellen, son-

dern ebenso eine umfangreiche, wenn auch nicht systematisch angelegte Sammlung von historischen Plänen. Es finden sich dort Pläne von Einzelbauten (vor allem der Altstadt), Übersichtspläne von Stadt und Vororten, aber auch zahlreiche Projekte (ausgeführte und nicht realisierte) und Bebauungsplanstudien. Da es sich dabei nur um verwaltungsinterne Dokumente und nicht um Rechtsquellen handelt, wurden die meisten Entwürfe und selbst die genehmigten Bebauungspläne in der Regel von der Verwaltung weggeworfen statt ins Archiv abgeliefert.

Das Stadtarchiv Zürich, zuständig für die Sicherung der amtlichen Quellenbestände, besitzt die schriftlichen Hinterlassenschaften aller Verwaltungsabteilungen, so auch der Bauämter. Für diese Arbeit wurden vor allem die Akten des Bauvorstandes I (1910 bis 1940) ausgewertet. Bedauerlicherweise sind bei den Akten des Bauvorstands, des Hochbau- und des Tiefbauamts nahezu immer die Schriftquellen von den begleitenden Plänen (auf die sich die Akten beziehen) getrennt worden; archiviert wurden lediglich die Aktenstücke. Daher sind die planerischen Überlegungen in den meisten Fällen nur anhand verbaler Beschreibungen nachzuvollziehen und nicht mit Plänen belegbar, was für diese Arbeit eines der grössten Hindernisse darstellte.

Das Schweizerische Sozialarchiv ist (unter anderem) eine unerschöpfliche Quelle für Kleinschriften, Flugblätter und Bilder aus der Geschichte der Arbeiterbewegung und der so zahlreichen und vielfältigen sozialen und kulturellen Reformbewegungen des 20. Jahrhunderts. Das gta Archiv der ETH Zürich bewahrt viele wichtige schweizerische Architektennachlässe auf, darunter jene von Gustav Gull und Karl Moser.

Dank

Am Ende bleibt zu danken, denn ohne die grosse Unterstützung vieler freundlicher Menschen wäre diese Arbeit nicht zustande gekommen: Prof. Dr. Bruno Fritzsche hat mich seit Jahren unermüdlich ermutigt, die angefangene Arbeit zu Ende zu führen, hat Manuskripte gelesen und Ratschläge erteilt. An diesem Engagement beteiligten sich die Historikerinnen Franziska Meister, Monika Imboden und Sabine Lippuner. Bruno Fritzsche und Prof. Dr. Werner Oechslin, Ordinarius am Institut gta der ETH Zürich, nahmen die Arbeit als Dissertation entgegen.

Der Historiker und Journalist Ruedi Weidmann hat das ganze Manuskript zweimal intensiv gelesen und auf allen Ebenen wichtige Anregungen eingebracht. Das Team des Baugeschichtlichen Archivs unterstützte die Arbeit mit freundschaftlichem Engagement und aller erdenklichen Hilfe, ebenso das Stadtarchiv Zürich.

Das Amt für Hochbauten der Stadt Zürich, das Amt für Städtebau, das Tiefbauamt und Stadtentwicklung Zürich haben den Druck dieser Publikation äusserst grosszügig unterstützt, ebenso die Cassinelli-Vogel-Stiftung in Zürich. Autor und Verlag bedanken sich sehr herzlich dafür.

Das vorliegende Buch war innert kurzer Zeit vergriffen. Der Autor dankt dem gta Verlag für die vorliegende, korrigierte und mit einem Register ergänzte Neuauflage.

Ganz besonderer Dank geht an Frau Elisabeth Fritzsche-Nägeli in Altnau TG. Sie hat mit einem namhaften Beitrag den Druck dieser Neuauflage möglich gemacht. Sie tat dies in Erinnerung an Prof. Dr. Bruno Fritzsche (1935–2009), der in seiner Forschung und Lehre die Sozialgeschichte der Stadt und die Bedeutung des Raums in der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte massgeblich gefördert hat.

Wachstums- beschwerden der Grossstadt

Grossstadt-Malaise

Stadtwachstum und Anomie

Das Wachstum der Städte erreichte in ganz Europa um die Mitte der 1890er Jahre einen Höhepunkt. Um 1900 stand man am Ende einer beispiellosen Wachstumsperiode, die im Zeichen des Fortschritts das Raumgefüge von Stadt und Land grundlegend verändert hatte.¹ Die deutsche Reichshauptstadt Berlin zählte um 1870 mit ihren Vororten eine Million, um 1900 aber bereits drei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner.² Auch das viel kleinere Zürich wuchs mit seinen Vororten zwischen 1860 und 1900 von 50'000 auf 150'000 Personen. Die Handels- und Industriemetropole der Schweiz baute dabei ihr Übergewicht laufend aus, denn jedes Jahr zogen 5000 bis 8000 Personen – die damalige Bevölkerung einer Kleinstadt wie Baden oder Aarau – neu in die Grossstadt.

Die räumlichen und sozialen Umwälzungen in der modernen Industriegesellschaft und vor allem in den grossen Städten weckten seit den 1890er Jahren – zunächst unter Künstlerinnen, Intellektuellen und Sozialreformerinnen – Beunruhigung und Abwehr. Sie erlebten den beschleunigten gesellschaftlichen Wandel als Entfremdung und Identitätsverlust. Immer zahlreicher wurden die Stimmen, die die Stadt als Moloch bezeichneten, als Herd von ansteckenden Krankheiten wie Typhus oder Cholera und, schlimmer noch, der unsichtbaren «Rassengifte», zu denen man die Folgen von Tuberkulose, Alkoholismus und ungesunder Lebensführung zählte und die angeblich zu Degeneration und Unfruchtbarkeit führen sollten. Die Kritik an der Grossstadt verdrängte um die Jahrhundertwende den Optimismus, der die Gründerzeit begleitet hatte.

Ein pathetischer Unterton prägte die zeitgenössischen Schilderungen der Grossstadt und sogar die Alltagsprosa technischer Fachleute: «So sehen wir die grossen Städte in oft geradezu beängstigender Weise grösser und immer grösser werden. Enger und enger drängen sich die Menschen aneinander, rücksichtsloser wird der Wettbewerb, härter und erbitterter der Kampf ums Dasein! Den glänzenden Lichtseiten der Grossstadt stellen sich dunkle Schattenseiten entgegen.»³ Mit diesen dramatischen Worten

1 Zum Wandel des Raumsystems der Schweiz vgl. Fritzsche u. a. 2001.

2 Emanuel Heimann, «Berlins Wachstum und Bauliche Zukunft», in: *Gross-Berlin* 1906, S. 7.

3 Wattmann 1910, S. 1.

eröffnete um 1910 ein Strassenbahnfachmann ein sachliches Plädoyer für den Ausbau der Strassenbahnen.

Das überproportionale Wachstum der Grossstädte war von wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen begleitet. Der Aufschwung der «zweiten Industrialisierung» seit den 1880er Jahren konzentrierte sich auf die Metropolen und ihre Umgebung. Er stützte sich auf neue Technologien, die – wie die Elektrizität oder die Chemie – mit gefährlichen, unsichtbaren und für Laien schwer nachvollziehbaren Prozessen arbeiteten. In diesen neuen, kapitalintensiven und auf den Weltmarkt orientierten Wirtschaftszweigen spielten internationale Grosskonzerne, Trusts und Finanzgesellschaften eine wichtige Rolle. Mit Staunen, aber auch mit Misstrauen erlebten viele Zeitgenossen die technischen und ökonomischen Veränderungen und die Macht der modernen Konzerne. Zugleich verloren das traditionelle Handwerk und sogar etablierte Industrien wie die Textilbranche an Boden. Die Veränderungen weckten neben Stolz auch Bedrohungsgefühle.

Die Stadt veränderte sich in sozialer Hinsicht: Zugewanderte prägten das Bild; extreme Armut kontrastierte mit neu erworbenem Reichtum; neue soziale Schichten profitierten vom Wandel, während andere verarmten. Je mehr Menschen in die wachsenden Städte strömten, desto klarer zeigten sich die Probleme bezüglich ihrer Unterbringung in den hastig erstellten, zu teuren und deshalb überbelegten Mietshäusern. Die offensichtliche soziale Ungleichheit weckte Widerstand. In den grossen Städten formierte sich die Arbeiterbewegung zuerst als mächtige, revolutionäre Kraft. Was für die einen Hoffnung bedeutete, war für die anderen eine immer konkretere Bedrohung ihrer Lebensweise.

Im schnellen Wachstum verlor die überschaubare Stadt ihre vertraute Gestalt und ihre klaren Grenzen. Die neuen Wohnquartiere waren dicht und überfüllt, die Peripherien geprägt von hässlichen Baustellen, Brandmauern und Schutthaufen. In beeindruckenden Bildern brachten Zeitgenossinnen und Zeitgenossen ihre Abscheu zum Ausdruck.

Paul Schultze-Naumburg (1869–1949) verglich um 1906 die Wachstumsgürtel der grossen Städte mit der zerstörerischen Kraft von Vulkanen: «Unsere Städte sind wie riesenhafte Feuerstätten, die durch ihre Glut meilenweit im Umkreis das freie grüne Land gleichsam verbrennen und versengen. Wie Vulkane, die nach aussen ihre Lava-schlacken vor sich herschieben, so sind unsere Städte stets bestrebt, das, was im Inneren als unliebsam angesehen wird, herauszuwerfen und an ihrer Peripherie vor sich her zu schieben. [...] Bei unsern Riesenstädten bildet diese Zone einen ungeheuren äussersten Ring aus öden parzellierten Böden, Abholzungen, Fabriken, Baustellen, Schmutz und Hässlichkeit, in den man unfehlbar gelangt, wenn man aus dem Innern ins Freie will. [...] Was nun die Wohngürtel gelassen haben, das vollendet jetzt diese äusserste Zone, die ich die des versengten Landes nennen möchte.»⁴

Die Stadtränder, wo die Bebauung scheinbar regellos, aber in hoher Dichte in die Landschaft hinaus wucherte, empfand auch der Zürcher Sozialpolitiker Paul Pflüger (1865–1947) als hässlich und beunruhigend: «Je weiter draussen an der Peripherie der Stadt diese Mietskasernen stehen, um so frostiger der Eindruck, den diese kahlen, klotzigen, weiss getünchten oder russgeschwärzten oder backsteinfarbigen Mietshäuser auf den Beschauer machen. Darum ist die Einfahrt auf der Eisenbahn in die heutigen Grossstädte fast ausnahmslos so triste, weil dem Reisenden zuerst die teils erst im Bau begriffenen, teils schon bewohnten Mietskasernen der Arbeiterviertel ins Auge fallen.»⁵

4 Schultze-Naumburg 1906, S. 12f.

5 Pflüger 1909, S. 4.

Grossstadt und Individuum

Die wahrgenommenen Veränderungen waren nicht nur ästhetischer Art. Auch die Stellung des Individuums veränderte sich in der anonymen Welt der Grossstadt. Der Soziologe Georg Simmel (1858–1918) analysierte 1903, ohne zu werten, die Befindlichkeit des Menschen in der Grossstadt mit ihrem Verkehr, inmitten von Fremden und unablässig belagert von Geräuschen, Bildern und Zeichen: «Die psychologische Grundlage, auf der der Typus grossstädtischer Individualitäten sich erhebt, ist die Steigerung des Nervenlebens, die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äusserer und innerer Eindrücke hervorgeht.»⁶ Gegen diese Reizüberflutung, so Simmel, schützt sich der Grossstädter durch eine äussere Reserve, «die uns dem Kleinstädter so oft als kalt und gemütlos erscheinen lässt». Hinter dieser Reserve vermutete Simmel nicht bloss Gleichgültigkeit, sondern, «häufiger als wir es uns zu Bewusstsein bringen, eine leise Aversion, eine gegenseitige Fremdheit und Abstossung, die in dem Augenblick einer irgendwie veranlassten nahen Berührung sogleich in Hass und Kampf ausschlagen würde».⁷ «Die gegenseitige Reserve und Indifferenz», schliesst Simmel in einem häufig zitierten Satz, «werden in ihrem Erfolg für die Unabhängigkeit des Individuums nie stärker gefühlt, als in dem dichtesten Gewühl der Grossstadt, weil die körperliche Nähe und Enge die geistige Distanz erst recht anschaulich macht; es ist offenbar nur der Revers dieser Freiheit, wenn man sich unter Umständen nirgends so einsam und verlassen fühlt, als eben in dem grossstädtischen Gewühl; denn hier wie sonst ist es keineswegs notwendig, dass die Freiheit des Menschen sich in seinem Gefühlsleben als Wohlbefinden spiegele.»⁸ Simmel sah in der individualistischen Freiheit des Grossstadtlebens eine positive Herausforderung. Viel verbreiteter war zu seiner Zeit aber eine pessimistische Sicht, die vom Verlust der traditionellen Bindungen den Zerfall der öffentlichen Moral und vom Leben in der Masse eine Gefahr für das Individuum befürchteten.

6 Simmel 1903, S. 116.

7 Ebd., S. 123.

8 Ebd., S. 126.

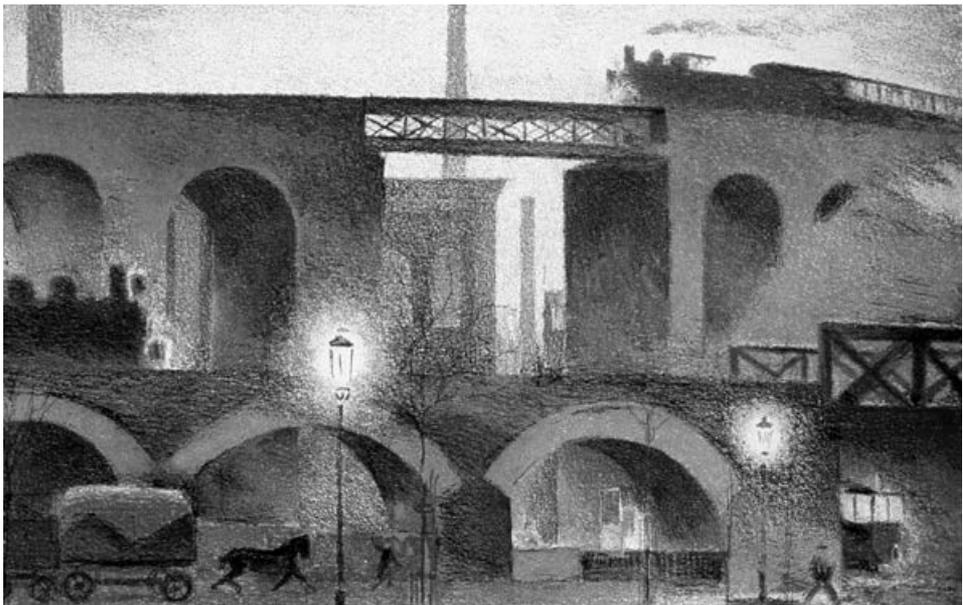


«Zone des versengten Landes» am Stadtrand in Aussersihl um 1897. Brandmauern, Schuppen, Lagerplätze, Schutthaufen und Rauch. (BAZ; Foto Adolf Moser)

Der christlich-soziale Politiker und Theoretiker des Deutschen Werkbunds Friedrich Naumann (1860–1919) malte um 1900 die Verlorenheit des Einzelnen in der modernen Millionstadt in düsteren Farben: «Man lässt Riesenstädte sich weiter und weiter ansammeln, Häusermeere, Steinfluten, Ameisenhaufen von Millionen, wo Menschen wie Vögel in Käfigen nebeneinander, übereinander sitzen, wo hunderttausend Kinder keine anderen Spielplätze haben als Strassen und Promenaden, wo der Einzelne nichts ist als ein verlorenes Sandkorn, Spreu im Winde; wo unter einer glänzenden Oberschicht eine dichte schwarze Menschenmasse lagert, die immer nur gezogen und geschoben wird. Man lässt Plätze entstehen, in denen der gesunde Trieb des Volkes zum Familienleben durch die Macht der Verhältnisse vielfach erdrückt wird, Orte der Unfruchtbarkeit, wie Zola so ergreifend Paris geschildert hat. Rings im weiten Bogen um Berlin herum liegt Land für Menschen, alles aber strömt zum Zentrum, gelockt vom Licht, vom Geld, in der Hoffnung auf Arbeit.»⁹

Naumanns bildhafte Sprache beschreibt die Stadt als zerstörerischen Moloch, der dem Individuum keine Existenzmöglichkeit bietet. Das Ausufernde und Überwältigende der Grossstadt bringt er mit Flut-Metaphern zum Ausdruck: Häusermeere, Steinfluten, das Strömen zum Zentrum. In der Flut löst sich das Individuum auf und verliert seine menschliche Würde, seinen eigenen Willen; es wird geschoben und gezogen. Naumann beschreibt die entwurzelten Grossstadtmenschen als verlorene Sandkörner, Spreu im Winde – Objekte ohne eigenen Willen. In der Masse wird der Mensch zum Tier ohne Vernunft: Vögel, Ameisen, gelockt vom Licht. Als bedrohliche, fremde und unberechenbare Kraft sammelt sich unter der glänzenden Oberfläche eine dichte schwarze Menschenmasse – entflammbar wie Erdöl, brodelnd wie vulkanische Lava. Wohl dachte Naumann bei dieser Beschreibung vor allem an das städtische Proletariat, dessen Bereitschaft zum Umsturz gefürchtet wurde; zugleich enthält der Text aber die Warnung, dass auch das Bürgertum von Anonymisierung, «Vermassung» und Proletarisierung bedroht sei.

9 Friedrich Naumann, *Demokratie und Kaisertum*, Berlin 1900, S. 62, zit. nach Heiss 1903, S. 5.



Kraft und Geschwindigkeit, aber auch bedrohliche und zerstörerische Entwicklung der Grossstadt. Verkehr im Zürcher Industriequartier, Zeichnung von Otto Baumberger 1923. (Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung und Fotoarchiv)

Das Malaise in der Grossstadt, das im Grunde wohl vor allem die Befindlichkeiten des unter ökonomischem Druck stehenden und von Revolutionsängsten geplagten Bildungsbürgertums widerspiegelte, wurde um die Jahrhundertwende zu einem allgegenwärtigen Topos. Vom neuen Städtebau erhoffte man sich Lösungen, die zur Humanisierung oder gar zur Auflösung der grossen Städte führen würden.

Die Verhältnisse in Zürich

In Zürich, wo die verstärkte Urbanisierung um die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzte, wurden Wachstum und die modernen Erscheinungen der Grossstadt zunächst freudig begrüsst und gefördert. Doch um die Jahrhundertwende nahmen Kritik und Ernüchterung überhand. Die enormen sozialen und räumlichen Veränderungen, die innert kürzester Zeit das vertraute Lebensumfeld revolutioniert hatten, brachten Verunsicherung, Orientierungsverlust und soziale Spannungen mit sich. Gewohnte Bilder verloren ihren Wert, und die alteingesessenen Bürger kannten ihre Heimatstadt bald nicht mehr wieder. Im Fin de Siècle breitete sich Zivilisationskritik und Ablehnung der Grossstadt aus. Brennpunkt der Auseinandersetzung und Hauptfokus der Stadtkritik war die Entwicklung der Arbeiterstadtteile: Die starke bauliche Verdichtung, die provisorischen und beengten Wohnverhältnisse und der hohe Mobilitätsgrad lösten umso grössere Beunruhigung aus, als sie mit einer schnellen politischen Mobilisierung der Arbeiterschaft einhergingen.

Wie lebte es sich in der entstehenden Grossstadt? Wie gesund oder ungesund war das Grossstadtleben? Wie entwickelte sich das Verhältnis der sozialen Klassen räumlich, sozial und politisch? Wie veränderte sich die räumliche Struktur der Stadt? Das Thema des folgenden Kapitels sind die sozialräumlichen Entwicklungen in Zürich um die Wende zum 20. Jahrhundert. Besonderes Augenmerk liegt auf den stadtkritischen Diskursen, Polemiken und Mythologien, die sich um 1900 aus der Kritik an den städtischen Lebensbedingungen nährten und die für die Entwicklung des modernen Paradigmas in Architektur und Städtebau die Grundlage bilden.

Zürich wird Grossstadt

Der Weg zur Stadtvereinigung 1893

Am 1. Januar 1893 wurde Zürich mit einem Schlag zur Grossstadt. Durch die erste Eingemeindung verschmolz die alte Kernstadt (der heutige Kreis 1) mit elf Vorortsgemeinden zu einem neuen Gemeinwesen mit über 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und damit zur grössten Schweizer Stadt. Das Stadtgebiet vergrösserte sich dabei um das Sechszwanzigfache von 1,7 auf 45 Quadratkilometer.¹⁰ Zur Bevölkerung der neuen Grossstadt trug die Altstadt nur ein Viertel bei; junge Vororte wie Aussersihl hatten sie bereits massiv überrundet.

Das Wachstum Zürichs hatte im frühen 19. Jahrhundert eingesetzt. Noch um 1800 war Zürich mit 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern nach Genf, Basel und Bern nur die viertgrösste Stadt der Schweiz. Dreihundert Jahre lang hatte sich diese Zahl kaum verändert:¹¹ Stadtmauern, Zunftordnung und Niederlassungsbeschränkungen hatten ein Wachstum der Stadt seit dem späten Mittelalter verhindert. Der liberale Umsturz von 1830, die sogenannte Regeneration, beendete die wirtschaftliche Macht der Zünfte und liess einen Markt für Liegenschaften entstehen. Rasch wurden die Stadtbefestigungen abgetragen und als neues Bauland erschlossen. Der Bau von Eisenbahnlinien beschleunigte seit 1857 die Industrialisierung und Urbanisierung in der Schweiz. Die Eisenbahn mobilisierte nicht nur Güter und Reisende, sondern in bisher ungekanntem Ausmass Zuwanderer und nicht zuletzt enorme Kapitalsummen, die das Stadtbild grundlegend veränderten. Zürich entwickelte sich zur Handels- und Finanzdrehscheibe für die blühende Textilindustrie in der Ostschweiz und für den Bau des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

In den 1860er Jahren wurde der Bahnhof zum zentralen Punkt der baulichen Erneuerung der Stadt. Die Behörden der Altstadt waren in der Lage, in ihrem Gebiet die bauliche Entwicklung nach den Regeln der Kunst zu steuern. Das 1860 gegründete «Baucol-

10 Dünki 1990, S. 45.

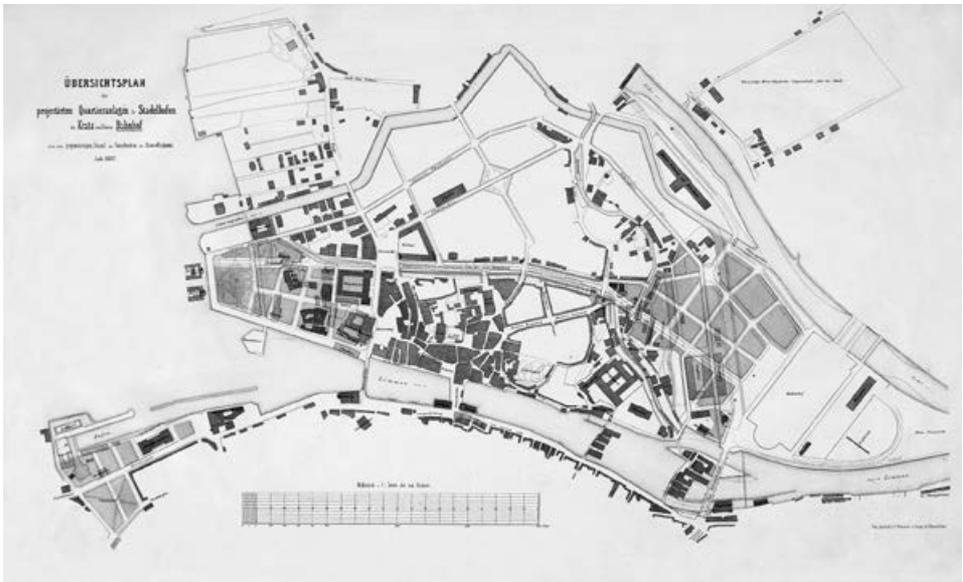
11 A. Senti in: *Zürcher Statistische Nachrichten*, 1931, S. 113.

Jahr	Altstadt	11 Vororte	Stadtgebiet von 1893
1812	9715	7152	16'867
1836	14'243	15'039	29'282
1850	17'040	18'426	35'466
1860	19'758	25'202	44'960
1870	20'760	37'897	58'657
1880	24'453	53'886	78'339
1888	27'644	66'485	94'129
1894	28'099	92'958	121'057
1900	25'920	124'783	150'703
1910	25'502	165'231	190'733
1920	23'461	183'700	207'161
1930	21'824	227'996	249'820
1933	20'828	244'143	264'971

Bevölkerung der Altstadt (Kreis 1) und der 1893 eingemeindeten Vororte, 1812 bis 1933.
(Quelle: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 2*)



Neue Massstäbe in der Kleinstadt. Der Bahnhofplatz um 1871 mit dem Aufnahmegebäude der Nordostbahn von Jakob Friedrich Wanner, am Horizont das Polytechnikum von Gottfried Semper, heute das Hauptgebäude der Eidgenössischen Technischen Hochschule ETH. (BAZ)



Die Stadterweiterungsprojekte des Baukollegiums. Bahnhofbrücke, Bahnhofquartier, Kratzquartier und Stadelhofen. Der Fröschengraben wird als Bahnhofstrasse zur Hauptachse am Rand der Altstadt. An beiden Enden sind neue Quartiere vorgesehen. (BAZ; Plan Baukollegium der Stadt Zürich, Arnold Bürkli, 1861)

legium» nahm die planmässige Erweiterung der Stadt in Angriff. Die Leitung dieser Arbeiten übertrug es nicht etwa einem Architekten, sondern dem Ingenieur Arnold Bürkli: Nach seinen Plänen entstanden 1861 bis 1867 die Bahnhofbrücke und die untere Bahnhofstrasse als Hauptachse einer grossflächigen Stadterweiterung auf bisherigen Militärarealen, die die Stadt vom Kanton erworben hatte. Die Bahnhofstrasse verband die Verkehrszentren von Bahnhof, Post und Seehafen und erschloss die Gassen der linksufrigen Altstadt.

Ein schachbrettartiges, rechtwinkliges Strassennetz bildete die räumliche Ordnung im Bahnhofquartier; die Baufelder wurden in geschlossener Blockrandbauweise entlang den Baulinien überbaut. Ein besonderes Reglement¹² regelte die Gebäudetiefe sowie die Höhe der Gebäude und Hauptgesimse. So entstand mit fortschreitender Bebauung ein Stadtraum von einheitlich-geschlossenem Charakter, dessen Ästhetik sich an Haussmanns neuem Paris orientierte. Das Carré-Raster der Strassen etablierte sich mit dem Bahnhofquartier als universelles System der Stadterweiterung. Es brachte geometrische Ordnung, aber auch rationell zugeschnittene Parzellen und Platz für den wachsenden Verkehr.

Die meisten Häuser enthielten neben Geschäften vor allem grosse Wohnungen für gehobene Ansprüche. Ein Programm hygienischer Sanierungsmassnahmen begleitete die planmässigen Stadterweiterungen Arnold Bürklis. Nach einer schweren Choleraepidemie nahmen die Behörden 1867 den Bau einer öffentlichen Wasserversorgung in Angriff, die 1870 ihren Betrieb aufnahm; gleichzeitig beschlossen sie die flächendeckende Einführung der Kanalisation.¹³

Weitere Neubauquartiere wurden bis Mitte der 1880er Jahre am Stadelhoferplatz, im sogenannten Spitalquartier (Zähringerstrasse) und im «Kratzquartier» (Stadthausquai und Fraumünsterstrasse) angelegt. Dabei mussten Teile der Altstadt einer neuen, begradigten Quartierstruktur weichen. Mit dem Bau der Quaianlagen (1882–1887), der

12 Zum Baureglement für die Bahnhofstrasse vgl. Maggi 1990, S. 7.

13 Maggi 1990, S. 8f.; Bürkli-Ziegler 1871; Victor Wenner, «Bebauung», in: Erismann 1909, S. 136–143.



Die neu eröffneten Quaianlagen um 1891. (BAZ)

bedeutendsten städtebaulichen Unternehmung der Stadt Zürich im 19. Jahrhundert, kamen die Stadterweiterungen Arnold Bürklis zum Abschluss.¹⁴ Rund um das innere Seebecken wurde durch Aufschüttung Raum für öffentliche Anlagen gewonnen. Wohlorganisierte bürgerliche Wohnquartiere umschlossen die neuen Uferbereiche. Die Nachbargemeinden Enge und Riesbach verwirklichten dieses Grossprojekt zusammen mit der Stadt und nahmen es zum Anlass, für ihr Gemeindegebiet Bebauungspläne in Form eines regelmässigen Strassenrasters zu erlassen.¹⁵

Ungleiche Entwicklung und soziale Segregation

Mit den städtebaulichen Unternehmungen des Baukollegiums hatte Zürich eine repräsentative Schauseite erhalten: Vom Hauptportal des Bahnhofs bis zu den Ufern des Sees erstreckten sich nun breite, wohlgeordnete Strassen, Plätze und Promenaden, wo sich das wohlhabende Bürgertum und die Sitze grosser Gesellschaften niederliessen. Weitgehend unberührt von diesem Erfolg blieb die Kehrseite der Stadt mit dem Vorort Aussersihl, wo in hastig erstellten Miethäusern die weniger privilegierte Bevölkerung unterkam.

Viel früher als die funktionale Trennung nach Wohn-, Geschäfts- und Industriebezirken bildete sich in Zürich und seiner Umgebung eine scharfe soziale Segregation heraus. Der eine Pol dieser ungleichen Entwicklung war das Limmattal im Westen der Stadt mit den Vororten Wiedikon, Aussersihl und Wipkingen, wo dicht nebeneinander Industrieanlagen und Arbeiter-Wohnhäuser entstanden. Den Gegenpol bildeten die am Sonnenhang gelegenen Gemeinden Fluntern und Hottingen und ganz besonders die Enge, wo sich grossbürgerliche Haushalte ansiedelten, um dem Gedränge der Altstadt zu entfliehen. Freistehende Villen und planmässige Quartieranlagen prägten diese privilegierten Gebiete. Gegenseitige privatrechtliche Servitute (im Grundbuch eingetragene Nutzungsbeschränkungen) sicherten solche Quartiere vor dem Eindringen von Unterschichtsbehausungen oder Gewerbebetrieben. Die Villenquartiere der Reichen waren die ersten funktional entmischten, reinen Wohnviertel.

Bürgerliches Wohnen orientierte sich im 19. Jahrhundert an Geschlechterrollen, die dem Mann die öffentliche Sphäre und die Verantwortung für den Erwerb, der Frau die Sorge für den privaten Wohnbereich, die Harmonie des Familienlebens und die Sphäre der Reproduktion zuwies.¹⁶ Die verklärte Privatsphäre der Familie genoss in diesem Denkmuster höchsten Schutz und sollte von der Welt der Arbeit, dem täglichen «Kampf ums Dasein» möglichst wenig tangiert werden. In seinem Haus erwartete der Mann eine abgeschlossene, private und harmonische Welt. Hier hatten Frau und Kinder ihren Platz und hier wollte sich der Hausherr von den Anstrengungen des Geschäftslebens erholen.

Mit dem bürgerlichen Leitbild des Wohnens ging ein Trend zur Aufwertung und Intimisierung der privaten Bereiche und zur Abschliessung vom öffentlichen Raum einher. Die Bereiche des Arbeitens und Wohnens rückten auseinander: Am Rand der Stadt, zuerst in Enge und Hottingen, entstanden schon in den 1860er Jahren grossbürgerliche

14 Schönauer 1987.

15 *Baukultur in Zürich*, Bd. 2, 2003, S. 62; Guyer 1980.

16 Hausen 1978; Fritzsche 1990.







Das Villenquartier Enge, Stahlstich von J. Weber. (aus: *Zürich und seine Umgebung* 1888, S. 159)



Aussersihler Arbeiterhäuser um 1877: Neugasse 79 und 81 im Industriequartier. (BAZ)

Wohnviertel, wo die Wohnhäuser sich hinter Einfriedungen und bepflanzten Vorgärten dem Einblick von der Strasse entzogen. Quartier-Bauordnungen und privatrechtliche «Villenservitute» schlossen gewerbliche Mischnutzungen systematisch aus.

Die sozialen Probleme des Stadtwachstums kumulierten sich immer deutlicher in den Vororten Aussersihl und Wiedikon. Das Sihlfeld, die grosse Ebene links der Sihl, hatte keine landschaftlichen Vorzüge aufzuweisen, dagegen mit dem Vorbahnhof, der Kaserne und vielen Fabriken zahlreiche immissionsträchtige Anlagen.¹⁷ Ab 1860 bildete sich in Aussersihl eine dicht bebaute und vor allem dicht bevölkerte Arbeiter- und Gewerbe-gemeinde heraus. Der Bau der Eisenbahn löste hier ein fieberhaftes, kaum geregeltes Wachstum aus. Kleinunternehmer und Spekulanten errichteten billige Miethäuser mit hoher Renditeerwartung. Zwischen umgenutzten bäuerlichen Bauten schossen Miethäuser ohne Wasserversorgung und geregelte Entwässerung empor, deren zahlreiche Bewohnerschaft stets zu den ersten Opfern von Typhus und Cholera gehörte.¹⁸

Der zuvor bedeutungslose Vorort Aussersihl wurde von dieser Entwicklung über-rumpelt, zumal die neuen Bewohnerinnen und Bewohner meist schlecht bezahlte Lohn-abhängige waren und kaum Steuern einbrachten. Der hohe Steuerfuss schreckte besser verdienende Neuzuzüger ab. Ungleiche Entwicklung war die Folge: Um 1880 deklarierten die Bewohner von Enge durchschnittlich 15.8 mal mehr Vermögen als die Ausser-sihler.¹⁹ Da bis 1893 nur das Vermögen, nicht aber das Einkommen von den Gemeinden besteuert wurde, wirkten sich die Vermögensunterschiede unmittelbar auf die Leistungs-kraft der Gemeinden aus.

Ende 1885 stand die durch den Zuzug von jährlich fast 1000 meist mittellosen Be-wohnern und Bewohnerinnen völlig überforderte Gemeinde Aussersihl vor dem Ruin. In ihren Schulen drängten sich 80 bis 100 Kinder in jedem Klassenzimmer, für öffent-liche Infrastrukturen oder Grünanlagen fehlte das Geld. In einer Petition an den Kantons-rat setzte sie sich zu ihrer Rettung für die Vereinigung von elf Vororten mit der Stadt ein. Nicht nur das Argument des sozialen Ausgleichs sprach für den Zusammenschluss, sondern ebenso die Chance einer planmässigeren Stadtentwicklung im Interesse der wirtschaftlichen Effizienz.²⁰ Das Gesetz über die Vereinigung Zürichs mit elf Vororten wurde 1891 in einer kantonalen Volksabstimmung abgese-gnet und trat 1893 in Kraft.

17 Vgl. Bärtschi 1983.

18 Bärtschi 1983; Jakob, Kurz 1993, S. 18–21.

19 Fritzsche 1977, S. 458.

20 Escher 1920.

Stadt Zürich	9024.–
Enge	9767.–
Hottingen	4618.–
Riesbach	4539.–
Fluntern	4328.–
Wollishofen	4040.–
Unterstrass	2695.–
Hirslanden	1691.–
Oberstrass	1352.–
Wipkingen	1296.–
Wiedikon	777.–
Aussersihl	605.–

Soziale Ungleichheit im Raum Zürich: Steuerbares Vermögen pro Kopf (in Franken), 1886. Zahlen nach Fritzsche 1977, S. 459

Ein Wachstumsboom verändert die Stadt

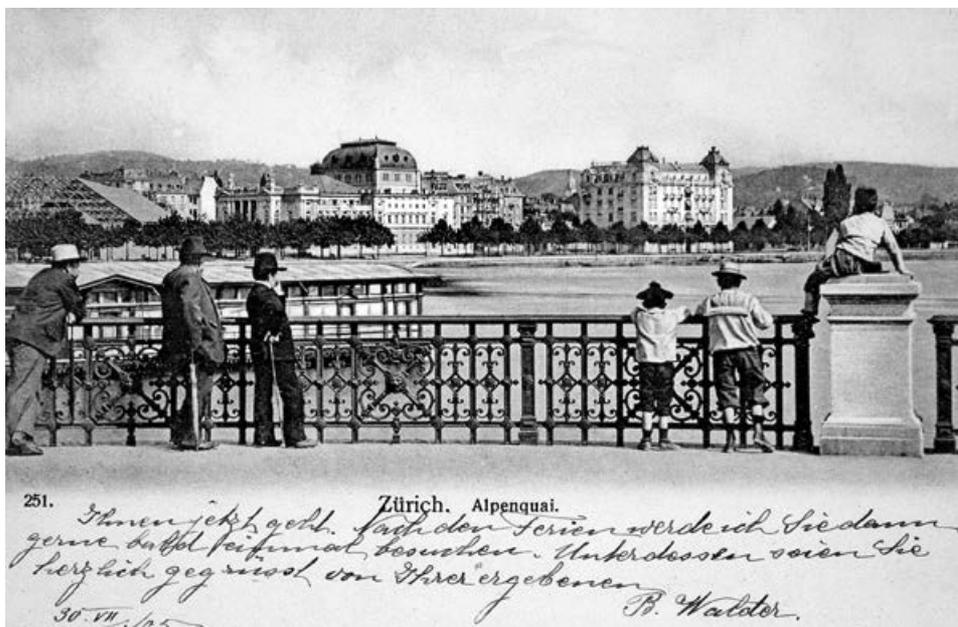
Die Stadtvereinigung war von einem beispiellosen Wachstumsboom und starker Zuwanderung begleitet: Zwischen 1889 und 1898 vermehrte sich die Stadtbevölkerung jedes Jahr um durchschnittlich 8000 Personen.²¹ 2000 Wohnungen mussten jährlich entstehen, um diesen Zustrom von Menschen unterzubringen. Eine Anforderung, die der Markt, wie wir sehen werden, nicht bewältigen konnte. Wohnungsnot und Spekulation beschäftigten bald schon die Politik.

Der Wachstumsschub brachte tiefgreifende Veränderungen der Stadtstruktur mit sich, die Hans-Peter Bärtschi als «Vergrossstädterung» beschrieben hat.²² Ihre Kennzeichen waren eine markante Verdichtung der Bauweise, eine starke Zunahme des Verkehrs und Ansätze zur funktionalen Entmischung der Stadt. Durch die Stadtvereinigerweiterung erweiterten sich der Denkhorizont und der Dispositionsraum für alle raumwirksam Handelnden – Politiker, Beamte, Industrielle, Spekulanten und Wohnungssuchende. Die bei vielen Akteuren vorhandene Bereitschaft im grösseren Zusammenhang der neuen Grossstadt zu disponieren, führte schnell dazu, dass ein grosszügiger, grossräumiger Charakter die Stadt als Ganzes und ihre neuen Komponenten zu prägen begann. Zürich wurde auch mental zur Grossstadt.

Das Wachstum weckte wirtschaftlichen Optimismus. Neue Arbeitsplätze entstanden in allen städtischen Branchen. Mit der neuen Elektrotechnik feierte die Zürcher Maschinenindustrie Erfolge am Weltmarkt; die Textilindustrie brachte vor allem in der Seidenverarbeitung hohe Wertschöpfung; der Banken- und Versicherungssektor gewann überregionale Bedeutung. Die Rolle der Stadt als Bildungsstandort wurde durch das liberale Klima gefördert, das Studierende und Lehrer aus ganz Europa nach Zürich

21 Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940, S. 12*f.

22 Bärtschi 1983, S. 317.



Postkarte um 1900 mit Blick vom Alpenquai auf das Opernhaus (Fellner & Helmer 1891) und das Utoerschloss (Pfleghard & Haefeli 1898). (Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung und Fotoarchiv)



Seit der Jahrhundertwende nahm die Bedeutung des Dienstleistungssektors stark zu. Es bildeten sich die modernen Bürowelten heraus. Die Agentur der Basler Versicherung an der Fraumünsterstrasse wurde in einer ehemaligen Bürgerwohnung eingerichtet. (BAZ; Foto Adolf Moser 1912)



Gedränge und «moderne Hast». Die Bahnhofstrasse (Ecke Sihlstrasse) an einem Markttag um 1910. (BAZ)

zog.²³ Ein beeindruckendes Programm von Kulturbauten veränderte die Stadt: Das schweizerische Landesmuseum entstand 1892 bis 1898 zwischen Bahnhof und Platzspitz; Oper (1891) und Tonhalle (1895) wurden am See in üppigen historistischen Formen errichtet. Darum herum füllten sich die Bauplätze entlang der neu geschaffenen Quaianlagen mit grossbürgerlichen Wohnbauten für höchste Ansprüche und mit den Verwaltungspalästen der Versicherungsgesellschaften.

In jedem einzelnen Lebensbereich waren neue Grössenordnungen zu bewältigen: Arbeitswege verlängerten sich in dem Mass, wie der Stadtrand weiter hinausrückte; die elektrische Strassenbahn erschloss den Raum der Stadt. Es wuchsen die Anforderungen an die Grundversorgung, an die Gas- und Wasserwerke und an die Güteranlagen der Bahn, die die täglich benötigten Tonnagen von Kohle und Lebensmitteln zu liefern hatten. Auf Strassen und Plätzen verdichtete sich der Verkehr. Die bahnhofnahen Zentrumsquartiere – das heisst die Stadterweiterungen der 1860er Jahre – entwickelten sich zur City. Bereits wurden dort Wohnungen in Büros umgewandelt, mit dem 1893 von Heinrich Ernst errichteten Geschäftshaus Metropol entstand das erste reine Bürogebäude, und die neu entstehenden Warenhäuser machten das Einkaufen zum Erlebnis.

Ruhe und Beschaulichkeit waren nur noch in den bürgerlichen Wohnquartieren zu finden – in der City und in Aussersihl waren die Strassen voller Menschen. Zwischen Fussgänger und Fuhrwerke schoben sich ab 1894 die Wagen der elektrischen Strassenbahn und bald auch Fahrräder und erste Automobile. Mit den neuen, ungleichen Geschwindigkeiten kam Unruhe in das Verkehrsgeschehen. Die Zeitgenossen klagten über die Beschleunigung und die «moderne Hast» in ihrem Alltag. Es regte sich Kritik an der mondänen Entwicklung der Stadt: 1909 klagte der Sozialpolitiker Paul Pflüger über «die der städtischen Bevölkerung eigene fieberhafte Hast und Eile, das Nachtleben, die Prostitution und vor allem die Wohn- und Mietsverhältnisse».²⁴

Die grossen Industrieunternehmen nutzten die Stadtvereinigung, um ihre beengten Areale in der Altstadt zu verlassen und am Stadtrand neue Grossanlagen zu erstellen. In der Hard, am westlichen Rand der Stadt, entstand ein grossflächiges Industriegebiet. Der Seifenfabrikant Friedrich Steinfels verlegte seine Fabrik schon ab 1885 auf ein grosses Grundstück inmitten von Äckern und Obstgärten im Bereich des Industriegeleises an der Hardstrasse.²⁵ Die Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie., die damals grösste Arbeitgeberin der Stadt, sicherte sich 1889 gleich daneben rund 15 Hektaren und erstellte 1890 bis 1894 eine von Grund auf neue Fabrikanlage.²⁶ Färbereien, Appreturfabriken, Grossmühlen und die Aktienbrauerei Zürich (Löwenbräu) ergänzten mit ihren grossflächigen Arealen innert weniger Jahre das neue industrielle Zentrum der Stadt. Der Ausbau der Bahnanlagen durch die Nordostbahn-Gesellschaft ermöglichte den Auszug der Industrie in den Westen: Rangieranlagen, Lokremisen, Werkstätten und der Güterbahnhof wurden grossräumig stadtauswärts verlagert; aus einem schnurgeraden Schienenstrang wurden weite Gleisfelder. Zwei imposante Viadukte entflochten seit 1894 als Überwerfung über das gesamte Gleisareal die vom Hauptbahnhof ausstrahlenden Linien. Sie waren mit Bögen und Brücken versehen und gewährleisteten so den Anschluss der unteren Hard an die Stadt mit Strassen.

Das Resultat der stürmischen baulichen Entwicklungen liess sich schon kurz nach der Jahrhundertwende aus der Ebene nicht mehr lesen: Der Fotograf und Ballonfahrer Eduard Spelterini hielt die Veränderungen und die neuen Grossstrukturen 1903 aus 1000 Metern Höhe in spektakulären Fotografien fest.

23 Fritzsche 1994, S. 96–99.

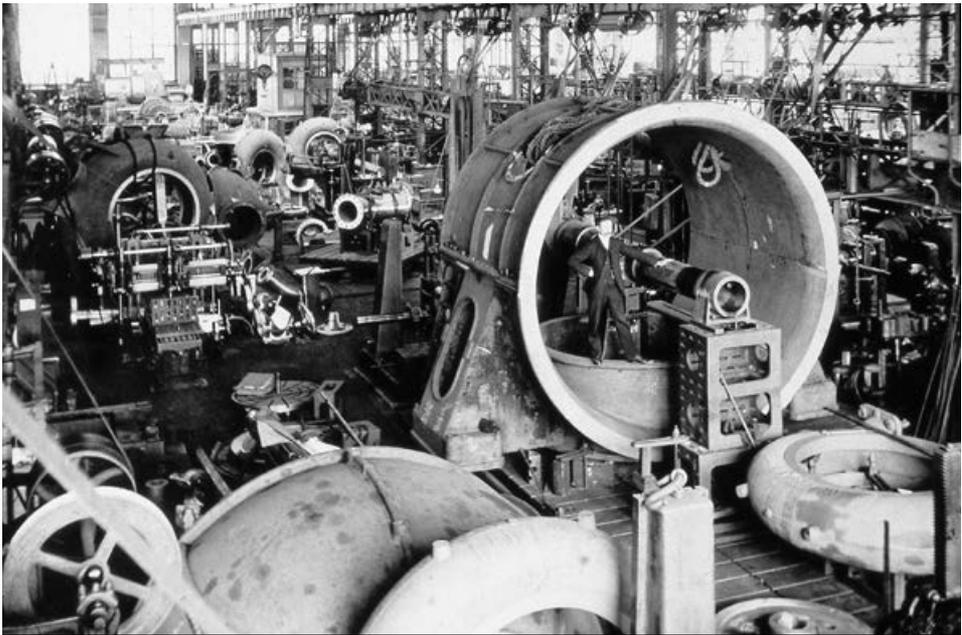
24 Pflüger 1909, S. 10.

25 *Baukultur in Zürich*, Bd. 3, S. 96.

26 Bärtschi 1983, S. 399 sowie Fritzsche 2006.



Grosstadtwachstum. Zürichs Westen, 1903 aus dem Luftballon fotografiert. Bahngeleise, Industrieareale und Mietskasernenviertel prägen das Bild. (BAZ; Foto Eduard Spelterini)



Erfolgreiche Züricher Maschinenindustrie. Horizontalbohrwerk bei Escher Wyss & Cie., um 1907. (Archiv Escher-Wyss, Stadtarchiv Zürich)

Einheimische und Fremde

Zur Unübersichtlichkeit des Grossstadtlebens trug die hohe Mobilität der Menschen wesentlich bei. Das Bevölkerungswachstum der 1890er Jahre beruhte zum grössten Teil auf Zuwanderung von aussen, von 1894 bis 1900 sogar zu 80 Prozent.²⁷ Da die Zugewanderten meist jung waren und oft nach kurzer Zeit in der Stadt heirateten, stieg auch die Geburtenzahl. Von 1896 bis 1901 registrierte man im Gefolge der intensivsten Einwanderungswellen den weitaus höchsten Geburtenüberschuss in der Geschichte der Stadt.²⁸

Die reale Mobilität war noch wesentlich grösser als es die Wanderungssaldi verraten: Die tatsächliche Zahl der Zuwanderer und Zuwanderinnen erreichte Jahr für Jahr ein Viertel der gesamten Stadtbevölkerung und wurde zum grossen Teil durch Abwanderung kompensiert (Saisonwanderung vor allem im Baugewerbe spielt hier eine wesentliche Rolle). Die aus dem In- und Ausland neu Zugewanderten brachten eine eigene, manchmal fremdartige und sehr oft ländlich geprägte Alltagskultur mit. Reibungen und Ressentiments zwischen Einheimischen und Fremden waren nicht selten. Der Ausländeranteil erreichte kurz vor dem Ersten Weltkrieg 33,8 Prozent,²⁹ wobei die deutschen Reichsangehörigen den Löwenanteil stellten, gefolgt von italienischen und österreichischen Immigranten und der kleinen, aber äusserlich auffallenden Gruppe der ostjüdischen Einwanderer aus Polen und Russland.

Die gewöhnlich nur unterschwellig vorhandenen Spannungen, die sich aus dieser ständigen Umschichtung, ökonomischer Konkurrenz, beengten Lebensverhältnissen und kultureller Diversität ergaben, kamen im Sommer 1896 im sogenannten Italienerkrawall³⁰ gewaltsam zum Ausbruch: Auf das Gerücht, wonach ein Italiener einen elsässischen Arbeiter erstochen habe, begann in Aussersihl ein Pogrom gegen die italienische Minderheit. Menschen wurden verprügelt, Wohnungen, Läden und Restaurants italienischer Immigranten demoliert. Die anschliessenden Krawalle dauerten drei Tage und richteten sich, zum Schrecken der Stadtbehörden, nach kurzer Zeit vor allem gegen die Polizei als Vertreterin der Staatsmacht.³¹ Die Stadtbehörden rüsteten in der Folge ihre Polizeikräfte auf, um die unruheträchtige Bevölkerung des Arbeiterquartiers und hauptsächlich die Italiener, die in der öffentlichen Meinung als impulsive Messerstecher galten, besser im Auge behalten zu können.³² Kurz vor dem Ersten Weltkrieg begannen auf politischer Ebene Diskussionen um die «Überfremdung» und eine systematisch ausländerfeindliche Politik.

27 Brüscheiler 1925, S. VI.

28 Ebd., S. IV.

29 Ebd., S. VII.I.

30 Fritzsche 1994, S. 195.

31 Künzle 1990, S. 43; *Protokoll Stadtrat* 1029, 28.07.1896.

32 *Protokoll Stadtrat* 1068, 06.08.1896, S. 366–370.

	Ausländeranteil	Deutschland	Österreich	Italien
1894	27.9	19.1	2.6	4.3
1900	29.0			
1910	33.8	21.3	4.0	5.5
1920	22.0			
1930	15.5	8.3	1.3	1.3

Anteil ausländischer Staatsbürgerinnen und -bürger an der Zürcher Stadtbevölkerung in Prozent, 1894 bis 1930 (aus: Senti 1930, S. 193)



Geplünderte Geschäfte und eingeschlagene Fenster zeugen vom «Italienerkrawall», dem fremdenfeindlichen Pogrom von 1896. Titelbild des römischen *Corriere della Domenica*. (Schweizerisches Bundesarchiv)



Romantischer Blick auf das Fremde. Italienerladen an der Stampfenbachstrasse, vor 1910. (BAZ)

Gemeindesozialismus und Stadtplanung

Gemeindesozialismus

Im neuen Gemeinwesen lag die politische Macht in der Hand der bürgerlichen Parteien (der freisinnigen und der demokratischen Partei). Mit einer kleinen Fraktion war 1893 erstmals auch die Sozialdemokratie im Stadtparlament vertreten.³³ Das (bis 1913 geltende) Majorzwahlrecht garantierte den beiden freisinnig-demokratischen Parteien die absolute Mehrheit, ebenso wie im Kanton Zürich und im Bund. Aus diesem Selbstbewusstsein heraus regierten sie namentlich in der Stadt Zürich mit einer fortschrittlichen und zugleich herablassend sozialen Haltung. Nach der Jahrhundertwende geriet die bürgerliche Mehrheit immer stärker unter den Druck der Arbeiterbewegung, die sich mit Streikbewegungen und mit wachsenden Wähleranteilen zu einer mächtigen und dynamischen Kraft in der städtischen Politik entwickelte und in sozialpolitischer Hinsicht eine schnellere Gangart forderte. Klassenkämpferische Auseinandersetzungen prägten vor allem ab 1905 die städtische Politik.

Die Behörden der neuen Grossstadt waren auf allen Ebenen mit Nachholbedarf konfrontiert: Es galt, eine zentrale Verwaltung aufzubauen, den gewachsenen Raum der Stadt zu vermessen und planerisch zu erfassen und die Ungleichheiten in der öffentlichen Infrastruktur auszugleichen. Mit der Stadtvereinigung 1893 wurde die kommunale Einkommenssteuer eingeführt. Sie verteilte die öffentlichen Lasten auf eine breitere Bevölkerung und vergrösserte den finanziellen Spielraum der Behörden.

Besonders dringend war der Nachholbedarf im Bereich des Schulwesens, dessen Ausgaben sich von 1894 bis 1911 mehr als vervierfachten. Nicht weniger als fünf grosse Schulhäuser baute die Stadt unmittelbar nach der Eingemeindung 1894 bis 1899 in den bisher vernachlässigten Stadtteilen Aussersihl und Wiedikon. Die markanten, schlossartigen Schulhäuser Feldstrasse (1896), Bühl (1898) und Kern (1904) von Stadtbaumeister Arnold Geiser bilden mit ihren Hausteinfassaden und grossen Fensterfronten

33 Dünki 1990, S. 47.



Die 1899 bis 1901 von Stadtbaumeister Arnold Geiser erbaute Gruppe städtischer Schulhäuser auf dem Bühl in Wiedikon bringt mit ihrer städtebaulichen Anlage den Stellenwert der Schulbildung in der vereinigten Grossstadt zum Ausdruck. (Zentralbibliothek Zürich; Postkarte)

Wahrzeichen städtebaulicher und sozialer Aufwertung. Die Einrichtung von Schülerhorten, Schulduschen und winterlichen Suppenküchen ergänzten das Betreuungsangebot für die Kinder armer Familien.³⁴

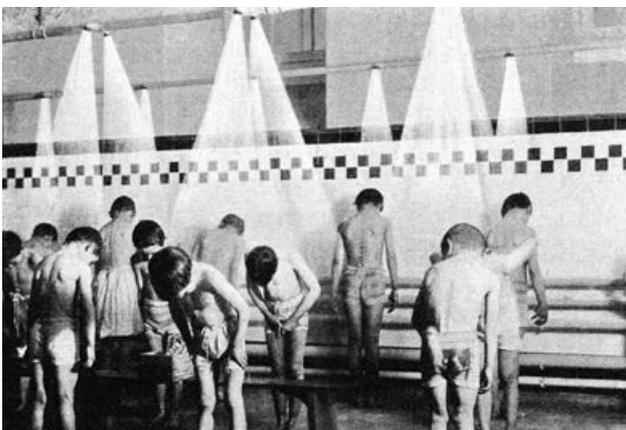
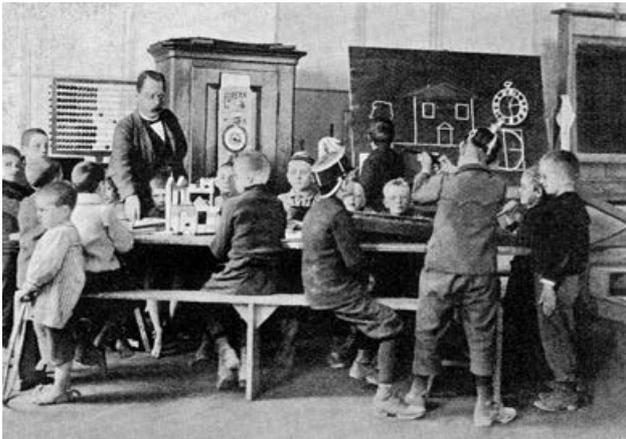
Die Verwaltung übernahm mit der Stadtvereinigung neue soziale Aufgaben. So wurden neben der bürgerlichen Armenpflege, die sich nur um die Stadtbürger kümmerte, 1893 auch eine städtische «Einwohnerarmenpflege» und die Vormundschaftsbehörde gegründet.³⁵ Das neu geschaffene statistische Amt stellte der professionalisierten Stadtverwaltung eine immer umfassendere «soziale Buchhaltung» zur Verfügung, die vor allem den Bevölkerungsgang, die Wanderungen und die Bau- und Wohnverhältnisse erfasste.

Kernstück der kommunalen Sozial- und Wirtschaftspolitik war indessen die Kommunalisierung der privaten Versorgungsbetriebe: Bereits 1886 war die Gasversorgung nach Ablauf der Konzessionsfrist an die Stadt übergegangen. 1896 begann diese mit dem Bau eines neuen Gaswerks in Schlieren, des grössten seiner Art in der Schweiz.³⁶ Bei der Gründung des Elektrizitätswerks entschied sich die Stadt 1891 trotz erheblicher Risiken von Anfang an für den städtischen Regiebetrieb. Die Kommunalisierung von Monopolbetrieben erwies sich als gutes Geschäft: Es war der besondere Stolz der Ge-

34 Pflüger 1908, S. 16–21.

35 Dünki 1990, S. 45.

36 Bärtschi 1983, S. 377–384; Grunder 1997.



**Gemeindesozialismus. Knabenhort und Schulduschen
als neue Betreuungsangebote für die Kinder armer Familien.
(aus: Pflüger 1908, S. 6, 8)**

meinde, dass die städtischen Werke nicht nur die Produktion vervielfachten, sondern erst noch wesentlich billiger und rentabler arbeiteten als die enteigneten Privatgesellschaften. Trotz laufender Tarifverbilligungen lieferten die Gewinne der Kommunalbetriebe bis zum Ersten Weltkrieg stets rund zwanzig Prozent der städtischen Einnahmen.³⁷ Die neuen unternehmerischen, verwaltungstechnischen und sozialen Tätigkeiten der Stadtverwaltung spiegeln sich in einem wachsenden Personalbestand. 1893 beschäftigte die Stadt 1418 Beamte, Arbeiter und Arbeiterinnen. Bis 1911 verdreifachte sich diese Zahl auf 4500 Personen. Davon arbeitete knapp die Hälfte in den städtischen Werken.³⁸

Von besonderer Tragweite war in der grösser gewordenen Stadt die Entwicklung öffentlicher Verkehrsmittel. Seit 1882 verkehrte auf zwei innerstädtischen Linien das Pferdetram, das von einer privaten Gesellschaft betrieben wurde. Seine Bedeutung für die Stadtentwicklung war wegen seiner Langsamkeit und der hohen Fahrpreise aber noch sehr beschränkt. Ganz andere technische Möglichkeiten eröffnete seit den späten 1880er Jahren die elektrische Strassenbahn. Die bürgerlich geprägten Gemeinden Hottingen, Fluntern und Oberstrass hatten vorsorglich schon vor der Stadtvereinigung den Bau privater Tramlinien vorbereitet. Die erste Strecke führte vom Bellevue nach Hottingen; gleichzeitig erhielten private Gesellschaften die Konzession zum Bau elektrischer Tramlinien nach Fluntern, Oberstrass, ins Industriequartier und nach Höngg.³⁹

Die Privatinitiative half, den Bau der Strassenbahnen zu beschleunigen, doch das Nebeneinander von bis zu sieben Privatgesellschaften mit unterschiedlichen Tarifen, Fahrplänen und technischen Systemen beeinträchtigte die Effizienz erheblich. Schon 1894 formulierte daher der Zürcher Stadtrat ein weit blickendes «Strassenbahnprogramm», das die Kommunalisierung des Trams ins Zentrum stellte. «Die Strassenbahnen vollziehen eine Aufgabe des öffentlichen Lebens, die für die städtische Entwicklung und für grosse Kreise der Stadtbevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist. Hat die Stadt sie in der Hand, so kann sie durch ein neues Mittel bestimmend auf die städtische Entwicklung einwirken.»⁴⁰ 1894 beschlossen die Stimmbürger den Rückkauf der Pferdetrassenbahn durch die Stadt, der 1897 vollzogen wurde. Die übrigen privaten Tramgesellschaften wurden in rascher Folge mit der Städtischen Strassenbahn vereinigt.

Das kommunale Unternehmertum und die zaghaften Ansätze zu einer städtischen Sozialpolitik wurden damals unter dem aus heutiger Sicht etwas irreführenden Begriff Munizipal- oder Gemeindesozialismus zusammengefasst.⁴¹ Damit meinte man nicht etwa die Herrschaft roter Stadtregierungen, die es damals noch nicht gab, sondern den Service public, die moderne Leistungsverwaltung. Ihr Grundgedanke ist die Auffassung, dass sich die öffentliche Hand nicht auf die Gewährleistung von Recht und Sicherheit beschränken kann, sondern verpflichtet ist, zur Wahrung der öffentlichen – und zum Schutz privater – Interessen lenkend in die gesellschaftliche Entwicklung einzugreifen. Diese Auffassung gewann im ausgehenden 19. Jahrhundert gegenüber den streng liberalen Grundsätzen des Laissez-faire die Überhand. Die Politik eines planenden kommunalen Interventionismus wurde von konservativen ebenso wie von sozialistischen Politikern getragen. Der Begriff lehnt sich an den des «Staatssozialismus» an, wie er im einflussreichen deutschen «Verein für Socialpolitik» diskutiert und vertreten wurde. Dieser wollte nach den Worten des Vereinsgründers Gustav Schmoller «auf der Grundlage der bestehenden Ordnung die unteren Klassen soweit heben, bilden und ver-

37 Hauser 2000, S. 97.

38 «Das städtische Personal», in: *Zürcher Statistische Nachrichten* 1925, S. 8.

39 Galliker 1997, S. 81–86, 101–115.

40 *Protokoll Stadtrat* 931, 1894, zit. nach Galliker 1997, S. 80.

41 Krabbe 1985; Kurz, Schempp 1999.

söhnen, dass sie in Harmonie und Frieden sich in den Organismus einfügen».⁴² Eine konservativ-soziale Denkweise, der wir in den Schriften der Städtebauer häufig begegnen werden. Die Festschrift zum 25jährigen Jubiläum der Zürcher Stadtvereinigung sprach 1918 von einem «neuen Prinzip», das in der Verwaltungsstruktur zum Ausdruck komme: «Zürich ist nicht nur grösser [...] geworden, sondern es hat sich vor allem sein soziales Gefüge verändert. Die Beziehungen der Stadt zu ihren Einwohnern haben sich vervielfältigt und verstärkt, vertieft und solidarisiert.»⁴³

42 www.socialpolitik.org. (2006)

43 *Geschichte der Zürcher Stadtvereinigung von 1893 1919*, S. 6.



Die erste elektrische Strassenbahn Zürichs verband als private Linie das Bellevue mit Hottingen. Aufnahme von 1894. (BAZ)



Das 1899 erbaute, 1907 erweiterte Tramdepot Seefeld der Städtischen Strassenbahn um 1907. (BAZ, Foto Heinrich Wolf-Bender)

Baugesetz und städtische Dichte

Mit der Stadtvereinigung erhielten die Stadtbehörden 1893 ein wirksames Planungsinstrument in Form des kantonalen Baugesetzes für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen.⁴⁴ Wie die ältere «Bauordnung» von 1863 regelte es primär die Erschliessung des städtischen Raums durch öffentliche Strassen mit dem Ziel einer verkehrstechnisch und hygienisch einwandfreien Bebauung. Im Gegensatz zum alten Gesetz wurde aber zwischen Bebauungs- und Quartierplan unterschieden: Der Bebauungsplan sollte das grobe Gerippe der öffentlichen Hauptstrassen festlegen; das neu eingeführte Quartierplanverfahren regelte die Detailerschliessung einzelner Baugebiete und die Umlegung der Parzellen zu Bauplätzen. Das Gesetz unterschied also modern zwischen verkehrsreichen Haupt- und sekundären Erschliessungsstrassen. Ohne gültigen Quartierplan durfte nicht mehr gebaut werden. Das setzte der unregelmässigen Erstellung von einzelnen Häusern ein Ende und verhalf der geschlossenen Blockrandbauweise in den bisherigen Vororten zum Durchbruch. Eine starke bauliche Verdichtung war die Folge, die sich vor allem in den Arbeiterquartieren bemerkbar machte.

1899 wurde der allgemeine Bebauungsplan der Stadt Zürich fertig gestellt. Mit ihm konzipierte Stadtgenieur Victor Wenner ein zusammenhängendes Hauptstrassennetz für das erweiterte Stadtgebiet. Dazu gehörten Strassendurchbrüche in der Innenstadt, radiale Ausfallachsen und neue Ringverbindungen.⁴⁵ Das im Bebauungsplan vorgesehene Strassennetz wurde in den folgenden Jahren und Jahrzehnten weitgehend realisiert und bildet bis heute die Grundstruktur des städtischen Verkehrssystems.

Abgestimmt auf den Bebauungsplan und die Verkehrsachsen waren Quartierpläne zu konzipieren, die das zentrale Regelungsinstrument des Baugesetzes darstellten und

44 Kanton Zürich, *Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen vom 23. April 1893*; Fehr 1910.

45 *Protokoll Stadtrat* 1039, 30.09.1899; Victor Wenner, «Strassen und öffentliche Plätze», in: *Festschrift Polytechnikum 1905*, Bd. 2, S. 129–131; Victor Wenner, «Bebauung», in: Erismann 1909, S. 48–53; Victor Wenner, «Der Bebauungsplan der Stadt Zürich», in: *SBZ*, Bd. 52, 1909, S. 40–52.

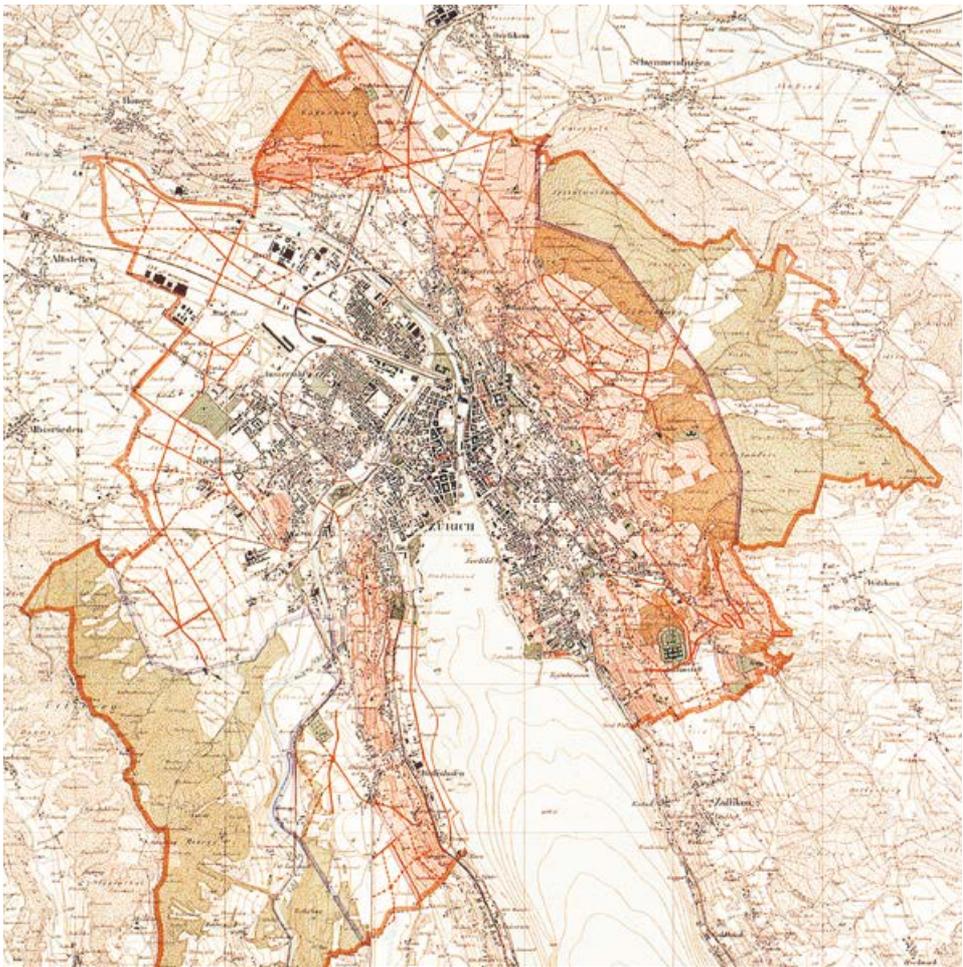


Ecke Schöntal- und Hallwylstrasse in Aussersihl um 1910. Einheitliche, repräsentative Blockrandbebauung. Die unterschiedlichen Gebäudehöhen erklären sich aus dem Baugesetz: An der breiten Hallwylstrasse waren fünf Geschosse erlaubt, an der schmaleren Seitenstrasse nur vier. (BAZ)

die Länderschliessung zwischen den Hauptstrassen regelten.⁴⁶ Am Quartierplanverfahren waren die privaten Grundeigentümer eines Gebietes im Umfang einiger Häuserblocks beteiligt. Im Verfahren wurden die Lage der Strassen und der Verlauf der Baulinien geregelt. Die Versorgung mit Wasser und Gas sowie die Kanalisation waren als grundlegende Parameter zu berücksichtigen. Schliesslich mussten die landwirtschaftlichen Parzellen zu rationell bebaubaren, möglichst rechtwinkligen Bauplätzen umgelegt werden. Der so definierte Quartierplan legte die Gestalt der künftigen Bebauung bereits sehr weitgehend fest, denn vom Abstand der Baulinien, das heisst von der Strassenbreite, hing die erlaubte Gebäudehöhe ab: Je breiter die Strasse, desto grösser die zulässige Gebäudehöhe.

Das Quartierplanverfahren war im Baugesetz als privates, kooperatives Unternehmen der beteiligten Grundeigentümer umschrieben; die Stadt sollte nur als Schiedsrichterin auftreten und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften überprüfen. Weil sich die nötige Koordination der Interessen als schwierig erwies, wurden jedoch die meisten Quartierpläne auf Antrag der Grundeigentümer von städtischen Beamten ausgearbeitet. Sie bewältigten unter dem Druck der intensiven Bautätigkeit bis 1909 nicht weniger als

46 Fehr 1910; Victor Wenner, «Bebauung», in: Erismann 1909, S. 48–53.



Der Bebauungsplan der Stadt Zürich von 1899 enthält die künftigen Hauptachsen des Verkehrs, darunter Tangentialstrassen zur Verbindung der Aussenquartiere und Durchbrüche in zentralen Stadtteilen. (aus: Erismann 1909, S. 46)



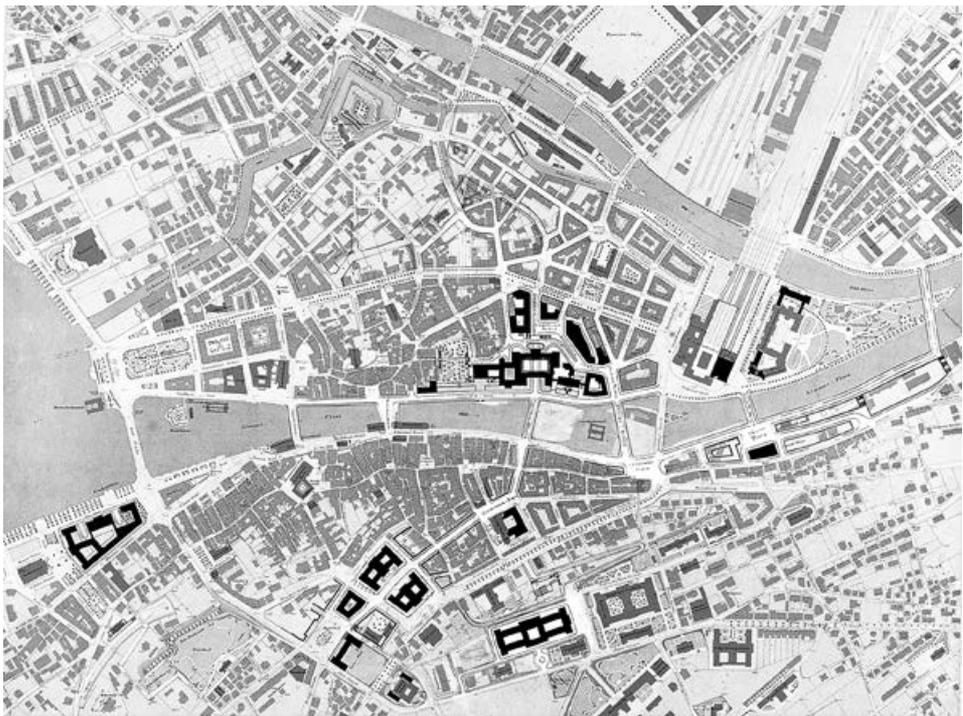
Die 1899 von Robert Maillart und Gustav Gull als Betonbogen erbaute Stauffacherbrücke verbindet Aussersihl mit der City. Am linken Sihlufer weisen Brandmauern auf intensive Bautätigkeit hin: Dort liessen sich typisch städtische Branchen wie Zeitungsverlage, Druckereien und Textilkonfektionsbetriebe nieder. (BAZ)



Aussersihl von Westen, 1903 von Eduard Spelterini aus dem Luftballon fotografiert. Der Quartierpark Bäckeranlage (1901), eingerahmt von drei Schulhäusern (eines noch im Bau). Die breite Allee der Stauffacherstrasse ist Teil eines Strassendurchbruchs, der quer durch den Kern von Aussersihl zur Stauffacherbrücke im Hintergrund führt. (BAZ)



Die städtischen Amtshäuser von Gustav Gull mit der neuen Uraniastrasse und dem Bauplatz für das nie gebaute Stadthaus um 1915. (BAZ)



Das Projekt Gustav Gulls von 1905 für die Umgestaltung der Innenstadt. Ein durchgehender Quai entlang der Schiffle kreuzt die neue Achse, die im Zug der Uraniastrasse und Mühlegasse die Altstadt durchquert und als Zähringer-Durchbruch weiter zum Heimplatz führt. Am Kreuzungspunkt überbrückt das neue Stadthaus die Achse, flankiert von städtischen Amtshäusern. (BAZ)

zweihundert solcher Verfahren.⁴⁷ Eine eigene Fachstelle, das Quartierplanbüro, war im Tiefbauamt der Stadt Zürich für die Ausarbeitung der Quartierpläne zuständig. Seine Ingenieure setzten, ganz im Geist des 19. Jahrhunderts, ihren Ehrgeiz in die Anlage möglichst gerader Strassen und rechtwinkliger Bauplätze. Dass sie die hügelige Topografie der Stadt dabei mit Einschnitten, Aufschüttungen und steilen Strassenabschnitten zuweilen unsanft dem geometrischen Raster unterwarfen, wurde ihnen erst im Nachhinein von den Vertretern des «künstlerischen Städtebaus» zum Vorwurf gemacht.

Die grosse Zahl der Quartierplanverfahren überlastete die Planungsinstanzen, so dass der übergeordnete städtische Bebauungsplan erst 1899 vorlag und 1901 in Kraft treten konnte.⁴⁸ Von den darin enthaltenen Verkehrsachsen wurden einige sogleich realisiert: So die Hauptachsen des aufstrebenden Industriequartiers, die Hard- und Hardturmstrasse (1901–1903) und der westliche Strassenring, der die Hardstrasse mit Wiedikon und Wipkingen und über die Rotbuch- und Gladbachstrasse mit Unterstrass und Fluntern verband. Als neue Verbindung zwischen der City und Aussersihl entstanden 1899 bis 1902 Stauffacherbrücke und Stauffacherstrasse. Diese neue Achse, die über den Helvetiaplatz nach Westen weiterführt, durchbrach den historischen Kern von Aussersihl und erschloss das linke Sihlufer als City-Randgebiet. An Stelle von alten Unterschichtsbauungen entstanden hier Druckereien, Zeitungsverlage und Textilkonfektionsbetriebe.

Den bedeutendsten Eingriff in den Altbaubestand der Stadt brachte die grosse Altstadt-Querachse, die im Zuge von Mühlegasse, Rudolf-Brun-Brücke und Uraniastrasse die Altstadt von Ost nach West durchquert. Dieses bedeutende städtebauliche Projekt wurde bis zum Ersten Weltkrieg in seinem zentralen Abschnitt verwirklicht. Mit der Planung war der Architekt Gustav Gull (1858–1942) beauftragt, der seit seinem Erfolg als Architekt des Landesmuseums (1892–1898) in Zürich eine führende Rolle spielte. Eigens für ihn wurde 1895 die Stelle eines zweiten Stadtbaumeisters geschaffen. In dieser Funktion entwarf er die wichtigsten städtebaulichen Projekte und Neubauten der Stadt wie das Stadthaus (1898), die städtischen Amtshäuser (1902–1914) und mehrere Schulhäuser.⁴⁹ Auch nach seiner Wahl zum Architekturprofessor am eidgenössischen Polytechnikum im Jahr 1900 blieb Gull bis über den Ersten Weltkrieg hinaus die zentrale Figur und übte im Hintergrund entscheidenden Einfluss auf die Stadtentwicklung aus.

1897 erwarb die Stadt die leer stehende Strafanstalt im ehemaligen Oetenbachkloster und angrenzende Liegenschaften. Um für den Durchbruch der Uraniastrasse Platz zu schaffen, wurden die Altbauten und der Hügel auf breiter Front abgetragen. Als selbständiger Architekt führte Gull an dieser Stelle ab 1911 den Komplex der städtischen Amtshäuser aus.⁵⁰ Zusammen mit privaten Geschäftshäusern, die zwischen 1905 und 1914 ebenfalls nach Plänen von Gustav Gull errichtet wurden, säumen sie die Strasse und den angrenzenden Werdmühleplatz. Nach Gulls ursprünglichen Plänen sollte ein Stadthaus von beeindruckenden Dimensionen die Strasse überbrücken und als neues Zentrum der städtischen Politik und Verwaltung den Limmatraum beherrschen.

47 Victor Wenner, «Bebauung», in: Erismann 1909, S. 52.

48 *Protokoll Stadtrat* 1039, 30.09.1899 (Weisung Bebauungsplan).

49 Hauser 2000, S. 98.

50 Ebd., S. 96–105; Hauser, Gutbrod 2004, S. 40–55.

Wohnungsnot und Mietskaserne

Die Arbeiterwohnungsfrage

Die schwungvolle Entwicklung des ausgehenden 19. Jahrhunderts liess im Zentrum und am See Wohnpaläste, Geschäftssitze und Kulturbauten entstehen – doch von diesem Glanz der Belle Epoque profitierte ein grosser Teil der städtischen Bevölkerung nur wenig. Das schnelle Wachstum der 1890er Jahre verschärfte im Gegenteil die soziale Segregation, die sich schon vor der Stadtvereinigung abgezeichnet hatte. Das Gefälle zwischen Arbeiterstadtteilen und bürgerlichen Quartieren wurde immer ausgeprägter. Einkommen und Lebensbedingungen der Arbeiterinnen und Arbeiter blieben trotz dem wachsenden Wohlstand prekär, und in den Arbeiterquartieren im Westen der Stadt regte sich zunehmend Protest gegen die Ausbeutung am Arbeitsplatz und gegen die schlechten Wohnverhältnisse in den engen und überfüllten «Mietskasernen».

Unter dem Einfluss der wachsenden Arbeiterbewegung wurde die «Wohnungsfrage» zu einem Politikum ersten Ranges und ein Feld intensivster sozialreformerischer Diskurse. Kaum ein anderes politisches Thema jener Zeit hat, zumindest auf kommunaler Ebene, eine vergleichbar grosse Menge an Broschüren, Flugschriften, Gutachten, Untersuchungen und Statistiken hervorgebracht. Dabei überlagerten sich konservative Sichtweisen mit linken Reformvorschlägen zu einem schwer entwirrbaren ideologischen Konglomerat; wissenschaftliche Analysen vermengten sich mit irrationalen Ängsten; technische Fragen wurden mit moralischen Wertungen aufgeladen. Aus der Kritik an üblen Wohnverhältnissen wurde eine generelle und ideologische Kritik am Städtischen an und für sich.

Schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatten Sozialmediziner in England und Deutschland die elenden Lebensbedingungen des industriellen Proletariats wissenschaftlich untersucht.⁵¹ Ökonomen wie Friedrich Engels⁵² oder Karl Bücher⁵³ führten diese breit angelegten Untersuchungen weiter. Die Beobachtungen von Armenpflegern und Sozialarbeiterinnen, Pfarrern und Ärzten aus ihrem Arbeitsalltag in den Elendsquartieren verdichteten das Bild. Je nach gesellschaftlichem und ideologischem Hintergrund tendierten diese Analysen in unterschiedliche Richtungen: Linke Ökonomen betrachteten die kapitalistische Ausbeutung, ungenügende Löhne und spekulatives Gewinnstreben als Ursachen der Probleme. Sozialmediziner und Ingenieure forderten hygienische Verbesserungen und städtebauliche Massnahmen, während Pfarrer und wohlmeinende Philanthropen die Erziehung zu Familiensinn und Sparsamkeit ins Zentrum stellten. Erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg erwachte das Interesse der Architekten und Städtebauer an der Wohnungsfrage. Sie übernahmen aus der Diskussion weniger die konkrete Analyse als die ideologischen Endprodukte und vor allem die erzieherischen Ansätze, die sie als verinnerlichte Selbstverständlichkeiten ihren städtebaulichen Ideen zugrunde legten.

«Spekulation» und «Mietskaserne» wurden in der hitzigen Debatte um 1900 zu Kampfbegriffen, die sich weniger durch klare Inhalte als durch emotionalen Gehalt auszeichneten. Die Analysen beruhten zwar auf statistischen und medizinischen Erhebungen, die Problemdefinitionen jedoch waren derart stark von ideologischen Voraussetzungen geprägt, dass sie schnell zu verkürzten Kausalbeziehungen und absurden Prognosen führen konnten. Die im 19. Jahrhundert formulierten Analysen, Forderungen

51 Benevolo 1975 und 1985.

52 Engels 1932 (1844) und 1887.

53 Bücher 1891.

gen und ideologischen Konstrukte zur Wohnungsfrage wurden im 20. Jahrhundert zur verinnerlichten und nie mehr hinterfragten Grundlage aller städtebaulichen Theorien. Die Kritik an der Stadt des 19. Jahrhunderts war der Ausgangspunkt für den Städtebau der Moderne.

Armut und Wohnungselend

Im Zürich des ausgehenden 19. Jahrhunderts gab es zwar keine eigentliche Grossindustrie wie in anderen europäischen Städten und damit auch keine reinen Arbeiterquartiere. Trotzdem konzentrierten sich in Aussersihl, Wiedikon, Wipkingen und in der Altstadt die «kleinen Leute», neben Arbeiterinnen und Arbeitern auch Angestellte und einfache Handwerker, und es entwickelte sich hier eine spezifische Lebenswelt, die von der Armut der meisten Bewohnerinnen und Bewohner geprägt war. Merkmale waren das dichte Wohnen in hohen Häusern und überfüllten Wohnungen, die extrem häufigen Wohnungswechsel und ein lebhaftes Alltagsgeschehen in den engen Strassen.

Arbeiterinnen und Arbeiter waren im Alltag stets von existenzieller Not bedroht. Ein Arbeiterlohn allein reichte gewöhnlich nicht aus, um die Miete und den Unterhalt von Frau und Kindern zu finanzieren, so dass beide Eltern, oft auch die Kinder, mitverdienen mussten. Schlechtbezahlte Arbeit in der Fabrik, Hemden nähen oder andere Heimarbeit, Ausläuferdienste, Waschen und Putzen bei Bessergestellten – diese prekären Verdienstmöglichkeiten waren unabdingbar, um die Familie durchzubringen. Von der Sparsamkeit der Frau (und oft vom Alkoholkonsum des Mannes) hing es ab, ob die knappen Mittel bis Ende Monat ausreichten. Armut bedeutete tägliche Bedrohung und täglichen Stress: Die Arbeitszeiten lagen noch 1910 für die meisten bei 10 Stunden und mehr; das zwang zu frühem Aufstehen und zu hastigem Essen in Räumen, die aus Spargründen kaum oder gar nicht geheizt waren. Ständig drohte der Verlust des Einkommens durch Krankheit oder Arbeitslosigkeit eines Familienmitglieds. Dann verwandelte sich die gewohnte Knappheit rasch in Hunger und Not, denn öffentliche Sozialwerke fehlten. Das ständige Sparen und Rechnen brannte schon kleinen Kindern die



Freistehende Miethäuser aus den 1880er Jahren an Zweier- und Cramerstrasse in Aussersihl um 1910. (BAZ; Foto Wilhelm Gallas)



Arbeiterkinder suchen um 1918 im Abfall einer Fabrik im Industriequartier nach Kohleresten. (BAZ)



Beengte Wohnverhältnisse. Eine Familie muss mit einem einzigen Zimmer auskommen. Postkarte des Verbands für Heimarbeit um 1908. (Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung und Fotoarchiv)

wichtigen Preisrelationen ins Bewusstsein. So konnte sich die Arbeiterin Anny Klawa-Morf (1894–1993) nach achtzig Jahren noch sehr genau an die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrer Kindheit erinnern: «Mein Vater war arbeitslos geworden und hatte bald da, bald dort Arbeit als Handlanger. Die Mutter nähte Plüschborden an Finken [Hausschuhe] und bekam für das Paar acht Rappen. So verdiente sie etwa siebzig oder achtzig Rappen pro Tag. [...] Das war sehr wenig. Ich kann mich erinnern, dass wir für einen Liter Milch sechzehn Rappen bezahlten, und für ein Kilo Brot zweiunddreissig Rappen.»⁵⁴

Die Einkommensverhältnisse veränderten sich vor dem Ersten Weltkrieg nur langsam. Reallohnschätzungen haben eine Steigerung von 100 auf 117 Indexpunkte zwischen 1890 und 1900 und, nach einer Phase der Stagnation bis 1905, ein Ansteigen auf 132 Indexpunkte bis 1913 ergeben.⁵⁵ Diese Einkommensverbesserungen mussten mit häufigen Streiks erkämpft werden – ebenso wie die Verkürzungen der Arbeitszeit von zwölf auf elf, später zehn, in einigen Branchen neun Stunden. Freizeit und mit ihr Vergnügen, Bildung oder Sport wurden für die Arbeiter erst mit der allmählichen Reduktion der Arbeitsstunden zugänglich.

Armut und knappe Ressourcen waren natürlich keine spezifisch städtischen Probleme; in ländlichen Gegenden herrschten ähnliche, oft schlimmere Verhältnisse. In der Stadt wurde das Wohnen aber, mehr als auf dem Land, für alle Ärmern zu einem existenziellen Faktor. Denn Wohnungen waren knapp und im Verhältnis zum Einkommen sehr teuer. 30 bis 40 Prozent eines normalen Arbeiterlohns, wurde errechnet, kostete um 1896 eine durchschnittliche Dreizimmerwohnung in Zürich.⁵⁶ Die meisten Arbeiterhaushalte konnten die hohe Miete nur bezahlen, indem sie Zimmer oder Schlafstellen an ledige Untermieter abtraten.

Die Unsicherheit proletarischer Existenz wirkte sich in häufigen Wohnungswechseln aus: In der gesamten Stadt wechselten 40 bis 50 Prozent der Bevölkerung jedes Jahr ihre Wohnung, die Hälfte davon Familien.⁵⁷ Vorübergehende Arbeitslosigkeit, plötzliche Einkommensverluste oder Mietzinserhöhungen, oft auch der Wechsel der Arbeitsstelle zwangen die ungesicherte Klasse der Lohnabhängigen immer wieder dazu, sich eine neue Bleibe zu suchen. In dem «zigeunerhaften Herumziehen der Bevölkerung von Wohnung zu Wohnung» sahen zeitgenössische Beobachter, nicht ohne moralischen Unterton, eine Gefahr für das Familienleben und für die gesellschaftliche Integration der Unterschichten in die städtische Gesellschaft.⁵⁸ «Wer ein wenig den Ursachen des sozialen Elends unserer Tage, der Unzufriedenheit und Erbitterung nachspürt», schrieb 1908 der konservative Zürcher Armensekretär C. A. Schmid, «der muss sie zum guten Teil darin finden, dass so viele arme Leute und ihre Kinder kein richtiges Heim mehr haben und unaufhörlich von den Wogen des Grossstadtlebens hin und hergeworfen werden.»⁵⁹

Die knappen Einkommensverhältnisse und der Wohnungsmangel hatten zur Folge, dass die Menschen viel dichter wohnten als heute, wie die Wohnungsenquête von 1896 aufzeigte. In den Arbeiterstadtteilen Aussersihl und Wiedikon mussten in der typischen Dreizimmerwohnung fünf bis sechs Personen unterkommen, darunter fast immer ein familienfremder Untermieter.⁶⁰ Pro Person stand durchschnittlich 29,3 Kubikmeter

54 Frei 1991, S. 27.

55 Ritzmann 1996, S. 448.

56 Schatzmann 1913, S. 15.

57 Künzle 1990, S. 51; Wolff 1906, S. 7; Schatzmann 1913, S. 16; *Bericht der Grosstadträtlichen Kommission über die Arbeiter-Wohnungsfrage* 1899, S. 66.

58 Schatzmann 1913, S. 16.

59 «Billige Wohnungen für minder Bemittelte», *Zürcherische Freitagszeitung*, Beilage Nr. 12, 20. März 1908.

60 *Bericht der Grosstadträtlichen Kommission über die Arbeiter-Wohnungsfrage* 1899, S. 72.

Wohnraum zur Verfügung, das sind umgerechnet rund 12 Quadratmeter Wohnfläche.⁶¹ Die Auswertung nach Berufen ergab für Arbeiterhaushalte sogar nur 7.5 Quadratmeter Wohnfläche pro Person, was einem halben Zimmer entspricht. Fünfmal mehr Wohnfläche (32 Quadratmeter) besaßen damals Kaufleute und Fabrikbesitzer.⁶²

Überfüllte Wohnungen waren ein Dauerproblem der ärmeren Leute. Ihre Situation verschärfte sich dadurch, dass sie auf zentrale Wohnlagen angewiesen waren, um ihren Arbeitsweg kurz zu halten. Zentrale Lagen aber sind teuer, was mit dazu führte, dass Arbeiterfamilien für den Kubikmeter Wohnraum mehr bezahlten als die Bewohnerinnen grosser Fünfstückwohnungen.⁶³ Dabei war die Ausstattung schlecht: Badezimmer waren in Aussersihl vor dem Ersten Weltkrieg praktisch unbekannt, und das WC lag am Treppenpodest oder im Hof.

Die statistischen Durchschnittswerte verschleiern die Not jener Menschen, die unterhalb der gesellschaftlichen Norm lebten. Ein Drittel der Stadtzürcher Haushalte teilte sich 1896 die Wohnkosten mit Untermietern oder Schlafgängern – wobei die ersten ein eigenes Zimmer, die zweiten bloss ein Bett mieteten.⁶⁴ In sehr vielen Haushalten stand ausserdem eine Nähmaschine in der Küche, auf der die Hausfrau im Akkord nähte. Zahlreich waren Familien, die nicht zwei oder drei, sondern viele Kinder hatten. Diese Haushalte hatten gewöhnlich am wenigsten Geld für die Miete übrig und wohnten in viel zu kleinen Wohnungen – acht, zehn oder zwölf Personen in drei Zimmern.

Solche Zustände schilderte der Ökonom Karl Bücher 1891 in seiner Untersuchung über die Wohnbedingungen in Basel, die er im Auftrag der Regierung durchgeführt hatte: «Besonders übel liegen die Verhältnisse bei kinderreichen Familien, wo der grösste Theil der Stuben mit Bettwerk angefüllt ist und dennoch gewöhnlich zwei, oft auch drei Personen in einem Bette schlafen. [...] Und welche Luft! Erfüllt mit den Athmungsprodukten so vieler Menschen, der Ausdünstung verunreinigten Kinderbettwerks, niemals vollständig erneuert, treibt sie den Eintretenden schon an der Thüre zurück. [...] Vielleicht finden noch ein Tisch und ein paar Stühle Platz; aber man greift doch nicht recht, wo die vielen Menschen sitzen, wenn es zum Essen geht.»⁶⁵

Ähnlich klingen Paul Pflügers Beschreibungen von 1909. Als Arbeiterpfarrer in Aussersihl und Mitbegründer des Mietervereins kannte er die Verhältnisse aus eigener Beobachtung: «Wenn die Wohnung mit Fremden geteilt werden muss und eine zahlreiche Familie auf einen kleinen Raum zusammengedrängt wird, ist es mit einer freundlichen Häuslichkeit dahin! Infolge der Anhäufung einer grossen Kinderschar in ein bis zwei Zimmern entsteht ein Mangel an gesunder Luft; schlechte Ausdünstung verpestet den unzureichenden Raum; die Zimmer müssen zu gleicher Zeit als Wohn-, Ess- und Schlafräume dienen. Es entwickelt sich in diesen Zimmern ein Geruch, der durch die ungetrocknete Leibwäsche der Kleinen eine penetrante Beize erhält, und als typischer «Armeleutegeruch» bekannt ist.»⁶⁶

Im dichten Beieinanderwohnen der kleinen Leute erblickten bürgerliche und sozialdemokratische Sozial- oder Wohnungspolitiker eine Gefahr nicht allein für die Gesundheit, sondern für Sitte und Anstand und letztlich für den Bestand der Familie. Namentlich das Schlafgänger- und Untermieterwesen wurde mit moralischen Argumenten heftig bekämpft. «Man denke», malte Paul Pflüger aus, «in die eigene Wohnung nimmt der Familienvater, der unerzogene und halberwachsene Töchter hat, aus bitterer Not

61 Statistisches Amt 1907, *Wohnungs- und Grundstückserhebung 1896*, S. 29.

62 Ebd., S. 32.

63 *Bericht der Grosstadträtlichen Kommission über die Arbeiter-Wohnungsfrage 1899*, S. 75; vgl. Fritzsche 1977, 1981 und 1985.

64 Statistisches Amt 1907, *Wohnungs- und Grundstückserhebung 1896*, S. 27.

65 Bücher 1891.

66 Pflüger 1909, S. 6.

wildfremde Ausländer auf! In dem gleichen Zimmer schlafen Erwachsene und Kinder; in derselben Kammer übernachteten heranwachsende Söhne und Töchter! Unter solchen Umständen muss das von der Natur dem Menschen als wertvolle Mitgift verliehene Schamgefühl abgestumpft werden.»⁶⁷ Die Väter, so Pflüger, zögen es vor, ihre Zeit in der Kneipe zu verbringen, die Kinder verwahrlosten, Streit und Gezänk seien die Folgen. «Dass auf solchem Boden Heimatgefühl und Vaterlandsliebe verkümmern», warnte Pflüger, «sollte nicht Wunder nehmen.»⁶⁸ Nicht anders als seine bürgerlichen Zeitgenossen vermischte Pflüger die Beschreibung sozialer Missstände mit der Warnung vor sittlicher Verwahrlosung, sozialer Desintegration und Umsturz.

Das Bild des Wohnungselends, das aus solchen Beschreibungen hervorgeht, hat die Überlieferung und unsere Vorstellungen von den Wohnverhältnissen in der Mietskasernenstadt stark geprägt. Für die qualifizierteren Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellten und Kleingewerbler trifft es aber vermutlich nicht zu. Viel eher gilt für sie das Bild relativ nüchterner, dürftig ausgestatteter Wohnräume – «unfreundlich, öd und kalt» nennt sie Paul Pflüger⁶⁹ –, in denen aber einige Repräsentationsstücke wie ein Sofa und die Wanduhr nicht fehlen durften, während an ein eigenes Zimmer für den Einzelnen nicht zu denken war.

Die Blockrandbebauung

Die überbelegten Arbeiterwohnungen fanden ihre Entsprechung in der hohen baulichen Dichte des Quartiers. Sie ergab sich aus dessen zentraler Lage und hohen Bodenpreisen, und mit der Stadtvereinigung und dem Bauboom der 1890er Jahre steigerte sie sich noch erheblich. In Aussersihl und Wiedikon, aber auch in anderen stadtnahen Quartieren wie Riesbach, Wipkingen oder Unterstrass setzte sich seit 1893 die geschlossene Blockrandbebauung in der maximalen erlaubten Dichte durch, die kaum private oder öffentliche Freiräume übrig liess. Die Grundstücke wurden vier- bis fünfgeschossig überbaut; im Hof liessen sich Gewerbebauten oder Hinterhäuser unterbringen.

Die Freiflächenziffer der 1896 bis 1905 erbauten Häuser, das heisst der Anteil der nicht überbauten Fläche an den Bauparzellen (Hof- und Gartenflächen ohne Strassenanteil), betrug bei den in Aussersihl typischen «Wohn- und Geschäftshäusern» 44 Prozent.⁷⁰ Das bedeutet, dass mehr als die Hälfte der ohnehin kleinen Parzellen mit Gebäuden überstellt war. Für die Kinder aus acht bis zehn Wohnungen blieben dort selten mehr als 100 Quadratmeter Freiraum zum Spielen, gewöhnlich in der Form eines sonnenlosen, oft mit Zäunen unterteilten oder gewerblich genutzten Hinterhofs. Für ein Mietshaus mit zehn Wohnungen und fünfzig Personen reichten Parzellen von durchschnittlich 250 Quadratmetern, die effektiven Ausnutzungsziffern (Geschossflächen im Verhältnis zur Grundstücksfläche) erreichten Werte von 250 bis 500 Prozent. Viermal mehr Bauland, nämlich 1000 Quadratmeter, beanspruchte zur gleichen Zeit in Zürich ein durchschnittliches Einfamilienhaus.⁷¹

Das 1893 eingeführte Quartierplanverfahren trug entscheidend zur baulichen Verdichtung bei. Es förderte die Professionalisierung und Kommerzialisierung des Wohnungsbaus und verhalf der Blockrandbebauung zum Durchbruch. Das Verfahren war schon wegen der Vielzahl von mitspracheberechtigten Grundeigentümern für viele

67 Pflüger 1909, S. 5.

68 Ebd., S. 9.

69 Ebd., S. 4; vgl. auch v. Orelli, *Lebensformen der Arbeiterfamilie*, unveröff. Manuskript, ca. 1930, Schweizerisches Sozialarchiv, zit. nach Lindig 1979, S. 93.

70 Statistisches Amt 1907, *Die Bautätigkeit in der Stadt Zürich 1896–1905*, S. 15.

71 Ebd., S. 12.

kleine Grundbesitzer zu kompliziert und langwierig. An ihrer Stelle gewannen nun professionelle Spekulanten im Wohnungsbau an Bedeutung, die Häuser für einen anonymen Markt bauten.⁷² Sie holten nach Abschluss des zeitraubenden Verfahrens in der Regel das Maximum an Ausnützung aus ihren arrondierten Grundstücken heraus, indem sie geschlossene Blockrandbebauungen erstellten. Die meisten klassischen Blockrandquartiere – in Aussersihl, Wiedikon, Unterstrass oder Riesbach – entstanden nach der Eingemeindung von 1893. Denn erst die Quartierplan-Pflicht erzwang und ermöglichte die nötige Koordination der Grundeigentümer.

Die Blockrandquartiere jener Jahre zeichneten sich durch eine intensive Durchmischung der Nutzungen aus. Ihr dichtes, rechtwinkliges Strassennetz bildete eine einfache, universell nutzbare Grundstruktur, die eine enge Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe erlaubte. Die Häuser standen in der Regel direkt an der Strasse, ihre Erdgeschosse waren fast immer als Läden oder Wirtschaften ausgebaut und in den Hofgebäuden kamen die Werkstätten und Remisen des Kleingewerbes unter. Im Vorderhaus lag zwischen Parterre und erstem Obergeschoss oft ein Zwischengeschoss (Mezzanin), das zusätzlich für Geschäftszwecke nutzbar war, etwa als Büro-, Speditions- und Lagerraum oder als Arbeitsplatz für Näherinnen.

Zwischen die Wohnhäuser schoben sich Fabrikbetriebe, nicht nur in den Hinterhöfen, sondern auch als Hauptgebäude an der Strasse. In dem citynahen Bereich der Morgarten- und Weberstrasse in Aussersihl fanden zwischen Wohnhäusern typisch städtische Gewerbe ihren Standort, wie die Zeitungsdruckereien Conzett & Huber und Tages-Anzeiger, die Couvertfabrik Frei-Wiederkehr & Co. sowie zahlreiche, meist jüdische Grossbetriebe der Konfektionsnäherie (Braunschweig, Schmuklerski, J. Weil & Co., I. Gablinger und andere). Die funktionale Durchmischung brachte zwar Immissi-

72 Statistisches Amt 1907, *Die Bautätigkeit in der Stadt Zürich 1896–1905*, S. 78.



Ein Innenhof an der Motorenstrasse im Industriequartier um 1915. In den Blockrandgebieten von Aussersihl sind die meisten Höfe gewerblich genutzt. (BAZ; Foto Heinrich Wolf-Bender)



Wohnhäuser an der Stauffacherstrasse 145, 147. Die Rückseite ist von nüchterner Sachlichkeit. Das Eckhaus zeigt die im Blockrand typische Problematik: Die Ecklage lässt kaum Raum für Fenster. Der Innenhof ist mit Gewerbebauten überstellt. (BAZ; Foto 1947)



Mittelständische Wohnhäuser aus den 1890er Jahren in Aussersihl (Stauffacherstrasse 145, 147) in der höchsten erlaubten Dichte. Die repräsentativ ornamentierten Fassaden sind in Sockelgeschoss, Mezzanin (Zwischengeschoss), drei Wohngeschosse und eine Dachzone mit Mansarden gegliedert. (BAZ; Foto 1947)

onen – Rauch, Lärm und Verkehr – mit sich, hatte aber den grossen Vorteil, dass die Arbeits- und Zulieferwege in der Regel kurz blieben. Da man den Arbeitsweg meistens zu Fuss bewältigte und alle Güterlieferungen mit Pferdefuhrwerken oder Handwagen erfolgen mussten, hatte dies grosse Bedeutung.

Der Wert einer Parzelle bemass sich nach ihrer Erreichbarkeit. Hans-Peter Bärtschi weist nach, dass für Eckparzellen, die von zwei Strassen erschlossen waren und so eine bessere «Passantenlage» boten, die höchsten Preise gezahlt wurden und diese oft lange vor den Nachbargrundstücken bebaut wurden.⁷³ Aus Repräsentationsgründen waren auch die Wohnungen mit ihren Haupträumen und dem in Zürich üblichen Balkon stets zur Strasse ausgerichtet, auch wenn sie dadurch nach Norden orientiert waren. Es ergibt sich aus dieser Logik, dass Wohnungen an grossen, verkehrsreichen Strassen (Badener-, Stauffacherstrasse) das höchste Sozialprestige und einen höheren Ausbaustandard aufwiesen als solche in Nebenstrassen.

Oft besass der Gewerbetreibende oder die Ladenbesitzerin im Erdgeschoss das Haus, das ihm oder ihr als Kapitalanlage und Altersvorsorge diente. Ihre Wohnung lag dann gewöhnlich im ersten Stock. Die «Bel Etage» zeichnete sich durch höhere Räume und gehobenen Ausbau vor den Mietwohnungen in den oberen Geschossen aus. Dort lebten Familien von Arbeitern oder Angestellten und ihre Untermieter. Im stets mit Mansarden versehenen Dach fanden sich zusätzliche Einzelzimmer für Dienstbotinnen oder weitere Untermieter. Neben solchen funktional und sozial gemischten Häusern gab es ebenso viele reine Miethäuser, die schlechter ausgebaut und noch dichter belegt waren. Der Unterschied zwischen beiden Kategorien lag oft in der Erschliessung: Zweispännige Formen (mit zwei Wohnungen pro Geschoss) galten als proletarisch, einspännige eher als bürgerlich, da sie mehr Privatsphäre gewährten.

Die relative Enge der Wohnungen und ihre dichte Belegung sorgten zusammen mit der Durchmischung der Nutzungen dafür, dass sich in der «Mietskasernenstadt» ein grosser Teil des Alltagslebens auf der Strasse abspielte. Vor allem wenn die Mütter ausser Haus arbeiteten oder Heimarbeit leisteten, was oft der Fall war, wurden die Kinder zum Spielen auf die Strasse geschickt, wo durch die vielen Geschäfte ein reger Waren- und

73 Bärtschi 1983, S. 224f. sowie S. 344–350.



Wohn- und Geschäftshäuser an der Kasernenstrasse um 1890. (BAZ)



Kleinbürgerliches Wohnen in Aussersihl 1893. Frau Stutz, Besitzerin des Wohnhauses Kasernenstrasse 11, mit ihrer ledigen Tochter. (BAZ; Foto Adolf Moser)



In der «Helvetia» an der Kasernenstrasse 15 um 1901. Die vielen Wirtschaften in Aussersihl waren für die Männer des Quartiers wichtige Treffpunkte. (BAZ; Foto Adolf Moser)

S. 58/59, Die Langstrasse, Ecke Brauerstrasse, kurz nach der Jahrhundertwende. Der fast ausschliessliche Fussgängerverkehr ist dicht, gemächlich, wenig gerichtet und überwiegend männlich. Einzelne Fahrräder und Handwagen schlängeln sich an den Menschen vorbei. (aus: *100 Jahre Technik* 1930, S. 403)





Kundenverkehr herrschte. An fast jeder Ecke gab es Wirtschaften, die Treffpunkte der Männer. Grosse Teile der arbeitenden Bevölkerung begaben sich – noch lange über den Zweiten Weltkrieg hinaus – zweimal täglich zu Fuss zur Arbeit und zurück. Da es noch keine gleitende Arbeitszeit gab, waren die Strassen besonders frühmorgens, mittags und abends voll von Menschen. Das intensive Strassenleben kam in seiner manchmal rauen Art bürgerlichen Beobachtern fremd und bedrohlich vor: Für die spätere Sozialistin Regina Kägi-Fuchsmann, eine Tochter aus guter jüdischer Familie, bedeutete in den 1890er Jahren ein Ausflug nach Aussersihl ein «aufregendes, ja verbotenes Unternehmen», eine Reise in eine andersartige Welt mit einer fremd wirkenden Bevölkerung.⁷⁴

Wohnungsnot und Konjunkturschwankungen

Wenn die Wohnungsnot seit den 1890er Jahren zu einem fast ununterbrochen diskutierten politischen Thema wurde, dann hatte dies nicht allein mit den schlechten Wohnbedingungen zu tun, sondern ebenso mit den Schwankungen und Schwächen des Wohnungsmarktes. Konjunkturelle Aufschwünge zogen starke Wanderungsbewegungen nach sich, die den Wohnungsmarkt extrem belasteten: Von 1893 bis 1897 vermehrte sich die Bevölkerung jedes Jahr um 9000 Personen, die auf Wohnraum angewiesen waren. Die hohe Nachfrage regte nicht nur die Bautätigkeit an, sondern auch die Spekulation mit Häusern und Grundstücken; das Volumen des Liegenschaftsverkehrs wuchs allein zwischen 1893 und 1895 von 80 auf 200 Millionen Franken.⁷⁵

Die Spekulationsblase platzte, als 1897 die Konjunktur einbrach und die Bevölkerung zwischen 1899 und 1901 sogar abnahm. Fünf Jahre dauerte die «Liegenschaftskrise», dann wendete sich das Blatt erneut: Von 1904 bis 1911 waren wieder jedes Jahr 5000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner unterzubringen.⁷⁶ Solche Schwankungen waren von der Bauwirtschaft nicht zu bewältigen, das Angebot folgte der Nachfrage stets mit mehreren Jahren Verspätung. In Zeiten der Hochkonjunktur erreichte die Wohnungsnot daher immer wieder katastrophale Ausmasse; in der anschliessenden Rezession hatten die Besitzer neu erstellter Wohnhäuser das Nachsehen.

In der Bauwirtschaft häuften sich während der Krise ab 1899 die Konkurse. Auf Kredit erworbene Grundstücke konnten nicht genutzt werden, neu erstellte Häuser standen leer.⁷⁷ Die dezimierten Kapazitäten der Bau- und Immobilienbranche fehlten ebenso wie das Marktvertrauen, als sich 1904 die Konjunktur erholte und die Bevölkerung wieder wuchs. Sofort machte sich Wohnungsnot fühlbar, und die Mieten zogen massiv an: Der Durchschnittspreis einer Zürcher Dreizimmerwohnung stieg zwischen 1902 und 1911 um über 40 Prozent;⁷⁸ die Preise bei Neuvermietungen sogar um 75 Prozent von 383 Franken (1903) auf 670 Franken (1910).⁷⁹ Die steigenden Wohnkosten zehrten die Reallohnverbesserungen jener Jahre restlos auf und machten die Wohnungsfrage endgültig zu einem Politikum erster Ordnung.⁸⁰

Das Thema Wohnungsnot beherrschte seit den mittleren 1890er Jahren die politische Diskussion in Zürich und brachte eine grosse Zahl von Zeitungsartikeln, Broschüren und statistischen Abhandlungen hervor. Der 1892 gegründete und von Pfarrer Paul Pflüger geleitete Mieterverein gab den Sorgen der Wohnungssuchenden eine Stimme und beteiligte sich 1893 an der Gründung der ersten gemeinnützigen Wohnbaugenos-

74 Kägi-Fuchsmann 1968, S. 46.

75 Statistisches Amt 1911, *Der Wohnungsmarkt in Zürich und Umgebung 1910*, S. 35.

76 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 12.

77 Streuli 1902; Statistisches Amt 1907, *Die Bautätigkeit in der Stadt Zürich 1896–1905*.

78 Schatzmann, 1913, S. 10.

79 Statistisches Amt 1911, *Der Wohnungsmarkt in Zürich und Umgebung 1910*, S. 34.

80 Ritzmann 1996, S. 448.

senschaft.⁸¹ 1896 gab der Stadtrat von Zürich eine umfassende Untersuchung der städtischen Wohnverhältnisse, eine sogenannte Wohnungsenquête in Auftrag. Sie bildete den Auftakt zu einer regelmässigen Bau- und Wohnungsstatistik. Die zweite Welle grosser Wohnungsnot wurde 1907 zum Auslöser des kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbaus in Zürich. Die Diskussionen um Wohnungsnot, Wohnungsbau

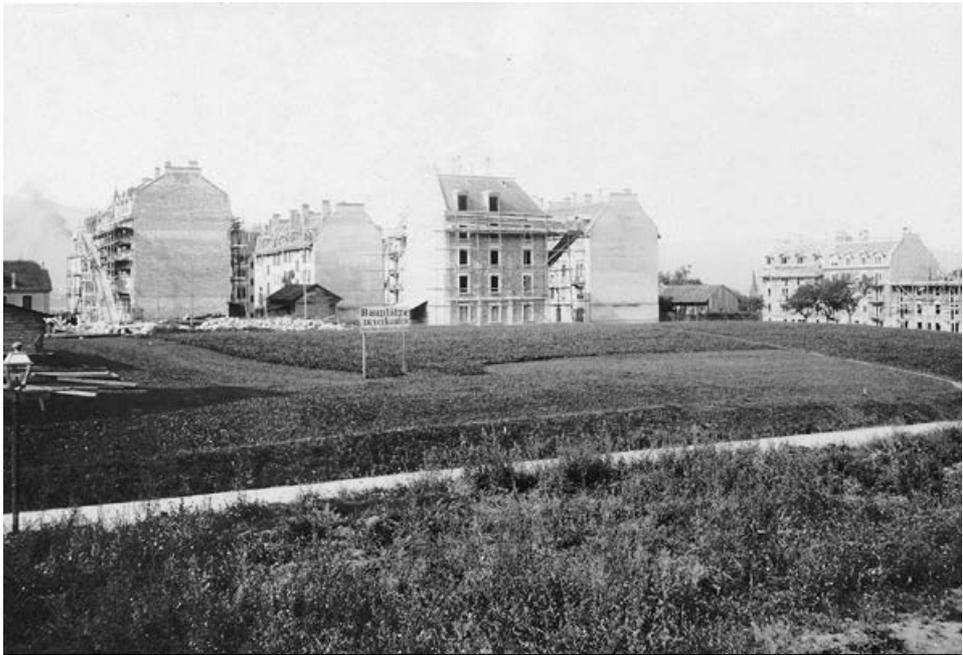
81 *Zürcher Bau- und Wohngenossenschaft 1893–1993*, Zürich 1993.



Konjunkturbedingte Schwankungen des Wohnungsmarktes um die Jahrhundertwende in einer ausdrucksstarken zeitgenössischen Darstellung. Die Schere zwischen den zwei schwarzen Linien bedeutet Wohnungsnot oder Leerstand. «Gesamtangebot» = Neubauwohnungen + Leerwohnungsbestand zu Jahresbeginn. «Wohnungsverbrauch» = Gesamtangebot – Leerwohnungsbestand zum Jahresende. Die Wohnungsnachfrage ist aus der Zahl der Haushalte errechnet. (aus: Thomann, Brüschweiler 1919)



Tristesse am Stadtrand um 1908. Eben erbaute «Mietskasernen» an der Josefstrasse im Industriequartier, umgeben von Morast. (BAZ)



«Bauplätze zu verkaufen». An der Röschibachstrasse im Wipkinger Landenbergquartier schiessen um 1907 neue «Mietskasernen» wie Pilze aus dem Boden. (BAZ)

und Wohnverhältnisse mündeten in eine umfassende Kritik an den Lebensbedingungen der Grossstadt, am Wohnen in der «Mietskaserne» und an den vermeintlich Schuldigen, die man in den geschmähten Spekulanten zu finden glaubte.

Die «Mietskaserne» als Mythos

Grundsätzlich unterschied sich die Blockrandbebauung als typische Bauweise der Arbeiterstadtteile nicht von dem Bautypus, der sich dreissig Jahre zuvor in den Stadterweiterungsgebieten Arnold Bürklis als urbanes System durchgesetzt hatte. Die Blockrandbauweise besass hohes Sozialprestige, solange sie im Bahnhofquartier Wohnungen der Luxusklasse enthielt, die sich durch Raum- und Wohnungsgrösse, Ausstattung und grosszügig begrünte Innenhöfe auszeichneten. Die ältesten Beispiele wie der Zentralhof und der Kappelerhof an der oberen Bahnhofstrasse waren eigentliche Wohnpaläste mit luxuriösen Grosswohnungen. Die Blockrandbebauung galt in Zürich, wie in allen europäischen Städten, im 19. Jahrhundert als universelles Prinzip zeitgemässer Stadterweiterung.

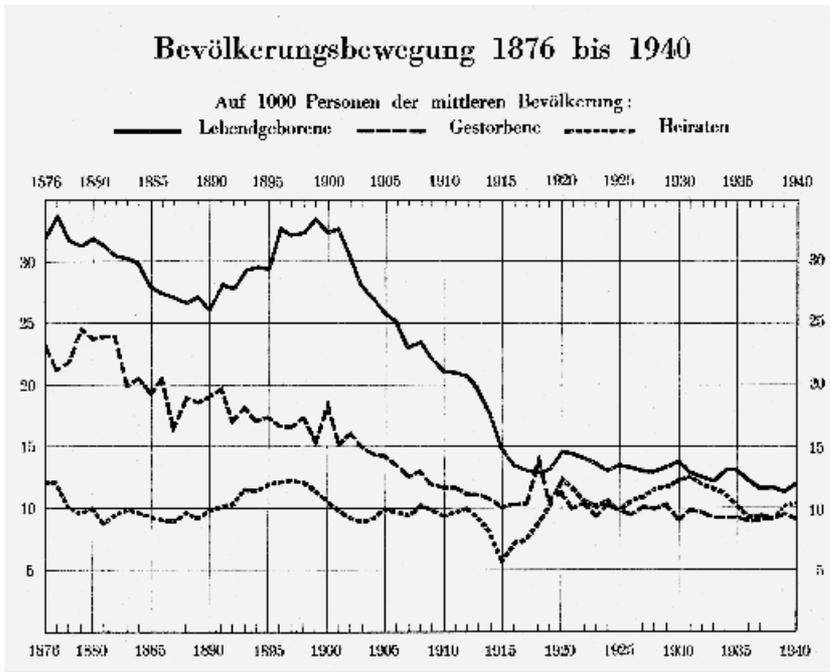
Mit der Ausbreitung der Blockrandbauweise in den Arbeiterquartieren verkehrte sich die positive Wertung Ende der 1890er Jahre in ihr Gegenteil. Dies lag nicht nur an der wesentlich schlechteren baulichen Qualität, sondern auch an der um einiges höheren Einwohnerdichte und dem Misstrauen gegenüber der andersartigen Bewohnerschaft der neuen Quartiere. Die abwertende Bezeichnung «Mietskaserne», zuvor schon gelegentlich für besonders grosse und billig gebaute Arbeiter-Wohnhäuser verwendet, wurde zunehmend auch auf die vorherrschende Bebauungsweise, den Blockrand, übertragen. Die polemische Gleichsetzung prägte seit 1900 die Diskussion um Stadtentwicklung und Städtebau. Mit der Mietskaserne wurde letztlich das Städtische als solches, die Stadt als Ort verdichteten sozialen Lebens in Frage gestellt.

Trotz der hohen Dichte brachte die Blockrandbebauung in den meisten Fällen jedoch nicht nur eine Verschlechterung gegenüber älteren offenen Bebauungsstrukturen, denn Quartierplan und Baugesetz sorgten immerhin für die Einhaltung bauhygienischer Standards, ausreichende Strassenbreiten und angemessene Bauabstände. Wesentlich schlimmer waren die Wohnverhältnisse in den Altstadtgassen des Niederdorfs und in den älteren Teilen Aussersihls, wo 1910 die höchsten Bevölkerungsdichten der Stadt ermittelt wurden.

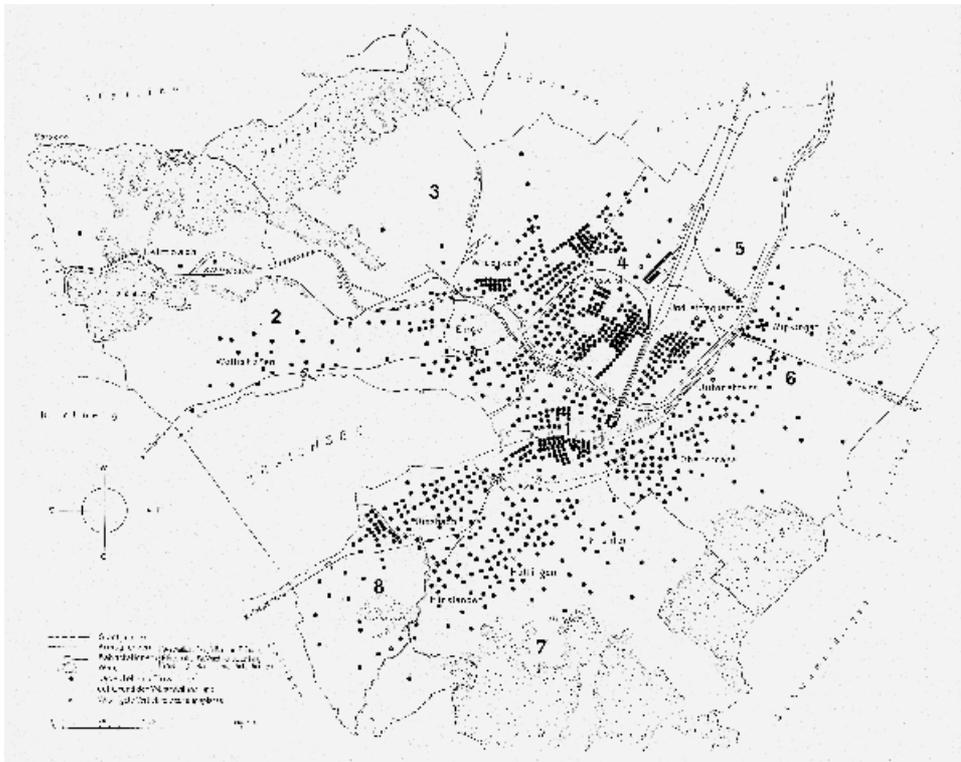
Krankheit und Tod

Armut, schlechte Ernährung und ein Mangel an alltäglicher Hygiene hatten im Arbeiterquartier im Vergleich zur übrigen Stadt häufigere Erkrankungen und eine geringere Lebenserwartung zur Folge. Besonders gefährdet waren Säuglinge und Kleinkinder: 1876 bis 1880 starb im Raum Zürich jedes fünfte neugeborene Kind im ersten Lebensjahr, in den Arbeitervierteln Aussersihl und Unterstrass sogar jedes vierte. Infektionskrankheiten, vor allem der Verdauungsorgane, waren meistens die Ursache. Schon Ende 19. Jahrhundert verringerte sich die hohe Kindersterblichkeit dank Zugang zu fliessendem Wasser, verbesserter Hygiene und Säuglingspflege.⁸²

Ärzte und Sozialreformerinnen der 1890er Jahre führten die Häufung von Krankheiten wie Tuberkulose oder Typhus im Arbeiterquartier auf die dichte Blockrandbebauung und den Mangel an Licht und Luft zurück. Für die modernen Architekten des 20. Jahrhunderts war die Gleichsetzung von Blockrandbebauung und ungesunden



Demografischer Übergang in der Stadt Zürich: Rückgang von Sterblichkeit und Geburten seit 1876. (aus: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1933*, S. 11*)



Bewohnerdichte in der Stadt Zürich um 1910. Die höchste Konzentration findet sich mit 850 Personen pro Hektare im Aussersihler Kasernenviertel, in überwiegend freistehenden Häusern aus dem 19. Jahrhundert. Die Überbelegung der Wohnungen, nicht die bauliche Dichte, ist der Grund für diesen Rekordwert. 450 Personen pro Hektare werden im Niederdorf gezählt. Ähnliche Werte erreichen die Blockrandquartiere im Industriequartier, beim Idaplatz und beim Manesseplatz. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplan-Wettbewerb 1919*, S. 8)

Wohnverhältnissen geradezu eine Selbstverständlichkeit. Hätte diese Annahme zugehört, dann hätte bei zunehmender Grösse und Dichte der Stadt der Gesundheitszustand ihrer Bewohnerinnen und Bewohner immer bedrohlicher aussehen müssen. Die seit 1876 erhobenen Statistiken zeigen aber im Gegenteil, dass sich um die Wende zum 20. Jahrhundert ein grosser Teil auch der ärmeren Bevölkerung den schlimmsten gesundheitlichen Folgen der Armut entziehen konnte. Die Sterblichkeit, das heisst der Anteil der Todesfälle an der Bevölkerung verringerte sich in Zürich zwischen 1876 und 1915 von 25 auf 11 Promille. Der Rückgang von Infektionskrankheiten, vor allem bei Säuglingen, trug am meisten zur Abnahme der Sterblichkeit bei, aber auch die Tuberkulose wurde seltener.⁸³

Ab 1900 folgte auch die Geburtenrate dem sinkenden Trend: Von 33 Promille sackte sie bis 1920 auf 13 Promille ab. Das bedeutet, dass Ende des 19. Jahrhunderts das individuelle Sterberisiko geringer wurde, die Lebenserwartung zunahm und «Kindersegen ohne Ende»⁸⁴ nicht mehr schicksalhaft zu jeder Ehe gehörte. Weil die Sterblichkeit früher und regelmässiger abnahm als die Zahl der Geburten, kam es vor allem von 1896 bis 1900 vorübergehend zu hohen Geburtenüberschüssen. Dieser «demografische Übergang» zu geringeren Geburten- und Sterbezahlen war übrigens keine typisch zürcherische Entwicklung, sondern fand in allen industrialisierten Ländern statt.

Arbeiterbewegung und Quartier

Die Wohnverhältnisse beeinflussten die materiellen Lebensbedingungen in der Stadt in hohem Mass. Am meisten bekam dies die arbeitende Bevölkerung zu spüren, die sich die steigenden Mieten buchstäblich vom Mund absparen musste. Es erstaunt daher nicht, dass die Perioden der schlimmsten Wohnungsnot stark mit den Wellen der Streikhäufigkeit und Wachstumsphasen der Arbeiterbewegung übereinstimmen. Bruno Fritzsche und Hans-Peter Bärtschi haben den engen Zusammenhang zwischen den Lebensbedingungen im Arbeiterquartier und dem Wachstum einer starken Arbeiterbewegung in den Städten herausgearbeitet.⁸⁵ Der Historiker Daniel Künzle⁸⁶ registriert in seiner Analyse einen latenten Unmut infolge der Verhältnisse im Arbeiterstadtteil: «Die besonderen Wohn- und Lebensbedingungen gerade in der Gegenüberstellung zu den anderen Stadtteilen liessen im Arbeiterquartier eine Konflikthanfälligkeit reifen, bei der es manchmal nur einen kleinen Auslöser brauchte, dass sie zum veritablen Krawall ausartete.»⁸⁷

Seit dem Konjunkturaufschwung der späten 1880er Jahre gehörten Streiks und die damit verbundenen Auseinandersetzungen in Zürich zum politischen Alltag. Die Kämpfe spielten sich in der Regel nicht verborgen in den Betrieben ab, sondern auf den Strassen des Arbeiterquartiers, vor den Betrieben und Baustellen: Immer wieder liessen sich Streikposten in Handgemenge mit Streikbrechern verwickeln. Da die Auseinandersetzungen auf öffentlichem Grund stattfanden, waren die Stadtbehörden herausgefordert. Die Streikposten wurden verboten, Polizei oder gar Militär kamen zum Einsatz, Protestmärsche folgten. Am Beispiel eines Schlosserstreiks von 1886 wird der Vorgang erstmals beschrieben: Das gewaltsame Einschreiten der Polizei gegen Streikposten führte zu Aufläufen, die Bevölkerung versuchte, verhaftete Arbeiter zu befreien, die Polizei griff zur Gewalt, es kam zu Verletzten und Toten und anschliessend zu Mas-

83 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1933*, S. 23*.

84 Brupbacher 1910.

85 Fritzsche 1981 und 1985; Bärtschi 1983, S. 429–441.

86 Daniel Künzle 1990, S. 43–58; vgl. auch Fritzsche 1977, S. 447–473.

87 Daniel Künzle 1990, S. 58.

senprotesten.⁸⁸ Eskalationen nach diesem Muster wurden in den 1890er Jahren und in der Hochkonjunktur immer häufiger. Ab 1904 nahmen die Streiks im Kanton Zürich dramatisch zu: Waren bis 1903 maximal elf Streikbewegungen pro Jahr gezählt worden, stieg diese Zahl 1904 auf 24, 1905 auf über 50 Streiks, die meisten in der Stadt Zürich.⁸⁹ Die Streikwelle gipfelte im Sommer 1912 im ersten Zürcher Generalstreik, der für 24 Stunden die gesamte Stadt lahm legte. In diesen Jahren entwickelte sich die Zürcher Arbeiterbewegung zu einer mächtigen, polarisierenden Kraft.

Im Sommer 1906 kumulierten sich Streiks der Bauarbeiter und der besonders lang und erbittert geführte Streik der Automobilarbeiter der Firma Arbenz: In den Strassen von Aussersihl häuften sich Aufläufe, Krawalle und gewalttätige Eingriffe berittenen Militärs. Von einem «Kosakensommer» berichtete der Arbeiterarzt Fritz Brupbacher angesichts blutiger Säbeleinsätze der Kavallerie.⁹⁰ Immer wieder beteiligte sich die Bevölkerung der Arbeiterquartiere, vor allem Aussersihls, spontan an den Auseinandersetzungen auf der Strasse, unterstützte die Streikposten und schloss sich den Protestmärschen an. Die Arbeiterbewegung wurde so immer mehr zu einer städtischen Volksbewegung, die im Arbeiterquartier ihre Heimat hatte. Die Menschen in den dicht bebauten Arbeitervierteln waren es gewohnt, der Polizeimacht gegenüber zu stehen und von ihr Prügel zu beziehen.⁹¹

Parallel zu den gewerkschaftlichen Organisationen wuchs die Sozialdemokratie als politischer Arm der Arbeiterbewegung. Sie verpflichtete sich 1904 auf ein marxistisches Programm, mit dem sie sich deutlich von den bürgerlichen Parteien absetzte. Im Lauf der 1890er Jahre wurde der Stadtkreis III (Aussersihl und Wiedikon) zur Hochburg der sozialdemokratischen Partei, die hier 1901 die absolute Mehrheit der Stimmen und damit sämtliche Kantonsratssitze errang. Als erste Partei beherrschten die Sozialdemokraten die Methoden der Massenagitation, welche ihre bürgerlichen Konkurrenten erst noch zu erlernen hatten. Ihre Stadträte Friedrich Erismann (seit 1904), Emil Klöti (seit 1907) und Paul Pflüger (seit 1910) waren ebenso tatkräftige wie visionäre Persönlichkeiten, die die städtische Politik zu prägen wussten.

Noch 1893 erst ein kleiner Verein, bildete die sozialdemokratische Partei 1914 die grösste Fraktion im Stadtparlament und (mit vier von neun Sitzen) auch in der Exekutive.⁹² Ihr schnelles Wachstum, ihre revolutionäre Argumentation und die wachsende Unzufriedenheit und Mobilisationsbereitschaft in der Bevölkerung machten die Arbeiterbewegung zu einer gesellschaftsverändernden Kraft, die im Bürgertum wachsende Ängste und eine starke Gegenbewegung nach rechts auslöste: 1906 sammelte sich die städtische Rechte im militant antisozialistischen «Bürgerverband». Der Riss in der Gesellschaft wurde in der Grossstadt zuerst sichtbar; in den Jahren des Ersten Weltkriegs sollten die Risse zu Brüchen werden, die die Gesellschaft spalteten. Aufmerksame Beobachterinnen und Beobachter realisierten diese Gefahr schon vorher: «Es stehen sich heute zwei Welten gegenüber», schrieb der sozialreligiöse Theologe Leonhard Ragaz unter dem Eindruck des Zürcher Generalstreiks 1912: «Sie befinden sich im Kriegszustand.»⁹³

88 Heeb 1948, S. 227.

89 Fritzsche 1995, S. 241.

90 Brupbacher 1927, S. 42.

91 Bärtschi 1983.

92 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 153* f.

93 Ragaz 1912, S. 300.



Nicht zufällig steht die Militärkaserne seit 1877 zwischen der Innenstadt und dem Arbeiterquartier Aussersihl. Bei Streiks kamen häufig Truppen zum Einsatz. (Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung und Fotoarchiv)



Maifeier 1897 in der Badenerstrasse in Aussersihl. Dem Umzug der Gewerkschaften geht die Arbeitermusik voran. Die gesamte Bevölkerung des Quartiers scheint auf der Strasse versammelt zu sein – nicht alle ordnen sich in die Marschdisziplin ein. (Gretlers Panoptikum, Schweizerisches Sozialarchiv)

S. 68/69, Zürcher Generalstreik im Juli 1912. Arbeiterinnen und Arbeiter sammeln sich in der Stampfenbachstrasse, um das Tram an der Fahrt zu hindern. (BAZ)





Von der Stadterweiterung zur Stadtplanung. Trendwende um 1900

Die offene Bebauung verdrängt die Blockrandbebauung

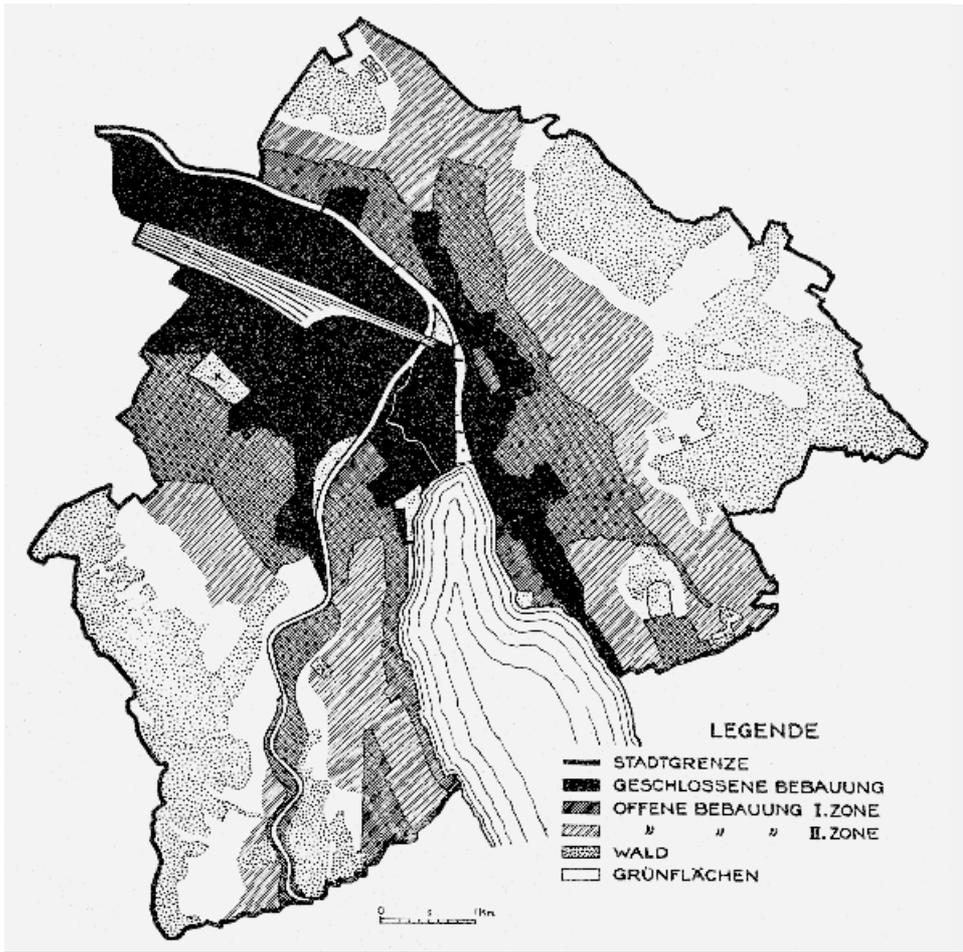
Die Epoche der grosstädtischen Verdichtung und Nutzungsmischung in der Form klassischer Blockrandbebauung dauerte in Zürich nur kurze Zeit. Die Immobilienkrise von 1899 bis 1903 setzte dem kurzen Triumphzug dieser ausgesprochen urbanen Bauweise ein Ende. Seit 1900 zeichnete sich eine Trendwende hin zu weniger dichten Bauformen ab, die den bürgerlichen Idealen der Privatheit und des entmischten Wohnens mehr Raum gaben.

Amtliche Statistiken zeigen, dass sich ab 1900 das Investitionsverhalten dramatisch änderte: Die multifunktionalen Wohnhäuser mit Geschäftslokalen wie sie im Gebiet der Blockrandbebauung typisch waren, verloren ihre Vorrangstellung zu Gunsten von privateren Wohnformen. Das multifunktionale Wohn- und Geschäftshaus, im ersten Jahrzehnt nach der Eingemeindung mit 60 Prozent der weitaus häufigste Neubau-Typ, wurde nach der Jahrhundertwende mit einem Schlag und definitiv vom reinen Wohnhaus abgelöst. Die klassische, für die Altstadt wie für die Mietskasernenstadt typische Durchmischung der Nutzungen galt seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts nicht mehr als erstrebenswert und wurde nur noch selten realisiert. Dies gilt für Armeleutequartiere wie Wiedikon oder Wipkingen ebenso wie für die bürgerlich geprägten Stadtteile. Auch bei Blockrandbebauungen verdrängten Vorgärten und Hochparterrewohnungen das früher übliche Erdgeschoss mit Geschäften. Das bürgerliche Leitbild der Trennung von Wohnen und Arbeiten begann sich nun auch in den Arbeiterquartieren durchzusetzen.

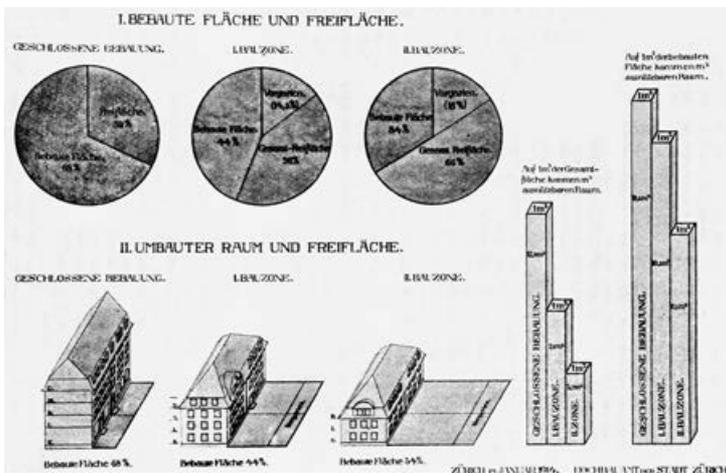
Diese Entwicklung belegt mit aller Deutlichkeit den Trend zur Entmischung hin zu Wohnquartieren und die wachsende Bedeutung des Privaten im Wohnbereich, welche im 20. Jahrhundert die Stadtentwicklung bestimmten. Die Bewegung aus der dicht bebauten Stadt hinaus und der Wunsch nach dem – wenn auch noch so kleinen – eigenen Haus wurden zu einem mächtigen Bedürfnis. Die Immobilienkrise war für diesen plötzlichen Wandel ein entscheidender Auslöser, denn sie erlaubte es den Mieterinnen und Mietern, unter leer stehenden Wohnungen zu wählen. Neue Blockrandüberbauungen liessen sich in dieser Situation schlecht vermieten, was den Investoren die hohen Risiken hoch verdichteten Bauens bewusst machte. Als die Konjunktur wieder anzog, entschieden sich viele Bauherren schon aus Risikogründen für eine geringere Ausnützung ihrer Grundstücke. Ein zweiter Grund für die Trendwende liegt im Ausbau der Verkehrsmittel: Bahn und Tram erschlossen im beginnenden 20. Jahrhundert wachsende

Jahre:	Neu erbaute Wohnhäuser	Wohn- und Geschäftshäuser	Reine Wohnhäuser	Einfamilienhäuser
1893–1900	2583 (100%)	1559 (60.4%)	812 (31.4%)	212 (8.2%)
1901–1910	1584 (100%)	462 (29.2%)	783 (49.4%)	339 (21.4%)
1911–1920	1738 (100%)	345 (19.8%)	845 (48.6%)	548 (31.5%)
1921–1930	4571 (100%)	658 (14.4%)	1805 (39.5%)	2108 (46.1%)

Entmischung des Wohnens: Gemischte Nutzungen (Wohnhäuser mit Geschäft) gehen ab 1900 stark zurück, gleichzeitig wächst der Anteil der Einfamilienhäuser. (aus: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S.53*)



Der Bebauungs- und Zonenplan von 1912. Die bauliche Dichte ist stadtauswärts gestaffelt. Die begünstigten Hanglagen liegen in der Zone geringster Dichte. (aus: Für die Eingemeindung 1929, S.4)



Die Zürcher ‚Staffelbauordnung‘ von 1901/1912. Zwei Zonen offener Bebauung (erste und zweite Bauzone) nehmen den grössten Teil der Stadtfläche ein. Die Zonenbauvorschriften bedeuteten gegenüber dem Baugesetz eine erhebliche Reduktion der baulichen Dichte. (aus: Bernoulli 1914, S. 27)

Flächen, die dadurch zu potenziellem Bauland wurden. Eine wachsende Zahl von Menschen konnte wählen, ob sie zentral oder am Stadtrand wohnen wollte.

Behördliche Massnahmen unterstützten die Entwicklung hin zu aufgelockerten Bauformen. Nur acht Jahre nach dem Baugesetz von 1893 erliess der Stadtrat 1901 Vorschriften, die für weite Teile des Baugebietes – die Hänge des Zürichbergs, Ober- und Unterstrass, die Hügel der Enge und den Wiediker Bühl – die erlaubte Ausnützung reduzierten und die offene Bauweise vorschrieben.⁹⁴ Für diese besonders schön gelegenen Gebiete wurde eine aufgelockerte Bauform zur gesetzlichen Norm: Häuser durften nur frei stehend oder in Gruppen von höchstens 25 Meter Länge aneinander gebaut werden; die Höhe war auf dreieinhalb Geschosse begrenzt. Das bedeutete den Übergang zu einer ‹Staffelbauordnung› nach deutschem Vorbild, das heisst einer Zonenbauordnung mit zum Stadtrand hin abnehmenden Bebauungsdichten und -höhen.

Als besonders störend wurde die geschlossene Blockrandbebauung dort empfunden, wo sie in den Augen der Nachbarschaft nicht hingehörte, nämlich in den Quartieren des Kleinbürgertums, das vorzugsweise in frei stehenden Drei- oder Vierfamilienhäusern wohnte. Das frei stehende Haus war ein Symbol bürgerlichen Kleineigentums und mit seinen Mietwohnungen zugleich eine beliebte Form der Altersvorsorge. Wo Blockrandbebauungen mit höherer Geschosszahl und baulicher Dichte in die Mittelstandsquartiere hineinwuchsen, regte sich Widerstand der ansässigen Hausbesitzer: Sie bekämpften das Vordringen des Blockrandtyps als Vorboten einer sozialen Deklassierung ihrer Wohngegend.⁹⁵

Die Baubeschränkungen, die mit den Vorschriften zur offenen Bebauung einhergingen, weckten daher interessanterweise keine nennenswerte Opposition: In der Volksabstimmung hatten rechtsbürgerliche Gegner der neuen Vorschriften keine Chance, und gegen die Inkraftsetzung wurden stadtweit nur gerade drei Rekurse eingereicht. Viel zahlreicher waren hingegen die Begehren von Quartiervereinen und Anwohnergruppen, die die einschränkenden Vorschriften auf ihre Wohngegend auszudehnen wünschten.⁹⁶ In einer typischen Eingabe verlangten Grundbesitzer aus dem Seefeld im Juni 1904 die Ausdehnung der Vorschriften für die offene Bebauung auf ihr Quartier. Die Grundbesitzer im Geviert Klaus-, Mittel-, Bellerivestrasse und Kollerweg begründeten ihren Wunsch mit dem Argument, dass dort auf Grund von Villenservituten bislang nur offen gebaut worden sei und «dass es nicht nur die Besitzer in diesem Gebiete, sondern das ganze dortige Städtebild schwer schädigen würde, wenn auf dem noch servitutsfreien Lande früher oder später Mietskasernen entstünden».⁹⁷ Ähnliche Begehren häuften sich 1904 und in den folgenden Jahren.⁹⁸ Auslöser waren fast immer Baugepanne in der Nachbarschaft. Aus den Gesuchen spricht eine Aversion gegen die schnelle Verstädterung vieler Quartiere.

Aus solchen Vorstössen lokaler Grundbesitzer verdichtete sich ab 1909 die Idee einer Neufassung der Vorschriften. 1912 trat eine ‹zweite Zone der offenen Bebauung› in Kraft, die eine villenartige Bebauung mit höchstens zwei Vollgeschossen und grösseren Gebäudeabständen vorsah. Das Reiheneinfamilienhaus, das in jenen Jahren unter Architekten als zukünftige Lösung der Wohnungsfrage diskutiert wurde, fand in der Zonenordnung von 1912 nur am Rand Berücksichtigung.

94 Brüscheiler 1913, S. 7f.

95 Pflüger 1899, S. 24.

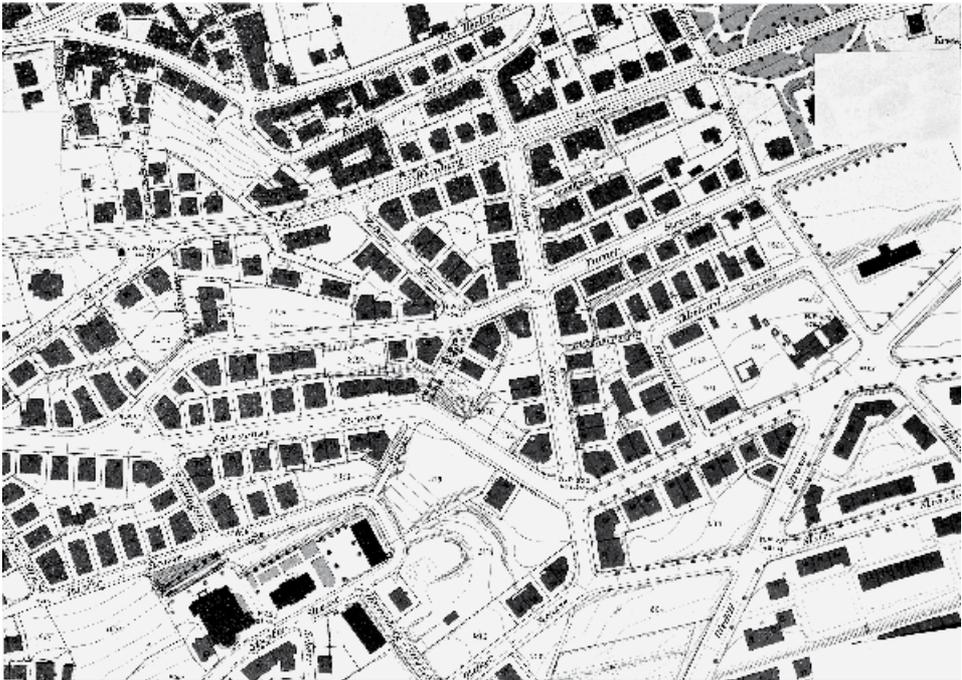
96 *Protokoll Stadtrat 1274*, 14.12.1904.

97 *Weisung BV I*, 14.07.1904, Stadtarchiv Zürich V.c.31 2/134.

98 *Protokoll Stadtrat 1247*, 14.12.1904.



Bürgerliche Wohnhäuser an der Scheuchzerstrasse (Oberstrass) aus den Jahren 1904 bis 1910. Sie entsprechen den Vorschriften der ersten Zone der offenen Bebauung. (BAZ)



Bebauungsmuster der offenen Bebauung (erste Zone, Oberstrass). Die privaten Baumeister optimierten die Bauvorschriften der offenen Bebauung durch die Anlage langer Baukörper, die tief in die Grundstücke hineinragten und nur geringe seitliche Abstände aufwiesen. (BAZ; Ausschnitt aus dem Übersichtsplan der Stadt Zürich 1918)

Eine Innovation: Das Einfamilienhaus

Um 1900 begann in Zürich die Karriere des Einfamilienhauses. Dies war eine echte Neuheit, denn im Zürich des 19. Jahrhunderts war das Einfamilienhaus als Bautyp praktisch unbekannt: Es gab zwar seit jeher die grossbürgerliche Villa mit Garten, doch sie blieb ein exklusives und seltenes Privileg. Im ganzen Stadtgebiet wurden bis 1905 pro Jahr nicht mehr als rund 20 Villen oder Einfamilienhäuser erstellt.⁹⁹ Auch die von philanthropischen Kreisen wie dem Aktien-Bauverein Zürich und den frühen Baugenossenschaften erstellten Arbeiterhäuschen enthielten gewöhnlich wie die Bürgerhäuser zwei bis drei Wohnungen.¹⁰⁰ Sogar der Begriff des Einfamilienhauses war in den Quellen vor 1900 praktisch unbekannt, man sprach von der «kleinen Villa» oder benutzte das englische Wort «Cottage».

Ab 1906 zählte man schon 30 bis 40 neue Einfamilienhäuser pro Jahr, 1909 fast 60 und bis 1914 jährlich rund 70 bis 80. In den 1920er Jahren schliesslich entstanden jährlich 200 bis 300 Einfamilienhäuser, was etwa die Hälfte der neuen Wohnbauten (nicht der Wohneinheiten) ausmachte. Veränderte städtebauliche Leitbilder, Tendenzen des Marktes und die bewusste städtische Förderung führten diesen fundamentalen Wandel herbei. Mit dem Wettbewerb Gross-Zürich (1915–1918) wurde das kleine Einfamilienhaus zu einem zentralen Thema der Stadtplanung.

Da ein Einfamilienhaus mehr Bauland benötigt als eine Mietwohnung und die Erschliessungs- und Baukosten pro Kubikmeter höher liegen, beinhaltet der Entscheid für ein eigenes Haus auch Verzicht: Bei gleichem Budget wird ein Einfamilienhaus kleiner und weniger repräsentativ gebaut sein als die Mietwohnung und im Normalfall zudem weiter vom Zentrum entfernt liegen. Wer sich für das Einfamilienhaus entschied, verzichtete also auf gesellschaftliche Repräsentation zugunsten von familiärer Privatheit.

99 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 53*.

100 Pflüger 1899, S. 26.



Das «Bergheim» in Hirslanden (Architekten Gebrüder Pfister). Eine Baugenossenschaft von Mittelstandsangehörigen erbaute 1909 Zürichs erste Siedlung mit Einfamilienhäusern. (BAZ)

Das Tram als Mittel zur Siedlungsplanung

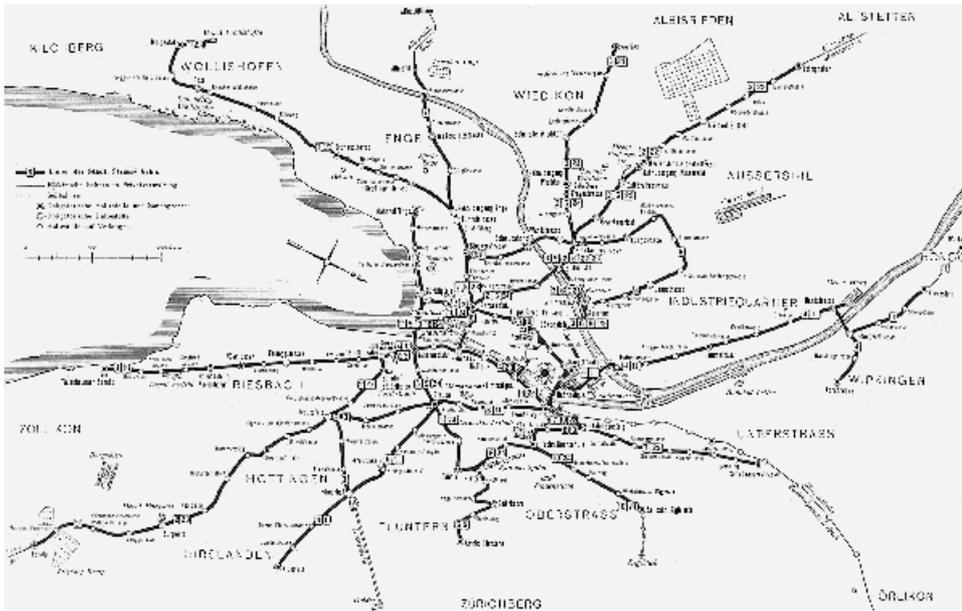
Der Siegeszug des Einfamilienhauses wäre ohne die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs nicht denkbar gewesen. Mit seinem Auftreten veränderte sich die räumliche Grössenordnung des städtischen Raums ein weiteres Mal. Es waren jetzt nicht mehr Fussgängerdistanzen, sondern Fahrzeiten und Fahrpreise von Tram und Bahn, die das Siedlungsgebiet begrenzten. Ein weiterer Kreis von Vororten geriet in den Sog der Verstädterung.

Die Einführung der elektrischen Strassenbahn zog in Zürich wie anderswo eine Umwälzung der Verkehrsverhältnisse nach sich.¹⁰¹ Mit der Kommunalisierung dieses Verkehrsmittels und sinkenden Fahrpreisen wurde das Tramfahren allgemein erschwinglich. Arbeiterabonnemente ersetzten die bislang vorherrschenden Einzelbillets und verbilligten die Fahrt zur Arbeit. Hans Rudolf Galliker zeigt in seiner Dissertation, dass ein Maurer um 1890 für eine Fahrt mit dem Pferdetrans 35 Minuten arbeiten musste – 1910 waren es, dank Elektrizität, Abonnement und Reallohnzuwachs, noch acht Minuten.¹⁰² Die Wirkung blieb nicht aus: Beförderte die Städtische Strassenbahn 1897 knapp 7 Millionen Reisende, waren es 1900 bereits gegen 10 Millionen, 1905 15 Millionen, 1910 32 Millionen und 1913 43.5 Millionen Fahrgäste. Im selben Zeitraum verlängerte sich das Schienennetz von 13.5 auf 34.5 Kilometer.¹⁰³ Das Tram rückte neue, entlegene Gebiete ins Blickfeld der Wohnungssuchenden, des Immobilienhandels und der städtischen Planer. Die als Baugebiet zur Verfügung stehenden Flächen wuchsen proportional zu den Strassenbahnkilometern, und der Gedanke an eine weiträumigere Bau- und Wohnweise erhielt eine realistische Grundlage. Dies war sehr im Sinn der städtischen Behörden, die im Tram ein Mittel sahen, der baulichen Verdichtung in den Arbeiterquartieren entgegenzuwirken. «Die Stadt muss danach streben», forderte der Stadtrat

101 Galliker 1997.

102 Ebd., S. 118.

103 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 106*.



Der Linienplan der Städtischen Strassenbahn um 1912. (BAZ)

schon 1894, «dass die städtische Bevölkerung nebeneinander und nicht übereinander wohnt. Dabei muss man aber einen grossen Nachteil, die grossen Distanzen in Kauf nehmen. Transportmittel werden allgemeines Bedürfnis.»¹⁰⁴ Zur allmählichen Verbesserung der Wohnverhältnisse und zum Aufkommen des Einfamilienhauses leisteten das Tram und seine erfolgreiche Kommunalisierung einen wesentlichen Beitrag.

Eine parallele Entwicklung lässt sich im Regionalverkehr der Eisenbahn feststellen. Seine Passagierzahlen stiegen ab 1903 bis zum Kriegsausbruch progressiv an. Die Bahn wurde zum Transportmittel für Pendler und Pendlerinnen aus den Vororten. In nur 13 Jahren (von 1900 bis 1913) verdreifachte sich die Passagierzahl im Hauptbahnhof von 1.6 auf 4.5 Millionen. In der gleichen Periode wuchs der Personenverkehr in den Stadtbahnhöfen Letten (um 358%), Stadelhofen (296%), Enge (225%), sowie in den Vorortbahnhöfen Oerlikon (327%) und Altstetten (113%).¹⁰⁵ 6.5 Millionen Bahnpassagiere wurden 1913 auf allen Stadtbahnhöfen zusammen gezählt, das war ein Siebtel der Trampassagiere.

Anfänge einer städtischen Wohnbauförderung

Im Februar 1896 äusserte sich der Zürcher Stadtrat erstmals in einem ausführlichen Grundsatzpapier, in dem er ein Aktionsprogramm skizzierte, zur «Arbeiterwohnungsfrage».¹⁰⁶ Die Argumentation des Zürcher Stadtrats war auf der ganzen Linie eine konservativ-erzieherische. Im Zentrum stand das Bemühen, die Arbeiter zu Hygiene, Sparsamkeit, Sittlichkeit und politischer Loyalität zu bewegen. Lapidar fasste der Stadtrat die sozialpolitische Bedeutung der Wohnungsfrage zusammen: «Die gute Wohnung erzieht den Bewohner zur Wirtschaftlichkeit, erhält ihn gesund, pflegt und schützt seine Moral, verbindet ihn innig mit dem engern und weitem Gemeinwesen; die schlechte Wohnung dagegen treibt ihn auf die Gasse, macht ihn gesundheitlich und moralisch elend und entfremdet ihn dem Gemeinwesen.»¹⁰⁷

Besonders konzentrierte sich die Behörde auf die Idee, genossenschaftliche «Cottage-Anlagen» für die Arbeiter zu fördern, Siedlungen nach englischem Vorbild, mit Ein- oder Zweifamilienhäusern, welche von den Bewohnern erworben werden könnten. Der Stadtrat vertraute auf den «erzieherischen, haltverleihenden Einfluss» von genossenschaftlicher Selbstverantwortung und privatem Hausbesitz: «Das Bewusstsein, «einen Teil an der Welt zu haben» ist geeignet, das Selbstvertrauen zu heben und damit den Grund zu häuslicher, sozialer und bürgerlicher Tugend zu legen.»¹⁰⁸ Im April 1896 erwarb die Stadtregierung im Friesenberg, weit ausserhalb des damals überbauten Stadtgebiets, vorsorglich 22.5 Hektaren Land für den Bau einer Cottage-Siedlung.¹⁰⁹ Andere Schweizer Städte waren Zürich in diesem Punkt voran gegangen: Bern baute seit 1889 Kleinhäussiedlungen für Arbeiter, Neuenburg seit 1893; Genf und Lausanne folgten wenig später.¹¹⁰

Im Herbst 1896 liess der Stadtrat eine umfassende Wohnungs- und Grundstückserhebung durchführen, um die tatsächlichen Wohnverhältnisse und unmittelbare bauliche, soziale oder hygienische Mängel genau zu erfassen.¹¹¹ Die Basler Wohnungsenquête

104 NZZ Nr. 351, 1894, zit. nach Galliker 1997, S. 80.

105 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb* 1919, S. 10.

106 *Protokoll Stadtrat* 236, 26.02.1896 («Weisung des Stadtrates an den Grossen Stadtrat betreffend die Arbeiterwohnungsfrage»)

107 *Protokoll Stadtrat* 236, 26.02.1896

108 *Protokoll Stadtrat* 236, 26.02.1896, S. 20.

109 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1896, S. 26.

110 Schatzmann 1913, S. 31; Kurz 1999.

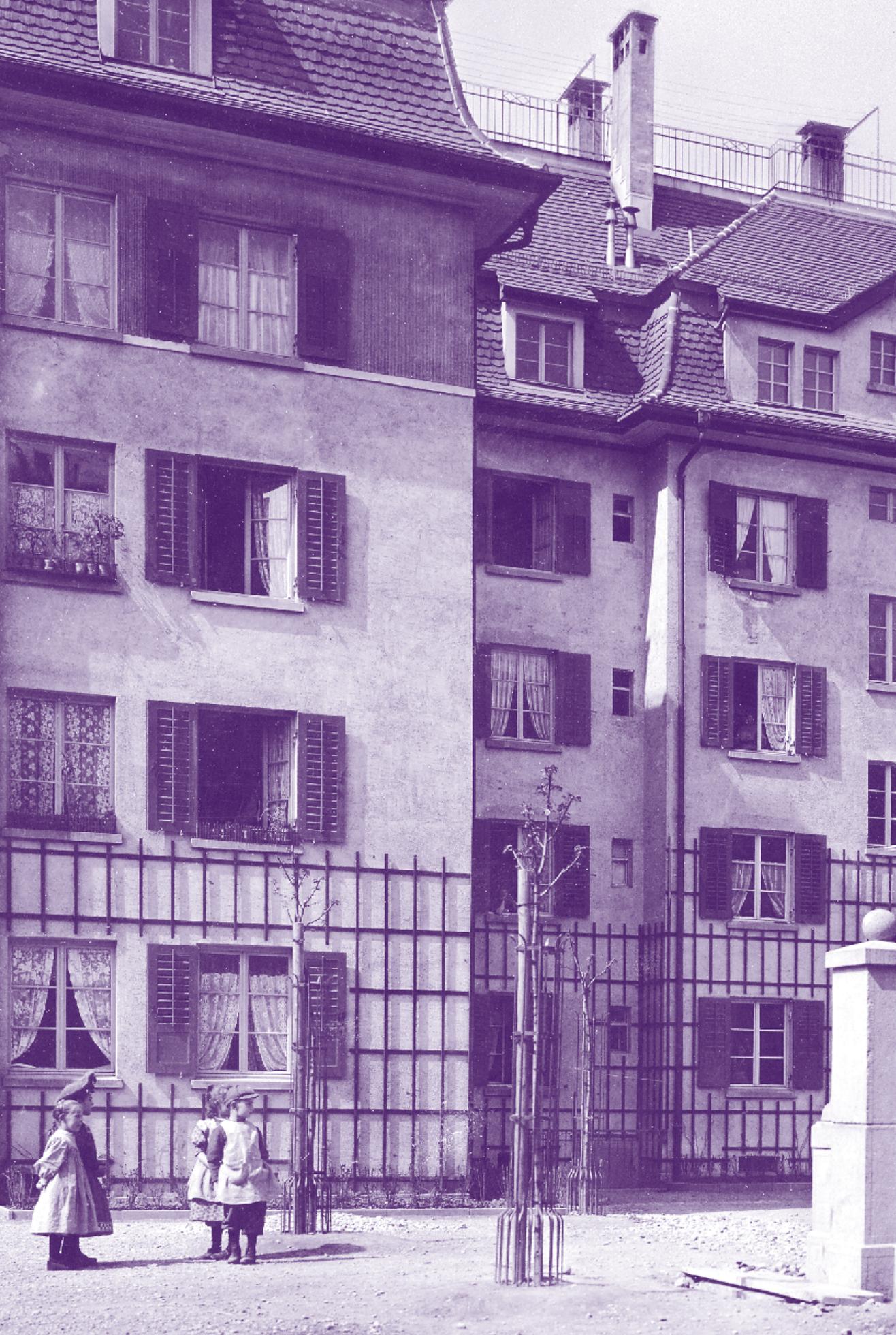
111 Statistisches Amt 1907, *Wohnungs- und Grundstückserhebung 1896*.



Die städtische Siedlung Limmat (Friedrich Fissler, Friedrich Hirsbrunner 1907–1909). Vorgärten und reine Wohnnutzung unterscheiden die Blockrandsiedlung von ihrer Nachbarschaft. Sgraffiti und die bewegte Dachlandschaft sollen Heimatgefühle schaffen. (BAZ; Foto Heinrich Wolf-Bender 1909)



Die Wohnsiedlung Riedtli (Friedrich Fissler, Friedrich Hirsbrunner 1912–1919) wurde als Modell einer verdichteten Gartenstadt international beachtet. (BAZ; Modellfoto)





von Karl Bücher aus dem Jahr 1889 diente methodisch als Vorbild.¹¹² Die Zahlen dieser Erhebung wurden zur Grundlage einer seither regelmässig geführten statistischen Erfassung des Wohnungsmarktes durch das statistische Amt der Stadt.

Eine neue Welle der Wohnungsnot trieb den Zürcher Stadtrat 1906 zu weiter gehenden Massnahmen: Erstmals plante er den Bau von städtischen Wohnungen. 1907 beschlossen die Stimmbürger nach heftig geführtem Abstimmungskampf den Bau von 225 Arbeiterwohnungen im Industriequartier. Der ersten kommunalen Wohnsiedlung folgte ab 1912 die Mittelstandssiedlung Riedtli in Oberstrass. Stadtbaumeister Friedrich Fissler und sein Adjunkt Friedrich Hirsbrunner leisteten mit diesen Siedlungen, die unterschiedlichste Grundrisstypen aufwiesen und mit der «Wohndiele» als zusätzlichem Wohnraum experimentierten, einen innovativen und international beachteten Beitrag zum Wohnungsbau. 1910 formulierte die Stadt ein Programm für die Unterstützung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, in dem sie Bauland und zinsgünstige Hypotheken bis 90 Prozent der Anlagelkosten als Fördermittel vorsah. Dieses Programm, 1924 ausgeweitet und ergänzt, wurde zur Grundlage der städtischen Wohnungspolitik, die fortan einen festen Bestandteil der zürcherischen Sozialpolitik darstellte.

Städtische Bodenpolitik und die Stadtplanung

Gleichzeitig mit der Wohnbauförderung begründete die Stadt Zürich eine Politik systematischen, strategischen Landerwerbs, die sie viele Jahrzehnte lang fortsetzen sollte. Ihr Landbesitz, der auch Wälder umfasste, betrug 1894 13 Prozent des Stadtgebiets. Er wuchs bis 1914 auf 26 Prozent und betrug 1933 mehr als ein Drittel (ohne die Flächen der öffentlichen Strassen und Plätze).¹¹³

Schon in der Ära Arnold Bürklis hatte es, wie wir gesehen haben, grosszügige städtische Landerwerbungen zur Anlage planmässiger Stadterweiterungen gegeben. Die neu geschaffenen Bauparzellen wurden gewinnbringend an private Investoren verkauft. Ähnlich verfuhr die Stadt beim Bau der Altstadt-Querachse (Mühlegasse und Uraniastrasse). Es handelte sich dabei um den Erwerb von begrenzten Landflächen für konkrete städtebauliche Vorhaben. Die neue, gegen 1900 einsetzende Bodenpolitik diente nun der Anlage langfristiger strategischer Landreserven ausserhalb des überbauten Gebiets. Die Käufe dienten zur Sicherung von Freiflächen und besonders der Wälder sowie als Reserve für den kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau.

1897 erwarb die Stadt das Landgut Sonnenberg in Hottingen mit 12.5 Hektaren Land «für spätere Verwendung zu öffentlichen Zwecken» und auch, um in dem landschaftlich empfindlichen Gebiet die Bebauung zu kontrollieren.¹¹⁴ Das Wohnbauland am Friesenberg ergänzten städtische Landkäufer 1902 durch den Erwerb von weiteren rund 16 Hektaren.¹¹⁵ Im Gebiet des Entlisbergs, ausserhalb von Wollishofen, begannen die Käufe von kleineren Wald- und Wiesenparzellen 1899¹¹⁶ und setzten sich bis in die 1930er Jahre fort. Im Friesenberg wie im Entlisberg machte sich die Stadt mit der Zeit zur fast alleinigen Grundbesitzerin; an beiden Orten nutzte sie ihr Land in den 1920er Jahren für die Anlage grossräumiger Gartenstadt-Kolonien auf genossenschaftlicher Basis.

Die bedeutendsten Landerwerbungen der Vorkriegszeit fanden 1906 und 1907 in Wipkingen statt. Mit dem schön gelegenen Landgut zur Waid sicherte sich die Stadt 20 Hektaren zukünftiges Bauland an erstklassiger Lage und zugleich einen der spektaku-

112 Bücher 1889.

113 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 112.

114 *Geschäftsbericht Stadtrat 1897*, S. 24.

115 *Geschäftsbericht Stadtrat 1902*, S. 28.

116 *Geschäftsbericht Stadtrat 1899*, S. 29.

lärsten Aussichtspunkte auf Stadtgebiet. Wenige Jahre nach dem Kauf schrieb die städtische Bauverwaltung für die Planung des künftigen Waidquartiers erstmals einen öffentlichen Bebauungsplan-Wettbewerb aus.

1907 erwarben die städtischen Liegenschaftensverwalter von neun verschiedenen Eigentümern fast das gesamte Letten-Plateau, ein zentral gelegenes, aber noch nicht erschlossenes Baugebiet in der Nähe der Grossindustrie. Der Stadtrat begründete den Kauf dieses 4.8 Hektaren grossen Areals mit der Notwendigkeit, langfristig «zur Lösung der Wohnungsfrage beitragen zu müssen».¹¹⁷ Erstmals wurden hier, im Sinn des modernen Städtebaus, die sozialpolitischen Wohnbauziele in einem Atemzug mit den Anliegen der Städtebaureform genannt. Mit dieser Vision war das Paradigma der Zürcher Stadtentwicklungspolitik der 1920er Jahre bereits formuliert. Es beruhte auf dem Zusammenwirken von Bodenpolitik, gemeinnützigem Wohnungsbau und modernem Städtebau bei der Anlage ganzer, einheitlich gestalteter Quartiere. Seine praktische Umsetzung wird im letzten Kapitel dieser Arbeit näher beschrieben.

Die Bodenpreise unterschieden sich zu jener Zeit je nach Lage im Stadtgebiet massiv. Nur so war die grosszügige Landerwerbpolitik der Stadt überhaupt möglich: Unerschlossenes und abgelegenes Wiesland konnte für weniger als einen Franken pro Quadratmeter erworben werden; im Letten zahlte die Stadt elf Franken für unerschlossenes, aber zentral gelegenes Bauerwartungsland. Sechs Franken pro Quadratmeter kostete das Landgut Sonnenberg, sieben Franken die Waid.¹¹⁸ Viel höhere Preise erzielte die Stadt beim Verkauf von baureifen Grundstücken: Im Industriequartier verkaufte sie Bauland zu Preisen von 45.80 (1892)¹¹⁹ bis 70 Franken (1913).¹²⁰ Und noch ganz andere Grössenordnungen galten in der Innenstadt: Hier erzielte die Stadt Preise zwischen 391 Franken (1891 für das Grundstück des Geschäftshauses Metropol im Fraumünsterquartier)¹²¹ und 1000 Franken (1911 für ein Grundstück an der Mühlegasse) pro Quadratmeter.¹²² Zentral gelegene Grundstücke waren um die Jahrhundertwende rund 500 Mal teurer als Landwirtschaftsland an der Peripherie. Dies lässt erkennen, welch extremer Druck auf zentralen Lagen in der verkehrsmässig noch kaum entwickelten Stadt lastete und wie gering die Möglichkeiten waren, auf billigeres, aber zu wenig erschlossenes Land auszuweichen. Heute hat die Erreichbarkeit jedes Winkels der Stadt mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln die Unterschiede eingeebnet.

Eine neue Sicht auf die Grünflächen

Die städtische Bodenpolitik seit der Jahrhundertwende verlieh auch der öffentlichen Freiraumplanung eine neue Dimension. Nach dem imposanten Werk der Quaialagen (1881–1887) hatten sich die Behörden von der Planung öffentlicher Freiräume scheinbar ganz zurückgezogen, nur die sogenannte Bäckeranlage im krass unterversorgten Aussersihl wurde 1901 bis 1903 als Quartierpark realisiert. Während die Einrichtung neuer Parks im Siedlungsgebiet als zu aufwändig erachtet wurde, erkannte der Stadtrat schon früh das Potenzial der umliegenden Wälder als künftiges Erholungsgebiet. In der Weisung zum Bebauungsplan der Stadt Zürich formulierte er 1899 die Absicht, die Waldränder am Zürichberg, Käferberg und Üetliberg für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen und «als eine grosse Anlage» zu gestalten.¹²³

117 *Protokoll Stadtrat* 1238, 28.09.1907.

118 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1894 ff.

119 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1892, S. 28.

120 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1913, S. 27.

121 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1891, S. 27.

122 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1911, S. 32–34.

123 *Protokoll Stadtrat* 1040, 30.09.1899 (Bebauungsplan der Stadt Zürich).

1901 und 1902 erwarb die Stadt 30 Hektaren Wald am Üetliberg über professionelle Liegenschaftenhändler¹²⁴, 1904 kaufte sie den gesamten, 50 Hektaren umfassenden Käferbergwald von der Holzkorporation Wipkingen¹²⁵ und 1907 brachte sie mit dem Landgut zur Waid den Waldrand des Käferbergs in ihren Besitz.

1909 und 1911 kam die Stadt durch eine ungewöhnliche Transaktion in den Besitz landschaftlich exponierter Areale: Mit der privaten Baugesellschaft Phoenix tauschte sie zentral gelegene Bauplätze an der Mühlegasse gegen Waldrandgrundstücke im Sonnenberg und am Zürichberg.¹²⁶ Mit dem Erwerb des Landstreifens vor dem Zürichbergwald, der sieben Hektaren mass, gelang es, die Hügelkrone des Zürichbergs im letzten Moment vor der bevorstehenden Überbauung zu retten, «wodurch die Silhouette der Stadt und für einen der bevorzugtesten Spazierwege die Aussicht auf den See und das Gebirge stark beeinträchtigt worden wären».¹²⁷ In dieser Intervention, der ähnliche folgten, kam der moderne Gedanke des Heimat- und Landschaftsschutzes zum Ausdruck. Unermüdlicher Initiant und Vorkämpfer der Politik der Freihaltung von Waldrändern und Aussichtspunkten war der 1907 in den Stadtrat gewählte Sozialdemokrat Emil Klöti.¹²⁸

Bei der Ausgestaltung von Grünräumen erprobte die Stadt in jenen Jahren neue Ansätze: Aus dem Jahr 1908 stammt das Projekt von Stadtbaumeister Friedrich Fissler für eine landschaftlich gestaltete Grünverbindung dem Wolfbach entlang aus dem Inneren der Stadt zur Höhe des Dolder. Damit war die moderne Idee des «Grünzugs» und der Vernetzung von Grünflächen geboren, die in den Städtebauwettbewerben von Gross-Berlin (1910) und Gross-Zürich (1918) eine zentrale Rolle spielen sollte. Um das Tobel des Wolfbachs vor der Überbauung zu sichern, war es notwendig, «ideelle Baulinien» festzusetzen – eine planungsrechtliche Innovation. Ein freierer und gesundheitsbewussterer Umgang mit dem Körper (bald sollte die Förderung des Sports zu den städtischen Aufgaben hinzutreten) veränderte schon vor dem Ersten Weltkrieg die Auffassung der Planer von der Funktion und Gestaltung von Grünflächen.

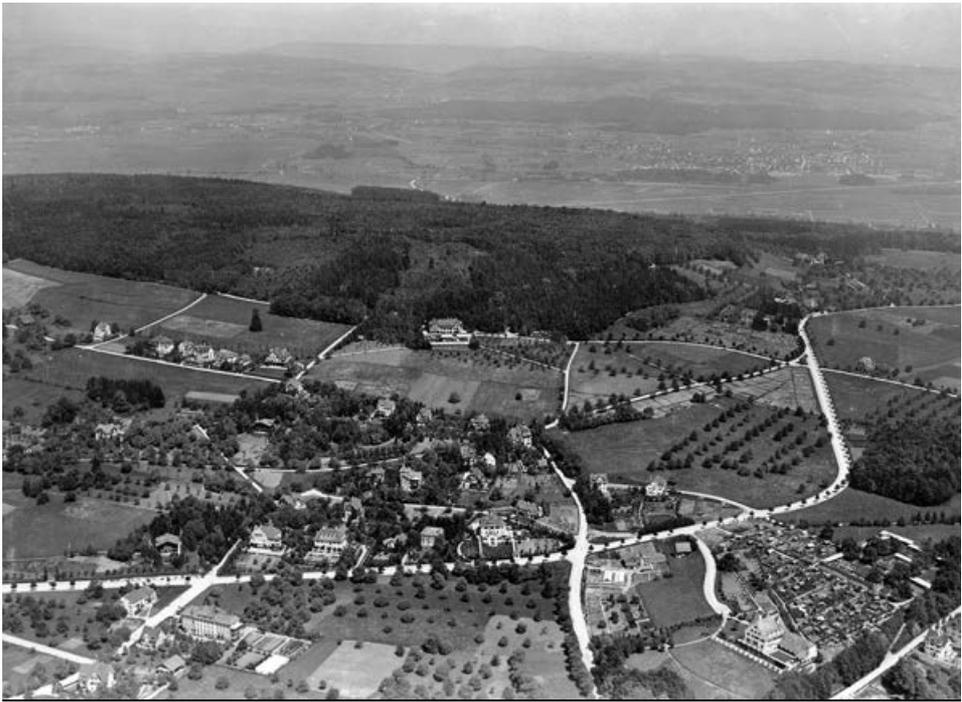
124 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1901, S. 27, und 1902, S. 28.

125 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1904, S. 34.

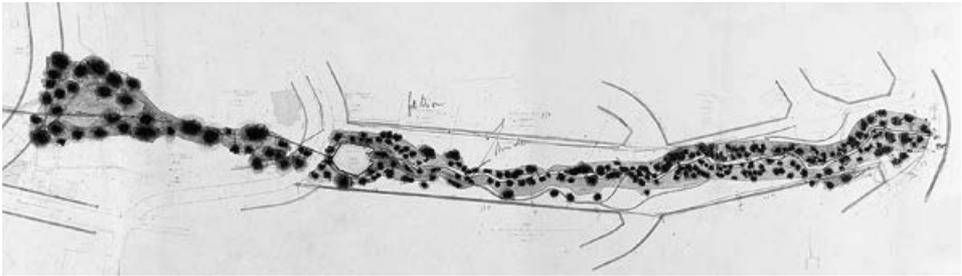
126 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1909, S. 27 und 1911, S. 32.

127 Brüscheiler 1913, S. 6.

128 Klöti 1942.



Erholungsgebiet am Zürichberg. (Walter Mittelholzer 1919, Luftbild Schweiz)



1908 entwarf Stadtbaumeister Friedrich Fissler das innovative Konzept einer naturnahen Grünverbindung entlang dem Wolfbach von Hottingen zum Dolder – mit «ideellen Baulinien». Grünzüge dieser Art wurden nach 1918 zu einem wichtigen Thema der Stadtplanung. (BAZ)

Am Ende des 19. Jahrhunderts vollzog die Stadt Zürich den Schritt zu grossstädtischen Dimensionen; die ‹Stadtvereinigung›, der Zusammenschluss der Altstadt mit elf Vorortsgemeinden, führte diese Veränderung den Beteiligten sichtbar vor Augen. Ein eigentlicher Boom erfasste im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Stadt. Massive Zuwanderung führte zum höchsten Ausländerbestand in der Geschichte Zürichs. Der wachsende Wohlstand der Stadt blieb jedoch extrem ungleich verteilt: Der Glanz der Innenstadt und bürgerlicher Wohnquartiere stand in hartem Kontrast zu den prekären Existenzbedingungen in den Arbeitervierteln.

Über moderne Baugesetze wurden in den 1890er Jahren die städtebaulichen Leitbilder des 19. Jahrhunderts auch in den Vororten der Stadt durchgesetzt. Das Carré-Raster der Strassen und die geschlossene Blockrandbebauung etablierten sich als gängiges Muster der Stadtentwicklung. Mitten in diesem Prozess erfuhr das so erfolgreiche städtebauliche Prinzip jedoch eine überraschende Umwertung: Die kurz zuvor noch als vornehm und fortschrittlich empfundene urbane Stadtstruktur geriet als proletarisch und ungesund in Verruf und wurde seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts von verschiedenen Seiten als Fehlentwicklung bekämpft.

Mit dem Wachstum der Stadt waren Tendenzen zur funktionalen und sozialen Entmischung verbunden. Neue Transportmittel wie die elektrische Strassenbahn, das Fahrrad und das Lastautomobil erhöhten die Mobilität und erschlossen neue Peripherien. Grosse Industriebetriebe verliessen die Enge der Altstadt und bezogen am Stadtrand neue, grossflächige Standorte; in der Innenstadt zeigten sich Ansätze zur Citybildung. Wohlhabende Bürger zogen sich schon früh aus dem lärmigen Strassenleben der Innenstadt in stille, durch Sonderbauordnungen geschützte Wohnquartiere zurück. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde von der Arbeit entmischtes Wohnen bei Neubauten zum Standard.

Neben bürgerlichen Wohngebieten bildeten sich proletarische Gegenden heraus. Die Stille und Privatheit der einen kontrastierte mit der lärmigen Betriebsamkeit und von rauen Sitten geprägten Enge der anderen. Diese sozialräumliche Segregation fand ihre Entsprechung in einer immer härteren politischen Spaltung der städtischen Gesellschaft in eine bürgerlich-mittelständische und eine proletarisch-sozialistische Lebenswelt. Die politische Arbeiterbewegung erstarkte in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts sehr schnell und politisierte zunehmend radikaler. Schon vor dem Ersten Weltkrieg standen sich in einem politischen Patt zwei etwa gleich starke Blöcke gegenüber, die sich erbittert bekämpften.

Die Lebensbedingungen im Arbeiterquartier entsprachen in keiner Weise bürgerlichen Wohn- und Familienleitbildern und wurden häufig mit der bedrohlichen politischen Entwicklung in Verbindung gebracht. In der Folge wurden dem Städtebau ganz neue Aufgaben zugewiesen, die weit über die herkömmlichen verkehrstechnischen und ästhetischen Fragen hinausgingen. Vom Städtebau erwartete man nun Vorschläge für eine harmonischere Entwicklung der städtischen Gesellschaft im Sinn eines ‹Social Engineering›. Das Kleinhaus für ‹den› Arbeiter erschien in dieser Strategie als das Mittel. Es sollte die Arbeiterschaft über Familiensinn und die Sehnsucht nach einem privaten Leben disziplinieren, revolutionäre Wallungen beruhigen und der Gesellschaft den sozialen Frieden zurück bringen. Vor diesem ideologischen Hintergrund wurde 1915 bis 1918 der städtebauliche Ideen-Wettbewerb Gross-Zürich durchgeführt.

Reform- bewegungen um 1900

Der Begriff der Moderne

Die neuen Ansätze, die um 1900 in die Zürcher Stadtplanung Eingang fanden – der «künstlerische Städtebau» Gustav Gull's, die strategische Bodenpolitik der Stadt und die Hinwendung zum sozialen Wohnungsbau –, reihen sich in die Grossstadt-Debatten ein, die am Ende des 19. Jahrhunderts überall in Europa einsetzten und im frühen 20. Jahrhundert zur Formierung des modernen Städtebaus als eigenständige Disziplin führten. Soziale und künstlerische Reformbewegungen lieferten der neuen Disziplin ihre theoretischen Grundlagen.

Unter dem Eindruck der räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen in der Folge von Industrialisierung und Verstädterung bildeten sich in den 1890er Jahren zahlreiche Reformbewegungen, die auf politischen, ethischen und ästhetischen Gebieten nach neuen Horizonten strebten. Sie kritisierten das hemmungslose Profitstreben im Kapitalismus, verdammt das ungesunde Leben im «Moloch Grossstadt» und die engen Konventionen der bürgerlichen Lebensweise. Avantgardistische Zirkel proklamierten eine bessere und gerechtere Welt und forderten eine moralische Erneuerung der Gesellschaft; ein «neuer Mensch» sollte herangezogen werden. Sozialismus und Anarchie, Lebensreform und Pazifismus, Naturheilkunde und Bodenreform schienen die geeigneten Mittel zur grundlegenden Erneuerung der dekadenten bürgerlichen Ordnung bereit zu halten. Unter Namen wie «Sezession» und «Jugend» formierten sich im Kunstgewerbe und in der bildenden Kunst schon um 1890 Bewegungen, die der herrschenden akademischen Lehre die Suche nach einem «neuen Stil» entgegensetzten. Auch im Bereich der Architektur und des Städtebaus vollzog sich um 1900 ein folgenreicher Bruch, der das wohlgefügte Gebäude akademischer Formlehren ins Wanken brachte.

Dieses Kapitel zeigt auf, dass sich die wesentlichen Paradigmen dessen, was heute in Kunst, Architektur und Städtebau mit «Moderne» bezeichnet wird, bereits um 1900 herausbildeten – und nicht erst mit dem Neuen Bauen, der klassischen Moderne der 1920er Jahre. Um die Jahrhundertwende kam es zu einer radikalen Umwertung der Werte, die dem Historismus des 19. Jahrhunderts innert kürzester Zeit ein Ende bereitete. Es ist wichtig festzuhalten, dass sich diese architektonische und städtebauliche

Moderne aus der Kritik an den Folgen von Industrialisierung und Verstädterung heraus entwickelte, dass ihre Ideen von Anfang an stark von konservativen und dezidiert anti-urbanen Ansätzen durchsetzt waren: Die Moderne als Modernisierungskritik – ein Paradox.

Doch, was ist mit «Moderne» überhaupt gemeint? Aus sozialhistorischer Sicht wird mit diesem Begriff das gesamte gesellschaftliche System angesprochen: Er schliesst die krisenbehafteten Prozesse wirtschaftlich-technischen Wandels, der Auflösung traditionaler Gebundenheiten und die Herauslösung des Individuums aus gesellschaftlichen Institutionen, Orientierungen und Gewissheiten mit ein.¹ So verstanden, beginnt die Moderne schon im 17. Jahrhundert. Im Bereich der Architekturgeschichte ist der Begriff sehr viel enger gefasst und wird zumeist von der «klassischen Moderne» der 1920er Jahre her gedacht.² Werner Oechslin betont, «dass sich mit dem Begriff «modern» Aspekte des Neuen und Zeitgemässen wie auch Ansprüche des Gültigen, ja «Klassischen» und Zeitlosen verbinden».³ Die klassische Moderne in der Architektur, wie sie sich in den 1920er Jahren ausformulierte, löste diesen Widerspruch nicht auf, sondern sah sich ebenso sehr als konsequenter Ausdruck ihrer Zeit wie als Materialisierung einer universalen Wahrheit. So schien es Walter Gropius, dem Gründer und ersten Direktor des Bauhauses in Weimar und Dessau, 1934 in einem Londoner Vortrag selbstverständlich, dass «the outward forms of modern architecture are not the whim of a few architects hungry for innovation, but the inevitable consequential product of the intellectual, social and technical conditions of our age».⁴

Die Frage nach dem zeitgemässen Ausdruck von Architektur, die Gropius beantwortet zu haben glaubte, stellte sich nicht erst um 1920, sondern schon zwanzig oder dreissig Jahre früher. Die Diskussionen um die Zukunft der europäischen Stadt, die Organisation des Massenverkehrs und den Umgang mit neuen Baumaterialien wie dem Eisenbeton, insbesondere aber die Debatten um eine Architektur, die den Geist der modernen Zeit adäquat zum Ausdruck bringen könne, wurden seit den 1890er Jahren und in dem Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg mit grösster Intensität geführt. Die Moderne im gesellschaftlichen Sinn geriet mit der Moderne im kunsttheoretischen Sinn in Konflikt: Spätestens um 1900 war man sich (vor allem im deutschen Sprachraum) einig, dass die architektonischen und städtebaulichen Modelle des 19. Jahrhunderts auf die Fragen der Zeit keine überzeugenden Antworten mehr böten.

Im umfassenderen Sinn modern erscheinen an den Reformansätzen vor dem Ersten Weltkrieg die fundamentale Kritik am Bestehenden und vor allem der Glaube an eine umfassende Veränderbarkeit der Welt. Wir werden sehen, dass namentlich im Bereich des Städtebaus – mehr als in der Architektur – wesentliche Paradigmen der klassischen Moderne bereits lange vor 1918 formuliert waren. Dass die neuen Ideen nach heutigem Verständnis durchaus nicht nur fortschrittlich waren und sich teilweise eng an eine reaktionär anmutende Zivilisationskritik und Grossstadtfeindschaft anlehnten, ist ein Widerspruch, der sich nicht ohne weiteres auflösen lässt. Er prägte nicht nur die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg, sondern auch das Denken der klassischen Moderne.

Hier soll es darum gehen, die Entwicklungen und Brüche zu beschreiben, die um die Jahrhundertwende so viele Lebensbereiche erfassten. Ein Charakteristikum der Reformbewegungen um 1900 ist ihre inhaltliche Vielfalt und ihr enger gegenseitiger Austausch: Viele Städtebaupioniere waren zugleich Vertreter der Gartenstadtbewegung,

1 Brassel 1994.

2 Oechslin 1999.

3 Ebd., S. 19.

4 Walter Gropius, «The Formal and Technical Problems of Modern Architecture», in: *Journal of the RIBA*, 1934, S. 679, zit. in: Oechslin 1999, S. 120.

über die sie mit Sozialisten, Alkoholgegnern und Lebensreformerinnen in Kontakt kamen. Sie engagierten sich in reformorientierten künstlerischen Vereinigungen wie dem Dürerbund oder dem Werkbund, befassten sich mit den Forderungen der ›Bodenreform‹ und mit den Anliegen des Heimatschutzes. Es wird sich zeigen, dass der kulturelle Umbruch der Jahrhundertwende nur durch das Zusammenwirken so zahlreicher Reformbewegungen möglich wurde, und dass die neue Lehre des modernen Städtebaus ihre Ideen und ihre Legitimation aus den unterschiedlichsten Ansätzen bezog. Von der historischen Literatur sind die zahlreichen Strömungen der deutschen Lebensreform in den letzten Jahren breit aufgearbeitet worden, dabei blieb die allgegenwärtige Stadtkritik dieser Gruppen jedoch oft unbeachtet.⁵

5 Vgl. Kerbs, Reulecke 1998; Buchholz 2001.



Der Städtebau. Titel der ersten Ausgabe 1904.

Umbrüche in der Baukunst um 1900

Camillo Sitte und der künstlerische Städtebau

Wie in der Malerei und der Architektur wurden Ende des 19. Jahrhunderts auch auf dem Gebiet des Städtebaus die Grundlagen der Profession in Frage gestellt. Das 1889 erschienene Werk *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* von Camillo Sitte (1849–1904) erteilte den Prinzipien der Stadterweiterungsplanung eine fundamentale Absage.⁶ Nicht Techniker und Ingenieure sollten seiner Ansicht nach die Stadtplanung prägen, sondern Raumkünstler, also Architekten.

Die Publikation von Sittes *Städtebau* fiel in eine Periode, die mit Stolz auf ihre stadtplanerischen Errungenschaften blickte. In mühevoller Arbeit war es in den meisten Städten Europas eben erst gelungen, dem spontanen Stadtwachstum am Rand der historischen Kerne einigermaßen geregelte Formen und Abläufe aufzuzwingen. Gerade in Deutschland war der Städtebau in technischer Hinsicht weit entwickelt; die Lehrer Reinhard Baumeister (1833–1917) und Hermann Josef Stübgen (1845–1936) genossen internationalen Ruf. Die Ingenieure der Stadterweiterungsämter waren in Zürich wie in deutschen Städten stolz darauf, auch in schwierigem Gelände und in komplizierten Eigentumsverhältnissen einigermaßen «regelmässige», das heisst rechtwinklige Erschliessungsnetze und Parzellenformen durchzusetzen. Mit den im 19. Jahrhundert entwickelten Instrumenten liessen sich Hygiene und ein Minimum an Licht und Luft durchsetzen. Das Carré-Raster bot ein universelles, für verschiedene Nutzungen brauchbares Erschliessungsmuster. Die geschlossene Hofrandbebauung, die häufig mit dem Raster einherging, sorgte für urbane Dichte und stadträumliche Geschlossenheit.

Diese Errungenschaften stellte Camillo Sitte fundamental in Frage. Geometrische Strassennetze und die riesigen neuen Plätze der Grossstädte, behauptete er, hätten keinerlei künstlerische Wirkung, weil sie nur auf die Ebene (des Plans) bezogen seien und nicht auf den erlebbaren städtischen Raum. Die geraden Strassen, kritisierte er, würden ins Leere laufen, die Plätze seien unklar gefasst, und die frei stehenden Monumente verlören sich im offenen Raum. Sitte postulierte demgegenüber einen «künstlerischen Städtebau», der erlebbare Räume schafft.⁷ Sitte betrachtete die Stadt nicht mit einem technischen, medizinischen oder soziologischen Blick, sondern mit dem geniessenden Auge eines Reisenden oder Touristen. An diese Erfahrung appellierte er denn auch bei seinen Leserinnen und Lesern: «Zu unseren schönsten Träumen gehören angenehme Reiseerinnerungen. Herrliche Städtebilder, Monumente, Plätze, schöne Fernsichten ziehen vor unserem geistigen Auge vorüber, und wir schwelgen noch einmal im Genusse alles des Erhabenen oder Anmutigen, bei dem zu verweilen wir einst so glücklich waren.»⁸

Die Altstädte Italiens und Deutschlands wurden für Sitte zum Vorbild für die Stadtplanung der Gegenwart. Aus dem Studium der historischen Stadtbilder zog er gestalterische Schlüsse. Der wichtigste: Eine Stadt braucht Plätze, die Identität vermitteln. Säle unter freiem Himmel als Zentren des öffentlichen Lebens. Ein Platz müsse mehr sein als bloss eine zufällig unbebaut gebliebene Fläche, nämlich ein geschlossener Raum mit Wänden, die nicht von breiten Kreuzungen aufgerissen werden.⁹ Sitte zeigte, dass ein Platz nicht streng rechteckig zu sein braucht, um imposant zu wirken, dass kleine Plätze mehr Charakter aufweisen als grosse und dass krumme Gassen weniger Langeweile aus-

6 Sitte 1889.

7 André Corboz, «Auf der Suche nach dem Raum», in: Corboz 2001, S. 28.

8 Sitte 1889, S. 1.

9 Ebd., S. 25.

lösen als schnurgerade Achsen. Das menschliche Gesichtsfeld, argumentierte Sitte, sei ungefähr kreisförmig; wir könnten deshalb konkav gebogene Gegenstände am besten erfassen. «In kürzester Form ausgedrückt, ist also die Forderung der Kunst: Concavität, und die Forderung der Bauplatz-Verwertung: Convexität.»¹⁰

Diese Bemerkung spielte darauf an, dass den Forderungen der Kunst in der Praxis nicht bloss technokratische Phantasielosigkeit entgegenstand, sondern vor allem die ökonomische Logik der Baulandverwertung. Stadterweiterungen hatten die preiswerte Schaffung von möglichst gut erschlossenen und nutzbaren Bauplätzen zum Ziel. Der moderne Städtebau, so Sitte, schaffe private Parzellen statt öffentliche Räume, er optimiere die privaten Interessen auf Kosten des städtischen Raums: «Heute werden die Bauparzellen als regelmässig geschlossene Figuren ausgeteilt, was dazwischen übrig bleibt, ist Strasse oder Platz.»¹¹

Die öden Flächen der modernen Stadtteile, mahnte Sitte, schlossen jede Identifikation ihrer Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrer Umgebung aus: «Die künstlerischen Anlagewerte sind tatsächlich gleich Null und somit auch nachträglich die Wirkung gleich Null und in Folge davon wieder die Freude der Bewohner an ihrer Stadt gleich Null und somit in letzter Instanz auch die Anhänglichkeit an dieselbe, der Stolz auf dieselbe, mit einem Worte das Heimatsgefühl gleich Null, wie man es an den Bewohnern kunstloser, langweiliger Neustädte thatsächlich beobachten kann.»¹²

Sitte wollte die alten Vorbilder durchaus nicht willkürlich imitieren, denn dann «müssten allerlei Krümmziehungen, Strassenwinkel, Unregelmässigkeiten künstlich im Plane vorgesehen werden; also erzwungene Ungezwungenheiten; beabsichtigte Unabsichtlichkeiten».¹³ Stattdessen forderte er dazu auf, die natürlichen Gegebenheiten des Geländes zu nutzen: «Unebenheiten des Terrains, vorhandene Wasserläufe oder Wege wären nicht gewaltsam zu beseitigen, um eine nüchterne Quadratur zu erzwingen, sondern als willkommene Ursachen zu gebrochenen Strassen und sonstigen Unregelmässigkeiten beizubehalten.»¹⁴ In seinen konkreten Arbeiten studierte Sitte die bestehenden Grundstücksgrenzen sehr genau und richtete das Strassensystem nach ihrem Verlauf. Dies kam den Interessen der Grundeigentümer entgegen, vereinfachte den Planungsprozess und gab nebenbei Anlass zu willkommenen Unregelmässigkeiten.¹⁵

Sitte schrieb eloquent, bildhaft und humorvoll. Er illustrierte seine Thesen mit einfachen Analogien und hunderten von Platz- und Strassengrundrissen. Seine Überlegungen sind so anschaulich und konkret gehalten, dass man seine kleine Schrift als praktisches Handbuch benutzen konnte. Dies mag dazu beigetragen haben, dass schon in den 1890er Jahren erste Planungen «nach künstlerischen Grundsätzen» erfolgten. Zu den ersten Städten, wo Sittes Gedanken zur Anwendung kam, gehört die Kunstmetropole München.¹⁶ Die Stadt schrieb 1891 einen Stadterweiterungswettbewerb aus und verpflichtete wenig später den jungen Architekten Theodor Fischer (1862–1938) als Leiter des neu gegründeten Stadterweiterungsbureaus mit dem Auftrag, für die Stadt einen Generalbebauungsplan auszuarbeiten.¹⁷ Durch sein konsequentes und äusserst produktives Wirken im Sinne eines «künstlerischen Städtebaus» wurde Fischer bald zu einer Autorität des Fachs.

10 Sitte 1889, S. 145.

11 Ebd., S. 92.

12 Ebd., S. 144.

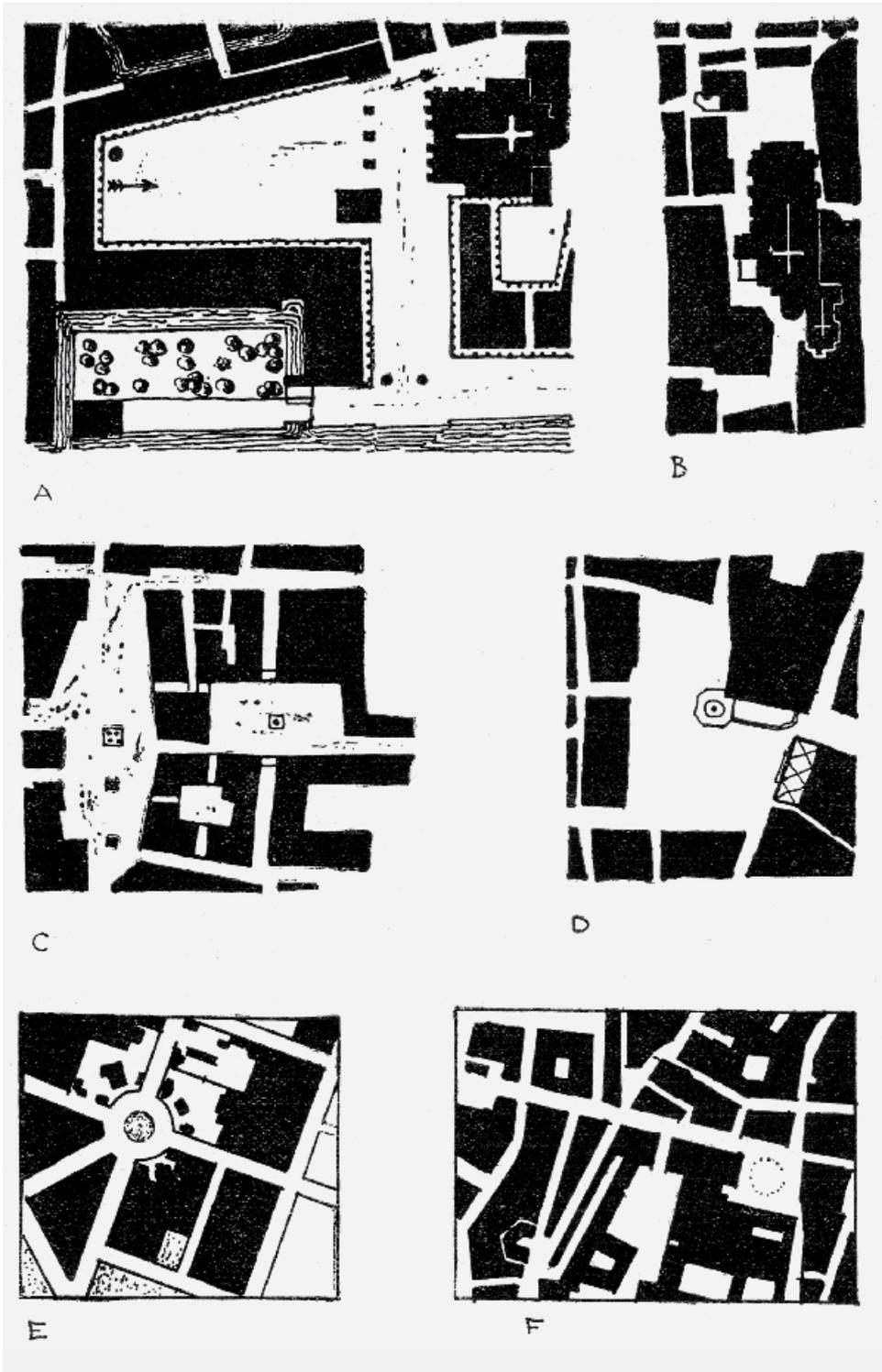
13 Ebd., S. 119.

14 Ebd., S. 141.

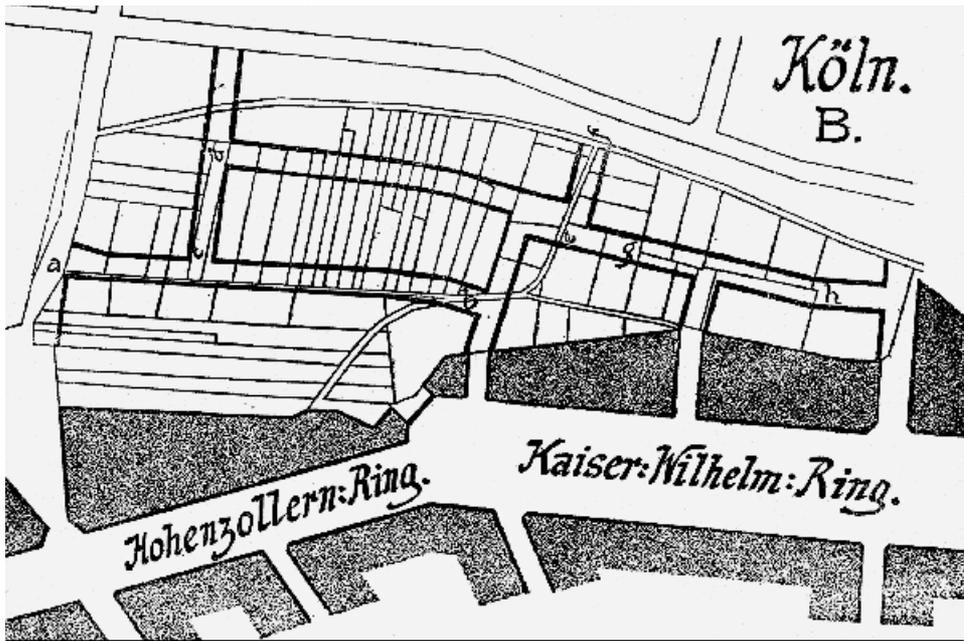
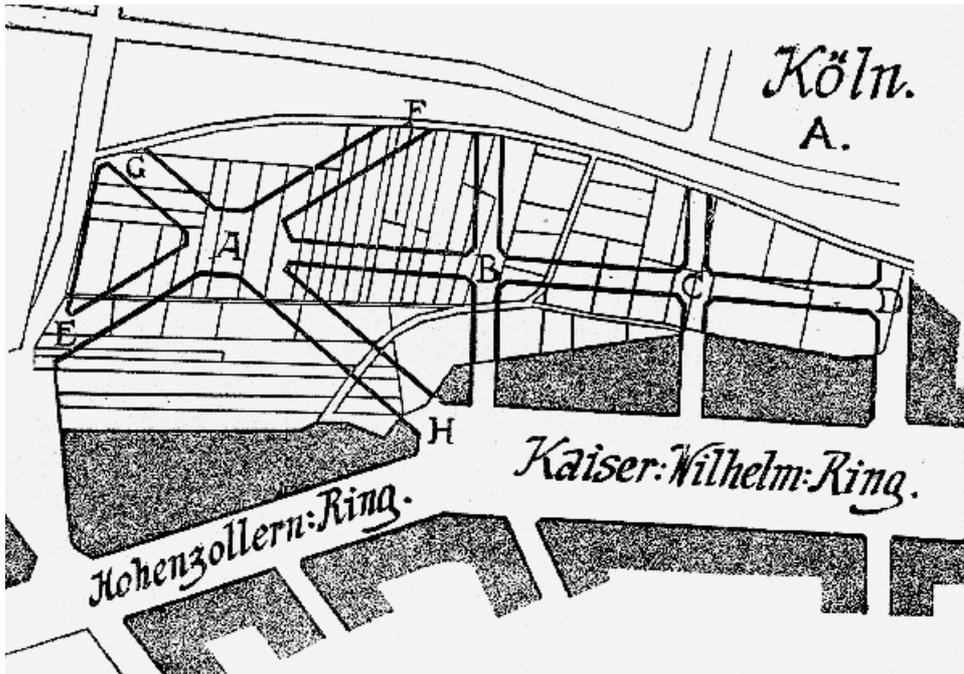
15 Für konkrete Beispiele vgl.: Camillo Sitte, «Enteignungsgesetz und Lageplan», in: *Der Städtebau I*, 1904, S. 5 ff.

16 Fisch 1988.

17 Ebd., S. 215.



Historische Plätze mit starker räumlicher Wirkung und modernes Gegenbeispiel (E).
(aus: Unwin 1909, S. 107)



Künstlerischer versus schematischer Städtebau. Camillo Sittes Revision eines Bebauungsplans in Köln erzeugt «willkommene Unregelmässigkeiten» durch die Respektierung von Feldwegen und Eigentumsgrenzen. Der Verkehr wird aus den Seitenstrassen herausgehalten. (aus: Unwin 1909, S. 69)

Wie Sitte sprach sich Fischer dafür aus, die Gegebenheiten der Topografie und der Besitzverhältnisse genau zu studieren. Sein durchschlagender Erfolg in München beruhte wesentlich darauf, dass er, wie sein Biograf Winfried Nerdinger schreibt, «den angeblich künstlerischen Städtebau virtuos dazu einsetzte, die Eingriffe in den Privatbesitz [...] so gering wie möglich zu halten».¹⁸ Hinter dieser Haltung stand jedoch nicht bloss Opportunismus, wie Nerdinger unterstellt, sondern auch Respekt vor der Geschichte: «Die Jahrhunderte», schrieb Fischer, «haben unserem Boden Linien und Runzeln aller Art eingegraben, die ehrwürdig sein sollen. Was erzählt ein alter Feldweg, was erzählt der Verlauf der Grundstücks- und Gemarkungsgrenzen...? Das alles soll gleichgemacht, nivelliert werden? Der alte Boden, der die Geschicke so vieler Geschlechter getragen und ertragen hat, soll mit einem Schlag, mit einem Federzug irgend eines Beamten neu und unberührt gemacht werden, damit der Geometer leichte Arbeit hat...»¹⁹ Da sich Städtebau letztlich nicht am Zeichentisch, sondern in Verhandlungen mit Grundeigentümern und Ämtern realisieren lässt, erwies sich Fischers diskursiver Ansatz, der die Kunst durch die Ökonomie und diese durch die Kunst legitimierte, gegenüber den geometrischen Idealplänen als pragmatischer und wirksamer.

Man würde Camillo Sitte übrigens falsch verstehen, wenn man in ihm nur den rückwärtsgewandten Träumer sähe, wie dies Winfried Nerdinger tut, der ihm vorwirft, die soziale Dimension der Stadtentwicklung zu ignorieren.²⁰ Indem Sitte den Raum und die (ästhetische) Perspektive der Menschen ins Zentrum der Planungsarbeit rückte und indem er den Städtebau aus seiner Begrenzung auf die Fläche (des Plans und der Parzelle) löste, gab Sitte vielmehr wichtige Anregungen zu einer ganzheitlichen Sicht auf die Stadt. So betonte er, dass man für die Anlage neuer Stadtviertel möglichst klare Vorstellungen über die künftige Nutzung des Gebietes brauche – nicht anders als für den Bau einzelner Häuser. Er verlangte also in höchst moderner Art eine klare Zuordnung der Funktionen. Man müsse die Entwicklung (aufgrund von statistischen Erhebungen) studieren und entscheiden, ob an einem bestimmten Ort Villen, Miethäuser oder Fabriken entstehen sollen und abschätzen, wie stark die Bevölkerung des Gebiets in nächster Zeit wachsen wird. Dann lasse sich berechnen, welche öffentlichen Gebäude und wie viel Freiflächen für die angestrebte Einwohnerzahl gebraucht werden. «Nur beim Städtebau», schreibt er, «findet man es nicht verrückt, einen Verbauungsplan ohne bestimmtes Programm machen zu wollen, und zwar folgerichtig deshalb, weil man eben keines hat, weil man eben nicht weiss, wie sich der betreffende neue Bezirk entwickeln wird. Der zutreffende Ausdruck dieser Programmlosigkeit ist dann das bekannte Baublockrastrum.»²¹ Sitte setzte dem universellen Raster ortsspezifische und funktional definierte Lösungen entgegen – ein durchaus moderner Ansatz.

Sittes Städtebaukritik zielt in die gleiche Richtung wie die Historismuskritik in der Architektur. Wie sie bekämpfte Sitte die «Schablone» im Namen der Kunst. Sittes Wirkung entfaltete sich im Wesentlichen zu Beginn des 20. Jahrhunderts, im Verein mit ähnlich gerichteten Bewegungen wie dem Heimatschutz und der Gartenstadtbewegung. Seit 1904 erschien in Berlin die Fachzeitschrift *Der Städtebau*, von Camillo Sitte und Theodor Goecke (1850–1927) redigiert. In immer zahlreicheren Wettbewerben übten sich die Architekten in der Kunst des Städtebaus und versuchten, wie wir sehen werden, über die neue Profession Ingenieure und Geometer aus dem Gebiet der Stadtplanung hinauszudrängen.

18 Nerdinger 1988, S. 26.

19 Theodor Fischer, *Sechs Vorträge über Stadtbaukunst*, München 1920, S. 5, zit. nach Nerdinger 1988, S. 30.

20 Nerdinger 1988, S. 23.

21 Sitte 1889, S. 136.

Blütezeit und Niedergang des Historismus

Ein wichtiges Feld der Kritik und Erneuerung war seit den 1890er Jahren die Kunst. Die «Sezession» spaltete sich in Wien und in München von der Akademie ab. Die Marinano-Fresken Ferdinand Hodlers für das Landesmuseum lösten in Zürich 1897 ebenso empörte Reaktionen aus wie die Werke eines Klimt oder Schiele in Wien: Um Kunst wurde gestritten.²² Zielscheibe aller künstlerischen Erneuerer waren die akademischen Kunstregeln. Im Bereich der Architektur waren das die des Historismus, der im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts die gültigen Formgesetze geliefert hatte und nun innert kurzer Zeit seine Orientierungskraft verlor.

Die Architektur des 19. Jahrhunderts hatte auf die Gültigkeit der klassischen Ordnungen und ein historisches Formenrepertoire vertraut. Je nach der gestellten Bauaufgabe wurde auf einen anderen Stil zurückgegriffen – gotisch, romanisch, byzantinisch. In den meisten Fällen hielt man sich an die klassische, in der Renaissance ausformulierte Stillehre. Die neuen technischen und finanziellen Voraussetzungen des industriellen Zeitalters ermöglichten es den Bauherren, ihre Bauten immer aufwändiger und ornamentreicher gestalten zu lassen. Auch am Beispiel von Zürich lässt sich eine inflationäre Ausbreitung historistischen Bauschmucks aufzeigen.

Seit den 1870er Jahren breitete sich im neuen, prestigereichen Bahnhofquartier von Zürich eine prätentöse Fassadenarchitektur aus. Sie verdrängte den schlichten Kanon und die «republikanische Einfachheit» der klassizistischen Periode. Steinverkleidungen ersetzten den Putz; die Fensteröffnungen erhielten profilierte Verdachungen und immer

22 Gabriela Christen, «Scandale artistique dans le sanctuaire de la mémoire», in: Schweizerisches Landesmuseum 1998, S. 284–293; dies., «Von Helden und Weibern – Bilderstreit und Unendlichkeit im Werk von Ferdinand Hodler», ebd., S. 221–223.



Das Geschäftshaus als Palast. Der Hauptsitz der Zürich Versicherung (Mythenquai 2, 1899–1902 von Julius Kunkler) zeigt das Formenrepertoire des späten Historismus. Ein geometrischer, flach gedeckter Baukörper mit reicher Gliederung durch Säulen, Pilaster, Gesimse, Balkone, Türmchen und Figureschmuck. (BAZ)

häufiger flankierende Säulchen und Pilaster. Rustizierte Sockel, verkröpfte Gesimse, Balkone mit reich dekorierten Konsolen und schliesslich Kolossalpilaster wurden eingesetzt, um die Fassaden mit monumentaler Wirkung zu gliedern; plastischer Figurenschmuck belebte die Gesimse.²³ Dieser Aufwand verfehlte seinen Zweck, Repräsentation und soziale Distinktion, zunächst nicht. In den 1870er Jahren finden wir ihn nur am Hauptbahnhof und am Hauptsitz der Kreditanstalt. Bald wurde er für Wohnbauten an der Bahnhof- und Fraumünsterstrasse übernommen. Im verschärften Konkurrenzkampf der Gründerzeit wurde üppiger Bauschmuck zu einem Wettbewerbsfaktor für Grundeigentümer und Architekten.

In den 1890er Jahren wurde diese Fassadenarchitektur zu einem immer leichter zugänglichen Standard und breitete sich auch an konkurrierenden Standorten in den Ausenquartieren und selbst an den Bauten einfacher Baumeister aus. Die Masse und Proportionen der Bauteile liessen sich aus weit verbreiteten Handbüchern herauskopieren. Ehemals kostspielige Baumaterialien wie Granit, Sandstein und Savonnière konnten mit der Bahn immer billiger importiert werden. Eine ganze Industrie widmete sich der Anfertigung seriell produzierter Dekorationselemente aus Zement oder Blech. Je üppiger die Städte mit dem Dekor aus den Baumeisterkatalogen drapiert wurden, desto mehr entwertete sich das Ornament selber. Es verlor mit der Verbilligung seine sozial distinktive Kraft: Der Historismus ging an seinem eigenen Erfolg und seiner inflationären Ausbreitung zu Grunde.

23 Rebsamen 1989; Vgl. den Beitrag zu Zürich in: *INSA*, Bd. 10, 1992.



Der Kolossalpilaster als Kennzeichen der Hotelarchitektur: Hotel Du Lac, Limmatquai 16 von Daniel Pfister 1839. (BAZ; Foto um 1870)



Der Kolossalpilaster als Distinktionsmerkmal grossbürgerlicher Wohnpaläste. Baublock an der Fraumünsterstrasse von Adolf Brunner 1887–1889. (BAZ)



Kuppel und Kolossalpilaster im Arbeiterquartier. Badenerstrasse 48/50, 1897, später purifiziert. (BAZ)

Dieser Prozess lässt sich am Beispiel eines besonders aufwändigen und repräsentativen Bauteils, dem Kolossalpilaster, illustrieren. Im 18. Jahrhundert war dieses Motiv zumeist noch Staats- oder Kirchenbauten vorbehalten. In der Zürcher Altstadt finden wir es am Zunfthaus zur Meisen und am bürgerlichen Waisenhaus, die David Morf 1757 und 1771 erbaute. 1839 erscheint es erstmals an einem privaten Gebäude, dem 1839 von Daniel Pfister errichteten Hotel Du Lac (heute Restaurant Molino).²⁴ In den Gründerjahren nach 1870 wurden Kolossalpilaster mit dem Bau der Kreditanstalt am Paradeplatz (1873–1876 von Jakob Friedrich Wanner) und dem Umbau des nahe gelegenen Zentralhofs (1873–1876 von Adolf und Fritz Brunner) auch für Geschäftssitze und grossbürgerliche Wohnpaläste an der Fraumünster- und Bahnhofstrasse gebräuchlich. Kurz vor 1900 taucht das aristokratische Architekturmotiv plötzlich in der Baumeister-

24 Angaben zu Baujahren und Architekten nach dem Inventar von Zürich in: *INSA*, Bd. 10, 1992.



Distinktion durch Schlichtheit. Wiener Wohnzimmer um 1902, Entwurf von Wilhelm Schmidt zu einem Wettbewerb für «billige und geschmackvolle Wohnungs-Einrichtungen». (aus: *Innendekoration 1*, 1903, S. 28)

Architektur von kleinbürgerlichen Miethäusern in Aussersihl auf, so an der Stauffacherstrasse 127 und 129 (1896 von Carl Weigle) und an der Badenerstrasse 48 und 50 (1897 erbaut), wie auch im Industriezentrum Oerlikon (Querstrasse 17, 1898 von J. Villa; Gubelstrasse 50–58 von K. Henry Alder). Bezeichnenderweise stammen diese Beispiele aus den letzten Jahren des Zürcher Baubooms, kurz vor dem Zusammenbruch des Immobilienmarktes 1897/98. Die übertriebene Prachtentfaltung lässt sich als Ausdruck des verschärften Konkurrenzkampfs unter den Immobilienspekulanten in einem enger werdenden Markt interpretieren. In der darauf folgenden Krise gingen die Spekulanten unter, und mit ihnen die späthistoristische Freude am Ornament.

Die klassischen Formen der Renaissance, die in der Zeit Sempers noch als vornehm und edel gegolten hatten, verbrauchten sich so innert einer einzigen Generation. Der routinierte Historismus des ausgehenden 19. Jahrhunderts, der die neuen Stadtquartiere ebenso geprägt hatte wie die alpinen Grand Hotels, galt um 1900 fast über Nacht als ausgelaugt und oberflächlich. In gebildeten Kreisen empfand man ihn nun als vulgären Ausdruck neureicher Prunksucht. Diese Entwertung erfolgte gleichzeitig in weiten Teilen Europas, vor allem aber im deutschen Sprachraum. 1904 kritisierte der Berliner Publizist und Gartenstadt-Pionier Bernhard Kampffmeyer «das Parvenütum, das der allgemeine, wirtschaftliche Aufschwung in Blüte brachte. All die Unternehmer und Spekulanten, die durch nicht immer einwandfreies Geschäftsgebaren sich ein Vermögen erworben hatten, wollten ihre Zugehörigkeit zu den oberen Ständen dartun. Und da es ihnen dabei an der inneren Kultur fehlte, so suchten sie einander an Prunk und Formenreichtum zu übertreffen. Dieser Geschmackrichtung aber kam die Maschine auf halbem Wege entgegen, indem sie die Schmuckform für Haus, Wohnung und Kleidung so verbilligte, dass die Anschaffung einem jeden möglich wurde. So entstanden die mit unechtem Ornament überladenen Häuser und Geräte, die das Auge jedes geschmackvollen Menschen beleidigen.»²⁵ Kampffmeyers Urteil setzte sich in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts auf breiter Front durch. Damit stand das Bildungsbürgertum vor der Frage, wie es seinen exklusiven Geschmack und Kunstsinn zeitgemäss zur Schau stellen konnte. Schlichtheit und Natürlichkeit – soviel war klar – mussten zum neuen Distinktionsmerkmal werden.

Auf der Suche nach einem Stil

Der Bankrott des historistischen Formenkanons war eine von mehreren Voraussetzungen für den Umbruch in der Architektur um 1900. Was sich im Impressionismus und in der Lehre von William Morris (1834–1896) vorbereitet hatte, kam nun zur Wirkung: «In den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts», schreibt der Zürcher Kunsthistoriker Adolf Max Vogt, «gelingt etwas, und zwar in einer ganzen Reihe von Städten Europas, was in allen vorangehenden Jahrzehnten undenkbar schien, obwohl es immer wieder versucht und oft als Maxime gefordert worden war: die Überwindung der historischen Formkonzepte, der sogenannten «Stile».»²⁶ Im Jugendstil (oder Art Nouveau) – der sich zwischen 1892 und 1897 fast gleichzeitig in Glasgow, Brüssel, Wien und München herausbildete – materialisierte sich, ausgehend vom Kunstgewerbe, der Versuch, eine neue, von historischen Versatzstücken befreite Ästhetik zu definieren. An die Stelle der tektonischen Formen traten organische, pflanzliche. Die geschwungenen Linien von Möbeln, Pfeilern und Geländern brachten die Kräftelinien expressiv zum Ausdruck und wurden selber zum Ornament.

25 Kampffmeyer 1904, S. 6.

26 Vogt 1993, S. 59.



Flächige, vorgehängte Fassade aus Glas und Eisen, aufgesetzte Dekoration. Das 1898 bis 1899 an der Seidengasse von Stadler & Usteri errichtete Warenhaus Jelmolli. (BAZ)



Alfred Messel, Kaufhaus Wertheim, Berlin. Rechts die erste Bauetappe (1896–1900), links der Kopfbau von 1906. (aus: Scheer 2000, S. 84)

Der deutsche Architekt Hermann Muthesius (1861–1927) beschrieb die Periode zwischen 1890 und 1895 im Rückblick als «Jahre des Gärens und Aufwallens, [...] die den Geburtswehen einer neuen Zeit glichen. Das erste deutlich hervortretende literarische Anzeichen der beginnenden neuen Geistesrichtung war jenes krause Buch «Rembrandt als Erzieher»,²⁷ das den Deutschen die Wichtigkeit der künstlerischen im Gegensatz zu der wissenschaftlichen Kultur ins Gedächtnis rief.»²⁸ In diesem 1890 erschienenen Schlüsselwerk der Jahrhundertwende predigte Julius Langbehn (1851–1907) ein nationales deutsches Künstlertum, das sich aus eigenem Empfinden statt aus Kunstregeln nähre. Sein Ruf nach dem «neuen Stil», nach dem Tiefempfundenen, Aristokratischen, Männlichen und Deutschen stützte sich auf Friedrich Nietzsches Zivilisationskritik und verengte sie auf eine deutschtümelnde, antiintellektuelle und antisemitische Kunstideologie.²⁹ Seine Bedeutung liegt darin, dass es eine umfassende Erneuerung durch die Kunst und durch die Jugend forderte und ein aufnahmeberechtigtes Publikum fand. Es ist vielleicht kein Zufall, dass fast gleichzeitig mit Langbehn der Wiener Camillo Sitte die Erneuerung des Städtebaus durch künstlerisches Empfinden verlangte.³⁰

Der Jugendstil warf mehr Fragen auf als er beantwortete. Durch seinen schnellen Erfolg wurde er bald selber zu einem schablonenhaften Dekorationsstil, der sich dank seinem linearen Charakter rein ornamental applizieren liess. Zudem fanden die relativ aufwändigen organischen Konstruktionen im reinen Jugendstil schon aus Kostengründen keine grössere Verbreitung. Hermann Muthesius forderte 1901 einen funktionaleren Ansatz für den Entwurf: «Die Architektur hat», schrieb er, «wie jedes andere Kunstwerk, ihre Wesenheit im Inhalt zu suchen, dem sich die äussere Erscheinung anzupassen hat [...]»³¹

Eine Alternative zum Historismus bot bereits seit den 1880er Jahren der Englische Landhausstil. Er erlaubte freie Grundrisse und war offen für die Dekorationsfreude des Jugendstils. In Zürich schuf Alexander Koch wichtige Beispiele (Villa Egli, Höschgasse 4, 1897). Von Berlin aus trat Hermann Muthesius publizistisch wirksam für eine «von innen», aus dem Grundriss heraus entwickelte freie Gestaltung des Baukörpers ein, die auf Symmetrie verzichtete und das Gebäude in einzelne Volumen auflöste.

Eine zweite – technische – Quelle neuer Bauformen war die Eisenskelettkonstruktion, die die baustatischen Grenzen der traditionellen Bauweisen sprengte. Sie ermöglichte neue Spannweiten, wie sie an Brücken und in Bahnhofshallen zu erleben waren. Beim Bau von Geschäftshäusern erlaubte sie die Auflösung der Fassaden in einzelne massive Pfeiler, zwischen denen leichte, vorgehängte Fassadenteile aus Eisen und Glas eingesetzt wurden. Alfred Messel (1853–1909) zeigte 1896 an der ersten Bauetappe des Berliner Warenhauses Wertheim die Richtung auf. In Zürich verkörpert das Haus Metropo (Stadthausquai 11, Heinrich Ernst, 1893) die neue Bauweise. Am Warenhaus Jelmoli (Stadler & Usteri, 1899) ist die gesamte Fassade von der Tragstruktur gelöst und als grosszügig verglaste und von einem nüchternen Raster geprägte Stahlkonstruktion ausgeführt. Die verbliebenen historistischen Ornamente wirken an diesen schlichten Fassaden aufgesetzt und kulissenhaft.

Eine weitere Umwälzung brachte als neues Baumaterial der Eisenbeton, vor allem seit seiner theoretischen Erschliessung durch den Baustatiker Emil Mörsch im Jahr 1902.³² Im Kopfbau des Warenhauses Wertheim am Leipziger Platz in Berlin nutzte

27 Langbehn 1908.

28 Hermann Muthesius, «Wo stehen wir?», in: *Die Durchgeistigung der deutschen Arbeit, Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1912*, Jena 1912, S. 11ff., zit. in: Oechslin 1999, S. 136.

29 Oechslin 1999, S. 136–146.

30 Sitte 1889.

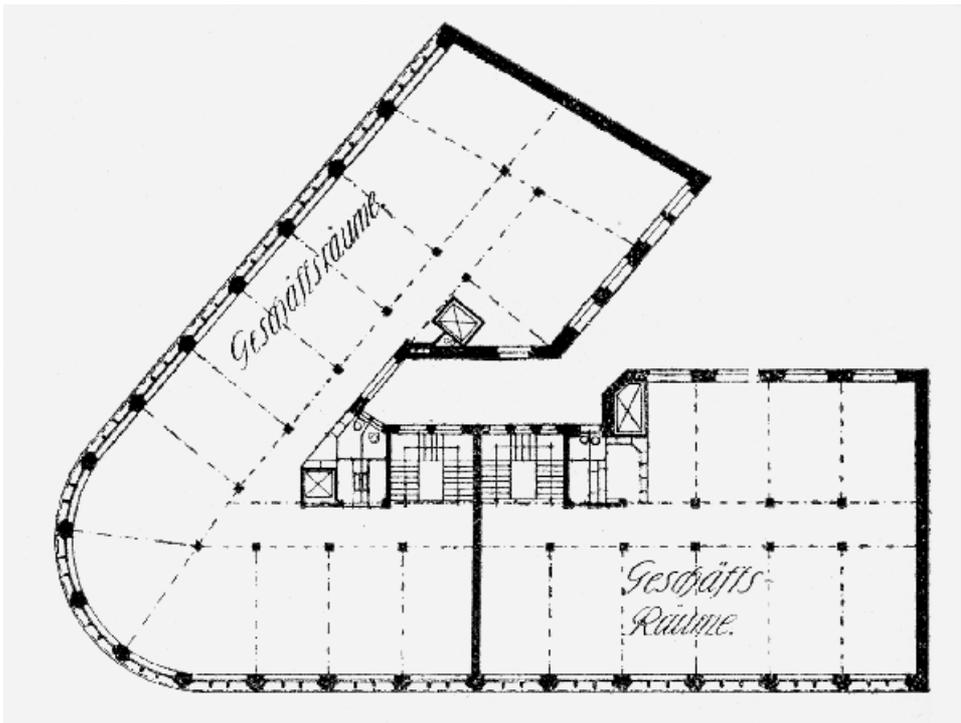
31 Muthesius 1901.

32 Mörsch 1902.

Alfred Messel 1904 bis 1906 den Eisenbeton zu einer neuen Synthese: Die tragenden Betonpfeiler sind dort in eine gotisch wirkende, in Wirklichkeit aber sehr frei aufgefasste, materialgerecht vertikal proportionierte Gesamtgestaltung eingebunden. Der Vertikalismus von Geschäftshäusern in Eisenbeton wurde bis etwa 1912 zu einem neuen Standard, in Berlin ebenso wie in Zürich oder St. Gallen. Besonders überzeugend wurden die neuen technischen Möglichkeiten in der Schweiz etwa von Pflughard & Haefeli oder Karl Moser (1860–1936) umgesetzt. In den Bauten der Architekten Curjel & Moser übernehmen Betonstützen die Gebäudelast, tragende Innenwände entfallen; dadurch wurde der «plan libre», der frei einteilbare Grundriss möglich. Im Eisenbetonbau hatte das traditionelle Verhältnis von Stütze und Last, welches die klassischen Ordnungen begründete, keine Gültigkeit mehr.

Noch deutlicher als in den Warenhäusern und Bürogebäuden der City kamen die Ansätze zu einer neuen Ästhetik in den technischen Bauten für die grosse Industrie mit ihren Hallen, Silos und Wassertürmen zum Ausdruck. In den Bauwerken, «die durch die neuartigen Bedürfnisse des Welthandels und des Weltverkehrs geschaffen worden sind», schrieb 1919 der Architekturkritiker Walter Curt Behrendt, zeigten sich am deutlichsten «die Wirkungen eines neuen, der herrschenden akademischen Kunstauffassung entgegengesetzten Formenwillens».³³

33 Behrendt 1920, S. 201.



Das Geschäftshaus Fenkart-Abegg an der Teufenstrasse in St. Gallen, ein Betonskelettbau von Curjel & Moser aus dem Jahr 1910. Die Tragkonstruktion ist in Stützen aufgelöst, die Geschosse sind frei einteilbar. Die vertikalen Fassadenpfeiler sind zugleich Gliederung und Ornament. (aus: *Schweizerische Baukunst III*, 1910, S. 36)

Moderne und nationale Romantik

Die Moderne als der adäquate «neue Stil» für das beginnende 20. Jahrhunderts war seit der Jahrhundertwende ein ständig wiederkehrendes Thema der Architekturtheorie. Der Wiener Architekt Otto Wagner publizierte 1895 eine Schrift mit dem Titel *Moderne Architektur*, in der er sich vom Historismus lossagte und schrieb: «Die moderne Kunst muss uns moderne, von uns geschaffene Formen bieten, die unser Können, unser Tun und Lassen repräsentieren.»³⁴

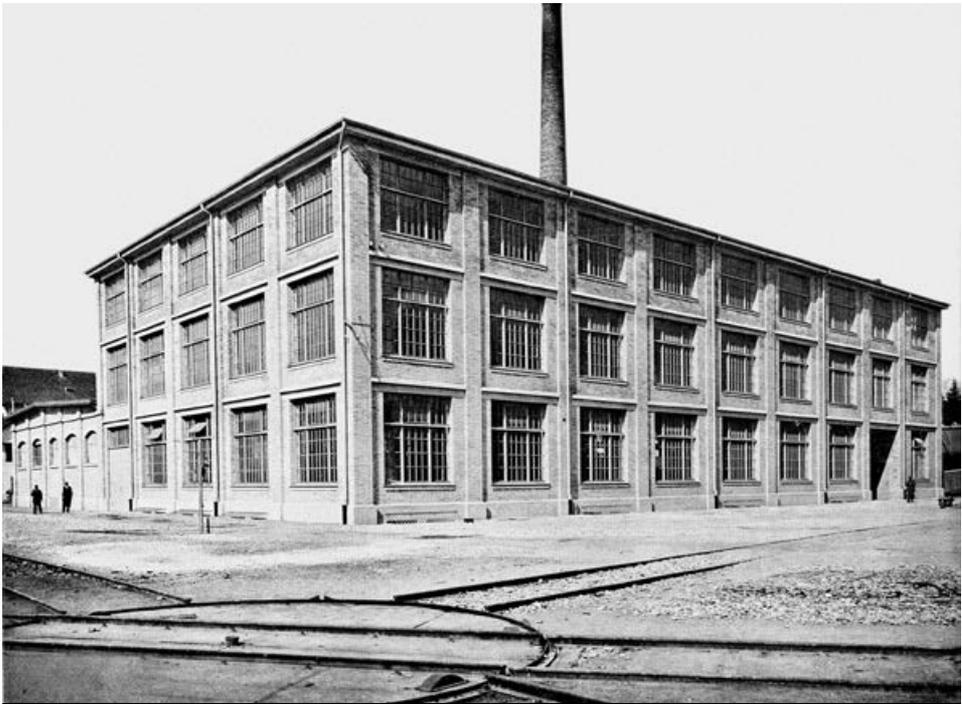
Wagner dachte sich die Moderne wenig geschichtsbelastet und formulierte sehr früh schon Grundregeln, die später für das Neue Bauen wichtig werden sollten: «Unser Gefühl muss uns heute schon sagen, dass die antikisierende Horizontallinie, die tafelförmige Durchbildung der Fläche, die grösste Einfachheit und ein energisches Vortreten von Construction und Material bei der künftigen, fortgebildeten und neuerstehenden Kunstform stark dominieren werden.»³⁵ Weit entfernt von Langbehnscher Nationalromantik prophezeite Wagner eine unsentimentale und verstandesmässige Kunst, die «den beinahe völligen Niedergang der Romantik und das fast alles usurpierende Hervortreten des Verstandes bei allen unseren Taten» mit sich bringen werde.³⁶

Der «neue Stil», darin war man sich um 1900 einig, sollte ein genuiner Ausdruck der Zeitverhältnisse sein und trotzdem mehr als nur eine neue Mode. Man sehnte sich nach einer allgemein gültigen, neuen Formensprache. Im Gegensatz zu Otto Wagners Vor-

34 Wagner 1898, S. 36.

35 Wagner 1895, S. 118.

36 Ebd., S. 45.



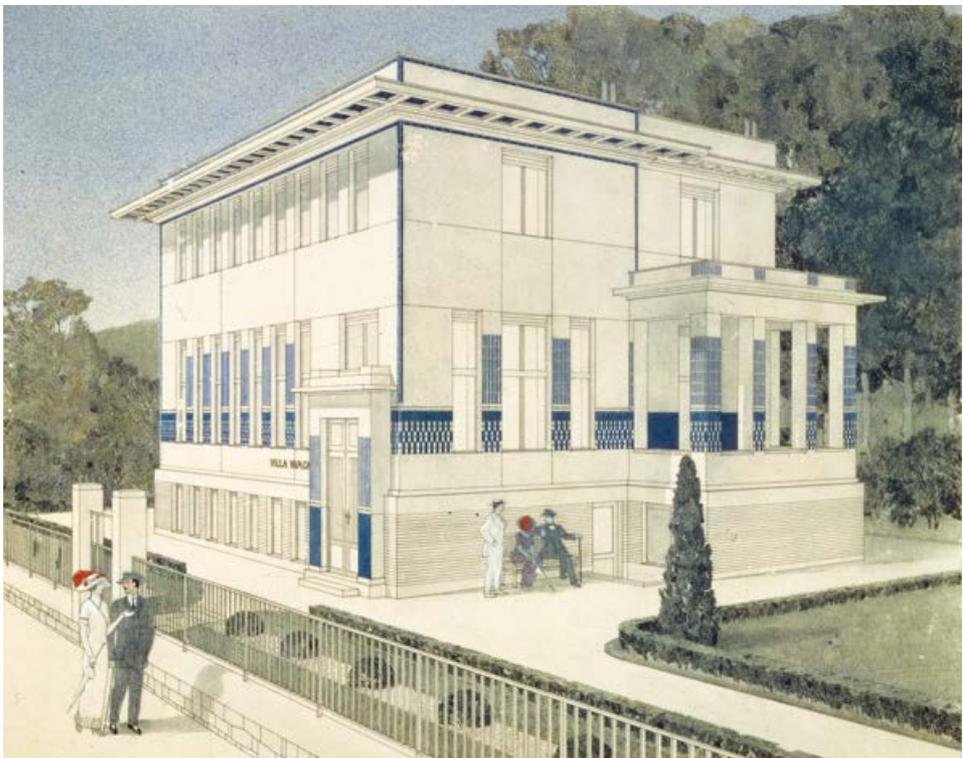
Fabrikbau als «Ausdruck eines neuen Formenwillens». Ausrüstgebäude der Papierfabrik an der Sihl, Zürich, 1912 von Locher & Cie als früherer Betonskelettbau mit Backsteinfassade erbaut. (aus: *100 Jahre Technik* 1930, S. 128)

aussage zeichnete sich vor dem Ersten Weltkrieg jedoch keineswegs ein «völliger Niedergang der Romantik» ab – im Gegenteil. Wie in Skandinavien und England erhoffte man sich auch in Deutschland und in der Schweiz von der Rückbesinnung auf eine vorindustrielle Tradition neue Anregung. Man orientierte sich an der Bescheidenheit und schlichten Funktionalität bürgerlicher Alltagsarchitektur der Zeit um 1800 und versuchte, diese Werte auf die neuen Bauaufgaben, die modernen Baumaterialien und die grösseren Dimensionen des 20. Jahrhunderts zu übertragen.

Aus der Verbindung von romantisch-nationalem «Kunstwollen» und funktional-rationalem Modernitätsanspruch entstand schliesslich auf Anregung von Hermann Muthesius 1907 der «Deutsche Werkbund» als Bewegung zur Erneuerung von Kunst und Architektur. Er sammelte all jene Kräfte, die eine Erneuerung der Baukultur anstrebten und vereinigte Künstler und Produzenten unter einem Dach. Mit Ausstellungen und Publikationen und über seine guten Beziehungen zur Industrie trug er Fragen von Kunst und Gestaltung erfolgreich in die Öffentlichkeit.

1913 glaubte der Kunsthistoriker Karl Scheffler in den Bauwerken von Alfred Messel, Henry van de Velde, Hermann Muthesius oder Peter Behrens zu ahnen, «was mit dem Wort vom «neuen Stil» gemeint ist».³⁷ Für die neuen, zweckorientierten Bauaufgaben – Warenhaus, Fabrik, Siedlung – fänden diese Architekten eine vom Streben nach klarer und geradliniger Formgebung geleitete neue Sprache. «Was sie in ihren neuartigen Bauten benutzen, sind im Wesentlichen immer noch historische Bauglieder, unmerklich aber erhalten diese Formen in der neuartigen Anwendung und vorsichtigen

37 Scheffler 1913, S. 77.



«Antikisierende Horizontallinie, tafelförmige Flächen, energisches Vortreten von Construction und Material». Otto Wagner, Entwurf zur Villa Wagner II an der Hüttelbergstrasse in Wien, 1912. (©akg-images)

Umgestaltung einen neuen, einen modernen Sinn.»³⁸ Das heisst, man hatte sich vom Historismus, nicht aber von der Geschichte verabschiedet. Dies mag der Grund sein, weshalb die gebaute Praxis jener Jahre aus heutiger Sicht weit weniger modern erscheint, als es die theoretischen Positionsbezüge und Abgrenzungen erwarten liessen. Der radikale Bruch mit der Geschichte war der nachfolgenden Generation vorbehalten, die in den 1920er Jahren die klassische Moderne formulierte.

Wenn wir von vereinzelt zukunftsweisenden Avantgarde-Architekten wie Adolf Loos oder Frank Lloyd Wright absehen, die von ihren Zeitgenossen vor 1914 noch wenig zur Kenntnis genommen wurden, dominierte in den Reformkreisen der Vorkriegszeit eine nationalromantisch gefärbte, konservative Erneuerung. So auch in der Schweiz. Die pragmatischen Ansätze zu einer funktionalen und betont bürgerlichen Bauweise werden häufig – und unzulänglich – mit «Heimatstil», im europäischen Kontext oft auch mit «nationaler Romantik» umschrieben.³⁹ Diese Bezeichnungen verschleiern aber einen wesentlichen Aspekt: Aus zeitgenössischer Sicht brachte der Heimatstil in der Architektur eine ebenso neuartige Auffassung zum Ausdruck wie die Gemälde Ferdinand Hodlers im Vergleich zur akademischen Malkunst. Am besten bringt das der ebenfalls verwendete Begriff «Reformarchitektur» zum Ausdruck.

Die Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts (in der Tradition eines Sigfried Giedion) beschränkte sich in legitimatorischer Absicht oft auf die Beschreibung von Avantgardebewegungen und entwarf so eine scheinbar lineare Genealogie der klassischen Moderne. Der Heimatstil als Reformarchitektur geriet dabei ins historiografische Abseits.⁴⁰ Die Entwicklungen der Vorkriegszeit wurden aus dem Blickwinkel der 1920er Jahre beurteilt, als sich der Heimatschutz und die Vertreter des Neuen Bauens in der Tat heftig bekämpften und über Flachdächer und ähnliche Symbolwerte stritten. Damit wurde ein Gegensatz konstruiert, der so zumindest in der Vorkriegszeit noch nicht existierte. «Es ist schwer, vor 1914 eine Grenze zwischen dem Heimatschutzstil und den anderen Reformstilen der Jahrhundertwende zu ziehen, die alle den traditionellen architektonischen Vorstellungen verhaftet blieben», schreibt Joachim Petsch in einem der wenigen Beiträge, die diesem Thema einigermaßen gerecht werden.⁴¹ Erst in den letzten Jahren sind Darstellungen erschienen, die die fortschrittlichen Aspekte des Heimatstils herausarbeiteten und ihn, wie Elisabeth Crettaz-Stürzel formuliert, als «Reformarchitektur jenseits jeglichen Historismus» beschrieben.⁴²

Für die Entwicklung in der Schweiz war in erster Linie die süddeutsche Schule massgebend, die sich um 1900 aus dem Jugendstil heraus gebildet hatte und von den Münchnern Richard Riemerschmid (1868–1957) und Theodor Fischer (1862–1938) verkörpert wurde. Bei diesen Meistern und bei dem in Karlsruhe und später in Zürich wirkenden Schweizer Karl Moser verbrachte die damalige junge Generation der Schweizer Architekten (Architektinnen waren noch keine darunter) ihre Lehrzeit.⁴³ Von ihnen bezog sie die massgeblichen Anregungen, die zur Herausbildung des Heimatstils führten.

Auch die süddeutsche Schule formierte sich aus der Ablehnung des Historismus heraus.⁴⁴ An die Stelle der klassischen Fassadengliederung trat die Massengliederung; die starre Würfelform und die geradlinige Fassadenflucht wurden aufgelöst. Das Zusammenspiel locker zusammengefasster Einzelvolumen ergab ein dynamisch bewegtes Bild.

38 Scheffler 1913, S. 74.

39 Vgl. Crettaz-Stürzel 2003, S. 13.

40 Oechslin 1999, S. 47 und 121.

41 Petsch 1979, S. 49–52.

42 Crettaz-Stürzel 2003, S. 69; vgl. auch Magnago Lampugnani 2000.

43 Vgl. Architektenbiografien in: *ALS* 1998.

44 Nerdinger 1988; Keyssner o. J. (1912).

Ein neues Interesse am städtischen Raum begleitete diesen Wandel. Bauten wurden stärker als Teil eines städtischen Gefüges behandelt und mit bewussten Asymmetrien und Schrägstellungen raumbildend in das bauliche Umfeld eingefügt. Fanden Ornamente Verwendung, so entsprachen ihre Proportionen selten einer klassischen Ordnung; der historische Formenschatz wurde, oft etwas vereinfacht oder vergrößert, als freies Zitat eingesetzt.

Im Gegensatz etwa zur Wiener Avantgarde um Otto Wagner und Adolf Loos suchte die süddeutsche Schule nicht nach ganz neuen Formen, sondern orientierte sich an der Schlichtheit traditionellen Handwerks, an ländlichen und bürgerlichen Bautraditionen aus vorindustrieller Zeit. In ihnen glaubte sie die Klarheit funktionaler Form und die Autorität von bewährter Überlieferung zu finden. Sie verfolgte einen romantischen Ansatz, aufgeladen mit nationalem und regionalem Heimat-Bewusstsein. Sie bejahte einen «volkstümlichen Geist», der «das Monumentale anheimelnd und traulich macht». ⁴⁵ Eine «im besten Sinne bürgerliche Architektur» ⁴⁶ war angestrebt, in schlichten und klaren Formen, ohne unnützes Ornament und mit Bedacht auf echte, handwerklich verarbeitete Materialien. Diese Vorstellungen liessen sich bestens mit Camillo Sittes künstlerischem Städtebau verbinden.

Paul Schultze-Naumburg (1869–1949), der 1904 massgeblich an der Gründung des Deutschen Heimatschutz-Bundes beteiligt war, hatte mit seinen *Kulturarbeiten* seit 1901 den Boden für heimatliche Architektur propagandistisch vorbereitet. ⁴⁷ Die sechs handlichen Bände beinhalteten ein ebenso wirksames wie einfaches Erziehungsprogramm: Hunderte von Fotos boten Studienmaterial, wobei dem guten Beispiel stets ein schlechtes Gegenbeispiel gegenübersteht. Während die schlechten Beispiele aus der Gegenwart stammten, waren die guten zumeist der Zeit um 1800 entnommen. Städtische Bürgerhäuser, Wohnhäuser mit Gärten, schlichte Zweckbauten, die sich als Muster für den aufkommenden Heimatstil eigneten. «Mein Leitmotiv ist», schrieb Schultze-Naumburg, «dass man an das Wohnhaus vom Anfang des 19. Jahrhunderts anknüpfen müsse, um die abgerissene Entwicklung weiterzuführen.» ⁴⁸ In der Baukultur jener Zeit

45 Keyssner o. J. (1912), S. V.

46 Ebd., S. V.

47 Schultze-Naumburg 1901.

48 Ebd., S. 8.



Massengliederung. Zusammenspiel grosszügiger Einzelvolumen. Entwurf von Theodor Fischer zum Stadttheater in Heilbronn, 1902. (Architekturmuseum der TU München)

fand Schultze-Naumburg die Werte bürgerlicher Baukunst, um die es ihm ging: «Alles ist hell, freundlich, breit behaglich, schlicht, ehrlich, vornehm, alles atmet ‹Gartenstil›.»⁴⁹ Die *Kulturarbeiten* fanden weite Verbreitung und trugen zur Gründung von Heimatschutz-Verbänden in verschiedenen Ländern bei.

Mit dem Buchtitel *Um 1800* prägte der Berliner Architekt Paul Mebes (1872–1938) 1908 das zusammenfassende Motto für die deutsche und schweizerische Architektur des beginnenden 20. Jahrhunderts. Mebes blickte wie Schultze-Naumburg nostalgisch auf die Zeit vor der industriellen Revolution zurück, «die letzte Zeit einer einheitlichen Baukunst», die «nach all dem unverstandenen Formenaufwand der letzten Dezennien» in ihrer Schlichtheit «wie eine lang ersehnte Erfrischung» wirkte.⁵⁰ Vom Anknüpfen an die Epoche zwischen Barock und Klassizismus erhoffte sich Mebes die Rückkehr zu einer allgemeingültigen, «dem Volke leicht verständlichen» Formensprache, das heisst einer neuen, verbindlichen Tradition.

In diesem Programm kündigte sich die Wendung hin zum Neoklassizismus an, der in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg die romantischere Linie im Heimatstil verdrängte. Der Neoklassizismus spiegelte das Bedürfnis nach sachlich-strenger und schlichter Architektur und besass darüber hinaus hohe repräsentative Qualitäten. Mit seinen *Sechs Büchern vom Bauen*⁵¹ diktierte der Karlsruher Architekt Friedrich Ostendorf (1871–1915) die strengen Regeln dieses Stils. Der Kunsthistoriker Werner Oechslin sieht zwar einen grundlegenden Unterschied zwischen der mehr gefühlvoll-romantischen ‹Um 1800›-Bewegung und dem aufklärerischen, auf Entwurfsregeln basierenden

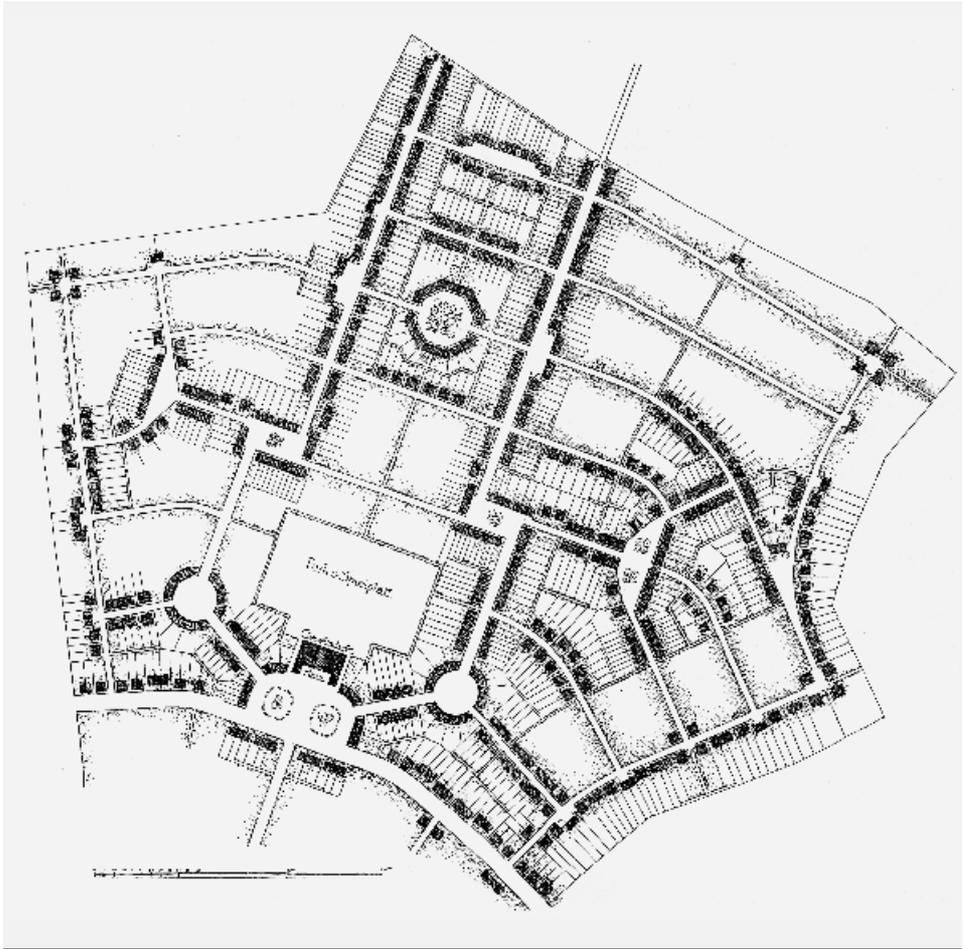
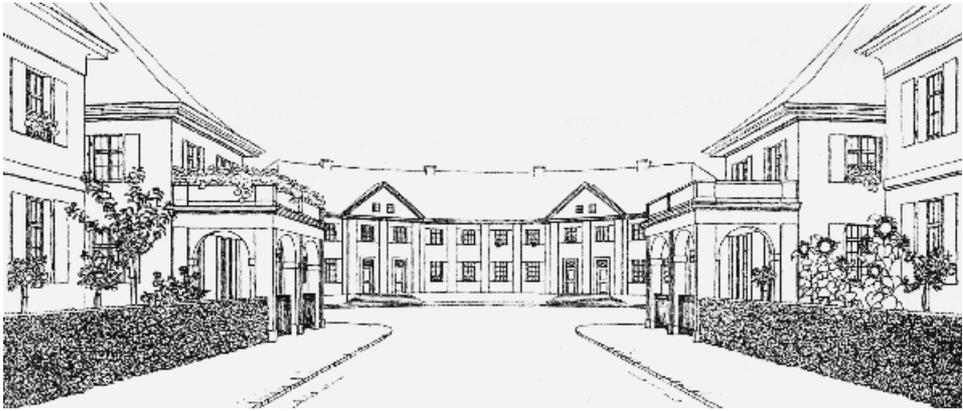
49 Schultze-Naumburg 1901, S. 159.

50 Mebes 1908, S. 17.

51 Von den geplanten sechs Bänden erschienen wegen Ostendorfs Tod nur die ersten drei.



Die 1904 von Curjel & Moser erbaute Villa Rudolph-Schwarzenbach an der Scheideggstrasse in der Enge vertritt die frühe Moderne in Zürich. Glatte, ornamentlose Wände, ein schweres Dach und ein frei aus der Funktion heraus entwickelter Grundriss sind ihre Merkmale. (aus: *Festschrift Polytechnikum 1905*, S. 447)



Friedrich Ostendorf und die Disziplinierung des Stadtbildes durch die Geometrie. Plan und Perspektive einer Gartenvorstadt. (aus: Ostendorf 1913, Bd. 1, Abb. 152, 154)

Klassizismus Ostendorfs.⁵² Ostendorfs Maxime «Entwerfen heisst: die einfachste Erscheinungsform für ein Bauprogramm finden»⁵³ findet indessen ihre Entsprechung bei Schultze-Naumburg, der verlangt, den «Zweck stets auf die einfachste und vollkommenste Weise in seiner Erscheinung auszudrücken».⁵⁴ Ostendorf bezog sich genau wie Schultze oder Mebes nicht allein aus Nostalgie auf die Zeit um 1800, sondern in der Hoffnung, eine allgemein gültige Tradition neu zu schaffen. Den grundlegenden Unterschied zwischen beiden Richtungen sieht Oechslin darin, dass die historischen Formen für Ostendorf nur ein «einfaches, bequemes, ausreichendes und noch allgemein verständliches Gestaltungsmittel»⁵⁵ darstellen, nicht aber den Kerninhalt seiner Theorie, die nach «Objektivität» durch einen disziplinierten Entwurfsprozess strebt.⁵⁶ Oechslin kommt zum Schluss, dass Ostendorf «nicht so sehr darauf erpicht war, eine Tradition wiederherzustellen, sondern vielmehr nach Wegen suchte, das, was Tradition im Sinne eines verlässlichen, fest gefügten Rahmens des architektonischen Entwerfens und Schaffens bedeutete, neu zu begründen».⁵⁷

Unter dem Einfluss des Neoklassizismus lässt sich etwa ab 1912 in Deutschland wie in der Schweiz eine Abkehr von der individualistischen und romantischen Formsuche des Heimatstils feststellen. Axialität und Symmetrie lösten die freieren Raumbildungen des Heimatstils ab und prägten Architektur und Städtebau bis in die 1920er Jahre. In den Projekten des Wettbewerbs Gross-Zürich sollte dieser Trend 1918 sichtbar zum Ausdruck kommen und die Entwürfe für Ideal-Architekturen ebenso kennzeichnen wie die Gestaltung von Strassen und Plätzen. Die Wettbewerbssieger Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier bezogen sich direkt auf Friedrich Ostendorf. Das gleiche gilt für den führenden Schweizer Städtebaulehrer Hans Bernoulli.

Es ist nicht abwegig zu vermuten, dass die autoritär gestimmte Formenwelt des Neoklassizismus den schnellen Erfolg ihrem hohen Orientierungswert verdankte. Ihre Strenge kann als Antwort auf die Verunsicherung gedeutet werden, die von den vielgesichtigen Aufbrüchen der Moderne und von der immer unübersehbareren politischen Herausforderung des staatlichen Systems durch die Arbeiterbewegung ausging. Dass die neoklassizistische Wende mit der wirtschaftlichen Rezession der Jahre 1911 bis 1914 zusammenfiel, ist ein Hinweis auf einen solchen Zusammenhang. Ebenso die Tatsache, dass der Neoklassizismus bevorzugt für staatliche Repräsentationsbauten, Banksitze und grossbürgerliche Villen zur Anwendung kam.

52 Oechslin 1999, S. 81.

53 Ostendorf 1913, S. 3.

54 Schultze-Naumburg 1901, S. 4.

55 Ostendorf 1913, S. 26.

56 Oechslin 1999, S. 85–89.

57 Ebd., S. 83.

Heimatschutz und frühe Moderne in der Schweiz

Eine konservative Reformbewegung

In der Schweiz waren Heimatschutz und Heimatstil die Leitbegriffe des reformerischen Aufbruchs am Ende des Historismus. Sie institutionalisierten sich in der Gründung von einflussreichen Verbänden wie dem Heimatschutz (1905), dem Bund Schweizer Architekten BSA (1908) und dem Schweizerischen Werkbund SWB (1913). Die Heimatschutzbewegung wurde von einer jungen Architektengeneration getragen und erhielt von Anfang an Unterstützung aus etablierten Kreisen und von Seiten der Politik.⁵⁸ Sie wehrte sich gegen die «Hässlichkeiten», die mit der Industrie, dem Wachstum der Städte und dem Tourismus die Landschaft verändert hatten, und forderte die Erneuerung von Kunst und Architektur. Wie die neu gegründeten Architektenverbände trat sie mit einem explizit moralischen Standpunkt auf. Sie kritisierte den gewissenlosen Materialismus des Industriezeitalters und vertraute auf eine «sittliche Erneuerung» aller Lebensbereiche durch die Kunst. Der Spekulation und der Zerstörung von Landschafts- und Stadtbild durch zügellose Überbauung setzte sie ein geordnetes Wachstum entgegen. Sie versprach Ordnung, Schönheit und Sinnhaftigkeit, das heisst: Orientierung. Zeitlich und inhaltlich ist die Heimatschutzbewegung mit den neokonservativen und antiliberalen Strömungen des frühen 20. Jahrhunderts eng verbunden.

Nachdem man die engen Gassen jahrzehntelang nur als Seuchenherde wahrgenommen hatte, wurde in den 1890er Jahren die Schönheit der alten Stadtkerne neu entdeckt.⁵⁹ Das «Village Suisse» der Landesausstellung von 1896 in Genf trug zu dieser Neubewertung bei. Ab 1899 publizierte der Genfer Künstler Guillaume Fatio (1864–1958) eine Reihe von sorgfältig illustrierten Schriften, in denen er die Schönheiten der Kulturlandschaft und der traditionellen Architektur zu sehen lehrte – und präzise ihre drohende Banalisierung und Nivellierung durch gesichtslose Bauten aufzeigte.⁶⁰ *Ouvrons les yeux!* nannte er sein 1904 erschienenes Buch über die schweizerische Baukultur. Die Künstlerin Marguerite Burnat-Provins aus La Tour-de-Peilz warb für die Erhaltung von Naturschönheiten und Baudenkmälern. Ihrem Kampf schlossen sich intellektuelle und wertkonservative Kreise in den grösseren Städten an. «Die grosse Verfolgte bei uns, in der heutigen Zeit, ist die Schönheit», schrieb 1903 der Schriftsteller Georges de Montenach.⁶¹ Im Frühjahr 1905 gab der vergebliche Kampf gegen den Abbruch der Turnschanze in Solothurn, an dem sich Persönlichkeiten aus der ganzen Schweiz beteiligten, Anlass zur Gründung der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz.⁶²

Unter den Namen der Heimatschutz-Pioniere fallen etablierte Persönlichkeiten auf, wie der Basler Regierungsrat Albert Burckhardt-Finsler, Zürichs Stadtpräsident Hans Pestalozzi und andere Angehörige städtischer Honoratiorenfamilien.⁶³ An ihrer Seite standen von Anfang an junge Architekten, die eine grundlegende Reform der Baukunst anstrebten. Zu ihnen zählten die Heimatschutz-Mitgründer Karl Indermühle (Bern, 1877–1933), Otto Schäfer (Chur, 1879–1953) und Robert Rittmeyer (Winterthur,

58 Bundi 2004, S. 18.

59 Walter 1994, S. 426.

60 Fatio 1899, 1900 und 1904; vgl. Ch. Buis, «Die Augen auf!», in: *Der Städtebau* 6, 1904, S. 92f.

61 Georges de Montenach, *L'art et le peuple*, Freiburg 1903, S. 10, zit. nach Jost 1992, S. 121.

62 Bundi 2004, S. 18; Jost 1992, S. 15 und 111–128.

63 *Heimatschutz* 1, 1906, S. 2.

1868–1960).⁶⁴ Eine zentrale Persönlichkeit im frühen Heimatschutz war der Architekt Casimir Hermann Baer (1870–1942). Er verkörperte die enge Verbindung zwischen Heimatschutz und Architekturreform wie kaum eine andere Person: Nacheinander und teilweise gleichzeitig war er Redaktor der *Schweizerischen Bauzeitung* (1902–1908), der Zeitschrift *Heimatschutz* (1905–1910), des BSA-Organs *Die Schweizerische Baukunst* (1908–1910) und ab 1911 der in Stuttgart erscheinenden Zeitschrift *Moderne Bauformen*. Er begründete die Publikationsreihe *Das Schweizerische Bürgerhaus* und redigierte die *Schweizerischen Kunstdenkmäler*.⁶⁵

Ein zentrales Motiv zur Gründung des Heimatschutzes waren die Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf die Gebirgslandschaften. Die riesigen Bauvolumen der Grand-Hotels in den Bergen und die Kunstbauten der Bergbahnen schoben sich aufdringlich ins Landschaftsbild. Der Internationalismus der späthistoristischen Hotelarchitektur, die sich von Biarritz über San Remo bis St. Moritz kaum unterschied und die rücksichtslos geradlinige Streckenführung der zahlreichen neuen Bergbahnen waren die Angriffspunkte der neuen Bewegung. Sie sah darin den Ausverkauf nationaler Würde und Eigenart an ausländisches Geld und eine Entweihung der reinen und unberührten Alpenwelt. Der Heimatschutz als Organisation lehnte den Tourismus nicht rundweg ab, sondern bemühte sich um Alternativen, etwa um bessere Linienführungen (z. B. für die Rhätische Bahn nach St. Moritz, 1905)⁶⁶ und bessere Architektur, das heisst harmonisch in die Landschaft eingepasste, die lokale Stiltradition aufnehmende oder sich massstäblich einfügende Hotelbauten. Bei aller Betonung des Heimatlichen und Nationalen war die Heimatschutz-Bewegung selber eine durchaus internationale, gesamteuropäische Erscheinung. In England, Frankreich und Deutschland entstanden fast zur gleichen Zeit ähnliche Vereinigungen⁶⁷, und der Schweizer Heimatschutz hatte zu Beginn sogar eine britische Sektion – Touristen, die sich für ihr Gastland engagierten.

Bemerkenswert ist die Schnelligkeit, mit der sich das Orientierungsangebot des Heimatschutzes durchsetzte. Die Ablehnung der heimatlosen historistischen Architektur, die Verurteilung des spekulativen Profitstrebens und das Beharren auf dem althergebracht Echten und typisch Schweizerischen nahmen Gefühle auf, die im Bildungsbürgertum weit verbreitet waren: Verunsicherung und Identitätsverlust im raschen Wandel und der Mehrdeutigkeit der Moderne und Skepsis gegenüber dem Liberalismus des 19. Jahrhunderts. Schon 1907 erhielt die Organisation erstmals eidgenössische Subventionen. Im neuen Zivilgesetzbuch von 1912 fand das Anliegen des Heimatschutzes Eingang und die Kantone erliessen Gesetze oder Verordnungen.⁶⁸ Entscheidend aber ist, dass der Kampf um die Erhaltung ästhetischer Werte die Jugend ansprach – und zwar ganz besonders unter den Künstlerinnen und Architekten.

Es hat sich als Konvention in der Architekturgeschichte etabliert, einen Widerspruch zwischen dem «reaktionären», modernisierungsfeindlichen Heimatschutz auf der einen Seite und den «zukunftsorientierten» Vertretern der Moderne auf der anderen zu konstruieren.⁶⁹ Für die Gründungszeit vor dem Ersten Weltkrieg lässt sich diese Unterscheidung in der Schweiz nicht bestätigen. Vielmehr ist erneut auf die These zu verweisen, dass Modernisierungskritik am Anfang der architektonischen Moderne stand.

64 ALS 1998, S. 287f. (Karl Indermühle), S. 448f. (Robert Rittmeyer) und S. 477f. (Otto Schäfer).

65 ALS 1998, S. 35.

66 *Heimatschutz* 1, 1905; vgl. von Moos 1992, S. 106; Rucki 1988, S. 124.

67 1901 Société pour la protection des paysages (Frankreich), 1904 Bund Deutscher Heimatschutz (Schultze-Naumburg), 1904 National Trust for Places of Historic Interest or Natural Beauty (GB). Internationale Kongresse 1909 (Paris) und 1912 (Stuttgart). Angaben nach Walter 1996, S. 83.

68 Kurz, Morra, Weidmann 2001, S. 66.

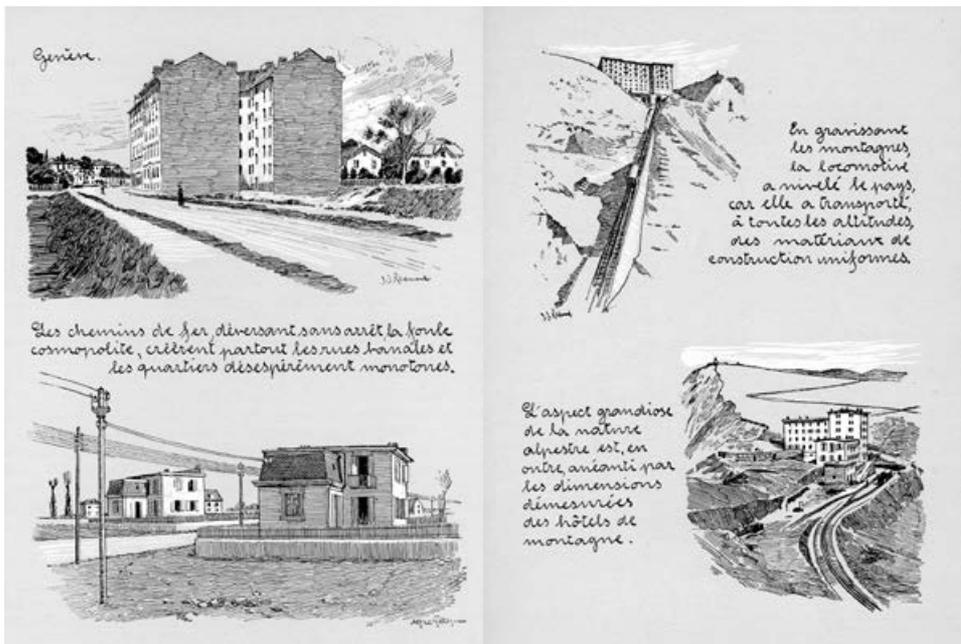
69 Allensbach 1998, S. 42; von Moos 1992, S. 100 ff.

Die Reform-Architekten, die sich 1908 im BSA organisierten, waren fast ohne Ausnahme auch Mitglieder des Heimatschutzes.⁷⁰ Sie teilten ihren modernisierungskritischen Ansatz mit alt-konservativen Bürgern. Innerhalb der Heimatschutzbewegung hingegen ist ein Gegensatz zwischen volkstümlich-konservierendem Nostalgiedenken und planerisch-gestaltenden Ansätzen von Anfang an greifbar. Dieser Konflikt zieht sich durch die gesamte Geschichte dieser Organisation. Die Trennlinie verlief gewöhnlich zwischen neokonservativen Intellektuellen wie Otto von Greyerz, Georges de Montenach, Gonzague de Reynold, Rudolf von Tavel oder später dem Heimatschutz-Geschäftsführer und Gründer des Schweizerischen Trachtenvereins Ernst Laur jun. (Sohn des charismatischen Bauernsekretärs Ernst Laur) auf der einen Seite und modernen Architekten wie Robert Rittmeyer, Hans Leuzinger, Hans Hofmann oder später Hans Marti auf der anderen.⁷¹

Entscheidend ist: Die Modernisierungskritik, die der Heimatschutz zuerst aussprach, sein schonungsloses Urteil über die Architektur und den Städtebau des 19. Jahrhunderts und sein neuer Blick auf Ortsbild und Landschaft – das alles bildete die intellektuelle Grundlage für die Stadt- und Raumplanung des 20. Jahrhunderts und blieb während Jahrzehnten unbestrittener Sprachgebrauch, ganz besonders für die Architekten der klassischen Moderne.

70 *INSA*, Bd. 1, 1984, S. 68; *INSA*, Bd. 10, 1992, S. 260f.

71 Kurz, Morra, Weidmann 2001, S. 66–79; Jost 1992, S. 111–128.



Ouvrons les yeux! Links: Banalität und Monotonie am Stadtrand, rechts: Kommerzialisierung und Nivellierung der Bergwelt durch Bahnen und Hotels. (aus: Fatio 1904, S. 149 und 151)

Nationale Baukunst: Heimatschutz und BSA

In seinen Statuten hatte sich der Heimatschutz nicht nur die Erhaltung charakteristischer Bauten, sondern auch die «Förderung einer harmonischen Bauentwicklung» zum Ziel gesetzt.⁷² Schon in ihrem ersten Jahrgang zeigte die Zeitschrift *Heimatschutz* als Beispiele für gute Architektur frühe Projekte jener jungen Architekturbüros, welche bald darauf zu Stars der schweizerischen Wettbewerbe aufsteigen sollten: Projekte von Bischoff + Weideli oder der Gebrüder Pfister aus Zürich und von Robert Rittmeyer & Walter Furrer aus Winterthur. Sie repräsentierten die neue Architekturtenenz in Anlehnung an Karl Moser und Theodor Fischer.

Das Organ des BSA, die seit 1909 erscheinende *Schweizerische Baukunst*, reihte sich im Editorial ihrer ersten Nummer in die Bewegung für eine neue Architektur ein: «Dies mächtige Schaffen», heisst es da, «verdrängt die Herrschaft schulmässiger Stilarchitektur, um einer Baukunst Platz zu machen, die auf Tradition, d. h. auf der Weitergabe bestehender Kunstweisen aufgebaut aus unserer Zeit heraus geborene Werke entstehen lässt und trotz der Herrschaft einzelner Individualitäten doch energisch zu einer neuen Tradition, zu einer harmonischen nationalen Kunst hinführt.»⁷³ Die neue Baukunst sollte jene Harmonie zurückbringen, die man in den Werken des 19. Jahrhunderts so sehr vermisste. Wie bei Otto Wagner ist die Rede von «aus unserer Zeit heraus geborenen» Werken. Formal wollte man jedoch nicht etwas vollständig Neues schaffen, sondern aus der Geschichte heraus zu einer neuen Tradition gelangen, um dem Durcheinander wechselnder Zeitmoden zu entgehen.

Vier Leitbegriffe fassen die architektonischen Ziele der Bewegung zusammen: Erstens «Massengliederung» statt Fassadengliederung. Karl Moser zeigte mit seinen Projekten für das Kunsthhaus in Zürich (1906) und für den Badischen Bahnhof in Basel (1911), wie das Spiel von herrschenden und beherrschten Volumen die monumentale Wirkung der klassischen Ordnungen ersetzen und übertreffen konnte. Charakteristisch war, zweitens, das hohe Interesse an Materialgerechtigkeit und an sorgfältiger handwerklicher Verarbeitung. Die Wahl von einheimischen, mit Vorliebe rauen Steinarten, Verputzen und Farben war von grosser Bedeutung. Drittens suchte die junge Generation das enge Zusammenwirken von Architekt und bildenden Künstlern (Bildhauern und Malern) im Sinn des Gesamtkunstwerks. Viertens schliesslich war das Studium des Orts, die Nutzung der Topografie, die harmonische Einbettung in die Landschaft oder in die historische Umgebung, ein zentrales Entwurfselement.

Mit besonderem Eifer beschäftigten sich die jungen Architekten mit den sozialen Bauaufgaben, mit Schulhäusern, Spitälern und Heimen, ganz besonders aber mit dem künstlerischen Städtebau und mit einer neuen Bauaufgabe: der Siedlung. Hier ergab sich die Chance, Gesamtkunstwerke im Grossen entstehen zu lassen – Ortsbilder, die ebenso charakttervoll und unverwechselbar werden sollten wie die historischen Städte und Dörfer. «Wirtschaftliche Fragen», schrieb Casimir Hermann Baer 1908, «beherrschen heute unser Leben; demzufolge sind es auch Architekturprobleme dieser Art, von der Wohnung des Arbeiters bis zum Städtebau, die Volk und Künstler vor allem bewegen.»⁷⁴

72 Statuten 1906, in: Bundi 2004, S. 19.

73 Casimir Hermann Baer, «Zur Einführung», in: *Schweizerische Baukunst* 1, 1909, S. 1.

74 Baer 1908, S. 33.

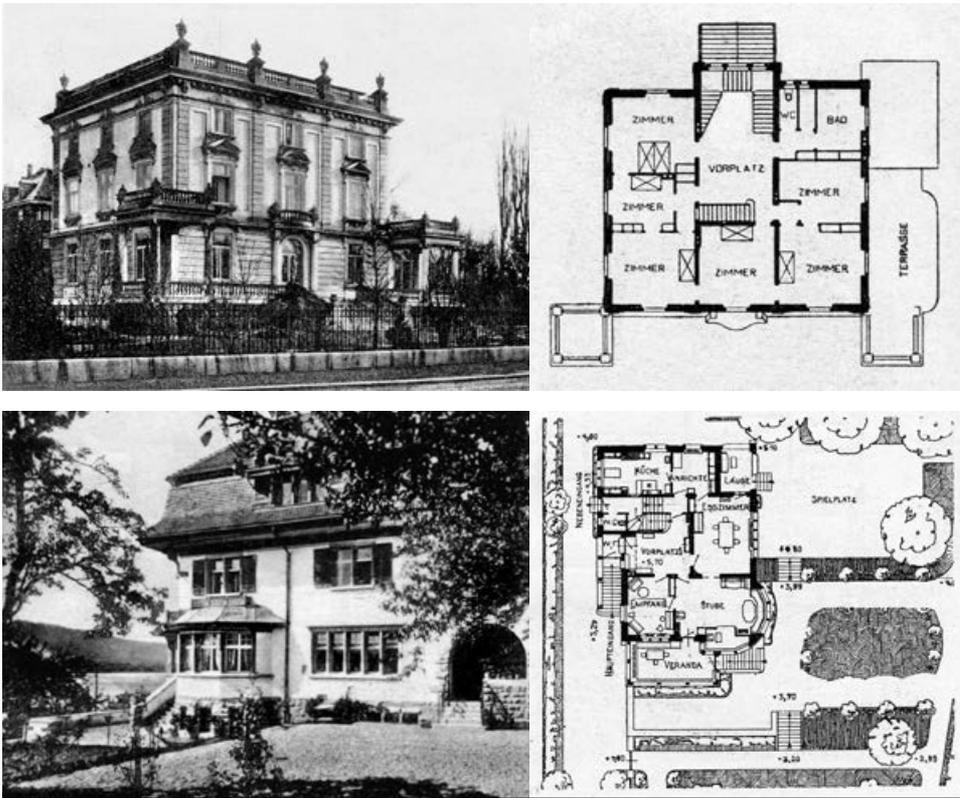




Ebenso wichtig wie die Kunst im Museum, meinte Baer, sei die Kunst, die den Alltag durchdringe und sich profanen Aufgaben widme. Das Zusammenwirken von Architektur und bildender «Kunst am Bau» war ein wichtiger Programmpunkt der Bewegung.

In der Zeitschrift *Heimatschutz* fasste Baer 1908 die Grammatik des Heimatstils zusammen: «Dach, Giebel und Farbe sind die charakteristischen Bestandteile des Bürgerhauses der Schweiz» und die schweizerische Antwort auf die «italienische Mode» mit flachen Dächern, Kuppeln und Türmchen. Ein hohes und schweres Dach verspricht Gefühlswerte wie Wärme und Behaglichkeit. Mit diesen Elementen wollte Baer eine «ausgeprägt nationale Kunst» entstehen lassen. Denn so wie die Kirche ihre Kunstmission im Mittelalter erfüllt habe, «dürften jetzt Nationalbewusstsein und Heimatliebe die Ideale sein, die die Kunst zu neuen und grossartigen Werken anregen könnten».⁷⁵

75 Baer 1908, S. 33.



Historismus und Heimatstil. Zwei Villen mit sechs Jahren Altersunterschied. Oben die Villa Stehli-Hirt (Friedrich Bluntschli 1898), unten das Haus «zum Öpfelbäumli» (Pfleghard & Haefeli 1904). Repräsentation, Geometrie und Ornament auf der einen Seite – Privatheit, Asymmetrie und schlichte Bauformen auf der anderen. (aus: *Festschrift Polytechnikum* 1905, S. 438)

Lebensreform und Gartenstadt

Licht, Luft und Sonne

Die Bewegung, die am Ende des 19. Jahrhunderts in Kunst und Städtebau zu neuen Ansätzen führte, erfasste im Grund fast alle Lebensbereiche. Die «soziale Frage» wurde ebenso eifrig diskutiert wie das Wesen des Organischen in der Kunst, und alle Aspekte des «richtigen», natürlichen Lebenswandels wurden in städtisch-intellektuellen Kreisen zu Glaubensfragen. Etwas romantisch schildert Hans Curjel im Katalog der ersten historischen Ausstellung zum Jugendstil 1952 den Geist jener Jahre: «Allenthalben beginnen alt gewordene Konventionen und leer gewordene Bindungen zu fallen, Glauben und Vertrauen zu früher unbezweifelten Dingen erscheinen aufs tiefste erschüttert. Eine Welle anarchistischer Ideen – im Sinne philosophischer Einstellung, nicht als primitive Bombenwerferei – erfasst die freien Geister in Paris wie in Russland, in Chicago wie in Wien. Gesellschaftskritische Publizistik enthüllt schonungslos gesinnungsmässige Korruption. Das Verhältnis der Geschlechter wandelt sich im Sinne einer neuen ethischen Natürlichkeit [...]. Das Reich der Natur öffnet sich in neuem Sinn den freien Geistern.»⁷⁶ Viele der in den 1890er Jahren gegründeten Reformgruppierungen befassten sich mit sozialen Problemen wie dem Alkoholismus, der Bodenspekulation oder den Missständen im Wohnungswesen. Diese sozialen Ansätze vermischten sich mit lebensreformersischen Ideen, die um Fragen des natürlichen Lebens, um Moral und den Körper, um Ernährung, Kleidung und Gesundheit kreisten.⁷⁷

Zivilisationskritik und Stadtfeindschaft charakterisieren die Schriften der vielgestaltigen Lebensreformbewegung. Das «Zurück zur Natur» bedeutete ein «Heraus» aus der Stadt, aus den Zwängen bürgerlicher Konvention und aus der engen und hochgeschlossenen Kleidung des *Fin de Siècle*. Wie ein Schatten verbarg sich hinter dem befreienden, Konventionen sprengenden Denkansatz eine paranoide Furcht vor Krankheit und Vergiftung des Körpers, deren Folgen nicht bloss individuell gesehen wurden: Lebensreformerinnen und Mediziner waren sich einig, dass die naturferne Lebensweise in der modernen Stadt zur Degeneration des Erbguts der Menschen führe. Unfruchtbarkeit der Männer, Stillunfähigkeit der Frauen und die «Entartung der Rasse» durch ungesundes Leben wurden zu Schreckgespenstern des intellektuellen Lebens.⁷⁸ Den meisten Gruppen der Lebensreform – Naturheilerinnen, Abstinenten, Vegetariern, Rohkostlerinnen, Nudisten, Kleidungsreformerinnen oder Mystikern im Geist des Tao – war ein zuweilen ins Sektiererische reichender monokausaler Ansatz zur Erklärung der Übel der Welt eigen; gemildert allein durch die Tatsache, dass die gleichen Persönlichkeiten oft in verschiedenen Bewegungen aktiv waren.

Allen Strömungen der Lebensreformbewegung gemeinsam war der Ruf nach «Licht, Luft und Sonne». Seit den 1880er Jahren wurden Tuberkulosekranke in Davos nach dem Vorbild des Naturheilers Rikli durch Liegekuren mit Licht und starker Sonneneinstrahlung behandelt.⁷⁹ Von hier aus hallte der Ruf der heilenden Sonnenstrahlen in andere Bereiche. Vor allem ergab sich aus der neuen Tuberkulosetherapie ein präventiver Ansatz: Licht und Luft mussten zu den Wohnungen in der Grossstadt gelangen. Die Baugesetze trugen dem aber noch wenig Rechnung. Immer mehr Gesundheitsbewusste fürch-

76 Hans Curjel, «Vom neunzehnten zum zwanzigsten Jahrhundert», in: *Um 1900 1952*, S. 8.

77 Vgl. Buchholz 2001; Kerbs, Reulecke 1998.

78 Weingart, Kroll, Bayertz 1988, S. 43–75.

79 Vgl. Kübler 1997; Walter 1996, S. 101f. Eine hervorragende Darstellung des Davoser Sonnenkults findet sich in: *INSA*, Bd. 3, 1982, S. 341–359.

teten sich nun in den dichten Innenstadtquartieren vor Ansteckung und Krankheit. Das Bedürfnis nach Luft und Licht war das zentrale Postulat der «Naturheilbewegung», die in den 1890er Jahren in der Schweiz Fuss fasste. Hier setzte man weniger auf das Heilen als auf Prävention durch eine naturgemässe Lebensweise. Vegetarische Ernährung sollte Körper und Geist vor Verunreinigungen bewahren. Die Naturheiler kümmerten sich nicht um den weissen Teint, der im 19. Jahrhundert als vornehm galt. Sie verschrieben Bäder in Luft und Sonne, um die Poren zu reinigen und den Körper zu stärken. In der Abgeschiedenheit von Waldlichtungen auf der Waid und am Zürichberg wurden um 1900 in Zürich die «Luft- und Sonnenbäder» des Naturheilvereins gegründet. Hier durften Gesundheitsbewusste Frack und Korsett in der Garderobe lassen und sich in weiten, wallenden «Luftkleidern» – in besonderen Abteilen auch ganz nackt – der heilenden Sonne aussetzen. Kleine Schrebergärtchen gaben der Luftkur den Anstrich sinnvoller Tätigkeit.⁸⁰

Die Bewegung wuchs: Der 1900 gegründete Verband der schweizerischen Naturheilvereine zählte 1901 rund 1000, 1909 bereits 5400 Mitglieder.⁸¹ Das Zürcher Sonnenbad wurde zu einem Magneten, der so viele Gäste anzog, dass sich der Stadtrat 1907 auf Antrag von Friedrich Erismann entschloss, die neue Institution zu subventionieren und gleichzeitig die alten städtischen Badeanstalten mit Sonnendecks auszurüsten, um der ganzen Bevölkerung die neue Badesitte zugänglich zu machen. «Licht, Luft und Sonne» war zu einer populären Forderung geworden, wie der Stadtrat staunend feststellte: «Von dem Drange nach Luft und Licht, der bei der Bevölkerung der Städte immer allgemeiner zu werden scheint und sie sozusagen mit elementarer Gewalt erfasst, ist für die Gesundheit des Volksorganismus viel zu erwarten.»⁸²

Nicht nur von aussen, sondern auch von innen, durch die Ernährung, sollte die Sonne den menschlichen Körper heilend durchdringen: Der Zürcher Arzt Max Bircher-Benner (1867–1939) entwickelte eine Theorie, wonach Lichtquanten die wertvollsten Nahrungsbestandteile seien. Der Sonnenlichtwert pflanzlicher Nahrungsmittel bestimmte für Bircher deren Wert für den Körper, denn im Sonnenlicht sah er die höchste Form von Energie. Dieser Wert war in der «Rohkost» am grössten.⁸³ Damit stellte Bircher die Hierarchie der Ernährungslehre, die im 19. Jahrhundert nur auf Eiweiss und Kohlenhydrate gesetzt hatte, auf den Kopf. Die Entdeckung der Vitamine gab nachträglich, wenn auch nicht seiner Theorie, so doch seiner Praxis Recht.

Obwohl ihre Erklärungsmodelle nicht immer zutrafen, hat die Praxis der Lebensreformerinnen und Lebensreformer den Lebensstil im 20. Jahrhundert tief geprägt: Die Ernährungsgrundsätze Bircher-Benners sind längst in die Alltagskost eingeflossen; der Genuss von Licht und Luft und das Naturerlebnis als Ausgleich zum Stadtleben sind selbstverständliche Gewohnheiten geworden; die steifen Vatermörder-Kragen und das Korsett als bürgerlicher Bekleidungsstandard überlebten kaum den Ersten Weltkrieg. «Licht, Luft und Sonne», das Motto der Lebensreformerinnen, wurde in den 1920er und 30er Jahren zum Kampfruf des Neuen Bauens und prägte seither die Architektur der Moderne.⁸⁴

Einen besonderen Fluchtpunkt boten schon in den 1890er Jahren die ländlichen Kolonien der Lebensreformer. Dort konnte man den eigenen Garten umgraben und sich dabei der Natur nahe fühlen und vegetarisch, nudistisch, völkisch oder geistig leben,

80 H. Ritter, «Das Luft- und Sonnenbad des Naturheilvereins Zürich an der Tobelhofstrasse», in: Erismann 1909, S. 220–226.

81 Walter 1996, S. 101.

82 *Protokoll Stadtrat 1522*, 11. Dezember 1907.

83 Wirz 1993, S. 62.

84 Giedion 1929.



Männer und Knaben in «Lufthosen» und Frauen in untaillierten Reformkleidern im 1904 vom Naturheilverein Zürich gegründeten Sonnenbad Zürichberg. Das Sonnenbad bietet zur Stärkung grossstadtmüder Körper bis heute Abteilungen für Luft- und Sonnenbäder, Kneippkuren und kleine Schrebergärten. Alkohol- und Fleischgenuss sind verpönt. (BAZ)

ohne beim Nachbarn Anstoss zu erregen. In der Siedlerkolonie liess sich die praktische Wirksamkeit zahlreicher Reformansätze testen. In Bülach bei Zürich wurde 1892 von Kreisen um den Reformhausbesitzer Friedrich Fellenberg-Egli die Kolonie «Heimgarten» gegründet. Rund zwanzig Siedlerhaushalte wollten hier Obst und Beeren pflanzen und ein naturgemässes Leben führen. Schon nach wenigen Jahren bereiteten ideologische Kämpfe und wirtschaftliche Misserfolge dem Experiment ein Ende.⁸⁵ Die «Obstbau-Kolonie Eden», 1893 bei Oranienburg nach dem Vorbild von Heimgarten gegründet, existiert dagegen bis heute als Siedlung und als bekannte Marke von Reformprodukten. Besondere Ausstrahlung erreichte die Lebensreform-Siedlung «Monte Verità» oberhalb Ascona.

Der Ausdruck «Kolonie» (der in den 1920er Jahren auf die Siedlungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus übergang) beinhaltete bereits den Gedanken des Exodus aus der krankmachenden Stadt und des Aufbruchs zu neuen Ufern. Nichts geringeres als die Sehnsucht nach einem «neuen Leben» und einem «neuen Menschen» war mit diesen erträumten Paradiesen verbunden. Die Gründer und Gründerinnen der Kolonie Eden erhofften sich von ihrer Reformsiedlung «die Schaffung neuer gesellschaftlicher Keimzellen abseits von den Stätten der Unkultur, als wertvolles Hilfsmittel zur Aufartung des inneren Menschen, zu bewusstem Streben nach Natürlichkeit, Echtheit, Wahrhaftigkeit im Lebenswandel, zur Läuterung der Umgangsformen, Verkehrssitten und Bräuche von den Schlacken der Heuchelei und Selbstsucht».⁸⁶ Von den Siedlern und Siedlerinnen verlangte man naturgemässe Lebensweise, vegetarische Ernährung und den Verzicht auf «schwächende» Genussmittel wie Alkohol, Tabak und Kaffee. Die Kolonien waren genossenschaftlich organisiert und legten grosses Gewicht auf gemeinschaftlichen Bodenbesitz im Sinn der Bodenreform. Die dort gewonnenen Erfahrungen wurden bald schon wichtig für die Gartenstadtbewegung, die im neuen Jahrhundert ihre Nachfolge antrat.

Die Vision der Gartenstadt

In dem reformerischen Umfeld, das zwischen links und rechts, progressiv und reaktionär oszillierte, erschien 1898 das schmale, aber für das gesamte 20. Jahrhundert wegweisende Buch von Ebenezer Howard (1850–1928): *To-Morrow* (1902 unter dem neuen Titel *Garden-Cities of Tomorrow*).⁸⁷ Howard formulierte in diesem Werk eine konkrete Utopie, eine Vision von hoher Anschaulichkeit. Er beschrieb den Bau von neuen Städten – Gartenstädten – als realisierbares und finanzierbares Projekt. Diese überschaubaren, dezentral angelegten Städte sollten auf gemeinschaftlichem Bodenbesitz beruhen und sich durch die Wertsteigerung ihres Bodens selber finanzieren.⁸⁸ Die wirtschaftlichen Vorteile von Stadt und Land, malte sich Howard aus, würden sich in diesen neuen Zentren vereinigen, ohne die Nachteile der beiden Pole wie Lärm, Gestank und ungesunde Verhältnisse oder Mangel an Arbeitsplätzen, Kultur und Konsummöglichkeiten.

Howard war überzeugt, das neue Modell werde so erfolgreich sein, dass es mittelfristig den Trend der räumlichen Entwicklung Grossbritanniens umkehren und die Bevölkerung als unwiderstehlicher «dritter Magnet» zurück aufs Land führen werde. Nicht auf ein rückständiges bäuerliches Land jedoch, sondern in eine urbanisierte und zivili-

85 Fellenberg 1908.

86 Landmann 1924, S. 127.

87 Howard 1968 (1902).

88 Ebd., S. 62.

sierte Landschaft mit einem dichten Netz von Gartenstädten.⁸⁹ Die Gartenstadt-Idee begründete, indem sie nicht nur die Stadt im Blickfeld hatte, sondern den gesamten Raum in harmonischer Weise zu entwickeln gedachte, die Idee der Raumplanung im weitesten Sinn.

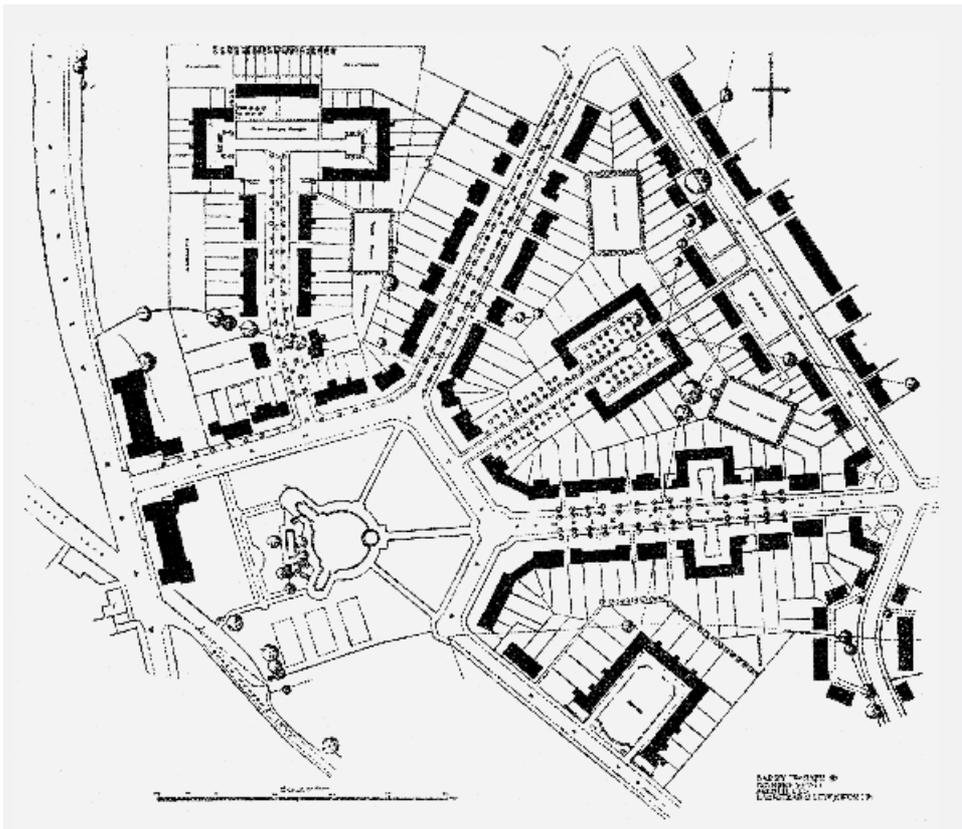
Howard verstand sich als Sozialreformer. Sein Projekt war kein künstlerisches, sondern ein soziales und moralisches. Es war als liberale Alternative zum Sozialismus gedacht, als dritter Weg zwischen Kapitalismus und Revolution. Howard träumte nicht von einem «neuen Menschen».⁹⁰ Die räumliche Qualität der Stadt jedoch und ihre wirtschaftliche Organisation wollte Howard grundlegend verändern. Sein Buch enthielt Angaben über benötigte Flächen, Erwerbskosten, Finanzierung und Aufbau einer Musterstadt.⁹¹ Als Anhänger der Bodenreformtheorie wollte Howard alle Steuern abschaffen und allein mit dem Mehrwert des Bodens, der sich aus der zunehmenden Erschließung und Besiedlung ergab, die gemeinschaftlichen Ausgaben bestreiten. Um diesen Wertzuwachs der Öffentlichkeit zu sichern, sollten alle Grundstücke im Besitz der Gemeinde bleiben und nur in Pacht beziehungsweise im Baurecht abgegeben werden.⁹²

89 Howard 1968 (1902), S. 55.

90 Ebd., S. 62.

91 Ebd., S. 59.

92 Ebd., S. 66–72.



Ausschnitt aus dem Grundriss der Gartenvorstadt Hampstead (London). Viele Wohnstrassen sind als Sackgassen ausgebildet, die in kleine, gemeinschaftsbildende Plätze münden. Schmale Fusswege zwischen den Gärten ergänzen das Wegnetz. Längere Häuserreihen sind zur Steigerung der räumlichen Wirkung versetzt angeordnet. (aus: Unwin 1910, S. 191)

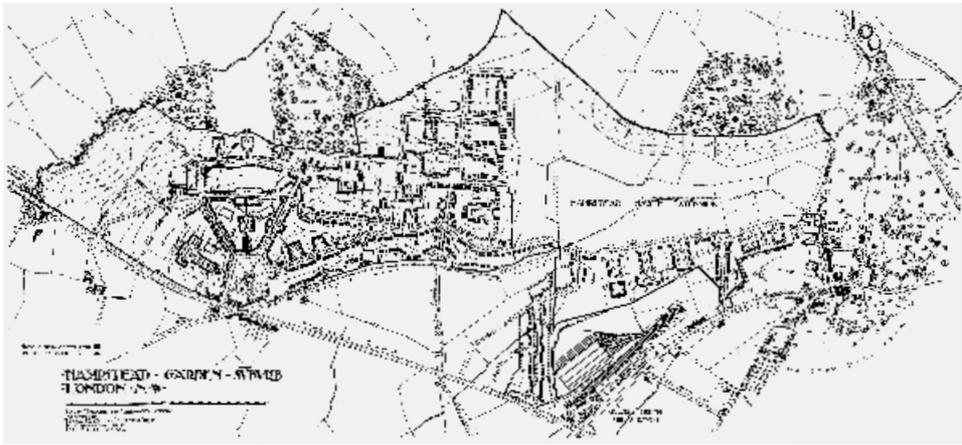
Die Macht des Beispiels: Letchworth und Hampstead

Howards Projekt hätte zunächst kaum erfolgreicher verlaufen können. 1902 schlossen sich überzeugte Leserinnen und Leser unter Howards Führung zur ›Garden Cities Association‹ zusammen und schon 1903 gelang es ihnen, ein landwirtschaftliches Areal in der von Howard angestrebten Grösse zu erwerben. Die Gartenstadt Letchworth, 50 Meilen ausserhalb von London, konnte entstehen. Um 1911 fanden sich in Letchworth bereits zahlreiche Industrien, die von der russfreien Luft und der qualifizierten Arbeitsbevölkerung profitierten: Buchbindereien, Druckereien, eine Fabrik für Schweizer Stickerien und sogar eine Automobilfabrik. Ein stadteigenes Gas- und Elektrizitätswerk versorgte die Betriebe mit sauberer Energie.⁹³ Besondere Anziehungskraft besass Letchworth für Anhänger der verschiedensten Reformbestrebungen; sogar eine ›Zentralhaushaltungsgenossenschaft‹ fand sich, die für ihre Mitglieder die Haushaltsarbeiten wie Waschen, Putzen und auch Kochen übernahm. Alle Restaurants der Stadt unterstanden einem Alkoholverbot.⁹⁴

In Letchworth wurde es nun möglich, die abstrakten räumlichen Vorstellungen Howards in konkrete Stadträume zu übersetzen. Diese Aufgabe übernahmen die zwei jungen Architekten Barry Parker und Raymond Unwin mit so viel Ideenreichtum und städtebaulicher Prägnanz, dass die erste Gartenstadt zu einem Labor der europäischen Städtebauteorie wurde und wachsende Besucherscharen vom Kontinent anzog. Diese Wirkung wurde durch die fast gleichzeitig unter der Leitung von Parker & Unwin in London entstehende ›Hampstead Garden Suburb‹ wesentlich verstärkt. Am Endpunkt einer neuen U-Bahnlinie gelegen, entwickelte sich die Gartenvorstadt sehr rasch und gab den Architekten Gelegenheit, ihre stadträumlichen Vorstellungen prägnant umzu-

93 Kampffmeyer 1913, S. 16.

94 Ebd., S. 19.



Gartenvorstadt Hampstead, Situationsplan mit der U-Bahn-Station Golders Green, bestehenden und geplanten Bauten. Zur Siedlung gehört ein Golfplatz. (aus: Unwin 1910, Planbeilage 6)

setzen. Eine autarke Wirtschaftsgemeinschaft im Sinn Howards war Hampstead nicht, sondern bloss ein Pendlerort am Rand der Hauptstadt. Umso mehr wurde es von Architektinnen und Städteplanern aus der ganzen Welt besucht und als Modell für zeitgemässe Stadterweiterung studiert und kopiert. Hier entstand in räumlich-ästhetischer Hinsicht, was Howard von der Gartenstadt verlangt hatte: Eine Stadt nach einheitlichem, organischem Plan. «Wie eine Blume oder ein Baum oder ein Tier», hatte Howard notiert, «sollte eine Stadt in jedem Stadium ihres Wachstums Einheitlichkeit, Symmetrie und Abgeschlossenheit an den Tag legen.»⁹⁵

Die Architekten Parker und Unwin waren in hohem Mass vom deutschen Städtebau und vor allem von Camillo Sitte beeinflusst. Mit Ehrfurcht studierten sie die Struktur und das Stadtbild mittelalterlicher Kleinstädte wie Rothenburg ob der Tauber und Buttstädt in Thüringen.⁹⁶ Ihre Neugründungen waren vom historischen Geist Sittes

95 Howard 1968 (1902), S. 82.

96 Unwin 1910.



«To see the stir of the great Babel, and not feel the crowd». Familienglück am Stadtrand, Werbung für Reihenhäuser am Stadtrand von London. (TfL, from the London Transport Museum collection)

und der englischen Arts-and-Crafts-Bewegung getränkt. Gleichzeitig aber verstanden es die Architekten, die aus der Analyse enger Altstadtkerne gewonnenen Prinzipien auf die weiträumigen Gartenstadt-Dimensionen zu übertragen. Den kommunitären Geist der Gartenstadt brachten sie mit halböffentlichen Plätzen zum Ausdruck, wo sich Häusergruppen zu nachbarschaftlichen Gemeinschaften gruppieren. In den *Grundlagen des Städtebaus* fasste Raymond Unwin 1909 seine Erfahrungen zusammen.⁹⁷ Das mit alten und neuen Beispielen reich illustrierte Werk kam 1910 in deutscher Übersetzung heraus und wurde zu einem viel gelesenen Standardwerk auch in Deutschland.⁹⁸ Auf diesem Weg fanden die Ideen Sittes in ihr Ursprungsland zurück – nun aber ergänzt um eine soziale Vision.

Gartenstädte in Deutschland

Zu den begeisterten Lesern Howards gehörten von Anfang an die deutschen Lebensreformer und -reformerinnen. Das utopische Projekt bestätigte ihre Kritik an der Grossstadt und gab ihren Sehnsüchten eine konkrete Richtung. So ist es wohl kein Zufall, dass die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft, der erste ausländische Zweig von Howards Bewegung, 1902 in einem geradezu idealtypischen Zentrum der lebensreformistischen Bohème gegründet wurde, nämlich im Kreis der «Neuen Gemeinschaft», einer Art Wohngemeinschaft in Schlachtensee bei Berlin. Dort wohnten und verkehrten Personen aus den verschiedensten Richtungen der Lebensreform, Vegetarier, Freunde östlicher Mystik, Gesellschaftsveränderer: der Maler Fidus, die Sozialdemokratin und Vorkämpferin des «Einküchenhauses» Lily Braun, der Theaterpädagogin Bruno Wille, die Anarchisten Gustav Landauer und Erich Mühsam und die Bodenreformer Adolf Damaschke und Franz Oppenheimer.⁹⁹

Drei Jahre lang blieb die Gartenstadt-Gesellschaft ein kleiner Verein, bis 1905 der Berliner Architekt Hans Kampffmeyer das Sekretariat übernahm. Ihm gelang die Koalition mit den grossen Reformbewegungen des deutschen Bildungsbürgertums. Die renommierte Zeitschrift *Der Kunstwart* propagierte die Gartenstadt-Idee, der *Städtebau* publizierte 1905 eine Artikelserie¹⁰⁰ und der 1907 gegründete Deutsche Werkbund identifizierte sich stark mit der Gartenstadtidee. Eine Studienreise nach England weckte 1909 die Aufmerksamkeit der Städtebauer; unter den Teilnehmern waren Rudolf Eberstadt und Hermann Josef Stübgen.¹⁰¹ 1911 fand sich im Beirat der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft das gesamte Spektrum künstlerischer und sozialer Reformbestrebungen vereint. Der erweiterte Vorstand bot ein schillerndes Panoptikum reformfreudiger Bildungsbürger: Es finden sich die Ökonomen und Vertreter der Bodenreform-Theorie Werner Sombart, Karl von Mangoldt, Rudolf Eberstadt und Franz Oppenheimer, der Schweizer Genossenschaftspionier Hans Müller, die Werkbund-Architekten Peter Behrens, Richard Riemerschmid, Hermann Muthesius und Hans Eduard von Berlepsch-Valendàs sowie die Städtebau-Theoretiker Reinhard Baumeister, Theodor Goecke und Carl Henrici. Die Architekten Hermann Jansen und Ewald Genzmer vertraten das Institut für Städtebau der TU Berlin Charlottenburg, beide waren 1910 erfolgreiche Teilnehmer am Städtebau-Wettbewerb Gross-Berlin und Mitglieder des Preisgerichts im Wettbewerb Gross-Zürich. Dürerbund-Leiter Ferdinand Avenarius, der Verleger Eugen Diederichs und der Maler Hans Thoma aus der Kunstreform-

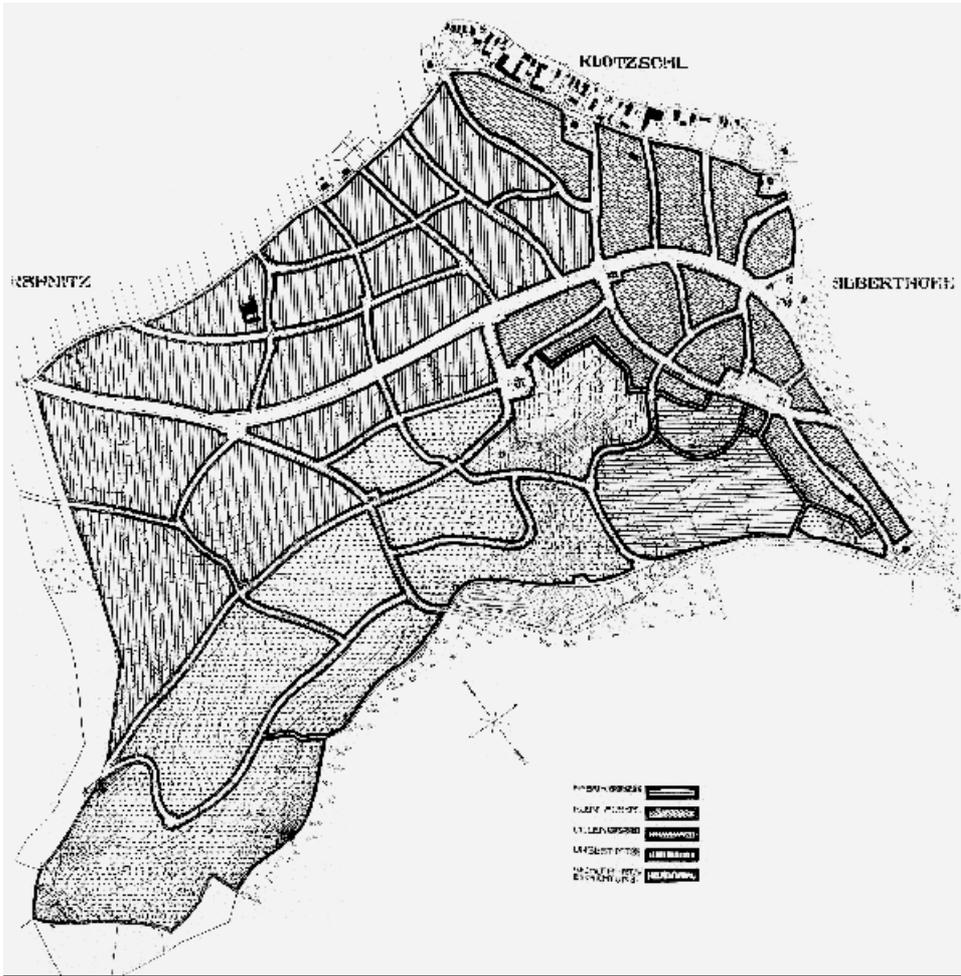
97 Unwin 1910.

98 Bollerey, Fehl, Hartmann 1990, S. 118.

99 Damaschke 1924, S. 243.

100 A. Abendroth, «Die Grossstadt als Städtegründerin», in: *Der Städtebau* 2, 3 und 4, 1905.

101 Bollerey, Fehl, Hartmann 1990, S. 23.



Der Bebauungsplan für die Gartenstadt Hellerau bei Dresden von Richard Riemerschmid nutzt die landschaftlichen Gegebenheiten für einen freien, parkartigen Siedlungsgrundriss. Im Sinn eines Zonenplans sind Nutzungen und Dichten ausgeschieden. (aus: *Gartenstadt Hellerau* 1911, S. 7)



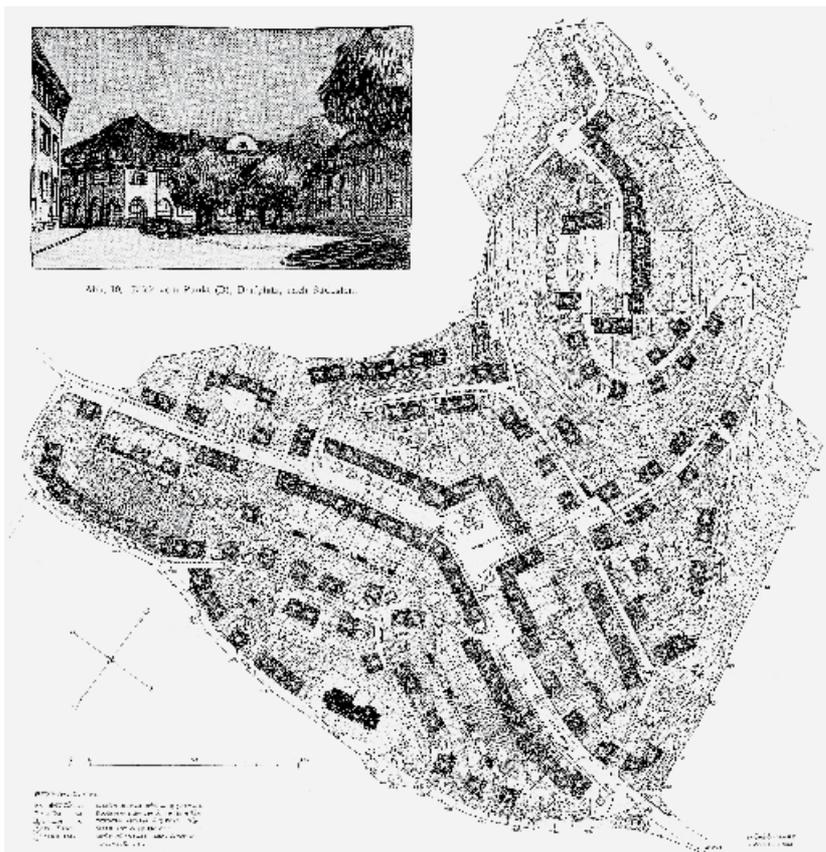
Volkstümlicher Geist im Typenhaus. Zeilenhäuser «am grünen Zipfel» in der Gartenstadt Hellerau, Entwürfe von Richard Riemerschmid 1910. (aus: *Gartenstadt Hellerau* 1911, S. 48)

bewegung waren dabei, ebenso die Abstinenzbefürworter und Eugeniker Auguste Forel, Gustav von Bunge, Karl von Gruber und Alfred Ploetz.¹⁰²

Der Preis für das Wachstum der Organisation war indessen der Verzicht auf den gesellschaftsverändernden Kerngehalt des Howardschen Reformprojekts. 1907 schrieb die Gesellschaft ihr Programm neu und konzentrierte sich auf den Bau von Vorstädten nach gartenstädtischen Grundsätzen, während die Veränderung der Raum- und Gesellschaftsstruktur durch neue Stadtgründungen zum fernen «Endziel» relegiert wurde. Pragmatisch knüpfte das Programm «an die mehr und mehr hervortretende Tendenz der Abwanderung gewerblicher Betriebe aus der Grossstadt an» mit dem Angebot, diese Bewegung zu bündeln und für den Bau planmässiger Garten-Vororte zu nutzen. Klar umschrieben blieb, was unter einer Gartenstadt zu verstehen sei, nämlich «eine planmässig gestaltete Siedlung auf wohlfeilem Gelände, das dauernd im Obereigentum der Gemeinschaft erhalten wird, derart, dass jede Spekulation mit dem Grund und Boden dauernd unmöglich ist. Sie ist ein neuer Stadttypus, der eine durchgreifende Wohnungsreform ermöglicht, für Industrie und Handwerk vorteilhafte Produktionsbedingungen gewährleistet und einen grossen Teil seines Gebietes dauernd dem Garten- und Ackerbau sichert».¹⁰³

102 Kampffmeyer 1913, S. 104.

103 Programm der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft (1907), zit. in: Bollerey, Fehl, Hartmann 1990, S. 103.



Wettbewerb für die Gartenstadt Ober-Geissenstein der Eisenbahner-Genossenschaft Luzern, 1911. Das Siegerprojekt von Möri und Krebs (Luzern) differenziert zwischen offener Bebauung an der Peripherie und einem geschlossenen Siedlungskern rund um den zentralen «Dorfplatz». (aus: *SBZ*, Bd. 57, 1911, S. 195)

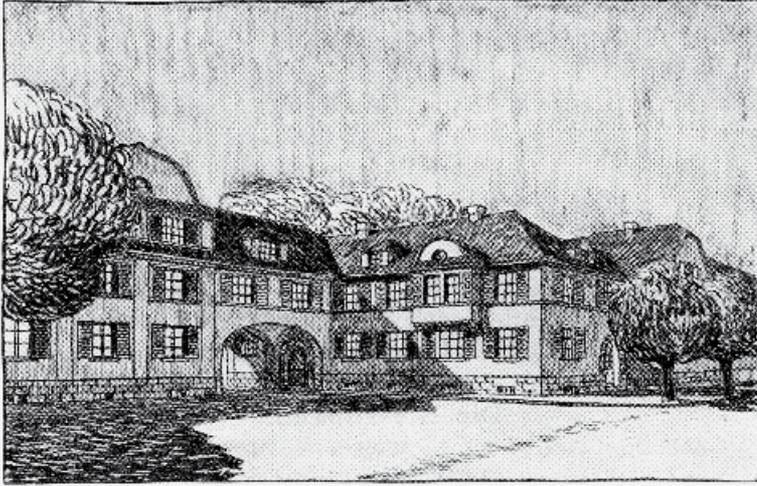
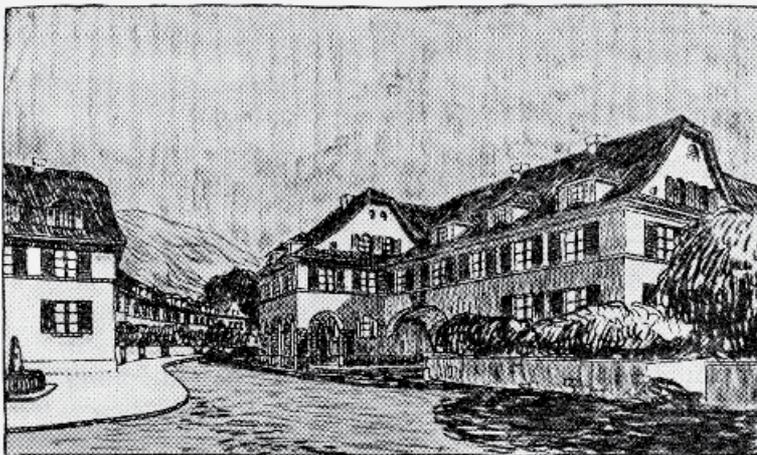


Abb. 11. Blick von Punkt (E), Dorfplatz, nach Westen.



Abb. 13. Blick von Punkt (F), Hauptstrasse, nach Osten.



Als «neuer Stadttypus» qualifizierte sich die Gartenstadt ebenso durch ihre kommunale Organisation wie durch die Planmässigkeit ihrer Anlage. Dem Bebauungsplan nach künstlerischen Grundsätzen wurde in allen Projekten höchste Sorgfalt gewidmet. Die «Wohnungsreform» ergab sich durch den fast vollständigen Ausschluss von Mehrfamilienhäusern und durch die kommunale Eigentumsstruktur; «vorteilhafte Produktionsbedingungen» bot man der Industrie mit billigem Land und der Nähe zu hervorragenden Wohnquartieren. Der Kern der Idee lag für die deutsche Gartenstadtbewegung im gemeinschaftlichen Grundbesitz und im genossenschaftlichen Gedanken. Von ihm erwartete sie den Elan zur Gründung und den Gemeinschaftsgeist, der den neuen Städten ein eigenes kulturelles Leben verleihen würde. Die gemeinsame Bauaufgabe würde die Gartenstädter «an genossenschaftliches Zusammengehen gewöhnen und ihnen Mut machen, auch andere Aufgaben gemeinsam zu lösen, wie es deren in einem neuentstehenden Gemeinwesen unzählige geben wird. Da wird es sich um die Anlage von Spiel- und Sportplätzen oder eine Kleinkinderschule handeln. Die Einrichtung einer genossenschaftlichen Zentralheizung, Zentralhaushaltung und Zentralwäscherei käme in Betracht, um die Hausfrauen zu entlasten. Grosse kulturelle Aufgaben werden von den Bürgern zu lösen sein durch den Bau von Versammlungsräumen, Bibliothek und Lesehalle u. dgl.»¹⁰⁴ Hans Kampffmeyer verglich das Gemeinschaftswerk der Gartenstadtgründung mit dem Bau der Kathedralen im Mittelalter, die von kleinen Stadtgemeinschaften errichtet wurden – ein Gedanke, den Bruno Taut 1919 für seine Vision der «Stadtkrone» übernahm und der im Bauhaus-Gedanken weiterlebte.¹⁰⁵ Die Gartenstadt sollte ein Ort für soziale Experimente und neue Ideen werden, «ein jungfräulicher Boden, der den Saatkörnern neuer Gedanken und Bestrebungen reiche Ernte verheisst».¹⁰⁶

So weit das Programm. Wie schwierig und mühevoll selbst begrenzte Projekte zu realisieren waren, zeigt die Geschichte der Gartenstadt Karlsruhe-Rüppurr, zu deren Initianten Hans Kampffmeyer selber gehörte.¹⁰⁷ 1907 wurde die Genossenschaft gegründet, erst vier Jahre später konnte sie erste Baugesuche einreichen. Für den Landerwerb war sie auf das Einverständnis der Badischen Grossherzoglichen Domänenverwaltung angewiesen, ein Grundstück von 50 Hektaren billig und gestaffelt an die Genossenschaft zu verkaufen. Dann mussten Widerstände der Stadtverwaltung gegen die Ausdehnung der städtischen Leitungsnetze ausgeräumt werden. Schliesslich versties die neuen städtebaulichen Grundsätze der Gartenstadt gegen die gesetzlichen Normen der Stadterweiterung: Vor allem die Anlage schmaler Wohnstrassen, ein Kernanliegen der Gartenstadtplaner, bereitete den städtischen Beamten Mühe. Auch eine ausreichende Finanzierung durch Hypotheken war kaum aufzubringen. Bei all den Schwierigkeiten blieben wesentliche Anliegen des Gartenstadt-Programms immer noch uneingelöst: Fabriken und Arbeitsplätze fehlten in Rüppurr ebenso wie ein nennenswerter, gesicherter Grüngürtel.

Etwas einfacher als in Karlsruhe war die Ausgangslage in Hellerau bei Dresden, das auf Initiative des Möbelfabrikanten Karl Schmidt (1873–1948), eines Mitbegründers des Deutschen Werkbunds, zum Musterfall der deutschen Gartenstadtbewegung wurde. Die prominenten Werkbund-Architekten Richard Riemerschmid, Hermann Muthesius und Heinrich Tessenow leiteten den Bau dieser Siedlung; von Richard Riemerschmid stammt der Bebauungsplan (1906–1909). Schmidt gelang es in komplizierten Verhand-

104 Kampffmeyer 1913, S. 80.

105 Taut 1919.

106 Kampffmeyer 1913, S. 77.

107 Dieter Scheeren, «Die Gartenstadt Karlsruhe-Rüppurr 1907–1932. Wie aus einem enthusiastischen Beginn ein mühevoller Weg wurde», in: Bollerey, Fehl, Hartmann 1990, S. 134–147.

lungen, von über 50 Grundeigentümern ein Areal von 140 Hektaren zu erwerben und Hellerau als eigene Gemeinde zu konstituieren.¹⁰⁸ Die Gartenstadt wuchs relativ rasch (von 1909 bis 1913 auf 1900 Einwohnerinnen in 400 Häusern), nicht zuletzt, weil Schmidts ‹Deutsche Werkstätten für Handwerkskunst› zahlreiche Arbeitsplätze boten. Der Bebauungsplan der Gartenstadt ist an das hügelige Gelände angepasst und demzufolge von geschwungenen Strassenlinien geprägt; Hauptstrassen und Wohnstrassen sind klar unterschieden. Als bauliche Akzente ragen die Deutschen Werkstätten und das tempelartige Rhythmik-Institut des Genfer Tanzpädagogen Emile Jaques-Dalcroze aus den Häuserzeilen heraus, und am Marktplatz verdichtet sich die Bebauung zu einem spürbaren Zentrum. Die Wohnhäuser sind im Sinn Unwins zu Zeilen und hofartigen Gruppen zusammengefasst. Ein eigentümlich romantischer Heimatstil prägt die meisten Siedlungshäuser und verwischt die Tatsache, dass es sich in Wirklichkeit um Typenhäuser handelt.

Gartenstadt und Bodenreform

In der deutschen Geschichtsschreibung über die Gartenstadtbewegung wird ein Aspekt nur wenig beachtet, der jedoch für die Zeitgenossen von zentraler Bedeutung war: Das gemeinschaftliche Eigentum am Boden der neuen Städte. Die Fest- und Propagandaschrift der Gartenstadt Hellerau setzte 1911 den Gedanken der Bodenreform gleich an den Anfang: ‹Der Grund und Boden in seinem bedingten Monopolcharakter›, heisst es da, müsse ‹jener Gesamtheit gehören, die sich als Gemeinde auf dem Boden niederlässt, die durch Zusammenleben, durch Wachstum und Arbeit jenem Fleckchen Erde den besonderen Wert verleiht, den bedingten Monopolwert, der ihn vom beliebigen Ackerland unterscheidet.›¹⁰⁹

Für die Gründung von Gartenstädten im ursprünglichen Sinn war die Bodenfrage natürlich ausschlaggebend. Nur wenn es möglich war, das gesamte Gelände der künftigen Stadt und ihres landwirtschaftlichen Gürtels zum landwirtschaftlichen Ertragswert zu erwerben, liess sich das investierte Kapital von Anfang an verzinsen, wie von Howard vorgesehen. Da aber die Preise stiegen, sobald die Stadtgründung erfolgte, musste das ganze Gelände im Voraus erworben werden. An diesen Hürden scheiterte letztlich Howards Modell.

Schon für eine vergleichsweise kleine Garten-Vorstadt stellten sich Probleme. Der Erwerb von genügend Land in realistischer Nähe zur Stadt und zu einem günstigen Preis liess sich nur schwer bewerkstelligen. Die Gründer waren deshalb in der Regel auf die finanzielle Hilfe von Stadt oder Staat angewiesen oder erwarben Land aus öffentlichem Besitz. Die Gartenstädter stimmten daher gern in den Ruf der Bodenreformer nach ausgedehntem kommunalem Grundbesitz ein. Ganz besonders hätte ihnen ein kommunales Enteignungsrecht geholfen.

Für die Gartenstädter hatte der gemeinsame Bodenbesitz über die praktischen Erfordernisse hinaus aber grundsätzliche Bedeutung: Es ging ihnen ja nicht bloss um die Anlage grüner Quartiere, sondern um den Aufbau einer neuen Gemeinschaft auf solidarischer, genossenschaftlicher Grundlage. Der gemeinsame Besitz des Bodens war die Garantie für das kollektive Interesse der Siedlerinnen und Siedler: ‹Im Boden, so sagt man, komme zum Ausdruck, dass alle Menschenleistung im Grunde Gemeinschaftsleistung sei. Den Boden also der Gemeinschaft!›¹¹⁰, hiess die Losung in der Hellerauer Festschrift.

108 Krückemeyer 1997, S. 81.

109 Gartenstadt Hellerau 1911, S. 3.

110 Ebd., S. 3.

Diese Gedanken stützen sich auf die Grundrententheorie der Bodenreformer, die um 1900 grosse Popularität erlangte. Danach ist der Boden ein unvermehrbares Gut, dessen Besitz ein natürliches Monopol darstellt, welches dem Besitzer ein arbeitsfreies Einkommen, die Grundrente, beschert. Die Wertsteigerung, die aus dem Wachstum der Städte und durch die Umwandlung von landwirtschaftlichem Boden in Bauland entsteht, ist nicht das Verdienst der Bodenbesitzer, sondern eine Folge gesamtgesellschaftlicher Investitionen. Daher, argumentierten die Bodenreformer, stehe der Mehrwert des Bodens der Allgemeinheit zu und nicht dem zufälligen Grundbesitzer.

Die Bodenreformtheorie trat als dritter Weg in Konkurrenz zur Mehrwert-Theorie von Karl Marx und versprach eine Alternative zum Klassenkampf. Statt im Kapital sah sie im Grundbesitz den zentralen Ausbeutungsfaktor. Bodenreform-Theoretiker wie der Amerikaner Henry George (1839–1897) oder der Deutsche Silvio Gesell (1862–1930) forderten die Verstaatlichung des Grundbesitzes. Henry George und seine Gefolgsleute, zu denen Ebenezer Howard zählte, glaubten, durch Staats- oder Gemeindebesitz des Bodens die meisten gesellschaftlichen Probleme lösen zu können: gesündere Wohnverhältnisse zu schaffen, bessere Entwicklungsbedingungen für Handel und Industrie und damit letztlich höhere Löhne zu ermöglichen. Sie waren überzeugt, dass die Grundrente, wenn sie der Öffentlichkeit zufiele, genügen würde, um alle öffentlichen Ausgaben zu decken, so dass Steuern auf Gewinn oder Einkommen überflüssig würden. Der Bodenreform-Gedanke fand gerade in Deutschland, das am Ende des 19. Jahrhunderts eine beispiellose Verstädterungsphase durchlief, zahlreiche Anhängerinnen und Anhänger, auf der nicht-marxistischen Linken ebenso wie in bürgerlichen und konservativen Kreisen.

Der deutsche Ökonom Rudolf Eberstadt – er war 1910 Teilnehmer am Wettbewerb Gross-Berlin – analysierte in seinem viel beachteten *Handbuch des Wohnungswesens*¹¹¹ die Stadtentwicklung unter bodenreformerischen Gesichtspunkten. Er gab darin der Spekulation – und indirekt den Bebauungsplänen – die Schuld daran, dass in den deutschen Grossstädten, vor allem in Berlin, weite Teile der Bevölkerung zu überhöhten Mieten in viel zu kleinen Wohnungen ohne Licht und Sonne wohnen mussten. Durch gezielte Baulandhortung sei die Spekulation in der Lage, an den äussersten Rändern der Stadt höchste Bodenpreise und dichteste Bebauung zu erzwingen. Die «spekulative Umklammerung» der Stadt drücke das Preisniveau in den inneren Stadtteilen nach oben.¹¹² Eberstadts Theorien zur Spekulation und Bodenpreisbildung waren um die Zeit des Ersten Weltkriegs weithin anerkannt. In der Schweiz wurden sie vor allem von Hans Bernoulli vertreten, der in der Kommunalisierung des Bodenbesitzes die Voraussetzung für eine wirksame Stadtplanung sah.¹¹³

Der Bund der Bodenreformer zielte unter Damaschkes Führung nicht auf eine zwangsweise Verstaatlichung oder Kommunalisierung des Bodens, sondern auf die steuerliche Abführung der Grundstückgewinne an die Öffentlichkeit und auf die Besteuerung nach dem Verkehrswert, um die «Hortung» von Bauland zu verhindern. Zudem empfahlen die Bodenreformer den Städten, durch eine strategische Bodenpolitik möglichst umfangreiche Landreserven anzulegen, um die private Spekulation auszuschalten und eine geordnete Stadtentwicklung zu ermöglichen. Zum Zweck des Wohnungsbaus forderten sie ein Enteignungsrecht für die Gemeinden, so wie es für Verkehrsbauten üblich sei.¹¹⁴ Diese Empfehlungen fanden sehr bald Eingang in die kommunale Politik der grossen Städte.

111 Eberstadt 1917.

112 Ebd., S. 112 und 224–227.

113 Bernoulli 1946.

114 Damaschke 1906, S. 22–25 und 35–46.

Die neue Disziplin des Städtebaus 1905 bis 1915

Der Städtebau als Synthese

Die Bewegungen für die Reform der Kunst, des Raums und der sozialen Ordnung veränderten die Wahrnehmung der Stadt und des städtischen Lebens und boten in der Unübersichtlichkeit der modernen Landschaft neue Ordnungsansätze. Sie fanden eine Synthese im modernen Städtebau, der sich in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts konstituierte. Aus der Technik der Stadterweiterung wurde die Kunst der Stadtplanung, welche die Anregungen Camillo Sittes für die Gestaltung städtischer Räume ebenso rezipierte wie die neue Sicht der Gartenstadtbewegung auf die Gesamtheit des Siedlungsraums. Städtebau sollte mehr sein als die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für private Investoren: Die Stadt wurde zum Kunstwerk erklärt. In Berufung auf Aristoteles verlangten Camillo Sitte und Ebenezer Howard, dass man in den Städten nicht nur sicher und gesund, sondern glücklich leben könne. Dieser Anspruch wurde zum Leitmotiv der neuen Ansätze.

Der künstlerische Städtebau machte mit seinem identitätsstiftenden Ansatz sehr schnell Furore. Europaweit erlebten die historischen Stadtkerne neue Wertschätzung; ihre «organische» Schönheit, ihr unverwechselbarer Charakter und ihre innere Hierarchie wurden zu Leitbildern für die Anlage neuer Quartiere. Die Schaffung stadträumlicher Qualitäten, von klar definierten Plätzen und Strassen rückte in den Vordergrund. Mit dieser Neudefinition wurde der Städtebau, bislang die unbestrittene Domäne der Geometer und Ingenieure, zu einem Arbeitsfeld der Architekten. Im Namen der Kunst beanspruchten die Architekten jetzt die Führung in Fragen der Stadtplanung und drängten die Techniker ins zweite Glied.

1904, kurz vor seinem Tod, begründete Camillo Sitte zusammen mit dem Berliner Architekten Theodor Goecke die Zeitschrift *Der Städtebau* als erstes selbständiges Fachorgan der neuen Disziplin. Der Untertitel enthielt in kurzer Fassung das Programm: *Monatsschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen*. Das Editorial, von Sitte verfasst, präziserte die Ziele. Der Städtebau, der «als eine in sich abgerundete Einheit erst in jüngster Zeit erkannt und gepflegt»¹¹⁵ werde, sollte sich mit der Zeitschrift als eigenes Fach konstituieren.

Voller Pathos formulierte Sitte das ehrgeizige Programm: «Der Städtebau ist die Vereinigung aller technischen und bildenden Künste zu einem grossen geschlossenen Ganzen; der Städtebau ist der monumentale Ausdruck wahren Bürgerstolzes, die Pflanzstätte echter Heimatliebe; der Städtebau regelt den Verkehr, hat die Grundlage zu beschaffen für ein gesundes und behagliches Wohnen der nun schon in überwiegender Mehrheit in den Städten angesiedelten modernen Menschen; hat für günstigste Unterbringung von Industrie und Handel zu sorgen und die Versöhnung sozialer Gegensätze zu unterstützen.»¹¹⁶ Damit bettete Sitte das künstlerisch-technische Orientierungsangebot des Städtebaus in einen umfassenden Legitimationszusammenhang ein.

Konkret widmete sich das erste Editorial vor allem einem Thema: der Strasse. Sitte plädierte für eine Abkehr vom universellen Rasterschema, für die Unterscheidung von

115 Theodor Goecke, Camillo Sitte, «An unsere Leser», in: *Der Städtebau* 1, 1904, S. 1.

116 Ebd.

grossen Verkehrsachsen und schmalen Wohnstrassen, für ihre Anpassung an das Gelände und an die verschiedenen Arten des Verkehrs. Mit der Differenzierung der Strassen ging die «Individualisierung der Baublockformen und -grössen»¹¹⁷ einher; das architektonische Einerlei der Mietshausviertel sei durch «entsprechende Gruppierung der Massen» zu gliedern. «Überall sollen Natur und Kunst, geschichtliche Erfahrung und frisch pulsierendes Leben Hand in Hand gehen und die trockene langweilige Schablone gebrochen werden», damit jede Stadt Individualität und Charakter bekomme, statt nüchtern und uniform zu wirken, «wie aus demselben Fabriksmodell herausgestantzt».¹¹⁸ Blättert man die ersten Jahrgänge der neuen Zeitschrift durch, so zeigt sich bald, dass technische, rechtliche und erst recht sozialwissenschaftliche Aspekte nur selten zur Sprache kamen. Im Zentrum stand die Kunst.

Zur Begründung einer Profession gehört ein eigenständiger Ausbildungsweg. Einen solchen gab es für den Städtebau in Deutschland allerdings noch lange nicht. Stattdessen übernahmen Architekten an verschiedenen Hochschulen die Verantwortung für das neue Fach. In Stuttgart, später München, wirkte ab 1901 Theodor Fischer als wichtiger Lehrer. «Seine neue, von Städtebau und Werkkunde geprägte Lehrmethode», schreibt Winfried Nerdinger, «machte die Stuttgarter Hochschule in wenigen Jahren zum Anziehungspunkt für Studenten, so wie auch sein grosses Büro, in dem Bruno Taut und Paul Bonatz erste Erfahrungen sammelten, zahlreiche Architekten anlockte.»¹¹⁹ Städtebau war ein wichtiger Teil von Fischers Vorlesung; zur Konstitution eines eigenen Fachs kam es jedoch nicht.

An der Technischen Hochschule Berlin Charlottenburg gründeten der Architekt Felix Genzmer (1856–1929) und der Bauingenieur Joseph Brix (1859–1943) 1906 das Seminar für Städtebau als erste eigentliche Ausbildungsstätte in der neuen Disziplin.¹²⁰ Die von ihnen gegründete Schriftenreihe *Städtebauliche Vorträge* deckte das gesamte Spektrum des Fachs von der Stadtgeschichte über den städtebaulichen Entwurf bis zum genossenschaftlichen Wohnungsbau ab.¹²¹ Als Assistent des Seminars wirkte von 1907 bis 1909 der Schweizer Hans Bernoulli (1876–1959). Er wurde 1913 an die ETH Zürich berufen, um als Privatdozent und ab 1919 als Professor Städtebau als eigenes Fach zu unterrichten. Im gleichen Jahr führte auch die TU München den Städtebau als Wahlfach in der Architektenausbildung ein.

Die neue Gesamtsicht der Stadt

Vielleicht noch wichtiger als Sittes raumkünstlerischer Beitrag war für den neuen Städtebau der Impuls, der von der Gartenstadt ausging, denn dieser erfasste den städtischen Siedlungsraum als Ganzes und trat mit dem Anspruch auf, die städtische Region neu zu strukturieren. Er löste den Blick von der «Stadterweiterung» und postulierte ein neues Gleichgewicht zwischen Stadt und Land. Raum und Landschaft erhielten dadurch eine neue Bedeutung für die Stadtentwicklung.

Als Leitbild zur weiträumigen Erschliessung der städtischen Peripherie wurde die Gartenstadt etwa ab 1907 zum massgeblichen Paradigma der Stadtplanung. Sie blieb es während vieler Jahrzehnte und wirkt in vielem bis heute nach. Die modernen Muster-siedlungen der Zwischenkriegszeit in Berlin und Frankfurt, im Zürcher Friesenberg

117 Theodor Goecke, Camillo Sitte, «An unsere Leser», in: *Der Städtebau* 1, 1904, S. 4.

118 Ebd., S. 3.

119 Nerdinger 1988, S. 13.

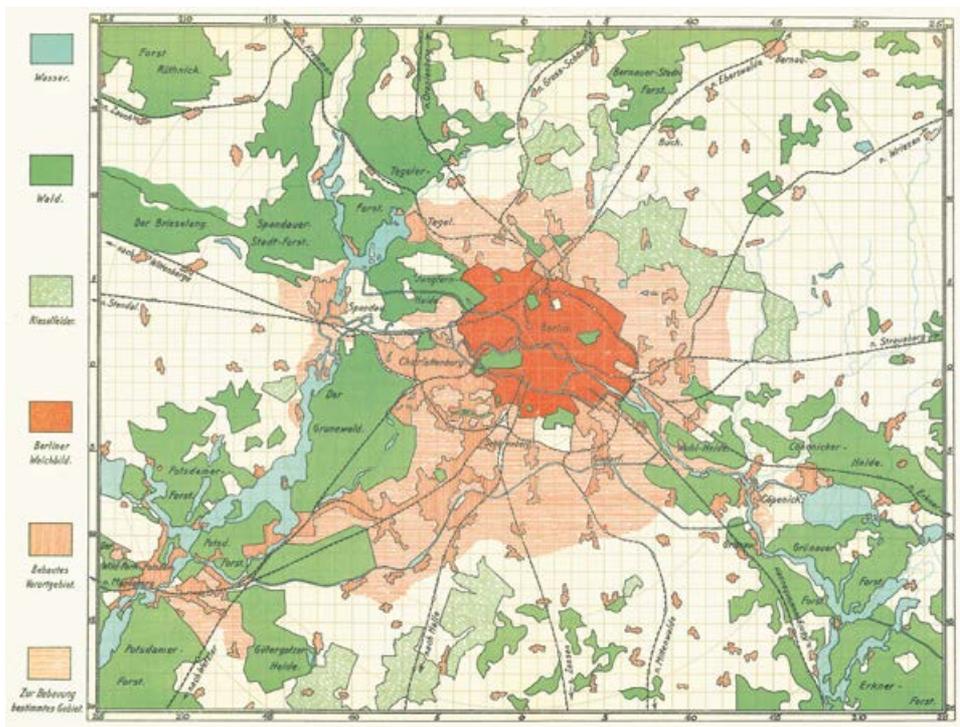
120 Frick 1979, S. 215–237.

121 *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin*, hg. von Joseph Brix und Felix Genzmer, Berlin 1908 ff.

oder Neubühl sind ganz von ihm bestimmt. In praktischer Hinsicht erlebte das Paradigma der Gartenstadt seinen eigentlichen Höhepunkt sogar erst im Wiederaufbau und dem organischen Städtebau nach dem Zweiten Weltkrieg. Die englischen «New Towns» zeugen davon ebenso wie die neuen Vorstädte in der Art der Zürcher Quartiere Schwamendingen oder Seebach.

Die Attraktivität des Gartenstadtmodells für die Stadtplanung liegt auf der Hand: Eine konkrete Vision setzte der Planung ein Idealziel. Von nun an sollte es bei der Stadtplanung, dem Anspruch nach, nicht mehr bloss um ein routinemässiges Ordnen der Stadt gehen, nicht nur in liberalem Sinn um die Setzung von Rahmenbedingungen, sondern um ihre fundamentale Verbesserung. Die Vision verband das künstlerische Anliegen mit dem sozialen und hygienischen und stellte den Experten des Städtebaus eine umfassende Legitimationskette zur Verfügung. Gegenüber der Öffentlichkeit, der Politik und den bislang für die Stadterweiterung zuständigen Geometern traten die architektonisch gebildeten Städtebauer mit dem Anspruch auf, eine schönere Welt zu schaffen und zugleich Lösungen für die soziale Frage, für die bedrohte Gesundheit der Bevölkerung und für die moralischen Probleme der Grossstadt anzubieten.

Konkret setzte der Gartenstadt-Gedanke eine wesentlich weiträumigere Sicht der städtischen Agglomerationen voraus; es genügte nicht mehr, nach Bedarf neue Stadtrandflächen zu erschliessen. Die Planung musste frühzeitiger ansetzen, weitere Gebiete einbeziehen und stärker ins Privateigentum eingreifen, wenn Quartiere nach den neuen Grundsätzen entstehen sollten. Da Gartenstadt-Projekte eine gewisse Grösse haben müssen, um wirksam zu werden, waren solche Planungsaufträge zwar risikoreich, aber für die Bearbeiter äusserst befriedigend, denn sie erlaubten es ihnen, ganze Stadtteile nach den eigenen Vorstellungen zu gestalten. Nicht zuletzt brachte die Gartenstadtbewegung auch in technischer und formaler Hinsicht eine grosse Zahl von Anregungen –



Die Stadt und der Raum. Der Perimeter des Wettbewerbs Gross-Berlin war die Region.
(aus: *Gross-Berlin* 1906, Abb. 10)

vom Reihenhaushaus über die Wohnstrasse bis zum Grüngürtel –, deren Übersetzung in den planerischen Alltag noch Generationen von Architektinnen und Architekten beschäftigen sollte.

Aus dem künstlerischen Anspruch, die Stadt im Kleinen wie im Grossen zu einer Gestalt, zu einem «Organismus» zu formen, ergab sich die Ausweitung des Blickfelds auf den gesamten Siedlungsraum, in ökonomisch-sozialer wie in technisch-künstlerischer Hinsicht. Das bedeutete eine gewaltige Ausweitung des Arbeitsfeldes. In dieser Totalität der Aufgabenstellung liegt das Moderne des neuen Ansatzes. Im Wettbewerb für einen «Grundplan der Bebauung von Gross-Berlin» kam er 1910 erstmals zum Tragen.

Der neue Städtebau in der Schweiz

In der Schweiz hatte der künstlerische Städtebau nach Camillo Sitte schon kurz vor der Jahrhundertwende in Einzelprojekten Fuss gefasst: Das Urania-Projekt Gustav Gull in Zürich spielte virtuos mit Topografie, Baumassen und neu geschaffenen Stadträumen.¹²² Heimatschutzbewegung und Reformarchitektur gaben dem Städtebau in der Schweiz neue Impulse. Seit 1910 wurde der neue Städtebau auch in der *Schweizerischen Bauzeitung* (SBZ) zu einem regelmässigen Thema.

Wenn der Städtebau wie die Architektur ein Gebiet der Kunst darstellte, so lag es nahe, auch städtebauliche Fragen durch Wettbewerbe zu klären. Dabei wurde es üblich, die Qualität der vorgeschlagenen Strassennetze mit einem konkreten Überbauungsvorschlag zu illustrieren, den man mit Modellen, Perspektiven und Architekturstudien unwidrig zur Darstellung brachte. Private Grundeigentümer, die Erben Rieter, machten im November 1908 in Zürich den Anfang, indem sie für die Überbauung eines grossen Geländes im Quartier Enge einen beschränkten Wettbewerb durchführten. Einziger Preisrichter war Theodor Fischer aus München. Der Wettbewerb brachte kein eindeutiges Resultat und das Rietergut wurde in der Folge von Eugen Probst nach neuen Plänen Theodor Fischers überbaut.¹²³

Fast gleichzeitig schrieb die «Baugesellschaft Phoenix» für die Überbauung des Schlössli- und Susenberg-Areals am Zürichberg einen Wettbewerb aus, in dem «auf sinnreiche und künstlerische Ausnützung der Bodengestaltung» und den Einbezug bestehender Bäume Wert gelegt wurde.¹²⁴ Zur Teilnahme waren die Zürcher Architekten Gebrüder Pfister, Bischoff & Weideli und Pflughard & Haefeli eingeladen, ausserdem die von Hans Bernoulli geleitete «Basler Baugesellschaft». In der Jury wirkten die Architekten Gustav Gull, Karl Moser und Paul Ulrich. Befriedigt konstatierte die *Schweizerische Bauzeitung*, dass das ausgewählte Projekt der Gebrüder Pfister «mit dem bisherigen Gesetz von der ewig geraden Linie und dem rechten Winkel gründlich gebrochen» habe.¹²⁵ Albert Baur lobte in der *Schweizerischen Baukunst* das System der Strassen, denn sie «schmiegen sich in weichen Linien der Bodenform an, genau wie die alten Flurwege, deren einige übernommen wurden».¹²⁶

Der Bau von Arbeitersiedlungen im Geist der Gartenstadt durch die Industrie, die Kommunen oder durch die neu aufkommenden Baugenossenschaften gab ab 1910 immer häufiger Anlass zur Durchführung grosser Wettbewerbe. Die *Schweizerische Bauzeitung* berichtete 1911 über die Arbeiterkolonie Breite der Georg Fischer AG in Schaffhausen

122 Hauser, Gutbrod 2004, S. 40–59.

123 Die konkrete Bebauung stammt von Eugen Probst. *SBZ*, Bd. 55, 1910, S. 324–329.

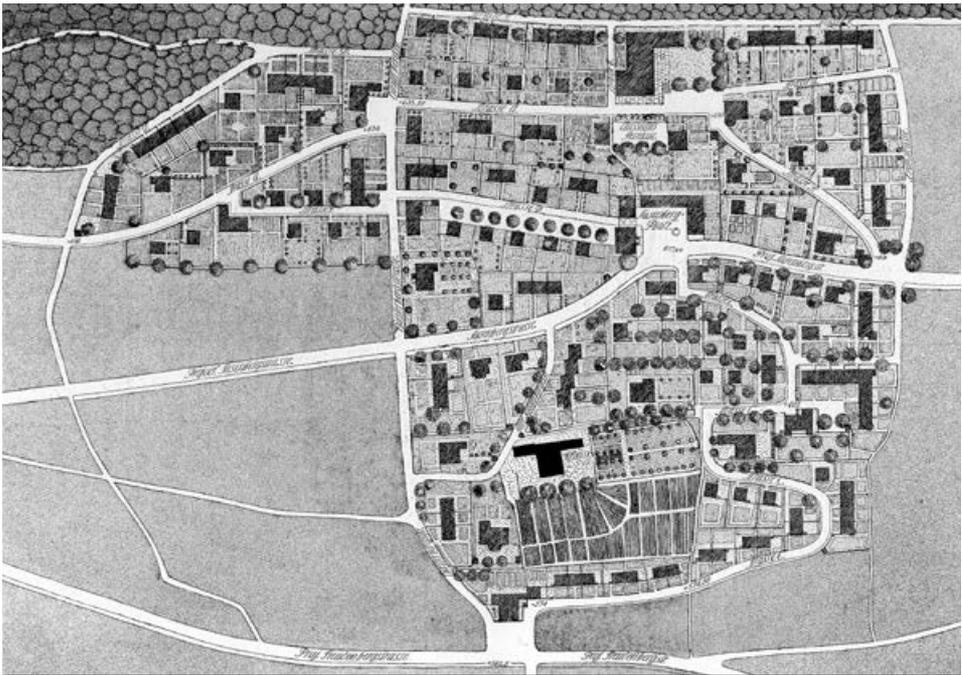
124 *SBZ*, Bd. 55, 1910, S. 305.

125 *SBZ*, Bd. 55, 1910, S. 304–310.

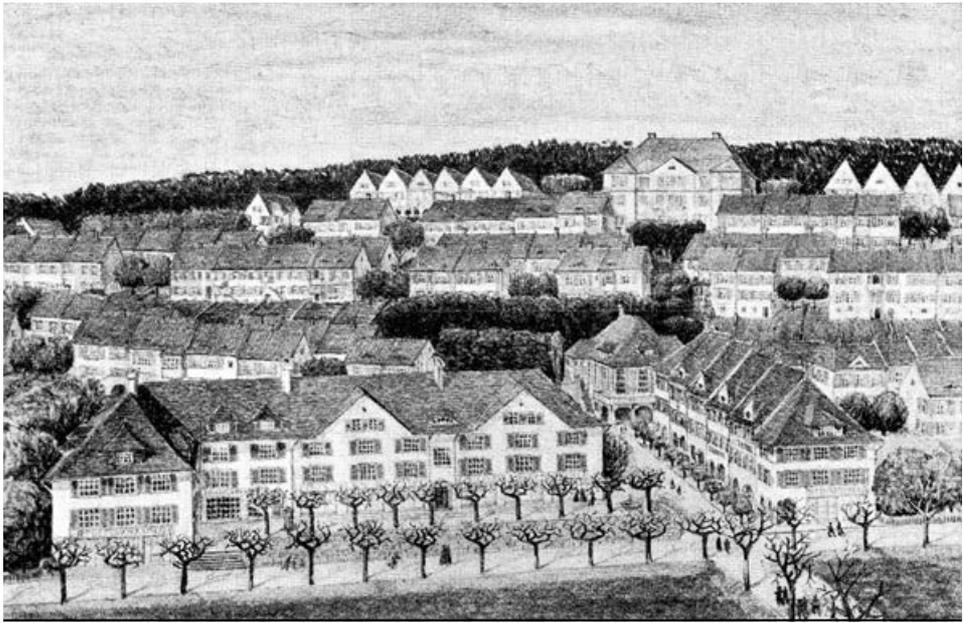
126 Baur 1910, S. 202.



Bebauungsvorschlag für das Susenberg-Areal, Gebrüder Pfister 1909. Der Bebauungsplan-Wettbewerb ergab über den Erschliessungsvorschlag hinaus bildhafte Vorstellungen für eine zukünftige Bebauung. Die Häuser sind so gruppiert, dass einzelne geschlossene Plätze entstehen. (aus: *Schweizerische Baukunst* 15, 1910, S. 208)



«Wie man einen Hang bebaut». Siegerprojekt der Gebrüder Pfister im Wettbewerb für das Susenberg-Areal in Zürich 1909. Den oberen Arealteil am Waldrand erwarb die Stadt 1910 zur Freihaltung und zum Schutz der Aussicht für die Öffentlichkeit. (aus: *Schweizerische Baukunst* 15, 1910, S. 207)



Bebauungsplan-Wettbewerb für das Vogelsang-Areal in Winterthur. Perspektive aus dem zweit-prämiierten Projekt von Rittmeyer und Furrer. Visualisierungen dieser Art dienten als Test für die räumliche Wirkung des vorgeschlagenen Strassenplans. (aus: *SBZ*, Bd. 58, 1911, S. 310)



Angeregt durch die Zürcher Städtebau-Ausstellung schrieb die Stadt Olten 1911 für den Bebauungsplan des am Südhang gelegenen Quartiers Bannfeld einen Wettbewerb aus. Siegerprojekt von Möri und Krebs. (aus: *SBZ*, Bd. 58, 1911, S. 117)

(Sieger: Curjel & Moser, Zürich),¹²⁷ über den Wettbewerb für das benachbarte Areal der Stadt Schaffhausen (Sieger: Gebrüder Pfister, Zürich),¹²⁸ über die Eisenbahnersiedlung Ober-Geissenstein in Luzern (Sieger: Möri & Krebs, Luzern);¹²⁹ zudem über öffentliche Bebauungsplan-Wettbewerbe für Gartenstadtquartiere in den Städten Winterthur (Vogelsang, Sieger: Bridler & Völki, Winterthur),¹³⁰ Olten (Bannfeld, Sieger: Möri & Krebs)¹³¹ und Wabern bei Bern (Gartenstadt am Gurten, Sieger: Kündig & Oetiker, Zürich).¹³² All diese frühen Projekte bringen die neuen Grundsätze in pionierhafter Begeisterung zum Ausdruck. Romantisch geschwungene Wohnstrassen münden in kleine Plätzchen; die Bebauungsformen werden vielfältig variiert, auf Schritt und Tritt finden sich neue Motive und Akzente. Ländlicher und mittelalterlicher Geist atmet aus den Bebauungsvorschlägen. Trotz der romantischen Anlage sind aber die modernen Gesichtspunkte nicht zu übersehen: Zusammenfassung der Häuser zu Zeilen, grosse Gartenräume, verkehrsfreie Wohnstrassen und die bewusste Arbeit mit dem Gelände charakterisieren alle Entwürfe.

127 *SBZ*, Bd. 58, 1911, S. 337–341.

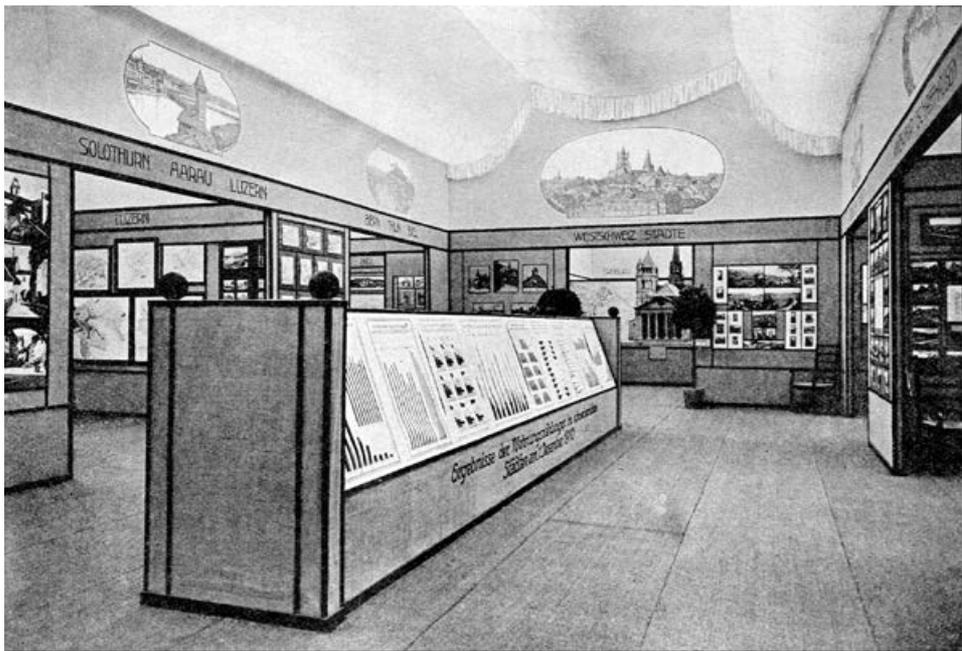
128 *SBZ*, Bd. 57, 1911, S. 61–64.

129 *Ebd.*, 1911, S. 194–197.

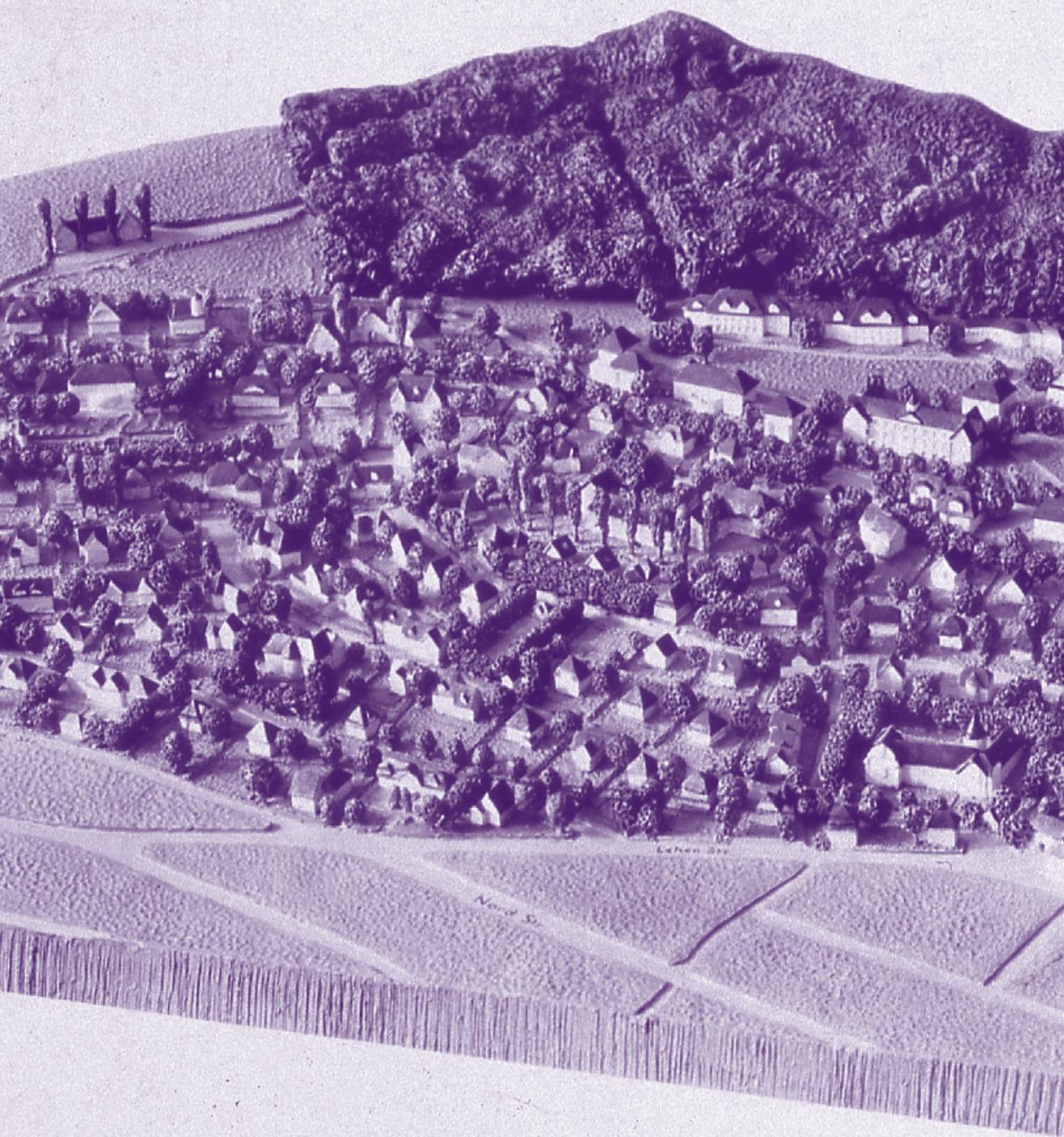
130 *SBZ*, Bd. 58, 1911, S. 296–315.

131 *Ebd.*, S. 111–118.

132 *Ebd.*, S. 170–191.



Wohnstatistiken und Städtebilder. Städtebau-Ausstellung an der Schweizerischen Landesausstellung 1914. (aus: Bernoulli 1914, S. 2)



Lehen St.

Ward St.



Um 1900 gerieten der Fortschrittsglaube, die Begeisterung für das städtische Wachstum und das Vertrauen in das liberale Wirtschaftssystem in eine tiefe Krise. Nicht nur die Arbeiterbewegung kritisierte die Ungerechtigkeit einer einseitig am Profit orientierten Ordnung: Intellektuelle Kreise in den grossen Städten warben für eine umfassende Lebensreform und lehnten das ‹ungesunde› Grossstadtleben ab, und junge Konservative forderten den Bruch mit den ‹Hässlichkeiten› der modernen Zeit. Lebensreformerinnen und Heimatschützer brachten dabei hochmoralische Werte ins Spiel. Innert kurzer Zeit lösten die neuen Orientierungen die bislang gültigen Architekturformen des 19. Jahrhunderts ab. Der Historismus diskreditierte sich fast über Nacht und der Ingenieur-Städtebau des 19. Jahrhunderts musste dem künstlerischen Städtebau Camillo Sittes weichen. Die Stadt des 19. Jahrhunderts mit ihrer räumlichen und funktionalen Dichte, die auf dem Reissbrett entworfenen gleichförmigen Stadterweiterungen genauso wie die spekulative Bebauung mit ihrer lebendigen Unordnung wurden für die Architekten des 20. Jahrhunderts zum Feindbild.

Die Kritik am Modernismus des 19. Jahrhunderts hatte konservative Wurzeln, aber sie bildete zugleich die Basis für die architektonische Moderne des 20. Jahrhunderts. Die konservativen Reformbewegungen der Jahrhundertwende formulierten die neuen Paradigmata der Moderne: den Kult von Licht, Luft und Sonne, die Ausweitung des planerischen Anspruchs über die Stadtgrenzen hinaus auf die Region und die Auflösung der dichten und kompakten Grossstadt in ein räumlich-dynamisches System von Gartenstädten.

Mit der neuen Sichtweise entstand der Anspruch, die Stadt als Kunstwerk zu sehen. Dies legitimierte die Berufsgruppe der Architekten, im Städtebau anstelle der Ingenieure die Führung zu übernehmen. So wurde der Städtebau kurz nach 1900 immer häufiger Gegenstand von Wettbewerben, in denen nicht nur die ökonomische Effizienz, sondern auch der künstlerische Wert von Stadterweiterungen geprüft wurde. Im ‹Wettbewerb für einen Grundplan von Gross-Berlin› wurde dieses Vorgehen 1908 bis 1910 erstmals auf den Raum einer ganzen Stadtregion ausgeweitet.

Stadtvisionen: Gross-Zürich Gross-Berlin

Zürich lernt von Gross-Berlin

Ein Grundplan für Gross-Berlin

1906 fasste die Vereinigung Berliner Architekten den Beschluss, für die deutsche Reichshauptstadt und ihre zahlreichen, rechtlich selbständigen Vorstädte einen allgemeinen Bebauungsplan-Wettbewerb anzuregen.¹ Berlin war damals nicht nur die grösste und die am schnellsten gewachsene Stadt Deutschlands, Berlin litt auch mehr als andere Städte an den Folgen einer überhasteten Entwicklung. Nirgends sonst war die Bebauung dermassen dicht und lebten so viele Menschen in kleinen und dunklen Hinterhofwohnungen. Die Stadt und ihre Umgebung besaßen seit der Reichsgründung 1871 einen vom Polizeipräsidenten James Hobrecht verfügbaren Bebauungsplan, der sich durch ein weitmaschiges Netz sehr breiter Strassen auszeichnete. Die grossen Blockfelder und extrem tiefen Bauparzellen, die sich daraus ergaben, wurden von den Bauunternehmern mit Seitenflügeln und Hinterhäusern aufgefüllt; nur die minimal vorgeschriebenen Lichthöfe blieben frei. Zudem waren die Berliner Wohnungen klein; rund 70 Prozent der Haushalte in der Kernstadt hatten um 1917 zwei Zimmer oder weniger zur Verfügung.² Einer grosszügigen Planung standen im Grossraum Berlin (bis 1920) die Aufteilung in über sechzig selbständige Gemeinden und der Mangel an schnellen Verkehrsmitteln im Weg.

Bei der Voraussage der Statistiker, dass die Bewohnerzahl der Reichshauptstadt bis zum Jahr 2000 von drei auf sechs Millionen anschwellen werde und der Vorstellung, «dass das Häusermeer über Felder und Wälder hinweg sich immer weiter ausdehnen soll, alles verschlingend, bis Potsdam und Spandau, bis Köpenick und Oranienburg, dass der Bewohner der Stadt immer mehr von der freien Natur abgesperrt wird, [...] dass der freie Luftstrom schliesslich gar nicht mehr in das Innere der Stadt eindringen kann», befahl den Architekten Emanuel Heimann 1907 «ein gelindes Grauen».³ Heimann gehörte mit Theodor Goecke zu den wichtigsten Promotoren des Städtebau-Wettbewerbs, der

1 Vgl. Sonne 2000, S. 67–78.

2 Eberstadt 1917, S. 6.

3 Emanuel Heimann, «Berlins Wachstum und bauliche Zukunft», in: *Gross-Berlin* 1906, S. 8.

1907 mit dem Ziel ausgeschrieben wurde, «eine grosszügig geplante, künstlerisch gestaltete Grossstadt zu schaffen». Heimann hoffte auf ein Strassennetz nach modernen Grundsätzen, vor allem aber auf «dauernd freizuhaltende Wald- und Wiesenflächen», auf «Spielplätze für Kinder und Turnplätze für junge Leute», «Luft- und Sonnenbäder» und «Arbeitergärten» – auf eine Stadt also, die nicht ein steinernes Meer, sondern ein Lebensraum für Menschen sein würde.⁴

Der Wettbewerb zu einem «Grundplan für die Bebauung von Gross-Berlin» wurde 1909 ausgeschrieben und 1910 juriert. Er gehört zu den bedeutendsten Ereignissen im Städtebau des 20. Jahrhunderts. 21 Architekturbüros beteiligten sich in Verbindung mit Ingenieuren, Volkswirtschaftern, zum Teil auch in Zusammenarbeit mit Grossunternehmen wie der Berliner Hochbahngesellschaft. Zwar hatte es schon früher bedeutende Städtebauwettbewerbe gegeben, doch hatten stets einzelne Aspekte der Stadterweiterung im Vordergrund gestanden: Beim Wiener Ringstrassen-Wettbewerb 1859 ging es um Kultur und Repräsentation, in München 1891 um einen Strassenplan im Geist des 19. Jahrhunderts. In Berlin sollten die verschiedenen Ansätze erstmals zusammenfliessen und den städtischen Grossraum als Ganzes erfassen.

Besondere Faszination übten zwei neue Gedanken aus: erstens die Idee eines Wald- und Wiesengürtels, wie ihn die Stadt Wien 1905 zu schaffen beschlossen hatte; zweitens die grundlegend neuen Potenziale der elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen, die in Berlin seit kurzer Zeit existierten und vor einem weiterem Ausbau standen. Sie versprachen die Chance, den stark verdichteten Siedlungsraum der Reichshauptstadt auszuweiten. Gerade auf dem Gebiet des Verkehrs wurden im Wettbewerb aufsehenerregende Vorschläge eingereicht: Verschiedene Teilnehmer schlugen vor, den Ost-West-Strang des Berliner Stadtbahnsystems durch eine Nord-Süd-Achse zu ergänzen und beim Lehrter Stadtbahnhof einen neuen Hauptbahnhof zu bauen. Dieses Konzept, in der NS-Zeit von Albert Speer wieder aufgenommen, wurde hundert Jahre später tatsächlich realisiert.

Es fehlte auch nicht an Versuchen, die Stadt als Gesamtheit, als «Organismus» neu zu definieren. Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring und Richard Petersen formulierten ein neues Wachstumsprinzip für die Grossstadt. Ausbreitung statt Abschliessung, radiales statt ringförmiges Wachstum war, kurz gefasst, ihr Ansatz.⁵ Seit der Zeit der Stadtbefestigungen, argumentierten sie, hatte die Stadt stets neue Gürtel von Stadterweiterungen an den bestehenden Kern angefügt. Die freie Natur rückte immer weiter hinaus und wurde immer schwerer erreichbar. Als Alternative zu diesen kompakten Wachstumsringen formulierte das Team die strahlenförmige Ausbreitung der Stadt entlang den neuen Verkehrsträgern weit ins Umland hinaus. Unbebaute Sektoren würden dazwischen als «Grünkeile» tief in die Stadt hineinreichen. So ergaben sich zusammenhängende, stadtauswärts führende Freiflächen, die dem Stadtkern «frische Luft» zuführen konnten. Die Autoren betonten, ihren Vorschlag nicht frei erfunden, sondern aus dem beobachtbaren Trend der Stadtentwicklung herausgelesen, oder wie sie selber schreiben, «den tatsächlichen Verhältnissen abgelernt» zu haben.⁶

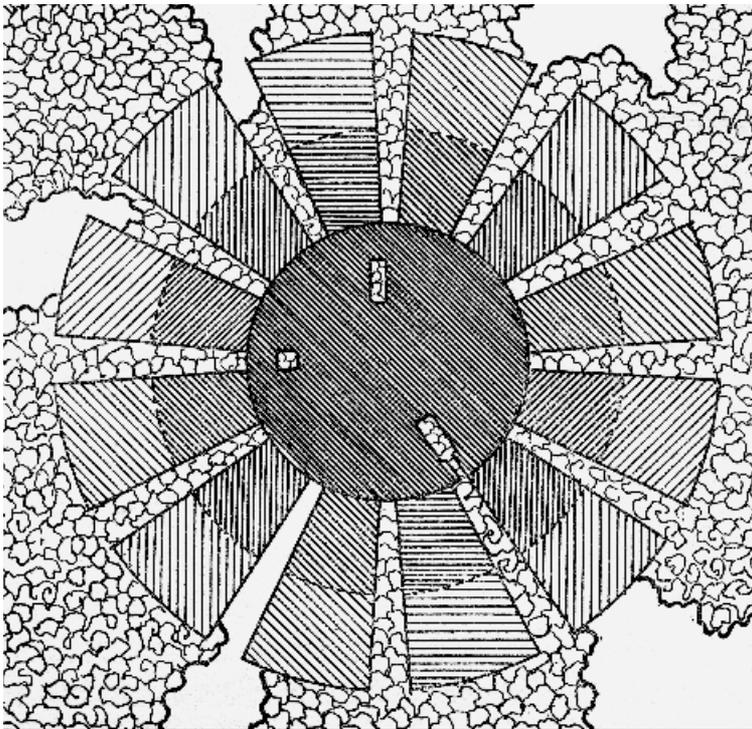
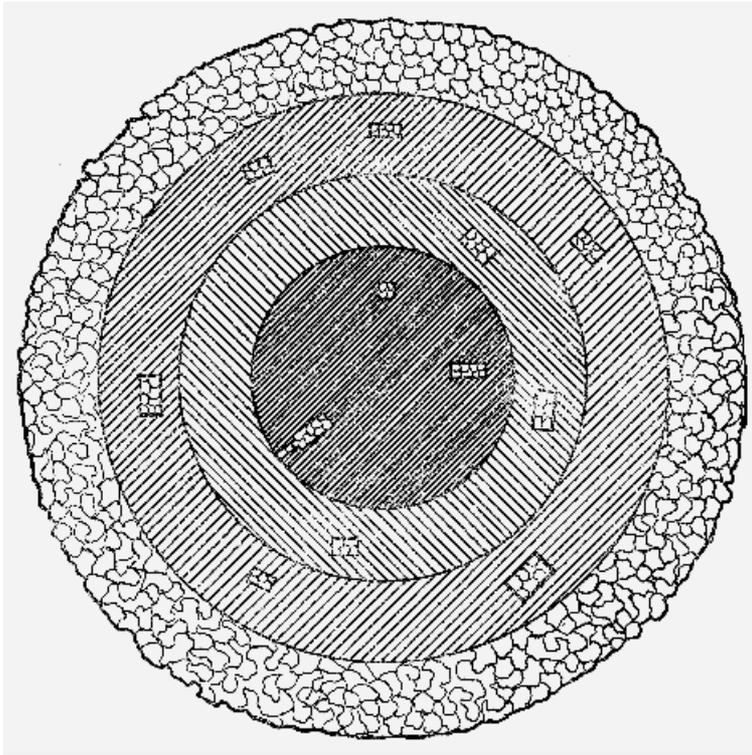
Die Pläne des Wettbewerbs wurden an der Deutschen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 zusammen mit einer grossen Zahl von städtebaulichen Projekten aus Europa und den USA präsentiert. Die Schweiz war mit dem Projekt für die städtische Wohnsiedlung Riedtli in Zürich vertreten.⁷ Zu den Besuchern der Ausstellung gehörte der Winterthurer Architekt Robert Rittmeyer, der in der *Schweizerischen Baukunst* die wich-

4 Emanuel Heimann, «Berlins Wachstum und bauliche Zukunft», in: *Gross-Berlin* 1906, S. 9.

5 Eberstadt, Möhring, Petersen 1910, S. 3–7.

6 Ebd., S. 6.

7 Hegemann 1911 und 1913.



«Die Grundform der älteren Stadt wird gebildet durch den Abschluss, die der neuen Stadt durch die Ausbreitung.» Schematische Stadtmodelle von Eberstadt, Möhring und Petersen aus dem Wettbewerb Gross-Berlin. Die moderne Stadt wächst nicht mehr durch ringförmige «Stadterweiterungen», sondern strahlt entlang den Verkehrsachsen ins Umland aus; dazwischen bleiben radiale «Grünkeile» frei. (aus: Eberstadt 1917, S. 228f.)

tigsten Ergebnisse aus den verschiedenen Berliner Entwürfen zusammenfasste: «Die etwa drei Millionen Menschen, die heute auf einer Kreisfläche mit einem Radius von 10 km wohnen, werden sich bis zum Jahre 2000 etwa verdreifacht haben, während der Radius der Stadtfläche bis auf 90 km ausgedehnt werden soll, also das Neunfache an Fläche gewonnen würde. Ein Gürtel von Wald und Wiesen, wie er Wien bereits in weitem Umkreis umzieht, soll die Stadt umgeben, mit Idealkolonien, während Radial- und Gürtelbahnen den Schnellverkehr besorgen. Sogenannte Ausfallstrassen, in der Art der erst erbauten Döberitzer Heerstrasse, sollen den Fuss- und Wagenverkehr nach der Peripherie leiten. Zentral gelegene Monumentalbauten mit architektonisch ausgebildeten Plätzen werden wirksame Kontraste und Ruhepunkte in dem Häusermeer schaffen. Die Strassen sind nach ihren besondern Zwecken als breite Verkehrsstrassen und schmale, ruhige Wohnstrassen zu unterscheiden. Die Baublöcke sollen derart aufgeteilt werden, dass die Summe der Hofflächen einen gemeinschaftlichen Grünplatz mit Gärten und Spielplätzen ergibt, während bei ganz grossen Baublöcken die Bebauung derart geschehen kann, dass das an den Verkehrsstrassen liegende Viereck hoher Häuser ein niedrigeres Bauviertel umschliesst. Der Stadtkern soll als reines Geschäftsviertel, als City, deren Häuser viel höher als bisher werden sollen, ausgebildet werden. Nach der Stadtperipherie hin soll die Zahl der Stockwerke abnehmen, die Wohndichtigkeit geringer werden. Eine unbebaute, freie Zone soll als Wald- und Wiesenring, zur Erholung der Bewohner leicht erreichbar, die Stadt umgeben. Ein Teil dieser Zone soll als Zone zweiter Ordnung erst später bebaut werden und aus dem Erlös dieser im Wert gestiegenen Bauplätze das übrige Land bezahlt werden.»⁸

Die überragende Bedeutung des Wettbewerbs Gross-Berlin für die Geschichte der Stadtplanung liegt darin, dass die Grossstadt erstmals in der Totalität ihrer Problemlagen studiert wurde, dass der Blick für die Möglichkeiten und Erfordernisse einer neuzeitlichen Planung geschärft wurde und dass die neue Disziplin des Städtebaus mit dem Wettbewerb und der anschliessenden Ausstellung der Ergebnisse in zahlreichen Städten ein äusserst beeindruckendes Propagandamittel zur Verfügung gestellt bekam. Von Berlin aus wanderte die Städtebau-Ausstellung nach Frankfurt und Düsseldorf. Hier waren zwei prominente Mitglieder des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins (ZIA) unter den Besuchern, der Architekt Max Haefeli (1869–1941) und der Ingenieur Carl Jegher (1874–1945), Redaktor der *Schweizerischen Bauzeitung*. Fasziniert vom reichen Anschauungsmaterial, knüpften sie sogleich die nötigen Kontakte, um die Ausstellung nach Zürich zu bringen.⁹

Die Zürcher Städtebau-Ausstellung 1911

Mit der grossen Zahl von Städtebau-Wettbewerben, dem Beginn der Diskussion in den Fachzeitschriften und mit der Zürcher Städtebau-Ausstellung wurde das Jahr 1911 zum eigentlichen Gründungsjahr für den neuen Siedlungs- und Städtebau in der Schweiz. An der Landesausstellung in Bern 1914 präsentierte der Schweizerische Städteverband eine gesamtschweizerische Städtebau-Ausstellung, die von Max Haefeli und Hans Bernoulli betreut wurde. Sie zeigte städtebauliche Projekte, Statistiken zur Leistungsverwaltung und zu den Wohnverhältnissen sowie Analysen und Pläne von historischen Stadtkernen. Erstmals war hier das breite Publikum mit der neuen Sicht auf die Stadt konfrontiert.¹⁰

8 Rittmeyer 1910, S. 210–212, hier S. 211.

9 *SBZ*, Bd. 56, 1910, S. 158; Bd. 57, 1911, S. 61.

10 Bernoulli 1914.

Der gesamtschweizerischen Schau an der Landesausstellung ging 1911 die Zürcher Städtebau-Ausstellung voraus. Für die Idee, die Berliner Ausstellung nach Zürich zu holen, fand Carl Jegher 1910 Unterstützung bei dem jungen sozialdemokratischen Stadtrat Emil Klöti (1877–1963).¹¹ Der Jurist und ehemalige Verwaltungssekretär der kantonalen Baudirektion war 1907 in den Stadtrat gewählt worden; im Frühjahr 1910 übernahm er das Bauwesen und arbeitete sich mit Leidenschaft in die Fragen des Städtebaus ein. Den Politiker interessierte die soziale und wirtschaftliche Seite der Materie, sein Ziel war die Reform des Wohnungsbaus im Sinn der Gartenstadtbewegung.¹²

Mit der Unterstützung der Zürcher Stadtbehörden und des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins ZIA konnte die Berliner Ausstellung, ergänzt um schweizerische Beispiele, im Februar 1911 im Zürcher Kunstgewerbemuseum gezeigt werden. Sie wurde zu einem Meilenstein in der Geschichte der Stadtplanung in der Schweiz. Im prominent besetzten Ausstellungskomitee wirkten neben den Initianten Carl Jegher und Max Haepli dessen Büropartner Otto Pflughard, Kantonsbaumeister Hermann Fietz, Stadtbaumeister Friedrich Fissler, Stadtgenieur Victor Wenner, der Präsident der Heimatschutzkommission, Oberrichter Hermann Balsiger und der BSA-nahe Architekturkritiker Albert Baur. Neben Architekten und Juristen machten nur zwei Ingenieure mit. Der Name des sonst allgegenwärtigen Gustav Gull fehlte im Komitee.

Die Zürcher Städtebau-Ausstellung wurde von Besucherinnen und Besuchern förmlich überschwemmt; 6651 Personen wollten in fünf Wochen die ausgestellten Planwerke besichtigen, an manchen Tagen waren es über vierhundert. 25 Führungen wurden durchgeführt, die infolge teilweise heftiger Diskussionen bis zu vier Stunden dauerten.¹³ Fachleute und Gemeindebehörden drängten sich vor den Plänen, der Schweizerische Städteverband kam mit 350 Personen. Sämtliche Zürcher Tageszeitungen brachten Begleitartikel. Die Fachzeitschriften *Heimatschutz*, *Schweizerische Baukunst* und *Schweizerische Bauzeitung* nutzten den Anlass zu vertiefter Auseinandersetzung mit dem Städtebau und sogar die *Zürcher Wochenchronik*, ein beschauliches Lokalblatt, schaltete eine Serie zu dem neuen Thema.¹⁴

Albert Baur sprach zur Eröffnung, in treuer Anlehnung an Camillo Sitte, über die Harmonie in der Anlage alter Städte, die man zwar nicht kopieren könne, deren «inwohnende Kunstregeln» aber durchaus noch aktuell seien.¹⁵ Der Baurechtsspezialist Emil Fehr vertrat die Ansicht, dass Tradition und gute Sitte in der liberalen Ära verloren gegangen seien.¹⁶ Der Ulmer Bürgermeister Heinrich von Wagner brachte die politische Dimension des Problems zur Sprache und berichtete über die aktive Bodenpolitik seiner Stadt, die durch günstige Landbeschaffung und neunzigprozentige Belehnung gezielt den Bau einfacher Kleinhaus-Siedlungen fördere.¹⁷ Der Preisträger Hermann Jansen berichtete über den Wettbewerb Gross-Berlin. Am «offiziellen Tag» der Ausstellung, zu dem Vertreter aus Politik und Wirtschaft eingeladen waren, sprach der Städtebauer Gustav Langen zum Thema «Dorf und Stadt». Er kritisierte die «Verkalkung» der Grossstädte durch allzu dichte Bebauung und forderte statt «charakterlosen Strassenrechtecken» moderne Siedlungen mit «Dorfanger», Wohnstrassen und Gärten, «wo der Begriff der Heimat gewahrt werden soll». Die Siedlungen dachte er sich losgelöst vom

11 Schmid-Ammann 1965.

12 *Konferenz betreffend den Wettbewerb für einen Bebauungsplan von Zürich und seinen Vororten*, 20.1.1913, Protokoll, Stadtarchiv Zürich V.Gc.67.1.

13 «Städtebau-Ausstellung Zürich 1911», in: *SBZ*, Bd. 57, 1911, S. 155.

14 Brüscheiler 1911, S. 86f. und 89–91.

15 *Völkrecht* Nr. 30, 6.2.1911.

16 *NZZ* Nr. 47, 16.2.1911.

17 *Völkrecht* Nr. 41, 18.2.1911.

Zentrum, durch schnelle Verkehrsmittel erschlossen. Sie sollten «wie die Blätter einer Blüte sich strahlenförmig an das Geschäftszentrum anschliessen».¹⁸

Gleichen Tags empfahl Langen an der Versammlung des ZIA die Durchführung von allgemeinen Bebauungsplan-Wettbewerben auch für kleinere Städte mit starkem Wachstumspotenzial. Die anwesenden Architekten und Ingenieure verfassten daraufhin eine Resolution, in der sie einen solchen Wettbewerb für die Stadt Zürich forderten.¹⁹ Schon am folgenden Tag legte Emil Klöti die Resolution dem Baukollegium, dem beratenden Organ des Stadtrates in Baufragen, vor. Auch hier war man sich bald einig: Einstimmig empfahl das Kollegium, einen Wettbewerb durchzuführen, der nicht nur die Stadt Zürich, sondern auch die umliegenden Wachstumsgebiete umfassen müsse.²⁰ Auf diese Weise gelangte die Idee des Städtebau-Wettbewerbs von Berlin über Umwege nach Zürich.

Die Vorbereitung des Städtebau-Wettbewerbs erwies sich als Grossunternehmen. Von der ersten Idee bis zur Jurierung des «Wettbewerbs Gross-Zürich» – wie er bald allgemein genannt wurde – dauerte es nicht weniger als sieben Jahre. Zunächst musste die politische Zustimmung des Kantons und der 22 selbständigen Gemeinden eingeholt werden, die ins Wettbewerbsgebiet eingeschlossen waren. Allein die Herstellung geeigneter Pläne für das gesamte Gebiet nahm zwei Jahre in Anspruch. Das Areal vieler Vororte musste neu vermessen werden. Im Vermessungsamt wurde dafür eine ganze Abteilung neu aufgebaut. In der Zwischenzeit erarbeitete das statistische Amt der Stadt Zürich eine hervorragende Broschüre über die Entwicklung von Bevölkerung, Verkehr und Bebauung als Unterlage für die Teilnehmer.²¹

Der Stadtrat erinnerte an die stürmische Entwicklung nach der Stadtvereinigung von 1893, die den Behörden keine Zeit liess, planerische Ziele durchzusetzen: «Diese bedauerliche Erfahrung hat gelehrt, dass man städtebauliche Aufgaben nicht früh genug an die Hand nehmen kann. [...] Wenn sich die Bevölkerung des Gebietes von Zürich und Vororten in den nächsten fünfzig Jahren nur halb so stark vermehrt wie im verflossenen halben Jahrhundert, so wird es sich baulich zu einer einzigen grossen Stadt auswachsen. Es ist heute höchste Zeit, die Vorarbeiten für den Bebauungsplan dieses Gebietes in Angriff zu nehmen, will man nicht zum zweiten Mal sich von der Entwicklung überholen lassen.»²²

Im Januar 1913 gaben die Vertreter der betroffenen Gemeinden in einer Konferenz ihre Zustimmung zu dem Projekt, offenbar ohne um ihre Gemeindeautonomie zu fürchten. Dies wurde ihnen dadurch erleichtert, dass die Stadt versprach, den Löwenanteil der vorgesehenen Kosten von 12'000 Franken zu übernehmen.²³ Das Wettbewerbsprogramm wurde im August 1915 ohne wesentliche Änderungen von Stadt und Landgemeinden genehmigt. Im Herbst 1915, mitten im Weltkrieg, fiel im Grossen Stadtrat der Beschluss zur Durchführung des Wettbewerbs.

Niemand erwartete von diesem Wettbewerb fertige Lösungen. Schon 1911 wurde im Baukollegium und im ZIA vor dieser Illusion gewarnt. «Ein Wettbewerb», erklärte Otto Pflughard, «soll die verschiedenen Ideen und Anregungen zusammentragen, damit sie nachher zu einem guten Ganzen verarbeitet werden können.»²⁴ Daneben wollte man

18 NZZ Nr. 50, 18.2.1911.

19 Ebd.

20 *Protokoll Baukollegium*, 16.2.1911.

21 Statistisches Amt 1915, *Statistische Unterlagen Ideen-Wettbewerb*.

22 *Protokoll Stadtrat* 1060, 16.08.1912.

23 *Konferenz betreffend den Wettbewerb für einen Bebauungsplan von Zürich und seinen Vororten*, 20.1.1913, Protokoll, Stadtarchiv Zürich V.101c.

24 «ZIA, Protokoll der VII. Sitzung im Wintersemester 1910/1911», in: *SBZ*, Bd. 57, 1911, S. 117.

aber auch ein Problembewusstsein für die gemeinsamen Anliegen im städtischen Grossraum schaffen. «Der Wettbewerb», schrieb der Zürcher Stadtrat hoffnungsvoll, «wird auch alle Behörden, welche berufen sind, bei der Ausgestaltung des Bebauungsplans mitzuwirken, vorab die Gemeindebehörden des in Betracht kommenden Gebietes, zur Erkenntnis der gemeinsamen schönen und grossen Aufgabe führen, welche die weitere Entwicklung Zürichs und seiner Vororte ihnen zuweist, und sie anfeuern, im gegenseitigen Einverständnis und unter steter Rücksichtnahme auf die Gesamtinteressen an ihrer Lösung zu arbeiten.»²⁵

Als die Vorbereitungsarbeiten für den Wettbewerb 1915 abgeschlossen waren, herrschte Krieg in Europa, was die Durchführung eines internationalen Wettbewerbs massiv erschwerte. Die Abgabe der Entwürfe hätte ursprünglich 1916 erfolgen sollen; sie wurde in Erwartung des Kriegsendes immer wieder hinausgeschoben und schliesslich auf Frühjahr 1918 festgesetzt.

Wettbewerbe als Ideenbrüter

Die Städtebau-Wettbewerbe Gross-Zürich und Gross-Berlin waren Ideenschmieden und Leistungsschauen der neuen Profession der Planer und Städtebauer. Besonders der Berliner Wettbewerb war für die Theoriebildung eine der wichtigsten Veranstaltungen. Hier wurden zum ersten Mal die verschiedenen Ansätze der Verkehrstechnik, des künstlerischen Städtebaus, der Gartenstadtbewegung, der modernen Landschaftsarchitektur und Gartengestaltung, der Stadtsoziologie und der Sozialhygiene in ein umfassendes, ganzheitliches und konkretes Planungsunternehmen eingebracht.

Der Zürcher Wettbewerb beruhte im Programm wie in den Resultaten unmittelbar auf den Berliner Erfahrungen. Er half die in Berlin gewonnenen Erkenntnisse in der Schweizer Fachwelt zu verankern und die ganzheitliche Sichtweise der Planung am konkreten Beispiel zu visualisieren. Wenn sich auch ein grosser Teil der Vorschläge und Ideen bald als zu aufwändig und unrealisierbar erwies, blieb doch der neue, erweiterte Planungshorizont der Region und des städtischen Grossraums für die Zukunft in den Köpfen erhalten. Und die Grundsätze des neuen Städtebaus setzten sich im Gefolge dieses Wettbewerbs rasch in der ganzen Schweiz durch.

In diesem Kapitel wird es darum gehen, anhand des Wettbewerbs Gross-Zürich und mit Berücksichtigung der wichtigsten zeitgenössischen Fachliteratur zu zeigen, welche Visionen von der Stadt, ihrer Wirtschaft und ihren Menschen die Städtebauer um 1918 verfolgten, wie sie sich die ideale Grossstadt vorstellten und wie sie ihre Ziele zu erreichen gedachten. Des Weiteren soll untersucht werden, welche Gesellschafts-

25 *Protokoll Stadtrat* 1060, 16.08.1912.

S. 146/147, Albert Bodmer, Konrad Hippenmeier, Entwurf Nr. 18 im Wettbewerb Gross-Zürich, 2. Preis ex aequo. Übersichtsplan 1:10'000 mit Schifffahrts- und Bahnlinien, neuem Strassennetz und farbig angelegten Bauzonen. (BAZ)

S. 148/149, Hermann Herter, Entwurf Nr. 7, 2. Preis ex aequo. Übersichtsplan 1:10'000. (BAZ)

S. 150/151, Paul Bachmann, Peter Recht, Hermann Foeth, Otto Kayser (Köln), Entwurf Nr. 13, Ankauf. Übersichtsplan 1:10'000. (BAZ)

S. 152/153, Moser, Schürch und von Gunten, Zehnter und Brenneisen, Carl Jegher, Entwurf Nr. 27, Ankauf. Übersichtsplan 1:10'000. (BAZ)



— ERLÄUTERUNG —

- FLACHBAU
- HOCHBAU 5 GESCHOSSE
- " " 3 " " "
- VILLENBEBAUUNG
- SCHWERINDUSTRIE
- GEWERBE, KL. INDUSTRIE
- LAGERPLATZE
- BAHNGELÄNDE
- ÖFFENTL. GRÜN

WETTBEWERB

ZÜRICH UND VORORTE

ÜBERSICHTSPLAN

1:10000

— 1914. —





Gemeinde Thalwil

Gemeinde Juggen

Gemeinde Hiltiswil

Gemeinde Hettlingen



SCHEMA

	ERSTE BEBAUUNG		Westliche Stadterweiterung
	Zone 2 (erste Neubau)		Neue Hochschulen
	Zentrum		Kulturbauten
	Neue, durchwegs (Baugruppen) Zone		Städtisches, Gärtenbau
	Stadterweiterung (Zone 1) (erste Neubau)		Hafen
	COOPERATION		Städtische Wohnbauten
	Neu- und Erweiterung (Zone 1) (erste Neubau)		Bahnhof, Trassen
	Stadterweiterung (Zone 1) (erste Neubau)		Städtische Wohnbauten
	Stadterweiterung (Zone 1) (erste Neubau)		Aufbauarbeiten
	Stadterweiterung (Zone 1) (erste Neubau)		Reparatur
	Stadterweiterung (Zone 1) (erste Neubau)		Städtische Wohnbauten



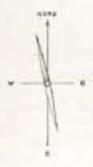
WETTBEWERB

ZÜRICH UND VORORTE

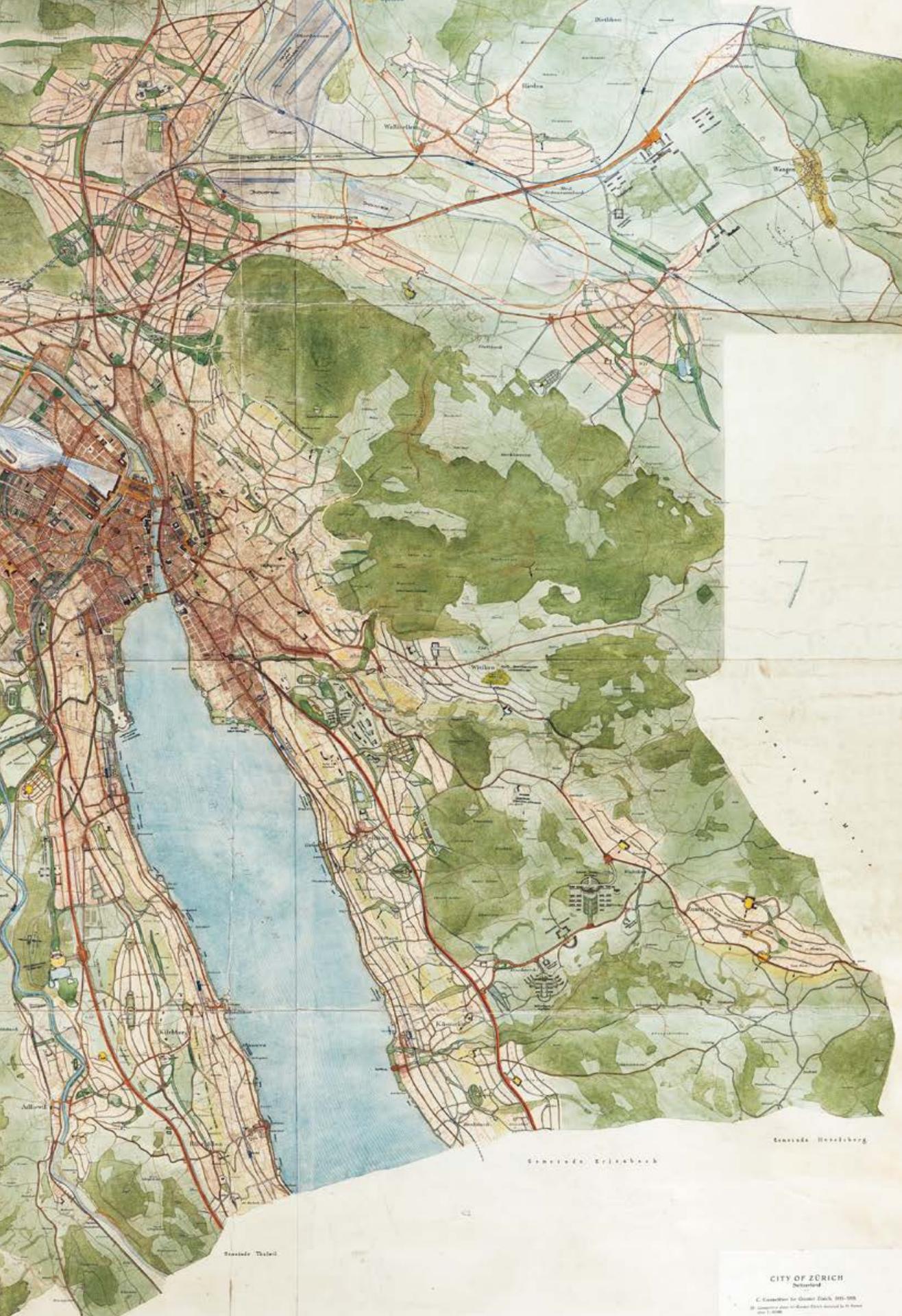
ÜBERSICHTSPLAN

1:10000

1914.



Der Wettbewerb wurde durch die Gesellschaft für den Wettbewerb für den Wettbewerb...



7

Compte Horelberg

Compte Eisenbach

Compte Thell

Compte Lengen

CITY OF ZÜRICH
Switzerland

C. Cassell & Co. London, England, 1911-1912
© Copyright 1911 by C. Cassell & Co. London, England
Printed in Great Britain



*Die Abmessungen in den verschiedenen
 Klassen durch Pfeile in 200 Metern auf
 Nummer 200 gegeben sind.*

(No 5) *Neu, Minzähthunderfüszg.*

WETTBEWERB

ZÜRICH UND VORORTE



ÜBERSICHTSPLAN

1:10000

1914.



Verlag des Bundesamt für Landestopographie, Bern, 1914.







Grundlinien

WETTBEWERB

ZÜRICH UND VORORTE

ÜBERSICHTSPLAN

1:10000

1914.



[Symbol: Dotted line] Gebiete, die dem Zweck der Erweiterung
 der städtischen Versorgungsnetze dienen
 [Symbol: Solid line] im Sinne des Wettbewerbs und der Eingetragenen



Der Plan ist ein Plan, und die darin enthaltenen Grundlinien sind nicht verbindlich. Die Grundlinien sind nur als Richtschnur für die städtische Entwicklung zu betrachten. Die Grundlinien sind nicht verbindlich. Die Grundlinien sind nicht verbindlich.



und Menschenbilder hinter den technischen oder künstlerischen Ansätzen standen, wie ihre Konzepte für das soziale Zusammenleben der städtischen Gesellschaft aussahen, wie ihre – bewussten oder unbewussten – Vorstellungen über Familie und Geschlechterrollen oder über das Verhältnis von Arbeit und Freizeit.

Die Antworten auf diese Fragen lassen sich nicht einfach aus den schönen farbigen Plänen herauslesen. Wir sind dafür auf die verbalen Diskurse angewiesen. Dazu sollen vor allem die Erläuterungsberichte zu den Gross-Zürich-Wettbewerbsprojekten von 1918 und die Publikationen der Sieger von Gross-Berlin 1909 (Hermann Jansen und das Team Eberstadt-Möhring-Petersen)²⁶ herangezogen werden sowie weitere Fachliteratur, die zu jener Zeit zur obligatorischen Lektüre jedes Städtebauers gehörte. Diese umfasste insbesondere das *Handbuch des Wohnungswesens* des Ökonomen, Boden- und Wohnungsreformers Rudolf Eberstadt (1909 erstmals erschienen, hier in der Ausgabe von 1917) und die *Architektur der Grossstadt*, 1913 von dem Kunsthistoriker Karl Scheffler verfasst.

Es wird sich zeigen, dass die Städtebauer von 1918 nicht wie die Gartenstädter das Ende der Grossstadt herbeiwünschten, dass sie aber von diesen den Gedanken übernahmen, die urbane Dichte als Merkmal der Stadt durch Dezentralisation, durch Streuung der Stadt in den Raum hinaus, zu brechen. Die Trennung der Funktionen von Wohnen, Arbeit und Erholung wurde zum wichtigsten Instrument, um dem Bereich des Wohnens ländliche Qualitäten zu geben und trotzdem die Stadt im internationalen Konkurrenzkampf zu stärken und weiter wachsen zu lassen. Entlang den hauptsächlichen Funktionen ist auch das folgende Kapitel gegliedert – wir werden also nacheinander die Stadt des Verkehrs, der Arbeit und des Wohnens kennen lernen.

26 Jansen 1910. Eberstadt, Möhring, Petersen 1910.

Die Organisation der Grossstadt

Der Wettbewerb Gross-Zürich: Programm und Preisgericht

«Der Städtebauer ist heute einer der Glücklichen, die Herr sein dürfen über ein Ganzes.»²⁷ Dieses leicht abgewandelte Zitat von Karl Scheffler setzten die Ex-aequo-Sieger des Zürcher Bebauungsplan-Wettbewerbs, Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier, als Motto an den Anfang ihres Erläuterungsberichts.²⁸ Es zeigt die hochgemute Stimmung, mit der viele Teilnehmer am Zürcher Wettbewerb die ungeheure Aufgabe angingen.

Es handelte sich um nicht weniger als einen umfassenden Plan für die Entwicklung des städtischen Grossraums für einen Zeitraum von dreissig Jahren. Der eigentliche Bebauungsplan im Sinn des Zürcher Baugesetzes, das heisst die Festlegung der wichtigsten Strassenzüge, bildete nur einen Teil der einzureichenden Vorschläge. Ihm war zunächst ein Konzept der gesamten Verkehrsinfrastruktur zu Grunde zu legen: Schifffahrtsanlagen, Bahnlinien für den Güter-, Fern- und Vorortsverkehr und Aussagen zur künftigen Lage der wichtigsten Bahnhöfe. Zudem war eine umfassende Nutzungsplanung im Sinn eines modernen Zonenplans verlangt (den das gültige Baugesetz von 1893 allerdings nicht vorsah). Dieser Zonenplan war funktional nach Nutzungen (Grünflächen, Wohngebiete, Zentrumsgebiete und Industrie) zu gliedern und in den Wohnzonen nach Dichte und Geschosshöhe abzustufen. Schliesslich waren gestalterische Ideen für die Anlage öffentlicher Bauten und für die Gestaltung von Seeufern, Parks und Ausstellungsgelände gefragt.

Das Wettbewerbsprogramm umschrieb die Aufgabe und den angestrebten modernen Geist ihrer Lösung sehr präzise. Erschwerend wirkte, dass einige Grundannahmen, wie die künftige Schiffbarmachung der Limmat, noch sehr hypothetisch waren, dass sich die Eisenbahnanlagen der Stadt gerade in einem tiefgreifenden Umbau befanden (Tieflegung der linksufrigen Seebahnlinie) und weitere Anpassungen der Bahn-Infrastruktur aktuell diskutiert wurden. Alles war offen, alles schien möglich – zumindest auf dem Papier. Diese Grundhaltung bestimmte den Denkhorizont der erfolgreichen Wettbewerbsteams und führte zu vielen Vorschlägen, die ihrer Zeit teils weit voraus, teils aber auch schlicht unrealisierbar waren.

Das Preisgericht wurde von Stadtrat Emil Klöti präsiert. Darin sassent Stadt- und Kantonsbaumeister, Stadt- und Kantonsingenieur, der Chefingenieur der SBB und natürlich Gustav Gull (1858–1942), Architekturprofessor an der ETH, der als «Schatten-Stadtbaumeister» die wichtigsten Bauten und städtebaulichen Projekte der Stadt Zürich betreute. Gulls Karriere hatte 1918 ihren Höhepunkt schon deutlich überschritten, er galt der jüngeren Generation als Vertreter eines überlebten Historismus. Die übrigen Preisrichter waren mit wenigen Ausnahmen einstige Teilnehmer des Wettbewerbs Gross-Berlin.

Das galt für den Basler *Hans Bernoulli* (1876–1959), der von 1902 bis 1912 ein sehr erfolgreiches Büro in Berlin geführt und am Städtebauseminar der Technischen Hochschule Berlin Charlottenburg gewirkt hatte. Seit 1913 lehrte er dieses Fach als Privatdozent an der ETH Zürich.²⁹ Sein Entwurf für den Wettbewerb Gross-Berlin lief unter dem Motto «pars pro toto».

27 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 3.

28 Scheffler 1918, S. 1.

29 *ALS* 1998, S. 51–52; Sonne 2000, S. 77.

Hermann Jansen (1869–1945) erreichte im Wettbewerb Gross-Berlin mit dem Entwurf «In den Grenzen der Möglichkeiten» den ersten Rang ex aequo. Sein Projekt zeichnete sich durch Realismus, Sorgfalt und künstlerische Sensibilität aus.³⁰ Er wird im folgenden Kapitel mehrfach zitiert werden. Von Hermann Jansen stammen verschiedene Teilbebauungspläne in Berlin und der Bebauungsplan der türkischen Hauptstadt Ankara (1928).

Richard Petersen (1865–1946) Verkehringenieur in Danzig, nahm zusammen mit dem Ökonomen *Rudolf Eberstadt* (1856–1922) und dem Architekten *Bruno Möhring* (1863–1929) am Berliner Wettbewerb teil. Das Team erreichte mit seinem Beitrag «et in terra pax» den zweiten Preis. Richard Petersen, bekannt als Erbauer der Schwebebahn in Wuppertal, spielte im Preisgericht für Gross-Zürich als Verkehrsfachmann eine wichtige Rolle. Er wurde anschliessend vom Zürcher Stadtrat in die Expertenkommission für den Umbau des Hauptbahnhofs berufen.

Joseph Brix (1859–1943) beteiligte sich zusammen mit *Felix Genzmer* unter dem Motto «Denk an künftig!» am Berliner Wettbewerb; das Team teilte sich den ersten Rang mit Hermann Jansen. Die beiden waren Gründer der ersten Ausbildungsstätte für Stadtplanung im deutschsprachigen Raum, des Städtebauseminars der TH Berlin Charlottenburg, wo auch Jansen, Eberstadt und Petersen Vorlesungen hielten.

Carl Rehorst (1866–1919), der als Beigeordneter Bürgermeister (Stadtbaumeister) von Köln die städtebauliche Modernisierung der Innenstadt mittels grosser Strassendurchbrüche geleitet hatte, wirkte als vierter Deutscher im Preisgericht.

Edmond Fatio (1871–1959) aus Genf war der einzige Vertreter des französischen Sprachraums. Fatio gehörte wie sein Bruder Guillaume³¹ zu den Pionieren der Heimatschutzbewegung in der Schweiz. Er war 1896 am Bau des Village Suisse an der Landesausstellung in Genf beteiligt; später machte er sich als Architekt von Kirchen und Arbeiterhäusern im Heimatstil einen Namen und lehrte bis 1930 an der Genfer Ecole des Beaux-Arts.³²

Die Zusammensetzung des Preisgerichts schränkte unter den politischen Bedingungen des Jahres 1915 den Kreis der Teilnehmenden auf den deutschen Sprachraum ein. Die französische Zeitschrift *Génie Civil* publizierte folgerichtig die Ausschreibung mit einem bitteren Kommentar: Die Zürcher hätten ihre klare Vorliebe für den «goût allemand» deutlich gemacht; für Vertreter der lateinischen Kultur bestehe da wohl kaum Aussicht auf erfolgreiche Teilnahme.³³ Die Einseitigkeit des Preisgerichts schlug sich in der Liste der Wettbewerbsteilnehmer nieder. Beiträge aus Frankreich und der Romanie fehlten dementsprechend auch unter den prämierten Projekten.

Schon ein kurzer Blick auf die Preisträger zeigt, dass eigentlich nur Zürcher Bewerbungen echte Aussicht auf Erfolg besaßen. Die wenigen ausländischen Teams finden sich alle auf den hinteren Rängen. Die komplexe Aufgabe war nur mit weitreichender Ortskenntnis zu lösen. 1917 hatte der spätere Berliner Stadtbaurat Martin Wagner im *Technischen Gemeindeblatt* vor dieser Problematik des Zürcher Wettbewerbs gewarnt: Wettbewerbe, schrieb er, seien vor allem für Aufgaben geeignet, die sich durch «einen besonderen Einfall, einen künstlerischen Wurf aus dem Handgelenke» lösen liessen.³⁴ Dagegen zählte er in einer einschüchternden Liste von 15 Hauptpunkten und rund 75 Einzelthemen die Fragen auf, die im Rahmen eines Bebauungsplan-Wettbewerbs zu lösen seien. Dafür brauche es «Zeit, Arbeitskraft und Geld» – und nichts davon sei in

30 Jansen 1910.

31 Fatio 1904.

32 ALS 1998, S. 171.

33 *Le Génie Civil*, 15. Januar 1916.

34 Wagner 1917, S. 286.

einem solchen Wettbewerb in genügendem Ausmass gegeben. «Der öffentliche Wettbewerb im Siedlungswesen züchtet geradezu Scheinlösungen und Bilderbögen, weil es den wenigsten Bewerbern möglich ist oder gemacht wird, sich mit der zu bearbeitenden Örtlichkeit vollkommen vertraut zu machen.»³⁵

Der Einwand Wagners ist nicht von der Hand zu weisen, und der mehrheitliche Erfolg der lokalen Bewerber bestätigt ihn.

Trotz der Kriegezeit wurden 31 Projekte aus dem In- und Ausland eingereicht; nur zwei davon wurden wegen grundlegender Verstösse ausgeschlossen. Elf weitere schieden im ersten Durchgang aus. In der engeren Wahl verblieben 18 Entwürfe,³⁶ unter diesen wurden sechs Preise verteilt (zwei zweite Preise ex aequo, ein dritter Preis, zwei vierte ex aequo und ein fünfter). Fünf Entwürfe wurden angekauft, fünf erhielten Belohnungen.³⁷ Dass kein erster Preis vergeben wurde, entsprach einer häufigen Praxis bei Ideenwettbewerben, die keinen Bau- oder Weiterbearbeitungsauftrag nach sich zogen.

Es muss eine eindrucksvolle Parade von Plänen gewesen sein, die dem Preisgericht für seine Arbeit zur Verfügung stand. Zu jedem Projekt gehörte ein Übersichtsplan im Massstab 1:10'000 über das gesamte Wettbewerbsgebiet, ein Blatt von rund vier Quadratmetern Fläche, in dem die Planer sämtliche Zonen, Strassen, Bahnen, Kanäle und Hafenbecken mit Deckfarben eingetragen hatten. Dazu kamen Detailpläne für Vororte oder Stadtquartiere, technische Einzelpläne, Gleisschemata für Hauptbahnhof-Entwürfe, Niveaulinien und Querprofile von Strassen sowie imposante Architekturperspektiven in Kohlezeichnung. Das alles hing in 29facher Zahl an den Stellwänden. Die Turnhalle des Hirschengrabenschulhauses verwandelte sich für einige Wochen in eine farbige, technisch-künstlerische Galerie der Zukunft.

Heute steht der Forschung von der grossen Masse jener Pläne nur noch ein kleiner Teil zur Verfügung: Das Baugeschichtliche Archiv der Stadt Zürich verwahrt von neun Projekten noch die allgemeinen Übersichtspläne 1:10'000.³⁸ Zu den zwei Ex-aequo-Siegern existieren auch weitere Dokumente: Quartierstudien und architektonische Perspektiven für monumentale Architekturen sowie die schriftlichen Erläuterungsberichte. Die wichtigste Quelle zum Wettbewerb ist im Übrigen der umfangreiche *Schlussbericht des Preisgerichtes*, der 1919 als Publikation der städtischen Bauverwaltung I und gleichzeitig in Fortsetzungen in der *Schweizerischen Bauzeitung* erschienen ist.³⁹ Der Schlussbericht geht weit über ein gewöhnliches Jury-Protokoll und die Beurteilung der Einzelentwürfe hinaus. Er enthält eine grosse Zahl reproduzierter Pläne sowie Auszüge aus den Erläuterungsberichten und fasst in einem allgemeinen Teil systematisch die Erkenntnisse des Wettbewerbs für die Zürcher Planung zusammen. Die Wettbewerbsveranstalter und das Preisgericht sahen ihn als «Denkschrift dokumentarischen Charakters» und als Arbeitsgrundlage für die kommenden Jahre.⁴⁰ Der Bericht, schrieb Emil Klöti in seinem Vorwort, solle nun aber «nicht in das Archiv wandern, um nur gelegentlich zu geschichtlichen Studien ausgegraben zu werden», sondern «vielmehr von Allen, die zur Mitarbeit an den städtebaulichen Aufgaben berufen sind, als Handbuch solange benützt werden, bis alle brauchbaren Ideen verwertet sind».⁴¹

35 Wagner 1917, S. 286.

36 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb* 1919, S. 16.

37 Ebd., S. 63.

38 Die lange vermisst geglaubten Übersichtspläne tauchten erst 1998 in einem Estrichraum des Archivs auf. Sie tragen keine Archiv-Signatur.

39 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb* 1919.

40 Ebd., S. 3.

41 Ebd., S. 4.

1. Rang

(nicht vergeben)

2. Rang (ex aequo)

Nr. 7 Hermann Herter (Zürich): «Die Organisation von Gross-Zürich»

Nr. 18 Albert Bodmer, Konrad Hippenmeier (Zürich): «Eine Heimat dem neuen Menschen»

3. Rang

Nr. 8 Robert Rittmeyer & Walter Furrer (Winterthur) mit Karl Zöllig (Flawil): «Wollen und Werden»

4. Rang (ex aequo)

Nr. 1 Albert Froelich mit Dr. Ing. Bertschinger (Zürich): «Arbeit»

Nr. 4 Karl Kündig & Heinrich Oetiker (Zürich) mit Walter Zollikofer (Thalwil): «Turicum anno MDCCCCL»

5. Rang

Nr. 6 O. Brühlmann und E. Brühlmann Ing. (Zürich): «Grundzüge»

Ankäufe

Nr. 2 Max Pfister (Zürich), Ing. A. Schneebeli (Biel): «Hügelstadt-Möglichkeiten»

Nr. 3 Gebrüder Bräm (Zürich): «Es ist eine der vornehmsten Aufgaben der Städtebauer, den Städter in die Natur zurückzuführen»

Nr. 13 Paul Bachmann, Peter Recht, Hermann Foeth, Otto Kayser (Köln): «Zürinünzähnhundertfüfzg»

Nr. 20 Peter Andreas Hansen und Hans Eduard von Berlepsch-Valendàs (München): «Felix, Regula, Exuperantius»

Nr. 27 Moser, Schürch und von Gunten (Biel), Zehnter und Brenneisen (Zürich) und Carl Jegher (Kilchberg): «Grundlinien»

Belohnungen

Nr. 5 Edwin Wipf und Martin Meiler (Zürich): «Neue Wege»

Nr. 12 «Para Pacem»

Nr. 19 «Rheinhafen»

Nr. 23 Otto Streicher (Zürich): «Turicum»

Nr. 28 P. Stahl, Hermann vom Endt (Düsseldorf): «Verkehr, Kunst und Industrie»

Die Wettbewerbsteilnehmer

Betrachten wir die Schweizer Teilnehmer, so fällt auf, dass nicht nur die gesamte ältere (1918 über fünfzigjährige) Architektengeneration fehlt, sondern auch einige grosse Namen unter den Jüngeren: Zu allererst gilt dies für Karl Moser, den Lehrer einer ganzen Architektengeneration, der in den 1920er Jahren grossen Einfluss auf die Zürcher Stadtplanung nehmen sollte. Es fehlen aber auch einige prominente Experten für Städtebau und Wohnsiedlungen der Vorkriegszeit, wie die Gebrüder Pfister (Zürich) oder die Architekten Bischoff & Weideli (Zürich), Karl Indermühle (Bern), Maurice Braillard, Arnold Hoechel und Camille Martin (Genf), Möri & Krebs (Luzern), Schäfer & Risch (Chur) und der in Berlin tätige Otto Rudolf Salvisberg. Da in den Jahren des

Ersten Weltkriegs bezahlte Aufträge kaum zu bekommen waren, ist das Fehlen dieser Architekten an dem prestigeträchtigen Zürcher Wettbewerb überraschend.

Betrachten wir die Liste der erfolgreichen Teilnehmer und ergänzen sie mit den biografischen Angaben des Architektenlexikons der Schweiz, ergibt sich folgendes Bild des typischen Städtebauers um 1918: Männlich, vierzig Jahre alt, auf dem Land geboren und aufgewachsen. Der typische Ausbildungsweg führt über eine Lehre als Bauzeichner, eventuell das Technikum (in Burgdorf, Biel oder Winterthur), seltener über ein Studium an der ETH, sowie einige Praktikumsjahre im süddeutschen Raum – in Stuttgart oder München –, vorzugsweise aber bei Karl Moser in Karlsruhe. Man steht noch am Anfang der beruflichen Karriere.

Hermann Herter (1877–1945) war seit 1912 durch zahlreiche Wettbewerbserfolge bekannt geworden. Er hatte nach einer Lehre bei Heinrich Ernst im Büro von Gustav Gull gearbeitet und tat sich nach Wanderjahren 1910 in Saarbrücken mit Johannes Bolert zu einer Firma zusammen. Er wurde im Anschluss an den Wettbewerb 1919 zum neuen Stadtbaumeister von Zürich gewählt.⁴²

Albert Bodmer (1893–1990) war 1918 noch Ingenieur-Student an der ETH und ein begeisterter Schüler von Hans Bernoulli. Er wurde nach seinem Erfolg im Wettbewerb Gross-Zürich zu einem anerkannten Städtebauexperten und arbeitete in leitender Stelle zuerst in Biel (1919–1922), wo er einen analogen Bebauungsplanwettbewerb organisierte, später in Genf und in Winterthur als Stadtplaner.⁴³

42 ALS 1998, S. 264; vgl. auch Kurz, Morra, Weidmann 2000, S. 45–79.

43 ALS 1998, S. 67.



Hermann Herter, Geschäftshaus Talacker, 1914. (aus: *Werk 2*, 1914, S. 12)



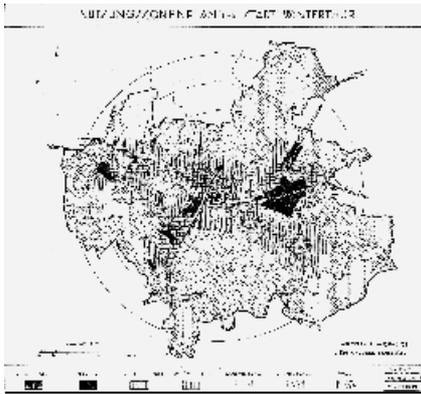
Hermann Herter, Amtshaus V, Werdmühleplatz, Zürich 1935. (BAZ)

Auch sein Partner *Konrad Hippenmeier* (1880–1940) machte mit dem Wettbewerb Gross-Zürich erstmals auf sich aufmerksam. Er hatte eine Bauzeichnerlehre im Tiefbauamt der Stadt Zürich absolviert und blieb dort zeitlebens als Beamter tätig. Wegen der Beamtenstellung Hippenmeiers wurde das gemeinsame Projekt zwar rangiert, aber von der Preisverteilung ausgeschlossen. Nach dem Wettbewerb wurde Hippenmeier als Chef des städtischen Bebauungsplan-Büros verantwortlich für die Zürcher Stadtplanung.⁴⁴

Zu den prominenten Architekten zählten die Winterthurer *Robert Rittmeyer* (1868–1960) und *Walter Furrer* (1870–1949). Beide hatten in Stuttgart Architektur studiert und anschliessend Praxisjahre im Ausland verbracht, bis sie 1905 ein gemeinsames Büro gründeten. Ihre Geschäfts- und Wohnhäuser in Winterthur und besonders der Neubau des städtischen Kunstmuseums (1916) hatten ihnen allgemeine Anerkennung eingebracht. Robert Rittmeyer verfügte als Professor am Technikum Winterthur und als Exponent der Heimatschutz-Bewegung über grossen Einfluss.⁴⁵

44 *SBZ*, Bd. 116, 1940, S. 52–54 (Nekrolog).

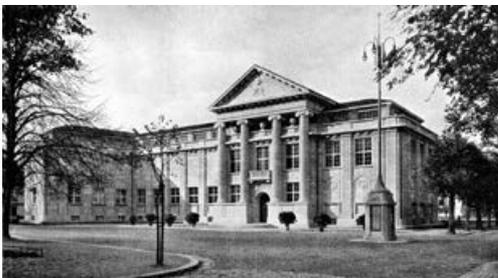
45 *ALS* 1998, S. 448.



Albert Bodmer, Nutzungszonenplan für Winterthur, 1931. (aus: *Wohnen*, 1931, S. 66)



Konrad Hippenmeier, Friedhof Enzenbühl, Zürich-Hirslanden 1935. (aus: *Werk* 1935, S. 233)



Rittmeyer & Furrer, Kunsthhaus Winterthur, 1916. (aus: *SBZ*, Bd. 67, 1916, S. 169)



Rittmeyer & Furrer, Geschäftshaus der Firma Gebrüder Volkart, Winterthur 1928. (*SBZ*, Bd. 93, 1928, S. 294)

Der Aarauer *Albert Froelich* (1876–1953), ein Abgänger der Pariser Ecole des Beaux-Arts, war 1906 durch den Bau des Neuen Schauspielhauses am Nollendorfplatz in Berlin-Charlottenburg bekannt geworden. In Zürich gewann er 1907 den Wettbewerb für ein neues Krematorium (eingeweiht 1917) und 1919 die Ausschreibung für das Schulhaus Milchbuck.⁴⁶

Karl Kündig (1883–1969) und *Heinrich Oetiker* (1886–1968) hatten nach gemeinsamer Ausbildung am Technikum Winterthur bei den Gebrüdern Pfister gearbeitet. Sie spezialisierten sich in ihrem 1910 gegründeten gemeinsamen Büro auf den Bau von Wohnsiedlungen, die sie auf eigene Rechnung erstellten (Gartenstadt Favorite an der Roth- und Zeppelinstrasse, Zürich 1912–1920, u. a.). Sie wurden in den 1920er- und 30er-Jahren von der Stadt Zürich mehrfach mit dem Bau kommunaler Wohnsiedlungen betraut. Heinrich Oetiker amtierte 1942 bis 1954 als Zürcher Stadtrat und Leiter des Bauwesens II (Hochbau). Unter seiner tatkräftigen Führung erfolgte die planmässige Besiedlung der 1934 eingemeindeten Vororte.⁴⁷

46 ALS 1998, S. 193.

47 Ebd., S. 324.



Albert Froelich, Krematorium Sihlfeld, Zürich 1917. (BAZ)



Albert Froelich, Schulhaus Milchbuck, Zürich-Unterstrass. Wettbewerb 1919, Fertigstellung 1929. (BAZ)



Kündig & Oetiker, Wohnsiedlung Favorite, Zürich-Unterstrass 1912. (BAZ, Postkarte)



Kündig & Oetiker, Städtische Siedlung Erismannhof, Zürich-Aussersihl 1928. (BAZ)

Hans Eduard von Berlepsch-Valendàs (1849–1921) gehörte zu den Pionieren des Münchner Jugendstils und zu den Promotoren der Gartenstadtbewegung. Er gestaltete in Zürich 1898 bis 1900 die prachtvolle Innenausstattung der Villa Tobler (Winkelwiese 4) in reinem Jugendstil.⁴⁸

Die Gebrüder *Adolf* (1873–1944) und *Heinrich Bräm* (1887–1956) hatten beide ihre Lehre bei Zürcher Architekten gemacht; der ältere besuchte das Technikum Winterthur. Während Adolf Bräm danach bei Curjel und Moser in Karlsruhe arbeitete, verbrachte Heinrich seine Wanderjahre bei Bruno Möhring in Berlin – zur Zeit des Wettbewerbs Gross-Berlin. Das 1911 gegründete Büro der beiden Architekten erlangte rasch einen guten Ruf. Bekannt ist ihr 1914 erbautes Schulhaus Letten in Zürich-Wipkingen, die Zürcher Sihlpost (1923–1929) krönte ihr Werk.⁴⁹

48 Melk-Haen 1993.

49 *ALS* 1998, S.84f.



Gebrüder Bräm, Schulhaus Letten, Zürich-Wipkingen 1914. (BAZ)



Gebrüder Bräm, Sihlpost, Zürich 1929. (BAZ)



Moser & Schürch, Hauptbahnhof Biel 1923. (aus: *Werk* 1923, S. 233)



Moser & Schürch, Geschäftshaus Handelshof an der Sihlporte, Zürich 1930. (BAZ, Foto 1945)

Friedrich Moser (1877–1964) und *Wilhelm Schürch* (1882–1955) betrieben seit 1910 ein erfolgreiches Architekturbüro in Biel, wo sie 1923 den neuen Bahnhof bauten. Moser besuchte nach einer Maurerlehre das Technikum Winterthur und studierte danach an der ETH Zürich und in Stuttgart. Einen ähnlichen Ausbildungsweg ging Schürch. Zusammen mit *Walter von Gunten* (1891–1972), der 1917 bis 1922 dritter Partner und unter den dreien der eigentliche Städtebauer war, zählte das Büro zu den Siegern des 1919 prämierten Wettbewerbs Gross-Biel und nahm erfolgreich an anderen Städtebau-Wettbewerben teil.⁵⁰

Ihr Mitbewerber *Carl Jegher* (1874–1945), Kulturingenieur mit ETH-Studium und langjähriger Redaktor der *Schweizerischen Bauzeitung*, war der tatkräftige Organisator der Zürcher Städtebau-Ausstellung, die 1911 den Wettbewerb Gross-Zürich auslöste.

Der Stadtorganismus und seine Ärzte

Die Teilnehmenden des Wettbewerbs Gross-Zürich gehörten einer Generation an, deren Jugend vom extremen Urbanisierungsschub der 1890er Jahre und der damit einhergehenden rasend schnellen Veränderung der Umwelt geprägt war. Das Verhältnis dieser Architekten und Ingenieure zur Stadt und zum urbanen Leben war ambivalent. Auf der einen Seite liessen sie sich von der Grösse und Macht der Stadt faszinieren und wetteiferten darin, sie noch grösser und noch viel schöner zu machen. Sie waren begeistert von den Möglichkeiten der neuen Verkehrstechnologien, der elektrischen Schnellbahn und dem Automobil, und gewillt, die Stadt tempogerecht umzubauen. Auf der anderen Seite waren sie der Auffassung, dass sich die Stadt als Ort zum Wohnen wenig eigne, dass sie krank und unfruchtbar mache, dass ihre Bewohnerinnen und Bewohner sich in Anonymität und Heimatlosigkeit verlören, Sittlichkeit und Familiensinn nachliessen und die Stadt mit ihren düsteren Strassen und Hinterhöfen den Nährboden bilde für staatsfeindliche Gefühle und Gedanken.

Diese staatsfeindlichen Urteile waren um 1918 zu selbstverständlichen Konventionen geworden, die nicht mehr argumentativ erörtert wurden, sondern unhinterfragt als Axiom und Legitimation des eigenen reformerischen Handelns dienten. Jan Capol zeigt in seiner Arbeit über die Fassadenkunst zürcherischer Baugenossenschaften auf, wie die staatsfeindlichen Analysen und Argumente im 19. Jahrhundert von Hygienikern und Philanthropen als Ideologie formuliert wurden und sich im 20. Jahrhundert zur selbstverständlichen, allgemein gültigen Mentalität verfestigten. «Das Gewand wird zur Haut», schreibt Capol, die Ideologie zur Mentalität, die Analyse zur Wahrnehmungsgewohnheit.⁵¹

Ebenso fest waren bei den Planern um 1918 die Ideen der Gartenstadtbewegung verankert. Sie waren überzeugt, dass «die Heimat des neuen Menschen» (so das Motto des Siegerbeitrags) in neuen Wohnsiedlungen fernab vom städtischen Trubel zu finden sei. Jedoch sahen sie die Gartenstadt nicht als Alternative zur Grossstadt, sondern viel mehr als deren zukünftige, zeitgemässe Entwicklungsform. Damit rettete die Gartenstadtidee letztlich den Glauben an die Entwicklungsfähigkeit der grossen Städte, zu deren Beseitigung sie ursprünglich entwickelt worden war.

Der deutsche Kunsthistoriker und Publizist *Karl Scheffler* (1869–1951) machte 1913 den Wandel des Konzepts deutlich. Er beschrieb Vorstadtsiedlungen als integrierenden

50 ALS 1998, S. 239, 389.

51 Capol 2000, S. 22–23, 96.

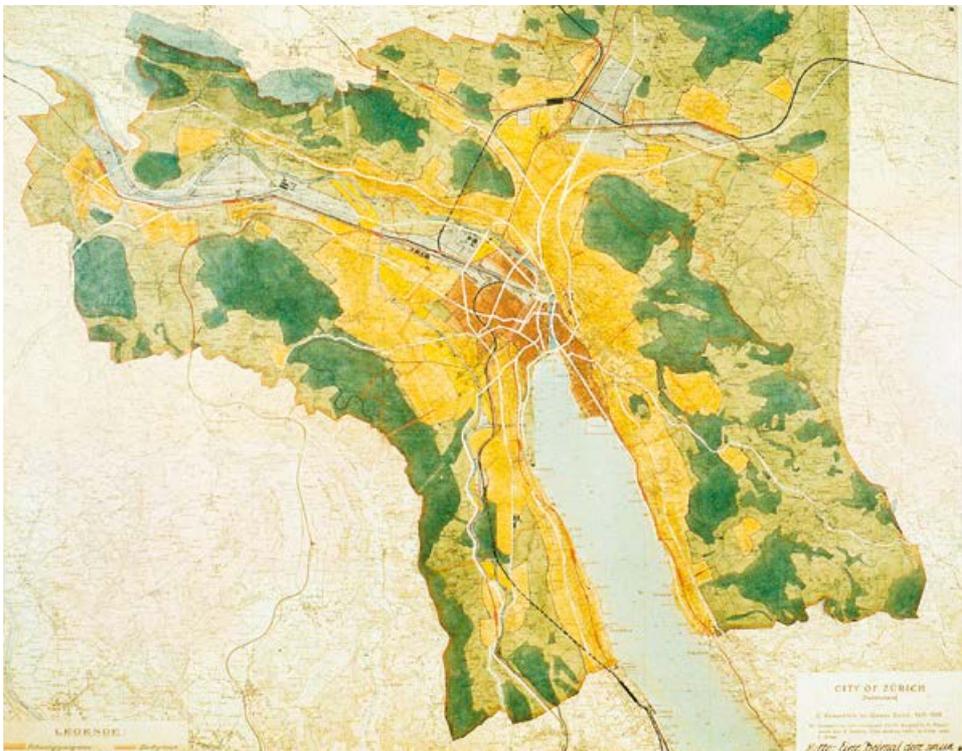
Bestandteil seiner monumentalen Vision von der «idealen Grossstadt».⁵² Die Vororte, so meinte er, «hätten den Gartenstädten zu gleichen, von denen in letzter Zeit so viel die Rede ist. Sie müssten insofern den Charakter von kleinen Städten haben, als sie etwas stadtwirtschaftlich in sich Geschlossenes darstellen würden. Der Idee der Gartenstadt würden sie aber insofern widersprechen, als sie nicht ganz unabhängige, irgendwo im offenen Land gegründete Siedlungen grossstadtmüder Menschen wären, sondern durchaus notwendige Ergänzungen der City, organische Teile eines einheitlichen Grossstadtgebildes und die Wohnplätze der die Grossstadt bejahenden Menschen.»⁵³

Wenn die Planer auch optimistisch in die Zukunft blickten, so waren sie doch gleichzeitig von der Sehnsucht nach vergangener Harmonie erfüllt. Die überschaubaren Städte des Mittelalters mit ihren Mauern und Türmen, ihren klaren Grenzen und inneren Hierarchien schwebten ihnen – in der Nachfolge Camillo Sittes und Raymond Unwins – als ideale Gebilde von natürlicher Schönheit vor. Die gleiche Harmonie, die sie in den alten Stadtanlagen zu erblicken glaubten, hofften sie in der Stadt der Zukunft wieder zu verwirklichen.

Wie Ebenezer Howard verglichen die Städtebauer der frühen Moderne die Stadt immer wieder mit einem Lebewesen, etwa einer Blume, einem Baum oder einem Körper, und strebten nach «naturhafter» Folgerichtigkeit, Schönheit und Harmonie des «lebenden Organismus». Diese biologistische Metapher erlaubte es – wenn auch nur begrifflich –, die Idee einer abgeschlossenen, fertigen Form mit der Vorstellung von

52 Scheffler 1913, S. 17.

53 Ebd., S. 15.



Bodmer, Hippenmeier. Das Wettbewerbsgebiet im Massstab 1:25'000. In der grossmassstäblichen Übersicht werden die wichtigsten Strukturelemente der Stadt erkennbar: Begrenzende Grünflächen, Häfen und Industriezonen, Baugebiete, Bahnlinien und Hauptstrassen. Die Vororte sind als Gartenstädte von Grün umgeben. (BAZ)

Wachstum und Entwicklung zu vereinen. «Was wie ein grosser künstlerischer Wille den Bau unserer alten Städte geleitet hat», schrieb Albert Baur 1911 in der Zeitschrift *Heimatschutz*, «war ein biologisches, nicht ein papierenes Gesetz. Wie ein Baum jede neue Zelle genau dort ansetzt, wo es sein muss, wo tragende und stützende Kräfte ihr Raum gewähren, wo Licht und Wärme ihr Kraft verleihen, und wie gerade diese Notwendigkeiten allen Zellen ähnliche Form und schliesslich dem ganzen Baum eine Einheitlichkeit der Erscheinung verleihen, so sind auch die alten Städte, Zelle um Zelle ansetzend, zum geschlossenen Organismus herangewachsen.»⁵⁴

Mit diesem Bild erklärte Baur, ganz im Sinn seiner Zeit, die Struktur der alten Stadt zu einem Produkt innerer Kräfte, das unverrückbaren Gesetzen gehorcht. Funktionales Denken vermischt sich mit darwinistischem: «Und da die Form aller Häuser eine einheitliche war – die traditionelle Form, die aus dem Kampf ums Dasein aller Formen als die lebenskräftigste hervorgegangen ist – so musste wohl jene einheitlich gegliederte, wie nach einem grossen Rhythmus wogende Masse des ganzen Häusermeers alter Städte entstehen.»⁵⁵

Die biologistische Metapher der Stadt als «natürlicher Organismus» prägte die städtebaulichen Diskurse im 20. Jahrhundert. In einem Vortrag über «Die Zukunft der Grossstadt»⁵⁶, den Karl Scheffler 1923 in Zürich hielt, beschrieb er die organische Stadt, im Gegensatz zu der ungegliederten, massenhaften und grenzenlosen Grossstadt des 19. Jahrhunderts, als einen sozial und räumlich strukturierten Raum. Wie in der vorindustriellen Stadt sollte darin die wieder erstarkte Familie die Grundeinheit, die «Zelle» bilden. Die hierarchische Gliederung der Stadt in kleine, in sich geschlossene und funktional spezialisierte Stadtteile und Vororte mit je eigener Identität würde dem städtischen Raum eine rationale und zugleich symbolische Ordnung geben. Der hierarchische Aufbau der Stadt aus den Elementen der Familie, der Nachbarschaft, der Satellitenstadt und einer stark betonten, alles überstrahlenden City bildete das Fundament der Metapher vom «Stadtorganismus», die nach dem Zweiten Weltkrieg ebenso die Diskussion bestimmte wie nach dem Ersten.⁵⁷

Die «natürliche» Ordnung und Sinnhaftigkeit, die sie im Bild der alten Stadt wahrzunehmen glaubten, vermissten die Städtebauer in der realen Stadt der Jahrhundertwende. «In der Jagd nach dem Glück», schrieb Carl Jegher 1911, «kümmerte sich keiner um den andern, der Architekt baute seine Häuser, Ingenieure und Geometer zogen ihre Strassen, und das Ergebnis war das Auseinanderfallen des Ganzen in ein kunst- und raseloses, totes Chaos ohne Rhythmus und Relation.»⁵⁸ Das moderne Stadtwachstum, einerseits von blinden Marktkräften, andererseits von technokratischem Schematismus gelenkt, hatte ein ästhetisches und funktionales Chaos hervorgebracht. Die Flüsse von Verkehr und Handel waren ins Stocken geraten; die Organe und Glieder der Stadt befanden sich in fiebrigem Aufruhr, die soziale Ordnung schien in Gefahr: Der Organismus der Stadt war krank.

Für die Stadt der Zukunft strebten die Planer eine neue natürliche Ordnung an, mit ihrer Hilfe wollten sie dem Chaos entgegentreten. Sie beschrieben die Quartiere als Glieder und Organe des Stadtkörpers, den Verkehr als «Blutkreislauf», die City als «Nervenzentrum», das Netz von Bahnen und Strassen als «Gerippe» und «Rückgrat». Den Blick auf dieses funktionale Stadtganze zu schärfen und dem kranken Organismus Remedur zu schaffen, das war der Sinn der städtebaulichen Wettbewerbe Gross-Berlin

54 Baur 1911, S. 9.

55 Ebd., S. 9.

56 Scheffler 1923.

57 Vgl. dazu Eisinger 2004, S. 52–66, sowie Reichow 1948.

58 Jegher 1911, S. 61.

1910 und Gross-Zürich 1915 bis 1918. Die Zürcher Wettbewerbssieger Bodmer und Hippenmeier bezeichneten es als ihr «vornehmstes Bestreben», alle Teilprobleme der Stadtentwicklung «unter einem umfassenden Gesichtspunkt zu behandeln und auf diese Weise die Vielgestaltigkeit der grossen Aufgabe auf eine möglichst einfache Erscheinungsform, im Sinne Ostendorfs, zu bringen, einen lebendigen, klaren Organismus zu schaffen».⁵⁹ Komplexität der Funktionen und Klarheit der Form – der Begriff des Organismus versprach, diese sich widersprechenden Dimensionen in Harmonie zu vereinen. Der Städtebauer sah sich als Arzt und Experte berufen, durch seine ordnenden Eingriffe dem kranken Stadtkörper Heilung zu bringen.

Trennung der Funktionen

Der Preis, der für die paradoxe Rettung der Grossstadt durch das Prinzip der Gartenstadt zu zahlen war, berührte den Kern der städtischen Identität. Er bedeutete die Auflösung von städtischer Dichte und Durchmischung, der bisher gültigen Auffassungen von Urbanität. Das Wohnen wurde aus dem dichten städtischen Raum ausgegliedert und in monofunktionale, grüne Peripherien ausgelagert. «Die Organisation der neuzeitlichen Stadtanlage beruht auf der Trennung der Arbeits- und Wohnstätten»,⁶⁰ schrieben die Wettbewerbssieger Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier in ihrem Erläuterungsbericht. Die räumliche Trennung der Funktionen von Arbeit, Wohnen und Erholung wurde zum Schlüssel für die Lösung der widersprüchlichen Anforderungen an die Stadt. Für jedes Funktionsgebiet, jede «Zone», wie man bald schon sagte, galten nun andere Gesetze und Anforderungen. Hohe bauliche Dichte und intensives Wirtschaftsleben in der City, stilles Grün in den Wohngebieten. Mit diesem chirurgischen Schnitt meinte man, die Widersprüche der Grossstadtentwicklung auflösen zu können.

Um das Wachstum zu regeln und die städtischen Funktionen zu entflechten, genügte es nicht mehr, einzelne Stadterweiterungen und Quartieranlagen sorgfältig zu planen. Der städtische Raum und seine Wachstumsgebiete mussten als Ganzes von der Planung erfasst, kategorisiert, geordnet und organisiert werden. Das bisherige Wachstum hatte zu Konflikten geführt – zwischen Wohnnutzung und immissionsträchtigem Gewerbe, zwischen Autolenkern und Fuhrleuten, zwischen der bestehenden baulichen Struktur und neuen Verkehrs- und Wirtschaftsformen. Das erste Ziel der Städtebauer war es nun, diese Konfliktfelder zu entflechten. Was sich als Tendenz im Stadtraum bereits abzeichnete, wurde für sie zur Maxime. Für die Pole von Zentrum und Peripherie galten jetzt entgegengesetzte Regeln: im Zentrum maximale Dichte und Ausnützung der Grundstücke, flutender Verkehr, Raum für geschäftliche und staatliche Repräsentation – an der Peripherie eine grüne und entmischte Welt des Wohnens, strenge Nutzungsbeschränkungen, ländliche Ruhe und betonte Privatheit. Und dazwischen: Autostrassen, S-Bahnen, U-Bahnen – effiziente und hoch spezialisierte Verkehrsstränge.

Eine eigentliche Zonenplanung in funktionaler Hinsicht, das heisst eine Nutzungsplanung, war um 1918 in Zürich noch nicht bekannt. Zwar hatte Camillo Sitte schon 1889 Industrie-, Geschäfts- und Wohnviertel theoretisch unterschieden und empfohlen, vor allem die Industrie von den übrigen Nutzungen möglichst fern zu halten.⁶¹ Eine funktionale Zonenplanung wurde erstmals 1910 in Stuttgart festgesetzt.⁶² Um 1918 war diese Forderung im Städtebau allgemein verbreitet, doch im zürcherischen Baugesetz

59 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* S. 5.

60 Ebd., S. 52.

61 Sitte 1889, S. 136.

62 Piccinato 1983, S. 40.

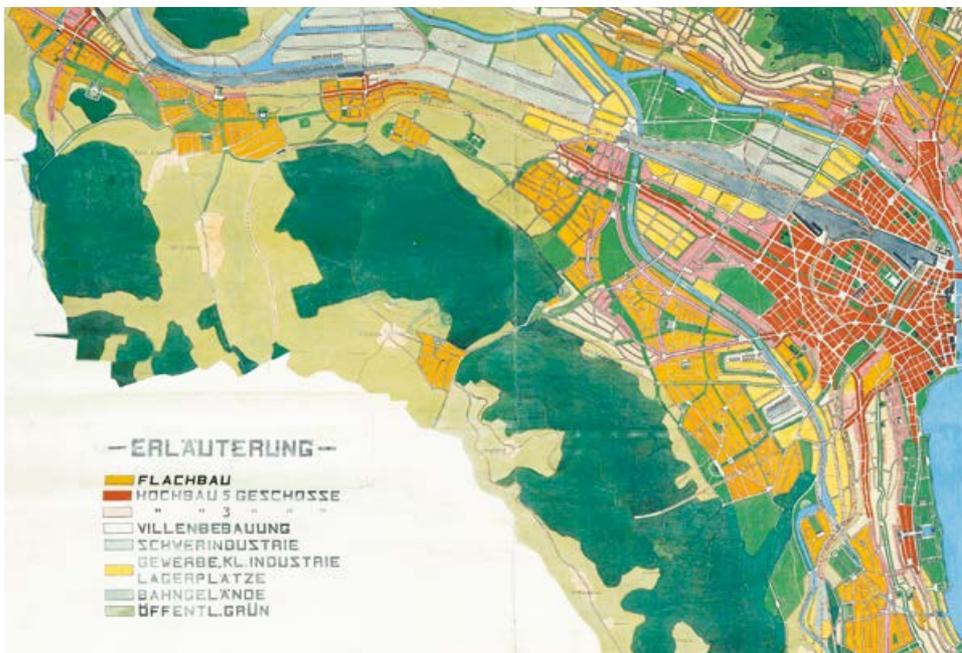
fanden Nutzungszonen erst 1943 Eingang. Trotzdem forderte das Programm des Bebauungsplan-Wettbewerbs von den Teilnehmern, dass sie nach rationellen Gesichtspunkten besondere Industriegebiete, Wohnzonen und Grünbereiche sowie Flächen für öffentliche Bauten ausscheiden sollten.⁶³ Das Programm wies damit klar über die bestehende Gesetzgebung hinaus.

Für die angestrebte «organische Überbauung des Wettbewerbsgebietes»⁶⁴ erschien eine solche funktionale Einteilung unerlässlich. Es handelte sich darum, die Immissionen aus den Industriebetrieben – der Grossteil der Betriebsenergie wurde mit Kohle und Dampf erzeugt – von den Wohngebieten fernzuhalten und diese vom Wagenverkehr zu entlasten. Man wollte Ordnung in das Stadtgefüge bringen, indem man den verschiedenen Funktionen die jeweils am besten geeigneten Standorte reservierte, also keine Wohnhäuser an einem Industriegeleise auf gutem Fabrikbauland zulies, keine rauchige Industrie in bester Wohnlage und keine hohen Häuser an beliebten Aussichtspunkten. Die Zuteilung von städtischen Lagen, bisher vom freien Markt bewerkstelligt, sollte nun von den Planern erfasst, überwacht und optimiert werden.

Die Trennung der Funktionen war indessen nicht eine Erfindung der Planer, sondern eine Tendenz, die sich in grossen Städten bereits um 1900 abzeichnete: Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs förderte die Herausbildung unbewohnter Cityquartiere und entmischter Wohnviertel wie auch die Auslagerung grosser Industriekomplexe aus dem Stadtzentrum hinaus in die Aussenbezirke.

63 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 9.

64 Ebd.



Bodmer, Hippenmeier, Übersichtsplan im Massstab 1:10'000, Ausschnitt. Die Zonen unterschiedlicher Nutzung sind farbig angelegt: Grau für Industrie, Gelb für Gewerbe, Orange, Rosa und Rot für Wohnzonen unterschiedlicher Dichte. Öffentliche Grünflächen trennen und strukturieren die Nutzungszonen. (BAZ)

Die einschränkenden Massnahmen der Planer betrafen hauptsächlich den Bereich der Reproduktion: Sie schützten Wohngebiete und Erholungsflächen, den Produktions- und Dienstleistungsbereich berührten sie dagegen möglichst wenig. Die Industrie durfte, unter der Bedingung, dass sie sich am Stadtrand ansiedelte, unbeschränkt bauen und beliebige Emissionen verursachen. Die City wurde als Zentrum «weltwirtschaftlicher Interessen»⁶⁵ gestärkt. Die Planer waren bemüht, durch einen effizienten und monumentalen Ausbau der City und durch die Steigerung ihrer Erreichbarkeit die Zentralisation des Wirtschaftslebens nach Kräften voran zu treiben. Dies konnte um so eher gelingen, als die Funktion des Wohnens aus dem Zentrum gleichsam evakuiert wurde. An die Stelle des Stadt-Land-Gegensatzes, den man zu überwinden bemüht war, trat eine verschärfte Polarität zwischen Zentrum und Peripherie der Stadt.

Der Wohnbereich wurde zum ausschliesslichen Privatbereich erklärt, wo jede Familie in den eigenen vier Wänden für sich ihr friedliches Freizeit- und glückliches Familienleben führen konnte mit Licht und Luft im Überfluss, abgeschirmt von der öffentlichen Strasse durch breite Vorgärten und von den Nachbarn durch Gartenzaun und Brandmauer. Als Gegenwelt zum Arbeitsalltag, wo der «Kampf ums Dasein» tobte und die Klassengesellschaft zu respektieren war, wurde eine verbürgerlichte, scheinbar klassenlose, heile Welt des Wohnens postuliert.

Bezüge zu wissenschaftlichen Rationalisierungsmodellen, die am Vorabend des Ersten Weltkriegs in der Industrie Eingang fanden,⁶⁶ sind in diesem Ansatz offensichtlich. Hier wie da war das Ziel eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit. Ordnete man hier Lebenszusammenhänge nach Funktionen, so unterteilte man dort unter dem Banner der Rationalisierung Tätigkeiten in einzelne Handgriffe. Und hier wie da war der Gedanke einer «Versöhnung der Klassen» – unter Wahrung der bürgerlichen Privilegien! – ein wegleitendes Motiv: «Gesundheit, Zufriedenheit, Arbeitsfreude, Leistungsfähigkeit der Menschen zu steigern, ist der höchste Zweck der Volkswirtschaft», erklärte der Verkehrsplaner Richard Petersen 1920 zur Begründung der Forderung nach Kleinhäusern für breite Volksschichten.⁶⁷ «Gesundheit und Zufriedenheit» erscheinen in diesem Zitat nicht als Ziele, sondern als Voraussetzung für gesteigerte «Arbeitsfreude» und «Leistungsfähigkeit» der Bevölkerung im Konkurrenzkampf der Volkswirtschaften. Es galt, Reibungen und Widerstände im materiellen und sozialen Gefüge der Stadt abzubauen und der «natürlichen» Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr freie Bahn zu verschaffen. «Der private Erwerb und Gewinn», schrieben Eberstadt, Möhring und Petersen im Wettbewerb Gross-Berlin, «soll in der baulichen Entwicklung keineswegs behindert und zurückgedrängt werden; er soll vielmehr befreit werden von dem Druck, der heute noch in mancher Hinsicht auf ihm lastet und der das Baugewerbe vielfach unfähig macht zu der Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben.»⁶⁸

65 Scheffler 1913, S. 15.

66 Jaun 1986, S. 67ff.

67 Petersen 1921, S. 1.

68 Eberstadt, Möhring, Petersen 1910, S. 2.

Die Dynamik des Verkehrs

Nahverkehr und Dezentralisierung

Wenn die Funktionen von Wohnen und Arbeit räumlich getrennt und die weiten Peripherien der Stadt für die Besiedlung mit Gartenstädten erschlossen werden sollten, dann erhielt der öffentliche Nahverkehr zentrale Bedeutung. Ihm widmeten fast alle Projektverfasser die grösste Aufmerksamkeit. Nichts nimmt im Schlussbericht für den Wettbewerb Gross-Zürich so viel Raum ein wie die Fragen des Verkehrs. Die 1918 gemachten Vorschläge für den Ausbau des Hauptbahnhofs enthielten bereits die Grundgedanken des Bahnausbaus, wie er achtzig oder hundert Jahre später mit der Zürcher S-Bahn und der Bahn 2000 realisiert worden ist.

Bis dahin hatte die Eisenbahn als wichtigster Verkehrsträger des 19. Jahrhunderts vor allem die Entwicklung und die bauliche Verdichtung der grossen Zentren gefördert. Der Urbanisierungsschub, der die grossen Städte seit 1860 so enorm anwachsen liess, erklärt sich hauptsächlich aus der erhöhten Erreichbarkeit der Zentren durch den Bau der Eisenbahn. Diese überbrückte zwar grosse Distanzen – lokal wirksame Feinverteiler fehlten dagegen lange Zeit. Der innerstädtische Verkehr einer Stadt wie Zürich beschränkte sich im Wesentlichen auf den Fussgängerverkehr, der nur kurze Distanzen in Kauf nimmt: Das ist der Grund für die hohe Dichte der zentrumsnahen Quartiere. Diese Zusammenhänge waren um 1918 bekannt. Die Reformer wollten eine weitere Zusammenballung verhindern und das Wachstum der Metropolen mit der Anlage von weit gestreuten Gartenstädten in kontrollierte Bahnen lenken. Zu diesem Zweck nahmen sie nun genau das Mittel zu Hilfe, das die Zentralisierung und Verdichtung der Städte aufgelöst hatte – die Bahn.

1910 schrieb der Kölner Strassenbahndirektor John Wattmann: «Alle diese Bestrebungen aber zur Dezentralisation der Grossstädte, zur Rückkehr zur ländlichen Bebauung, zur Schaffung von Gartenstädten, Villenvororten, ländlichen Arbeiterkolonien usw., sie stehen und fallen mit der Möglichkeit, reichliche und schnelle Verkehrsverbindungen nach dem Stadtzentrum zu schaffen.»⁶⁹ Die hohen Baulandpreise machten Eigenheime für Arbeiterfamilien im Bereich der Stadt zum unerschwinglichen Luxus. Für den Bau von Kleinhaussiedlungen kam nur Land ausserhalb des erschlossenen Siedlungsgebietes in Frage. Hier war zwar günstiger Boden in Fülle zu finden, dafür fehlten die potenziellen Siedler, da die arbeitende Bevölkerung darauf angewiesen war, in Fussgängerdistanz zum Arbeitsort zu wohnen. Der Verkehrsfachmann Richard Petersen sah 1920 im modernen Massenverkehrsmittel die Lösung für dieses Dilemma, denn auf die Entfernung in Kilometern komme es gar nicht an: «Worauf es ankommt, ist vielmehr der Zeit- und Geldaufwand für den Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte, es kommt an auf die Minuten Fahrzeit und auf die Pfennige Fahrgeld. Damit wird in vielen Fällen die Siedlungsfrage eine Verkehrsfrage.»⁷⁰

Was hier über Eisenbahnen gesagt wurde, galt in ähnlicher Weise natürlich auch für die Strassenbahn. Sie war um 1918 der wichtigste städtische Verkehrsträger. Wattmann betonte 1910, es hänge «die zukünftige Entwicklung der Städte von dem zweckmässigen Ausbau der Strassenbahnen ab».⁷¹ «Nicht die Bahn soll der Bebauung nachgehen», meinte Wattmann, «sondern umgekehrt, die Bebauung soll der Bahn folgen.»⁷² Die Zür-

69 Wattmann 1910, S. 2.

70 Petersen 1921, S. 5f.

71 Wattmann 1910, S. 3.

72 Ebd., S. 5.

cher Kommission für Verkehrsfragen schloss sich 1916 dieser Erkenntnis an: «Das städtische Strassenbahnnetz bedarf auch im Interesse einer guten Wohnungspolitik des rationalen Ausbaues.»⁷³ Um die Dezentralisierung der Bevölkerung zu fördern, schlug die Kommission in ihrem Programm zahlreiche Tramverlängerungen und neue Linien in die Vororte vor: über die Nordstrasse nach Höngg, über den Milchbuck nach Schwamendingen, durch die Bernerstrasse zum Gaswerk Schlieren, vom Klusplatz nach Witikon, über das Wehrenbachtobel in Höhenlage nach Zollikon und Küsnacht, von Wollishofen über Nidelbad nach Kilchberg und Thalwil.

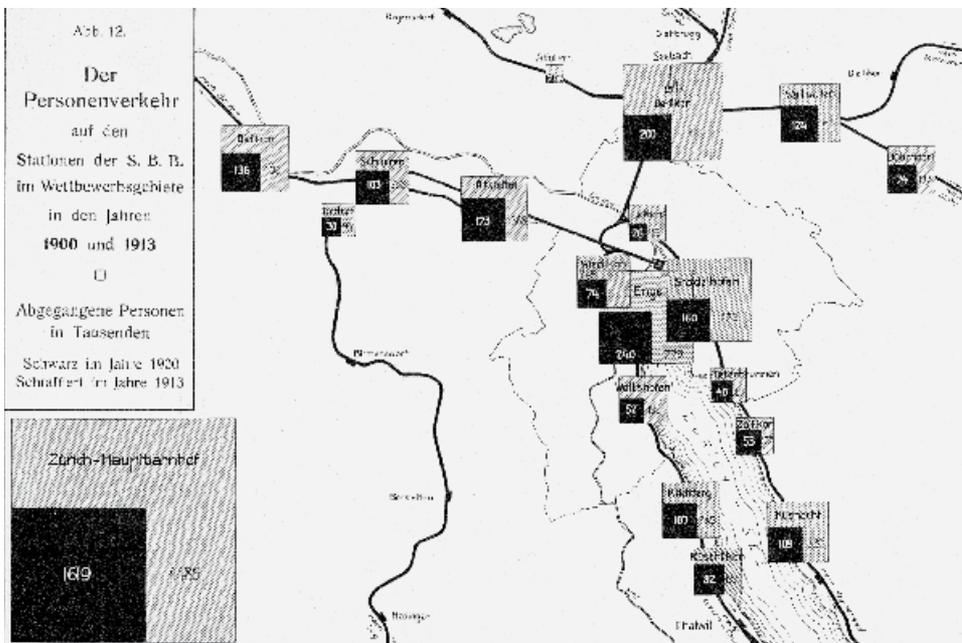
Schnelle und billige Verkehrsmittel wurden als wirksame Instrumente der Stadtplanung erkannt. Die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs war ein Hauptpfeiler der Städtebaureform.⁷⁴

Eine S-Bahn für Gross-Zürich

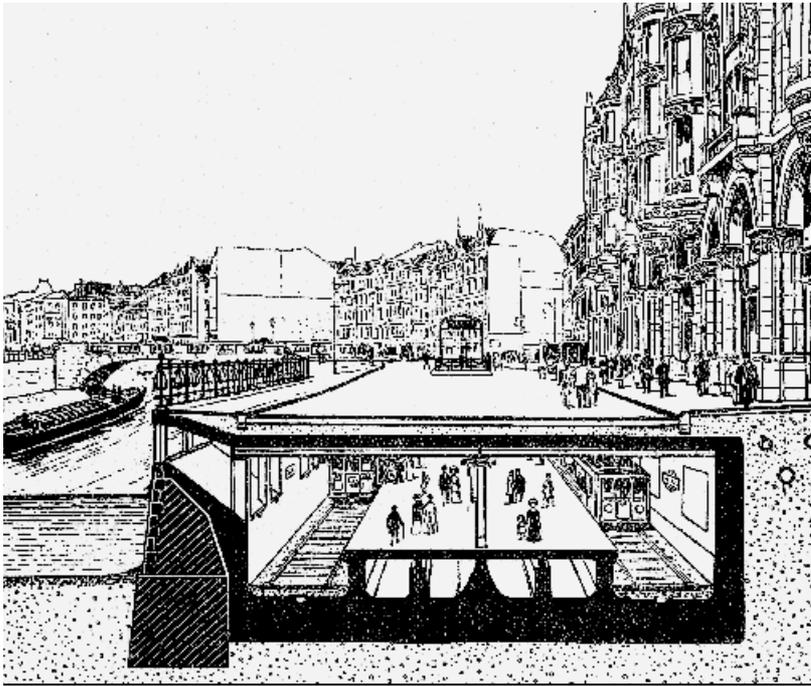
Welche Bedeutung der moderne Schnellverkehr in grossen Städten erreichen konnte, hatte wenige Jahre zuvor die Entwicklung in Berlin gezeigt. Die mit der Einführung der elektrischen Traktion möglich gewordene Erschliessung durch Untergrund- und Hochbahnen setzte dort 1902 ein. Innert kürzester Zeit entwickelte sich, zum Teil subventioniert durch die Vorortgemeinden und private Grundbesitzer, ein äusserst leistungsfähiges, privat finanziertes Bahnsystem, das die Geografie der Innenstadt veränderte. Rund um die Schnellbahnstationen der Stadt, durch die jährlich Millionen von Fahrgästen strömten, entstanden neue Geschäftsviertel; ganze Strassenzüge wurden

73 Städtische Kommission zur Vorberaterung von Verkehrsfragen, Leitsätze, 1916. Stadtarchiv Zürich Gc.67.1.

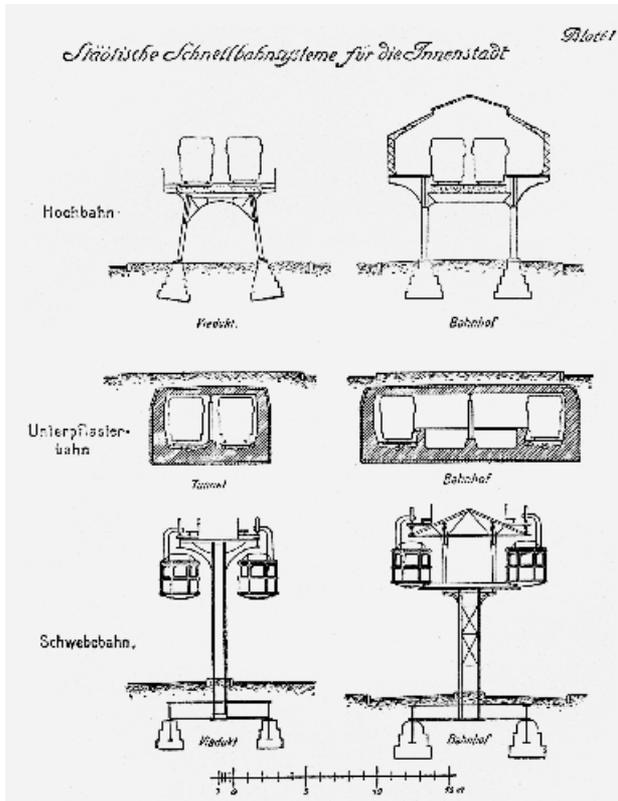
74 Galliker 1997.



Wachstumsfaktor Verkehr. Zwischen 1900 und 1913 vervielfachte sich der Verkehr auf dem Vorortsbahnnetz der Region Zürich. In den Bahnhöfen Enge, Stadelhofen und Oerlikon wuchs der Personenverkehr um das Vierfache, in den anderen Stationen um das Doppelte und Dreifache. (aus: *Schlussbericht Bauwettbewerb 1919*, S. 10)



Wo Schnellbahnen die Innenstadt berühren, wird die Stadt zur City. U-Bahnhof Spittelmarkt in Berlin-Mitte. (aus: Wittig 1908, S. 8)



Städtische Schnellbahnen werden durch Tief- oder Hochlegung aus dem Stadtraum herausgelöst. Hochbahn, Unterpflasterbahn oder Schwebebahn erschliessen die dritte Dimension des Stadtraums. (aus: Wittig 1908, S. 15)

neu überbaut und die Bodenpreise schossen in die Höhe.⁷⁵ Rasch entstand von den neuen Schnellbahnen her Druck auf den Bebauungsplan, denn schlanke Strassenführung und weite Kurvenradien erleichterten den Bau schneller Verkehrsmittel; Strassendurchbrüche im Zentrum der Stadt wurden aktuell.

Der Direktor der Berliner Hochbahngesellschaft empfahl den Städtebauern, die Schnellbahn als wirksames Mittel zur Lenkung der Stadtentwicklung einzusetzen: «Abgesehen davon, dass der Schnellverkehr im Innern der Stadt Handel und Wandel belebt und erleichtert, wird er die Dezentralisation in der Weise kräftig fördern, dass sich die Geschäftsviertel, die Industrieviertel und die verschiedenen Arten der Wohnbezirke örtlich immer bestimmter von einander scheiden.» Bereits, liess er wissen, konkurrierten die Vororte der Grossstadt untereinander in der Subventionierung neuer Linien, «um die Ansiedlung stärker nach ihren Gemeindegebieten hinzulenken».⁷⁶ Der Umstand, dass die Mehrzahl dieser Linien um 1908 erst in Planung war, eröffnete den Teilnehmern am Wettbewerb Gross-Berlin ein weites Feld. Zu den wichtigen Ergebnissen des Berliner Wettbewerbs gehörte die Idee einer unterirdischen, nord-südlichen Bahnverbindung vom Potsdamer zum Lehrter Bahnhof und dessen Aufwertung zum Zentralbahnhof. Eine Idee, die Generationen von Stadtplanern weiter beschäftigte, und die 2006 verwirklicht wurde.

Auch im Wettbewerb für das viel kleinere Gross-Zürich wirkte die Faszination des Schnellverkehrs. Die Teilnehmer entwarfen für die Stadtregion S-Bahn- und Tramnetze, die auf grossstädtische Verhältnisse zugeschnitten waren und aus heutiger Sicht zwar im Ausmass übertrieben, gleichzeitig aber überraschend aktuell erscheinen. Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier legten ein Nahverkehrskonzept vor, das in den Grundzügen mit der heutigen Zürcher S-Bahn übereinstimmt. Explizit stellten sie ihr Konzept in den Dienst siedlungspolitischer Ziele: «Die Neuordnung der Bahnen geht davon aus», schrieben sie, «die Dezentralisation, bzw. die Trennung der Wohn- und Arbeitsstätten zu begünstigen.»⁷⁷

Für Bodmer und Hippenmeier war es wichtig, dass die City an möglichst vielen Punkten – nicht nur am Hauptbahnhof – durch die Vorortbahnen bedient wurde, um eine maximale Erschliessung zu erzielen. Von den dazu erforderlichen Massnahmen hatten sie klare Vorstellungen: «Die Vorortlinien müssen als Durchmesserlinien angelegt werden, den Stadtkern entweder durchfahren, oder ihn auf eine möglichst lange Strecke tangieren, im engeren Stadtgebiet Stationsentfernungen von 600–800 m aufweisen im Interesse einer guten Aufteilung des Verkehrs.»⁷⁸ Um dies zu erreichen und die radialen Linien von Meilen, Wallisellen, Schlieren und Thalwil zu einem Diagonalkreuz von Durchmesserlinien zu verbinden, war ein Durchgangsbahnhof erforderlich. Das Ziel war eine maximale Beschleunigung des Vorortsverkehrs: «Der Betrieb der Vorortlinien muss von Anfang an elektrisch erfolgen, mit kurzen Zügen in rascher Folge.»⁷⁹ Damit war der Grundgedanke der Zürcher S-Bahn geboren, wie sie zwischen 1980 und 1990 realisiert worden ist.

Ähnlich wie die heutige S-Bahn verbanden Bodmer und Hippenmeier die Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil mit der Linie nach Altstetten und Baden und die Strecke von Thalwil und Enge mit derjenigen nach Oerlikon. Dies ergab zwei diagonale Nahverkehrsachsen, die sie parallel ins Sihlbett legten und unter dem Hauptbahnhof hindurchführten. Die Autoren leiteten die Sihl bei Wollishofen direkt in den Zürichsee, was

75 Wittig 1908, S. 10f.

76 Ebd., S. 12.

77 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 10.

78 Ebd., S. 11.

79 Ebd.

ihnen erlaubte, das Flussbett «in eine erstklassige Verkehrsrinne zu verwandeln».⁸⁰ Im engeren Agglomerationsbereich planten Bodmer und Hippenmeier separate Schienenstränge für den Vorortverkehr, um Behinderungen durch Güter- und Fernzüge zu vermeiden. Eine neue Doppelspur führte nach Altstetten; in Richtung Oerlikon und Thalwil planten sie neue Tunnels für den Fernverkehr (Käferbergtunnel, Entlisbergtunnel). Auch diese Vorschläge wurden später umgesetzt: 1965 der Käferbergtunnel und im Rahmen der «Bahn 2000» die Verbindungen nach Thalwil und Altstetten. Den Hauptbahnhof schoben Bodmer und Hippenmeier zur Sihl zurück, er sollte nur mehr dem Fernverkehr dienen. Die Lage des Umsteigeknotens für die S-Bahn im Bahnhof Letten, also weit abseits der City und ohne befriedigende Verknüpfung mit dem Strassen- und Tramnetz, wurde dem Projekt von der Jury zu Recht als «erheblicher Mangel» angekreidet.⁸¹ Trotzdem erhielten die Verfasser für ihre Grundidee grosses Lob; der Schlussbericht der Jury stützte sich in seinen Empfehlungen stark auf dieses Konzept.⁸²

Das Preisgericht distanzierte sich von allzu weit gehenden Phantasien, stellte jedoch die Eisenbahnfragen ins Zentrum der Bewertung. «Der Vorortverkehr», heisst es im Schlussbericht, «kann nur im Durchgangsbetrieb zweckmässig gestaltet werden.»⁸³ Voraussetzung für die Besiedlung entfernter Aussengebiete sei «ihre Verbindung mit dem Stadtinnern und den Arbeitszentren durch schnellfahrende Eisenbahnen mit niedrigen Fahrpreisen».⁸⁴ Der Wettbewerb Gross-Zürich machte deutlich, dass dezentrale

80 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 20.

81 *Schlussbericht Bauwettbewerb 1919*, S. 22.

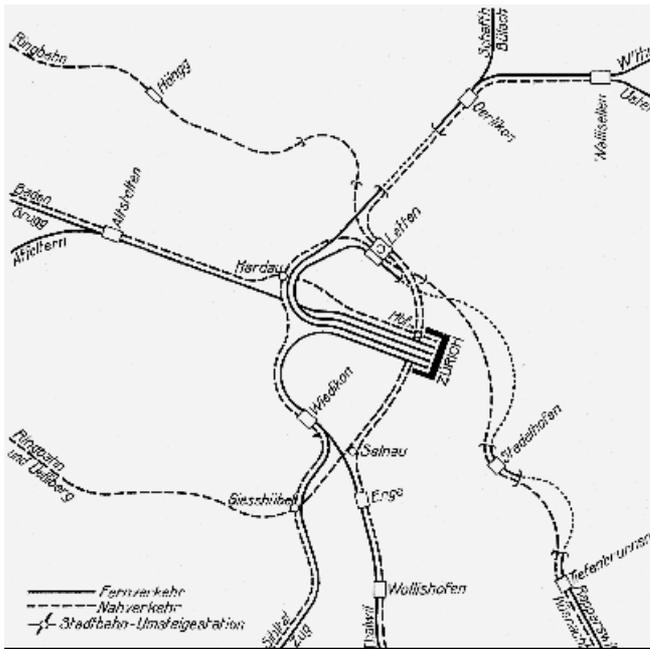
82 Ebd.

83 Ebd.

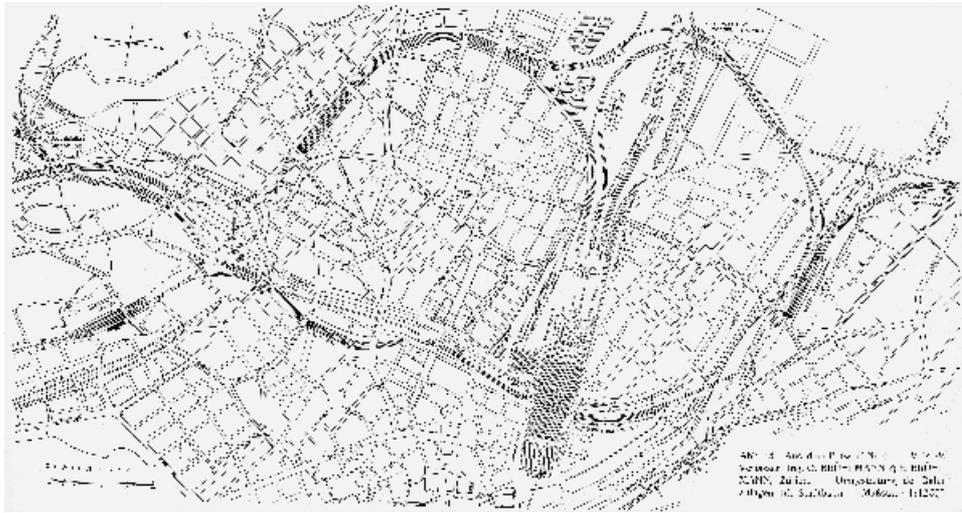
84 Ebd., S. 21.



Die Neuorganisation der Bahn im Entwurf von Bodmer & Hippenmeier. Das trockenengelegte Sihlbett wird zum S-Bahntrasse. Dies ermöglicht schnelle Durchmesserlinien von Thalwil nach Oerlikon und ins Limmattal, mit Umsteigebahnhof im Letten. Sihlbett und Schanzengraben werden in Grünzüge umgewandelt. Entlang den Nebenstrassen wird eine Grünverbindung durch Aussersihl geschaffen. (BAZ)



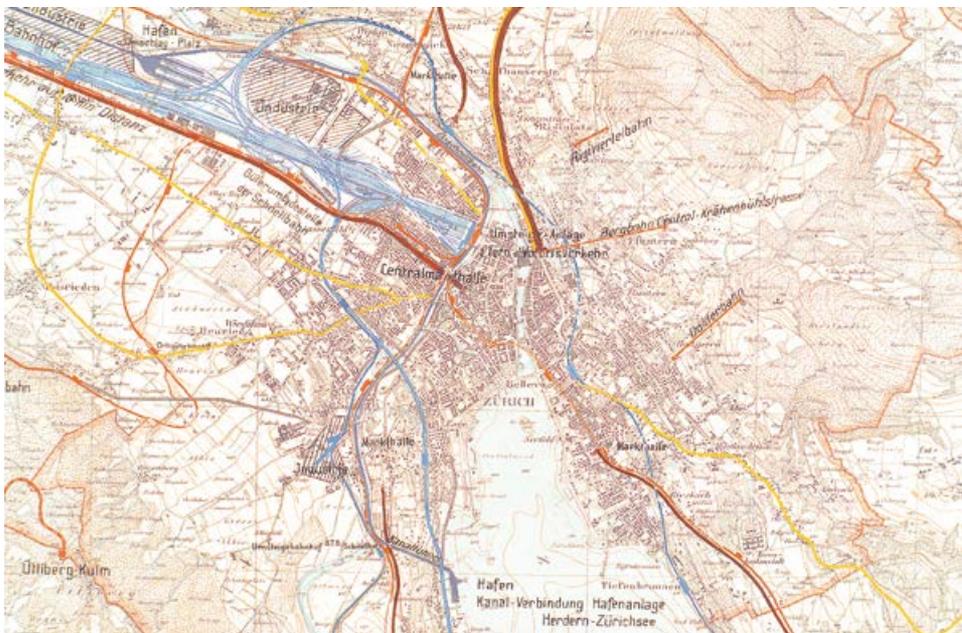
Verkehrskonzept der Ingenieure O. und E. Brühlmann, Entwurf Nr. 6. Das Sihlbett unter dem Bahnhof wird zum Rückgrat des S-Bahnverkehrs, die Station Letten zum zentralen Umsteigebahnhof. Die S-Bahnen durchfahren in Durchmesserlinien die Stadt. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 38)



O. und E. Brühlmann: Im Sihlbett laufen nebeneinander die S-Bahngleise und ein Schiffahrtskanal zum See. Die Stationen Giesshübel, Enge, Selnau, Letten, Nordbrücke und Hardau (Hardbrücke) vermitteln den Anschluss der S-Bahn an die Stadtquartiere. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 21)



Hermann Herter: Der neue Bahnhofplatz. (BAZ)



Hermann Herter schlägt neue Schnellbahnen (rot) in Höhenlage über dem See vor. Die rechtsufrige Linie führt er als U-Bahn vom Seefeld über Stadelhofen und Paradeplatz in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof; die linksufrige entlang der Sihl über Selnau. Im neuen Bahnhof verzweigen sich die Linien nach Oerlikon und dem Limmattal. Herters Linienkreuz hat sein Umsteigezentrum beim Hauptbahnhof. (BAZ, Verkehrsplan, Ausschnitt)

S. 176/177, Hermann Herter, Umgestaltung der Innenstadt. Der Hauptbahnhof wird abgebrochen und an die Sihl zurückgeschoben. Gestrichelte Linien zeigen den unterirdischen Verlauf der Bahn; unter dem Hauptbahnhof liegt der zentrale U-Bahnhof. Die Sihl dient als Schifffahrtskanal. Durch Aussersihl und das Kasernenareal führt eine breite Ausfallachse, die am Steinmühleplatz beginnt. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 42)



HAUPTBAHNHOF ZÜRICH

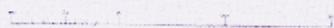
VERLEGUNG DES HAUPTBAHNHOFES ZÜRICH AUF DIE LINKE SEITE UND DEREN EINFLUSS AUF DIE STADTKREISE 1, 4 u. 5. IN VERKEHRSTECHNISCHER UND STÄDTBAULICHER HINSICHT. AUF DER LINKEN SEITE ERST IST DER HAUPTBAHNHOF ZÜRICH RICHTIG IN DEN JETZIGEN UND ZUKÜNFTIGEN STADTORGANISMUS EINGEGLIEDERT. DIE ENTWICKLUNG DER STADTKREISE 4 u. 5 BLEIBT SO LANGE UNBERÜHRT UND DIE MINDESWERTIGKEIT IHRER LAGE FÜR BESTEHEN ALS NICHT STÄTTFINDET DIE VERLEGUNG DES HAUPTBAHNHOFES — ZÜRICH AUF DIE LINKE SEITE.

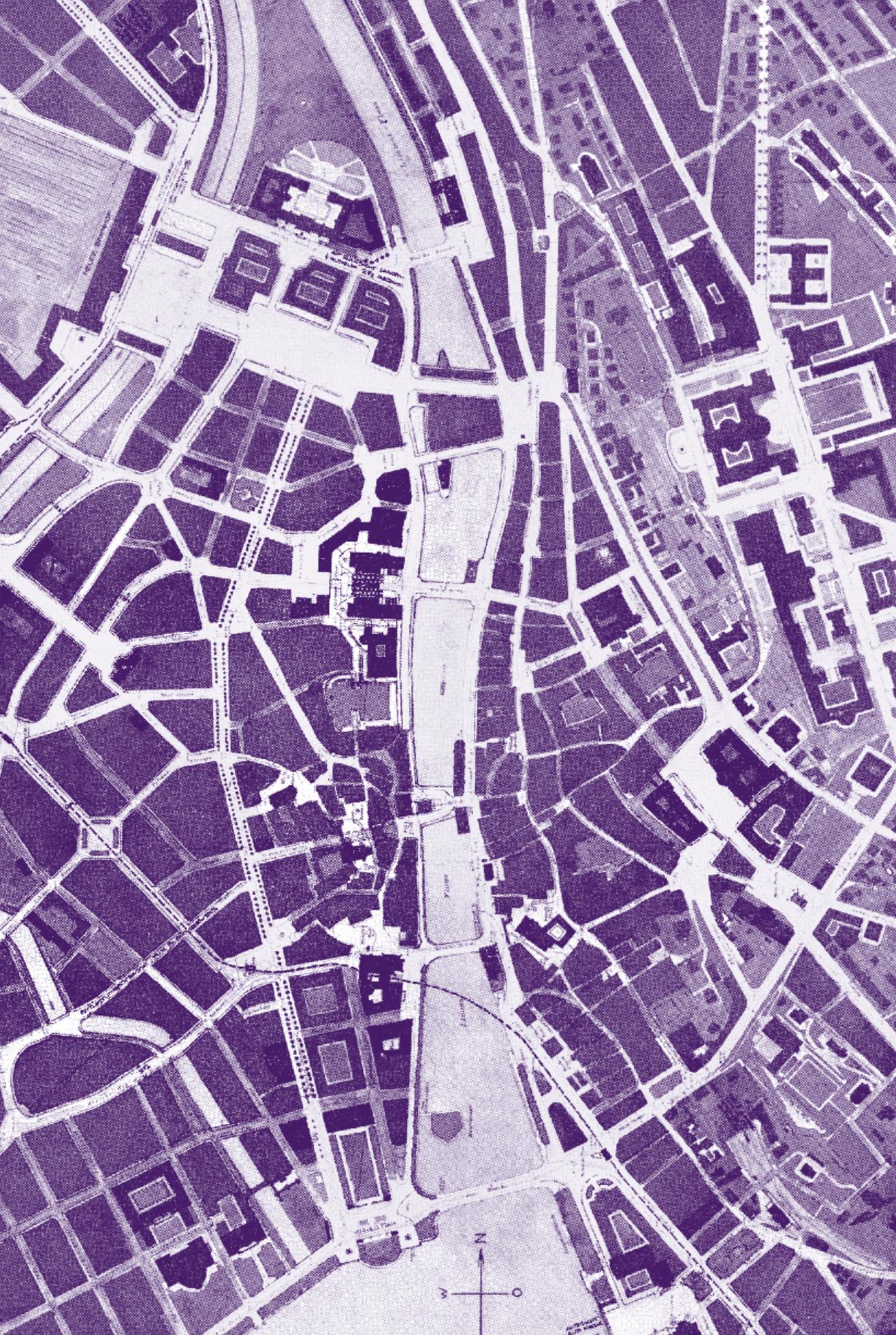
HAUPTVERKEHRSTRASSE IM ORDNUNG DURCH DAS LIMMATTAL

DIESER NEUE, HIER IN DAS VERKEHRZENTRUM VORSTOSSENDE STRASSENZUG BEHELT DEN STRASSENSCHNELL-VERKEHR (AUTO, BAHNFAHRE, FUHRWERKE, ETC.) DURCH STADT UND LIMMATTAL. ER GIBT DEM STADTPLAN DIE IHM NOCH FEHLENDE ORIENTIERUNG, NACH DER TOPOGRAPHISCHEN LAGE.

DETAILBLATT STADTGEBIET

M. 1:2500



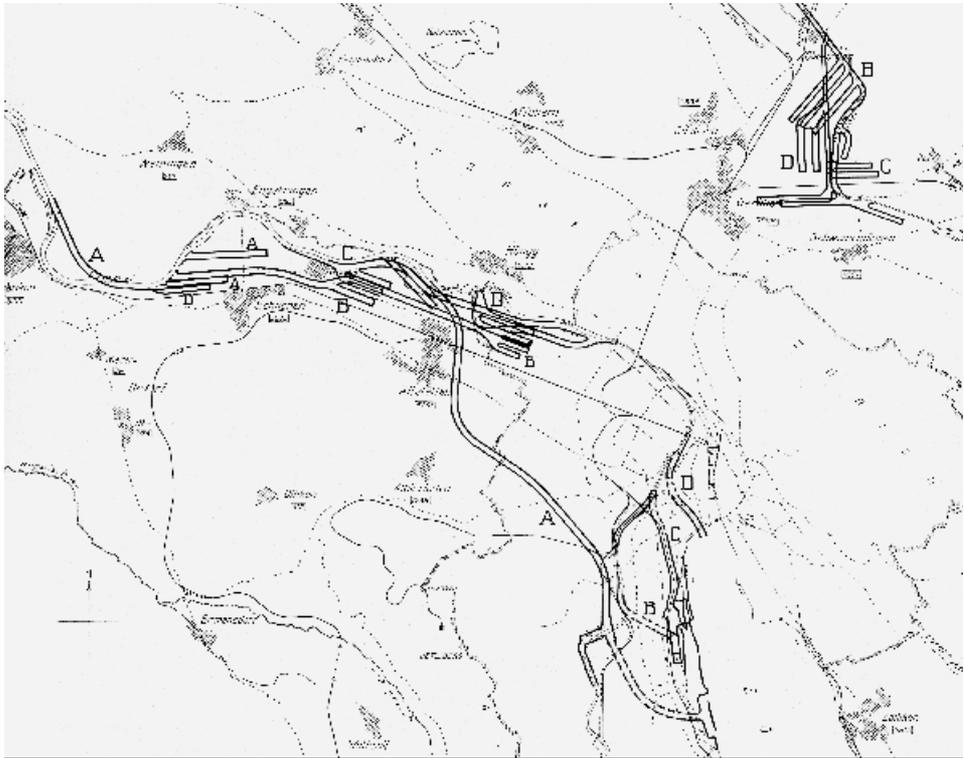


Siedlungsweise und effizienter öffentlicher Vorortverkehr zusammengehören. In diesem Sinn empfahl das Preisgericht dringend, die Sihl direkt in den See abzuleiten und das Flussbett als Verkehrsraum zu nutzen. Diese Aufforderung blieb nicht ungehört. Unmittelbar nach dem Wettbewerb wurden Expertenkommissionen und Ämter beauftragt, an diesen Fragen zu arbeiten. Der Neubau des Hauptbahnhofs und die Ableitung der Sihl waren in den frühen 1920er Jahren das meistdiskutierte Planungsthema der Stadt Zürich. Wir werden später sehen, warum diese Ideen schliesslich für Jahrzehnte in den Schubladen verschwanden.

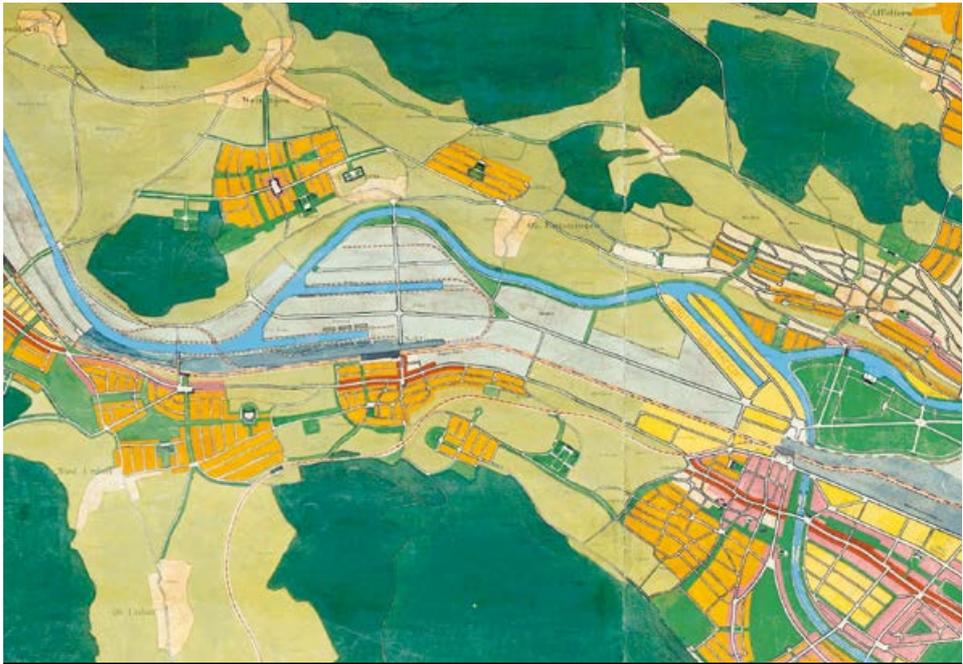
Zürich als Hafenstadt

«Der Wettbewerb – und das ist sein nicht zu unterschätzender Erfolg – hat deutlich gezeigt, dass die Verwirklichung der Schifffahrt die Ableitung der Sihl in den See als ratsam erscheinen lässt.»⁸⁵ Diese Aussage gehört aus heutiger Sicht zu den erstaunlichsten Empfehlungen des Preisgerichtes. Schifffahrts- und Hafenanlagen für Zürich sind weit aus unserer Vorstellung gerückt. Um 1918 handelte es sich um praktische und realistische Aussichten. Das Wettbewerbsprogramm setzte die Schiffbarmachung von Limmat und Glatt voraus und verlangte Vorschläge für die Situierung von Hafenanlagen. Dabei ging man von plausiblen Erwartungen aus: Die seit dem Bau der Eisenbahnen stillgelegte Schifffahrt auf dem Oberrhein war nach der Versuchsfahrt des Ingenieurs Rudolf Gelpke (1873–1940) von Strassburg nach Basel 1903 erfolgreich wieder aufge-

85 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 22.



Vorschläge verschiedener Teams für Hafenanlagen an der Limmat und an der Glatt.
(aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 17)



Bodmer & Hippenmeier planen den Limmathafen unterhalb des Gaswerks in Schlieren. Ein neuer Schiffahrtskanal führt von der Limmat über Altstetten, Letzi, Talwiesen und Binz nach der Allmend Brunau, wo ein zweiter Hafen vorgesehen ist, und schliesslich durch einen Tunnel in den See. (BAZ, Übersichtsplan 1:10'000, Ausschnitt)



Hermann Herter plant einen zweiten Schiffahrtshafen mit angrenzendem Industriegebiet im Oberhauserried an der Glatt zwischen Seebach und Opfikon. Ein grüner Cordon Sanitaire grenzt das Industrieviertel von den Wohnquartieren ab. (BAZ, Übersichtsplan 1:10'000, Ausschnitt)

nommen worden.⁸⁶ Die Rheinschifffahrt erlebte in der Folge einen neuen und unerwarteten Aufschwung. 1919 bis 1922 entstand der Basler Rheinhafen in Hünningen, und schon 1907 wurde beim Bau des Basler Rheinkraftwerks Augst eine Grossschifffahrtsschleuse eingeplant. Weitere Kraftwerkprojekte entlang von Hochrhein und Aare waren um 1918 in Vorbereitung, und es zeichnete sich die Möglichkeit ab, diese Flüsse mit ihrem starken Gefälle durch eine ununterbrochene Kette von Staustufen und Schleusen sowohl für die Stromproduktion als auch für die Schifffahrt nutzbar zu machen.⁸⁷ Aus zeitgenössischer Sicht stellte dies eine attraktive Perspektive dar. Elektrizitätswirtschaft und Elektrotechnik waren die wichtigsten Wachstumsbranchen jener Jahre, die Schweizer Industrie besass auf diesen Gebieten Weltrang. Am Ende des Weltkriegs trat der einheimische Energieträger Elektrizität einen wahrhaftigen Siegeszug an und wurde zu einem nationalen Symbol. Der Ausbau der Stromproduktion versprach eine saubere, sichere und autarke Energieversorgung.⁸⁸ Schifffahrt und Hafenanlagen waren das willkommene Nebenprodukt der geplanten Vollnutzung der Wasserkräfte. Mit einem baldigen Anschluss Zürichs an die Wasserstrassen konnte um 1918 gerechnet werden. Die Frage war nur, ob dieser eher über Aare und Limmat oder über Hochrhein und Glatt erfolgen würde. Hafenanlagen fehlten deshalb in keinem Wettbewerbsentwurf. Die meisten Projekte lokalisierten sie entweder im Gebiet Leutschenbach an der Glatt (zwischen Seebach und Glattbrugg) oder in Altstetten an der Limmat oberhalb des Gaswerks Schlieren. Manche Teilnehmer gingen noch weiter und verbanden die Limmatschifffahrt mit dem Zürichsee.

Weil Hafenanlagen sehr grosse, ebene Flächen erfordern, die mit Schiene und Strasse erschlossen werden müssen, und weil sie die Ansiedlung von Industrie- und Handelsbetrieben in ihrer Nähe auslösen, ist ihr Standort von grösster Bedeutung für die Stadtentwicklung. Schifffahrt und Hafenableitungen gehörten daher in den frühen 1920er Jahren zu den Fragen, die von den Behörden besonders intensiv studiert wurden.

«Automobile müssen sich austoben können»

Am 19. Mai 1913 zählte die Stadt Zürich den Verkehr auf ihren Strassen. Zwischen 6.30 und 19.30 Uhr passierten 15'909 Fussgängerinnen und Fussgänger, 1066 Fahrräder, Hand- und Kinderwagen, 365 Fuhrwerke und 111 Automobile die Zählstelle bei der Kalkbreite an der Badenerstrasse.⁸⁹ Etwa drei Mal so hoch waren die Frequenzen am 14. Mai an der oberen Bahnhofstrasse, der Zürcher Hauptverkehrsader. Acht bis neun Autos pro Stunde also durch die Badenerstrasse, eines alle sieben Minuten, und 36 Autos stündlich oder alle zwei Minuten eines durch die Bahnhofstrasse. Idyllische Verhältnisse für Fahrer wie für Fussgängerinnen, würde man meinen.

1918 sah man das ganz anders. In den Augen des Preisgerichts des Zürcher Wettbewerbs war die Bahnhofstrasse «schon jetzt überlastet»⁹⁰ und auch die Badenerstrasse galt ihm als «ungenügend».⁹¹ Um dem Verkehrsaufkommen auch in Zukunft gerecht zu werden, schlugen Projektverfasser und Preisgericht 1918 gigantische Strassenbauten, Durchbrüche und Verbreiterungen vor. Entlastungsstrassen in der City, Entlastungsstrassen auf den Höhen von Pfannenstiel und Zimmerberg: Der Wettbewerb Gross-

86 *INSA*, Bd. 2, 1986, S. 70f.; vgl. Rudolf Gelpke, *Die Ausdehnung der Grossschifffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel*, Basel 1902.

87 Petersen 1921, S. 14f.; *Protokoll Stadtrat* 1183, 21.06.1919.

88 Vgl. Gugerli 1994.

89 Statistisches Amt 1915, *Statistische Unterlagen Ideen-Wettbewerb*, S. 47. Strassenbahnen wurden nicht gezählt.

90 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 29.

91 Ebd., S. 24.

Zürich erbrachte Vorschläge, die aus den 1960er Jahren zu stammen scheinen. Das Wettbewerbsprogramm stellte sogar die Anlage von besonderen Automobilstrassen auf den Hauptachsen zur Diskussion.⁹² Um vor allem die City autogerecht zu gestalten, wurden ganze Quartiere «saniert» beziehungsweise abgebrochen. Betroffen war in erster Linie die Altstadt, aber auch Aussersihl, das in vielen Projekten bereits als City-Erweiterungsgebiet ins Auge gefasst wurde.

Wie kam es zu diesem Gigantismus? Planer denken in die Zukunft. Der Planungshorizont des Wettbewerbs Gross-Zürich war auf dreissig Jahre definiert; dabei ging man von den Erfahrungen der Vorkriegszeit aus. Das Automobil hatte schon vor dem Krieg schnell an Bedeutung gewonnen, man traute ihm ein wachsendes Potenzial zu. Schnelle neue Verkehrsmittel, zu denen man neben dem Automobil die Strassenbahn und auch das Fahrrad zählte, hatten den Strassenraum erobert und waren bereits auf bestem Weg, ihn grundlegend neu zu strukturieren.

Bis dahin war die Strasse nicht Fahrbahn, sondern öffentlicher Raum; die Bereiche für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer waren noch nicht voneinander getrennt. Auf der gesamten Fläche von Platz oder Strasse bewegten sich undiszipliniert und selbstverständlich Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Gehsteig diente vor allem als Zuflucht vor Schlamm und Dreck. Radfahrer und Automobile schlängelten sich – wie in heutigen Fussgängerzonen – zwischen den Menschen und Fuhrwerken hindurch. Der Verkehr war erst ganz rudimentär geordnet; die ersten Lichtsignalanlagen kamen in Europa nicht vor den 1920er Jahren zum Einsatz, Zebrastreifen und Fussgängerampeln sogar erst nach 1945. Nach heutigen Begriffen herrschte ein erhebliches Durcheinander.

92 Wettbewerbsprogramm § 4, Abs. 2, in: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 13.



1907: Noch gehört der Bahnhofplatz den Fussgängerinnen und Fussgängern. Ein einziges Automobil quert den Platz. (BAZ)

Die Planer von 1918 glaubten, dem Chaos mit dem Ausbau der Strassen abhelfen zu müssen. «Die Technik der Verkehrsmittel», sagte der Berliner Wettbewerbssieger Hermann Jansen, «bestimmt die Gestaltung der Strassen.»⁹³ Jansen verglich die Automobile mit Kindern. Wie diese müssten sie «sich austoben können; sie daran zu hindern, wäre eine Verkennung ihrer Bedürfnisse, die sich rächen muss».⁹⁴ Massgeblich waren die neuen Verkehrsmittel, weil durch ihre hohen Geschwindigkeiten der Verkehr als Fluss wahrnehmbar wurde, den es zu kanalisieren galt. Im Erläuterungsbericht zu seinem Gross-Berlin-Entwurf lehrte Hermann Jansen, dass «die Verkehrsadern einer Stadt ähnlich allen Kanälen, die fliessende Ströme möglichst reibungslos zu leiten haben, sanfte Biegungen, Ein- und Ausmündungen zeigen müssen, und dass schroffe Richtungsänderungen und scharfe Ecken sorgfältig zu vermeiden sind».⁹⁵ Die Stadt des 19. Jahrhunderts aber, mit ihren vielen rechtwinkligen Kreuzungen, zwang zu ständigem Abbremsen, vorsichtigem Kreuzen und lärmigem Beschleunigen. «Soll also ein Bebauungsplan auf den Wert seiner Einzelausbildung richtig eingeschätzt werden», schrieb Jansen, «so ist zu prüfen, ob er seine Aufgabe darin sieht, die Strassen richtig zu führen, den grossen Verkehrsstrom zu regeln, ihn hier verteilend, dort zusammenfassend, sein Aufeinanderprallen möglichst vermeidend und in den Hauptstrassen durch möglichst seltene Unterbrechung der Wandungen ihm einen ruhigen Lauf zu sichern.»⁹⁶ Schon der Rhythmus dieses Satzes evoziert ruhiges, ununterbrochenes Fliessen.

Um dem Verkehr gerecht zu werden und seinen Fluss zu verstetigen, musste die Stadt grundlegend umgebaut werden. Die neue Ästhetik der autogerechten Strassenführung bestimmte die Bebauungsplan-Entwürfe für Gross-Zürich. Breite, leicht geschwungene und möglichst kreuzungsfreie Strassenzüge mit grossen Kurvenradien sollten den erwarteten Autoverkehr zwischen Stadt und Peripherie (vgl. die Übersichtspläne) aufnehmen. Bis in die Vororte hinaus bestimmte ein neuer, vom Tempo des Verkehrs diktiert Rhythmus die Anlage der Strassen. Für diese Radialachsen prägte Jansen 1910 den Ausdruck «Ausfallstrassen», der bis heute allgemein gebräuchlich ist.

Sanierung der Innenstadt

Die grössten Veränderungen bewirkte das Automobil in den Entwürfen für das Zentrum der Stadt. Hier kulminierten die Ideen der Wettbewerbsteilnehmer in ehrgeizigen, vom Verkehr, von Prestigedenken und vom Kommerz bestimmten Sanierungsplänen, die die Altstadt voll und ganz zur City umgestalteten. Neue Baulinien generierten grosse, regelmässige Baublöcke, die sich für Bürogebäude, Banken und Firmensitze eignen sollten. Die Altstadtbevölkerung, eine meist skeptisch betrachtete Mischung aus Zugewanderten, Arbeiterinnen, Kleingewerblern, Wirten, Künstlerinnen, Studenten und Prostituierten, wäre mit dem Totalumbau aus der Stadt evakuiert worden, um in der Gartenstadt zu ländlicher Moral zurück zu finden. In der City, dem «Kris-tallisationspunkt weltwirtschaftlicher Interessen», hatte Karl Scheffler 1913 gefordert, sei «neben den Kontoren, Kaufhäusern, Fabriken, Werkstätten und Verwaltungsgebäuden nichts zu dulden als das bedeutende, schöne Alte».⁹⁷

Projekte wie das von Rittmeyer & Furrer mit Karl Zöllig, welche die gesamte Altstadt einer neuen räumlichen Ordnung unterwarfen, ernteten die Kritik der Jury, weil

93 Jansen 1910, S. 64.

94 Ebd., S. 37.

95 Zitiert in: *SBZ*, Bd. 57, 1911, S. 99.

96 Jansen 1910, S. 62.

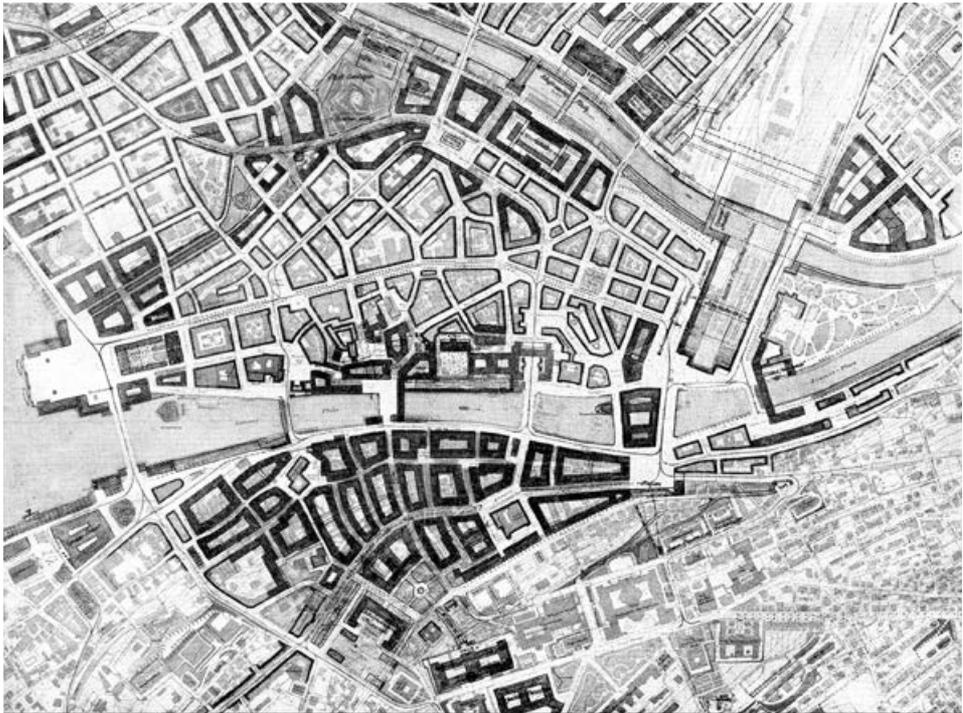
97 Scheffler 1913, S. 15.

sie «zu starke Eingriffe in das geschichtlich Gewordene» vorsahen.⁹⁸ Für die praktische Stadtplanung war solcher Utopismus sowieso ohne grossen Wert. Ihm stellten sich nicht nur die Rücksichtnahme auf die historische Stadtstruktur und Bausubstanz entgegen, sondern ebenso die Eigentumsrechte der vielen hundert Hausbesitzer. Selbst für den Verkehr wäre wenig gewonnen worden, denn die Planer ignorierten die hügelige Topografie der Altstadt; im Bereich der Strehlgasse oder der Spiegelgasse hätten die breiten Durchbrüche Steigungen von mehr als 10 Prozent aufgewiesen. Dass mit Robert Rittmeyer ein wichtiger Exponent der Heimatschutzbewegung diese Pläne entwarf, macht auf irritierende Weise deutlich, dass der damalige Heimatschutz weniger dem Gedanken der Denkmalpflege verbunden war als der Idee einer auf Tradition beruhenden Neugestaltung.

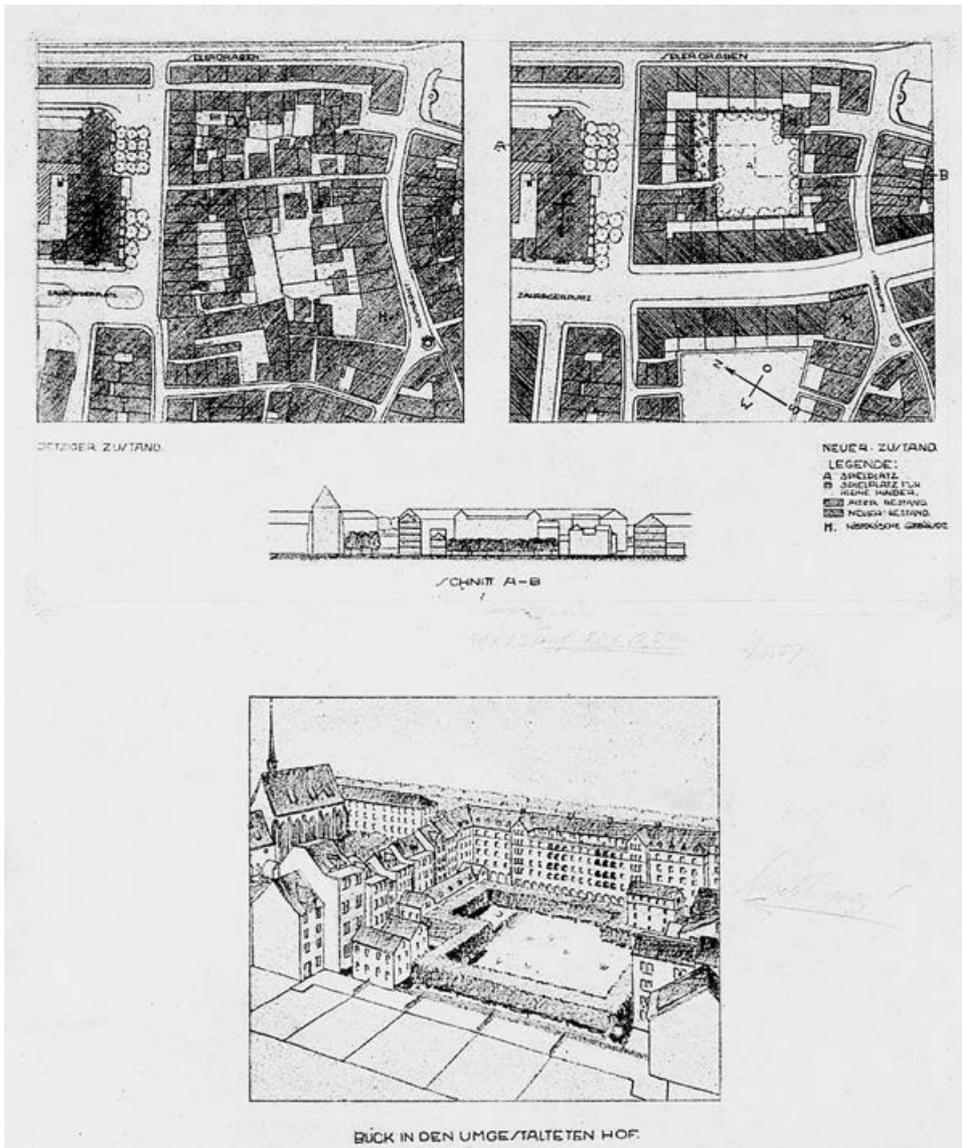
Das Preisgericht empfahl zwar den weiteren Ausbau der von Gustav Gull begonnenen Altstadt-Querachse (Mühlegasse und Uraniastrasse) mit Durchbrüchen zur Sihlporte und zum Heimplatz (Zähringer-Durchbruch), aber keine weiteren Strassenbauten: «Eine weitere Unterteilung durch Querverkehrsverbindungen müsste für den Verkehr wie für den baulichen Bestand der Altstadt direkt verhängnisvoll werden.»⁹⁹ In

98 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 45.

99 *Ebd.*, S. 29.



Das Stadtzentrum nach den Vorstellungen von Rittmeyer & Furrer mit Karl Zöllig (Entwurf Nr. 8). Sanft gebogene Strassen und lang gestreckte Baublöcke charakterisieren die autogerechte City. Nach diesen Plänen wäre von der Altstadt nicht mehr viel übrig geblieben; wie Inseln stehen die vom Abriss verschonten Stadtkirchen in dem modernisierten Umfeld. Beim Bürkliplatz, am Central und an der Sihlporte entstehen grosse Platzanlagen. Die Brücken der Altstadt werden überbaut. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 47)



Hermann Herter: Vorschlag für die Führung der verlängerten Zähringerstrasse. Der sogenannte Zähringer-Durchbruch geht auf einen Vorschlag von Gustav Gull in den 1890er Jahren zurück. Die Planung scheiterte erst 1943 am Veto der Kantonsbehörden. (BAZ)

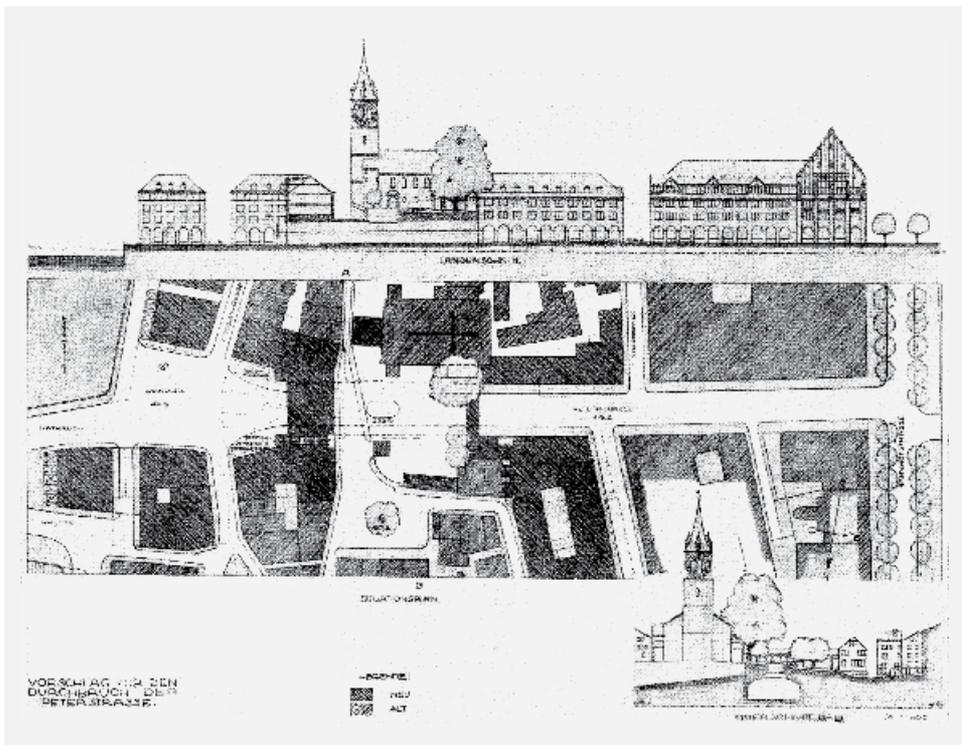
zukunftsweisendem Realismus erkannte das Preisgericht, es sei sinnlos, «den gesamten Aussenverkehr durch die Stadtmitte» zu leiten.¹⁰⁰ «Bei der Bearbeitung der Baulinienpläne für die Altstadtviertel, deren allmähliche Erneuerung sich ja nicht aufhalten lässt, ist sorgfältig darauf zu achten, dass der Gesamtcharakter des Stadtbildes möglichst gewahrt wird.»¹⁰¹ Das Preisgericht empfahl daher, die Gassen, wenn nötig, nur einseitig zu verbreitern und besonders erhaltungswürdige Bauwerke mit der Baulinie nicht anzuschneiden. Für einen noch weiter gehenden Schutz hatte sich im Preisgericht allein Hermann Jansen eingesetzt, wie aus den Quellen hervorgeht.¹⁰²

Der Entwurf von Rittmeyer & Furrer mit Karl Zöllig sah im Wettbewerb Gross-Zürich den totalen Umbau der Innenstadt vor. Die Unterschiede zu den anderen Preisträgern sind jedoch nur gradueller Art. Hermann Herter beschränkte sich immerhin auf zwei Durchbrüche in der Altstadt: den Zähringer-Durchbruch und einen Durchstich unter dem St. Peter-Hügel. Im Übrigen bemühte er sich, die historische Stadtstruktur zu erhalten.

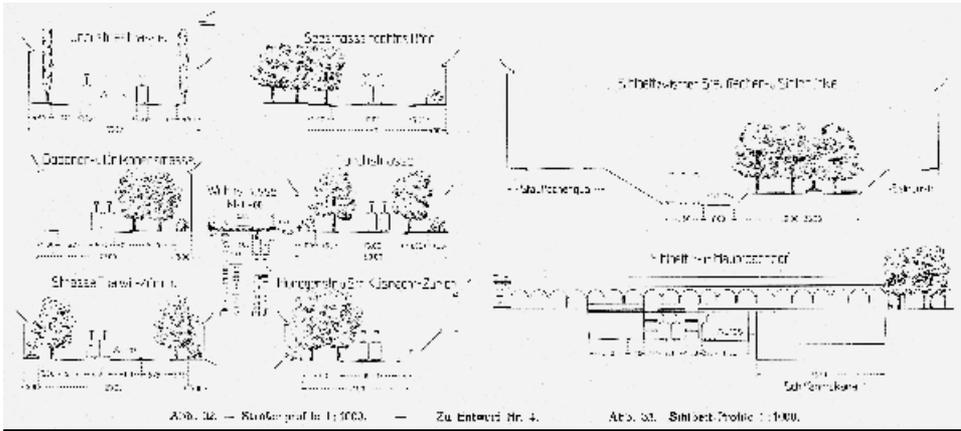
100 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 29.

101 Ebd.

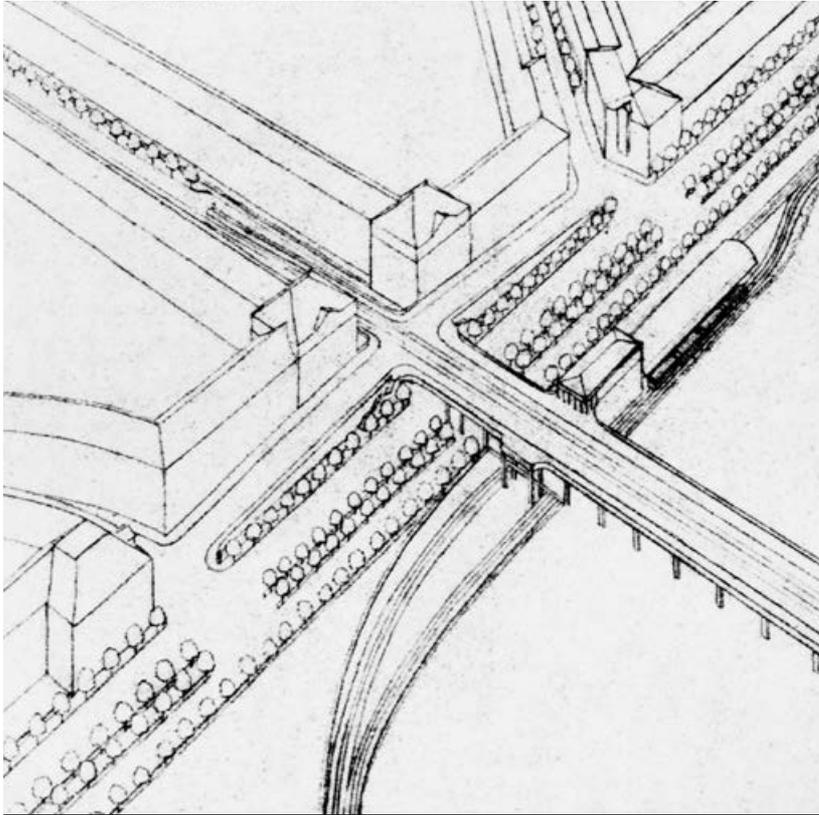
102 «Entwürfe für den Bericht des Preisgerichts», in: *Wettbewerb Gross-Zürich, Akten des Stadtbaumeisters*, Stadtarchiv Zürich, V.Gc 67.2.



Hermann Herter: Vorschlag für eine Strassenverbindung von der Bahnhofstrasse zur Limmat durch den St. Peter-Hügel. Der sogenannte St. Peter-Durchbruch war seit 1881 in Diskussion, wurde aber nie realisiert. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 44)



Typische Strassenprofile von Ausfallstrassen aus dem Entwurf von Kündig & Oetiker mit Walter Zollikofer. Die schnellen Verkehrsmittel Automobil und Strassenbahn erhalten getrennte Fahrspuren. Den Fussgängerinnen und Fussgängern stehen schattige Gehwege zur Verfügung. Das Sihlbett wird zum Parkway. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 25)



Verkehrsführung in der dritten Dimension. Hermann Herter entwirft am Hardplatz einen kreuzungsfreien Verkehrsknoten, indem er die Hardbrücke über die Ausfallstrasse verlängert und mit Rampen an diese anschliesst. (BAZ)

Der Vorschlag von Kündig & Oetiker mit Walter Zollikofer stellte das Sihlbett (nach Ableitung der Sihl in den See) ganz in den Dienst des Verkehrs. Ein Schifffahrtskanal führt unter dem Bahnhof hindurch und durch den Schanzengraben zum See. Das Sihlquai wird zur innerstädtischen Transitstrasse und verläuft als Expressstrasse unter dem Bahnhof hindurch zur Allmend und über die Höhen von Kilchberg weiter nach Thalwil. Dieser Strassenzug ist nach amerikanischem Vorbild als «Parkway»¹⁰³ ausgebildet, von Spazierwegen flankiert und über Rampen mit den höher liegenden städtischen Strassen verbunden. Eine Art Sihl-Tiefstrasse *avant la lettre!* Für die Strassenbahnen und für die Automobile sind eigene Fahrbahnen vorgesehen. Die im Querprofil gezeigte Fahrbahnbreite von sechs Metern lässt allerdings nicht an eine moderne Autobahn denken. Bemerkenswert ist vor allem der Gedanke einer Kanalisierung des schnellen Verkehrs und dessen Herauslösung aus dem städtischen Raum durch die Tieflegung. Der Parkway ist aus dem traditionellen Raum der Stadt herausgelöst und lässt, wie Sigfried Giedion 1941 schrieb, das neue, bewegte Raumgefühl des 20. Jahrhunderts erleben: «Das Raum-Zeit-Gefühl unseres Zeitalters kann selten so stark erfahren werden, wie am Steuerrad, wenn man hügelab-hügelab, durch Unterführungen, über Rampen oder über riesige Brücken dahin rollt.»¹⁰⁴

Die Städtebauer von 1918 rückten den Verkehrsproblemen ausschliesslich mit baulichen Massnahmen zu Leibe – ähnlich wie den Engpässen des Vorortbahnverkehrs. Die Entwicklung der 1920er Jahre zeigte auf beiden Gebieten, dass wirksame und bezahlbare Verbesserungen der Verkehrsabwicklung eher in der Organisation und Regelung des Verkehrs lagen als im Bau neuer Fahrbahnen.

103 Vgl. *Städtebau* Nr. 9, 1905, S. 113ff., und Giedion 1994, S. 489–492.

104 Giedion 1994, S. 491.

Kinetische Raumwahrnehmung und Monumentalität

Rhythmus und Tempo

In den Wettbewerben Gross-Berlin und Gross-Zürich sticht ein weiterer Trend ins Auge, nämlich hin zum grossen Massstab, zur blockweisen Zusammenfassung und Vereinheitlichung der Fassaden entlang von verkehrsgerecht geschwungenen Strassenzügen. Schon 1910 beschrieb Hermann Jansen eine neue, kinetische Sicht auf den Stadtraum. Darin bezog er die Raumwahrnehmung – analog zum neuen Medium des Kinos – auf die Bewegung des Betrachters und damit auf die Zeit. Die Stadt der «schnellfahrenden Verkehrsmittel», die Stadt des Automobils, entwickelte wie von selbst eine neue Ästhetik der Geschwindigkeit. Eine flüssige, «schlanke» Linienführung der Verkehrsstrassen war ein erster Schritt in diese Richtung.

Hermann Jansen wies nach, dass eine leicht geschwungene Strasse für den Autofahrer übersichtlicher sei als eine schnurgerade, weil sich die Distanz von Hindernissen besser abschätzen lasse.¹⁰⁵ Er wandte seine Überlegungen aber auch auf die Architektur an, denn der Kern seines Anliegens war es, «der so lange unberücksichtigt gelassenen Schönheit im Städtebau wieder zu ihrem Rechte zu verhelfen».¹⁰⁶ «Nicht Strassenlinien, sondern Strassenbilder wollen entstehen. Diese vorzubereiten, sie wachsen zu lassen und schliesslich zu einem harmonischen, künstlerischen Höhepunkt auszubauen, das ist die erste Kunst des Städtebaues.»¹⁰⁷ Bewegung, Zeit und Geschwindigkeit wurden zu wesentlichen städtebaulichen Faktoren. Jansen zog hier den Vergleich zur Musik: Strassenbilder sollten sich wie eine Symphonie in langen Bögen allmählich aufbauen und von Zeit zu Zeit dramatisch verdichten, ruhige Phasen zu sparsam und präzise eingesetzten Höhepunkten führen. Denn unsere Wahrnehmung erlaube «nur alle 4–600 m, d. i. alle 4–7 Minuten» ein neues «vollwertiges Architekturbild».¹⁰⁸

In dieser neuen, kinetischen Wahrnehmung tritt das einzelne Haus ganz hinter dem Gesamteindruck von Block und Strasse zurück. Das Resultat ist die Zusammenfassung der einzelnen Häuser und ihre Vereinheitlichung zur städtebaulichen Grossform. Jansens Architekturperspektiven für Gross-Berlin veranschaulichen diese neue Ästhetik. Er fasst die Bebauung ganzer Blöcke und Strassenzüge zu einheitlichen, zurückhaltend gegliederten Volumina unter schweren Dächern zusammen. Die Geschlossenheit von Strassen aus der Zeit um 1800 ist wieder gewonnen, nun aber in wesentlich vergrössertem Massstab: Die Strassen sind breiter, die Blöcke grösser, die Häuser höher und voluminöser. Erst in der beschleunigten Bewegung mittels Fahrrad oder Automobil entsteht – in filmartiger Überlagerung der Bilder – wieder der Rhythmus der kleinteiligen, auf Fussgänger berechneten alten Stadt.

Die Tendenz zur Zusammenfassung, Vereinheitlichung und Vereinfachung der Formen lässt sich auch auf andere Inspirationsquellen als den Verkehr zurückführen. Immer wieder wurde die um 1910 hervortretende Vorliebe durch Rückgriffe auf die Zeit «um 1800» legitimiert. Man berief sich auf die Einheitlichkeit der Haustypen, Dachformen und Baumaterialien, welche historischen Stadtbildern eine harmonische Gesamtwirkung verlieh. In einem Beitrag zur Eröffnung der Zürcher Städtebau-Ausstel-

105 Jansen 1910, S. 64.

106 Ebd.

107 Ebd., S. 66.

108 Ebd., S. 66.

lung 1911 freute sich Carl Jegher an der «geschlossenen, würdigen Haltung» der Berner Altstadt Häuser, die «bescheiden sich nicht vordrängen, sondern der Gesamtwirkung unterordnen». ¹⁰⁹ «Den Einheitsgedanken», schrieben Bodmer und Hippenmeier 1918, «der uns aus dem guten Zeitalter des Stadtbaues entgegenspiegelt, suchten wir unsern Auffassungen zu unterlegen, unter Berücksichtigung der Verhältnisse in der heutigen Lebensweise.» ¹¹⁰ Ihr Ziel war, «die grosse Linie der Einheitlichkeit des Städtebaues im 18. Jahrhundert» wieder zu erreichen. Nicht mehr die malerischen Qualitäten des Mittelalters, sondern neoklassizistische Symmetrie schwebte ihnen vor – in expliziter Anlehnung an den Architekturtheoretiker Friedrich Ostendorf. ¹¹¹ Grossmassstäbliche Baumassen, Vereinheitlichung der Fassaden, Zusammenfassung der Einzelbauten zu machtvoller Gesamterscheinung waren die Mittel, die sie vor allem in der City zur Anwendung brachten.

Der auf Symmetrie und statische Wirkung bedachte Ansatz Ostendorfs und das dynamische Prinzip Jansens standen durchaus im Widerspruch zueinander, doch konvergierten sie im Streben nach einheitlich-monumentaler Zusammenfassung. Theoretiker wie Karl Scheffler diagnostizierten volkswirtschaftliche Veränderungen, die genau zu diesem Resultat führen mussten. Immer grösser wurden die modernen Kaufhäuser und die Sitze der global agierenden Konzerne und Finanzgesellschaften. Diese Bauten brachten vor dem Ersten Weltkrieg einen neuen Massstab in die Innenstädte. Im Bereich des Wohnungsbaus ergab sich eine standardisierende Tendenz aus der Produktion für einen anonymen Markt. Die Terrain- und Baufirmen erstellten seit den 1890er Jahren zusammenhängende Häuserkomplexe in einheitlicher Formensprache. Und da sie einen relativ homogenen Markt von Mietern mit beschränktem Einkommen im Auge

109 *SBZ*, Bd.57, 1911, S. 61.

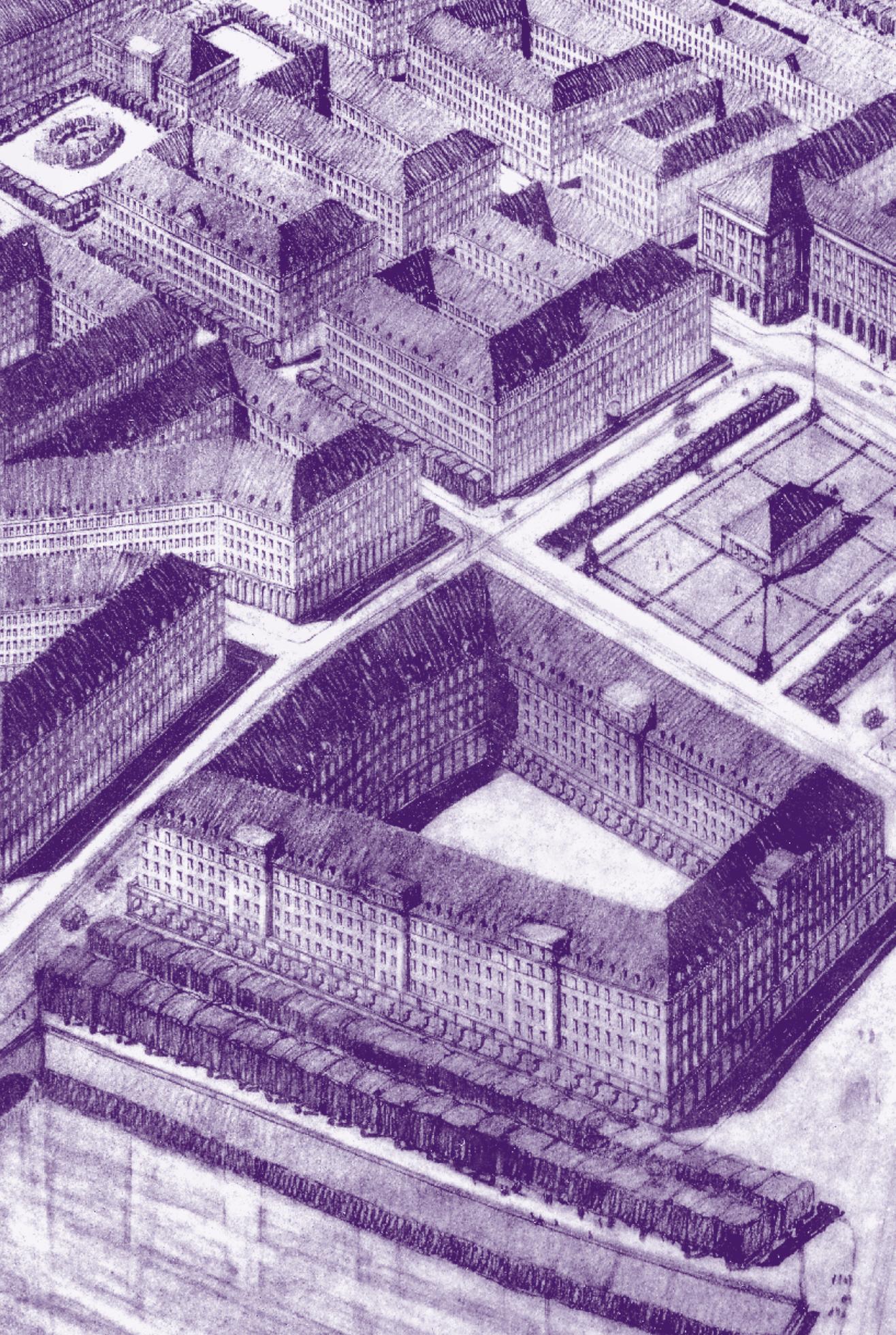
110 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 2.

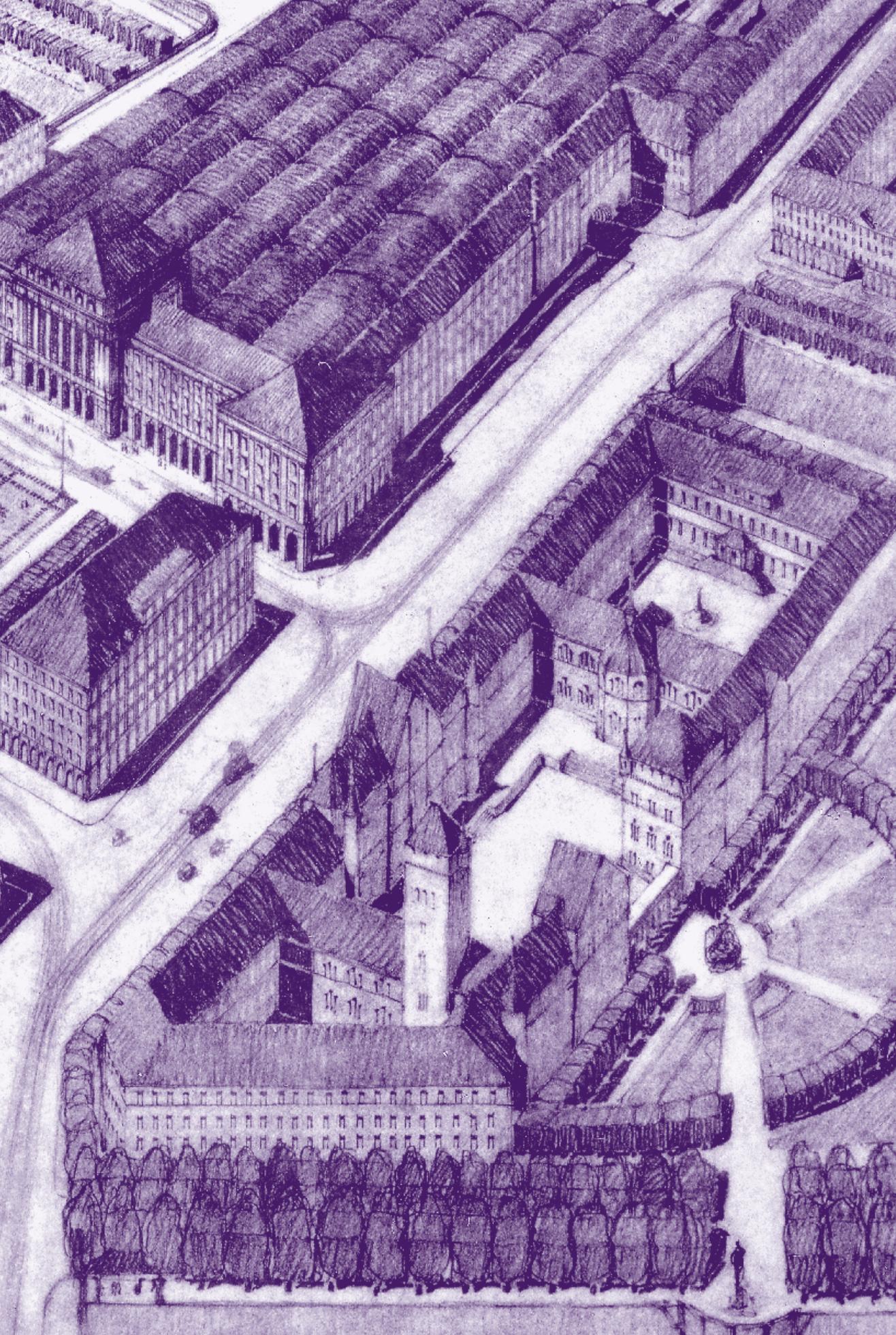
111 *Ebd.*, S. 5.



Hermann Jansen: Der Massstab der kinetischen Stadt. Perspektive des Strassendurchbruchs zum Pariser Platz in Berlin Mitte, aus dem Wettbewerb Gross-Berlin. (Jansen 1910, S. 29)

S. 190/191, Bodmer, Hippenmeier: Autoritärer Geist der Einheitlichkeit. Perspektive des neuen Bahnhofplatzes an der Löwenstrasse. Schwere Volumina, uniforme Fassaden und symmetrisch ausgerichtete Achsen charakterisieren den Stadtraum. (BAZ)





hatten, zeichnete sich im Inneren der Häuser eine noch viel stärkere Standardisierung ab als bei den Fassaden.

Karl Scheffler wies 1913 auf die frappante Uniformität hin, die eine Wohnhauszeile im Rohbau aufweist, bevor ihr die Ornamentik der Fassaden eine individuelle Gestalt verleiht: «Man sieht dieselbe Höhe, dieselbe Fenster- und Türenordnung, fast dieselben Erkervorsprünge und Loggienbildungen. Das kommt, weil auch die Rohbaufassaden allesamt Ergebnisse derselben Rechnung sind.»¹¹² Im Massenwohnungsbau, schrieb Scheffler, komme es auf «das Typische» und Verallgemeinerbare an, auf die konsequente Umsetzung des «instinktiv sich zeigenden Willens zur Uniformität».¹¹³ Dieser moderne Zug zur Vereinheitlichung entwertete das kleinmassstäbliche Ornament und versachlichte die Fassade. In den Worten Werner Oechslins:¹¹⁴ Aus der «Stilhülle» schälte sich vor den Augen Schefflers der funktionale «Kern» des Gebäudes, der von den objektiven und verallgemeinerten Vorgaben des Marktes, der Bautechnik und der Baugesetze bestimmt ist. Scheffler sah in der sich abzeichnenden neuen Sachlichkeit nur Gutes; auf anderem Wege kam er zum gleichen Schluss wie Hermann Jansen und zu den gleichen kinetischen Metaphern: «Das Tempo der gegebenen, der rhythmisch wiederkehrenden notwendigen Bauglieder allein gibt schon kunstartige Wirkungen.»¹¹⁵

Die Stadtkrone

Die dominante Geste eines kompakten und einheitlich durchgestalteten Stadtkörpers versuchten die Architekten durch monumentale städtebauliche Akzente zusätzlich zu betonen. Die Strassendurchbrüche, die sie für Zürich vorschlugen, wurden in imposanten Schaubildern architektonisch übersteigert. Die Visionen von monumentalen Platzanlagen und palastartigen Komplexen auf den Hügeln der Stadt gehören zu den irritierendsten Hinterlassenschaften des Wettbewerbs.

Den Ausgangspunkt und die Legitimationsquelle bildete auch hier wieder die Stadt des Mittelalters und der Zeit «um 1800». In der historischen Stadt herrschten klare Raumhierarchien, die gesellschaftliche Machtverhältnisse und korporative Strukturen unmittelbar im Stadtbild zum Ausdruck brachten. Kirchen und Türme ragten aus dem Gewirr der Gassen; Zunfthäuser, Markthallen und Patrizierhäuser besetzten die repräsentativsten Orte in der Stadt. Gleichheit und Ungleichheit der Bürger waren an der relativen Grösse und Individualität der Gebäude direkt ablesbar: Die Bauten von Kirchen, Korporationen und herrschenden Familien prägten das symbolische Raumgefüge der mittelalterlichen Stadt, in der nicht für einen anonymen Markt gebaut wurde. Solche leicht lesbaren Raumhierarchien fehlten in der Rasterstadt des 19. Jahrhunderts. Sie neu zu schaffen, war ein Ziel der modernen Städtebauer. Dabei stellte sich jedoch die Frage, welche symbolischen oder funktionalen Inhalte mit den neuen Monumentalbauten und Stadtdominanten auszudrücken seien.

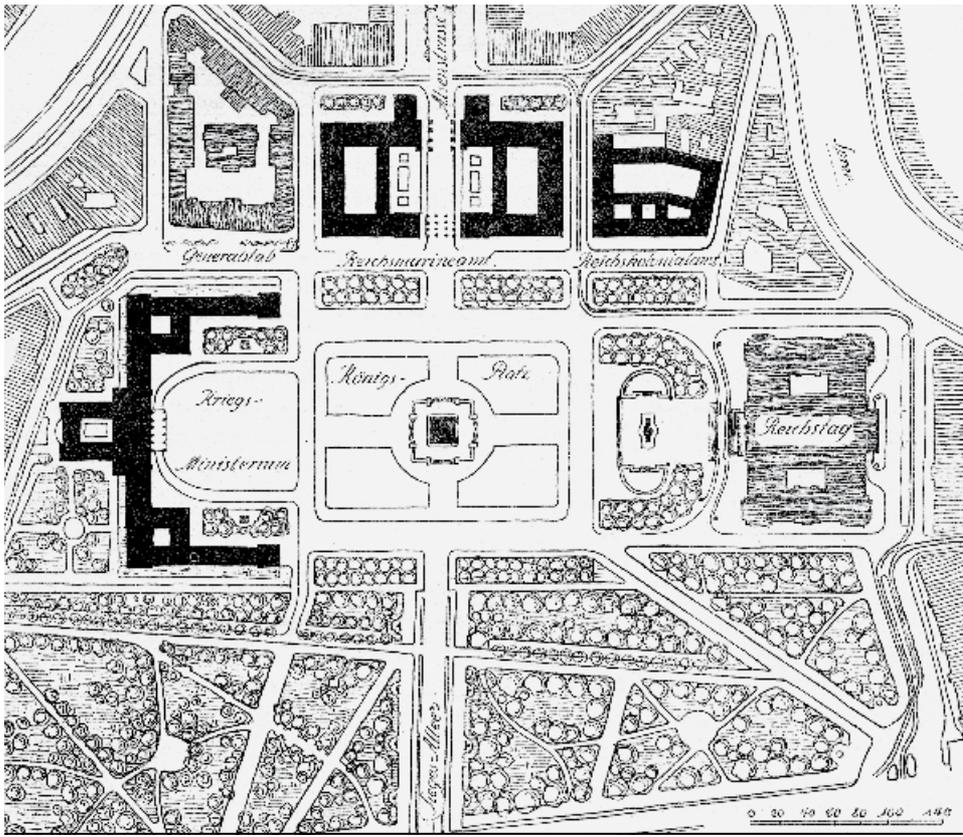
Die Planung monumentaler Architekturen stellte im Wettbewerb Gross-Berlin ein wichtiges Thema dar; Berlin sollte endlich zu einer würdigen Reichshauptstadt werden. Bruno Möhring, der seinen Entwurf zusammen mit Rudolf Eberstadt und Richard Petersen ausgearbeitet hatte, wollte als Sinnbild der Weltmacht Deutschland rund um die Siegessäule auf dem Königsplatz beim Reichstag ein «Forum des Reiches» entstehen lassen, mit gewaltigen Bauten für die Heeresleitung als Gegengewicht zum Reichstagsgebäude. Hier liess er den Militarismus und Imperialismus der wilhelminischen Zeit unge-

112 Scheffler 1913, S. 34.

113 Ebd., S. 35.

114 Oechslin 1994.

115 Scheffler 1913, S. 39.



Eberstadt, Möhring, Petersen, Wettbewerb Gross-Berlin. Das Forum des Reichs am Königsplatz als Zurschaustellung imperialer Macht. Die demokratische Institution des Reichstags wird von den Palästen des Kriegsministeriums, Generalstabs, Reichsmarineamts und Reichskolonialamts eingekreist. (aus: Eberstadt, Möhring, Petersen 1910, S. 61)



Bruno Schmitz, Wettbewerb Gross-Berlin. Das Forum der Arbeit als neues Zentrum der Grossstadt. (aus: Scheer 2000, S.75)

scheut hochleben: «Heer und Volk, die Träger deutscher Grösse und Macht, vereinigt in den Denkmälern der Baukunst – würde eine solche Stätte nicht gewaltig jeden Deutschen ansprechen und jedem Fremden die Grundlagen des Reichs sichtbar vor Augen führen?»¹¹⁶ Der Entwurf wurde übrigens unter dem Motto «Et in terra pax» eingereicht.¹¹⁷

In dem mit Kuppeln, Säulen und Türmen ausgezeichneten «Forum der Arbeit», das Bruno Schmitz für den Spreebogen und in Moabit vorsah und das er in düsteren Kohlezeichnungen darstellte, sah Julius Posener 1985 «eine Vorwegnahme des nationalsozialistischen Städtebaues».¹¹⁸ Die neuere Forschung betont aber gerade den Unterschied zwischen den Projekten von Möhring und Schmitz. Wolfgang Sonne¹¹⁹ arbeitet die Verwandtschaft des Entwurfs von Schmitz mit amerikanischen und französischen Entwürfen der Zeit heraus und betont, dass in diesen Monumentalbauten Kultur und Bildung untergebracht werden sollte. Bruno Schmitz feierte nicht das Reich, sondern die Stadt und ihre Bewohner als politische und gesellschaftliche Kraft. Er plante «eine Monumentalität, die der Arbeit der Stadt und ihrer Bürger ein Denkmal setzt».¹²⁰ Die Stadt sollte sich selbst, ihre kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung in diesen Bauten wiederspiegelt finden. Die Grossbauten gaben der grossen Flächenstadt einen zentralen Ort der Identität, eine «Stadtkrone», wie Bruno Taut das um 1919 nannte.¹²¹

Für Bruno Taut ist die Stadtkrone «der jenseitig über das Erdenhafte gerichtete Bau, zu dem alle schauen und auf den sich der Bauwille der Zeit richtet»,¹²² der geistige Ausdruck der Gemeinschaft. Im Mittelalter war das die Kathedrale, im 20. Jahrhundert musste die Stadtkrone für Taut Ausdruck des sozialen Gedankens sein: «Der Sozialismus im unpolitischen, überpolitischen Sinn, fern von jeder Herrschaftsform als die ein-

116 Eberstadt, Möhring, Petersen 1910, S. 60.

117 Sonne 2000, S. 77.

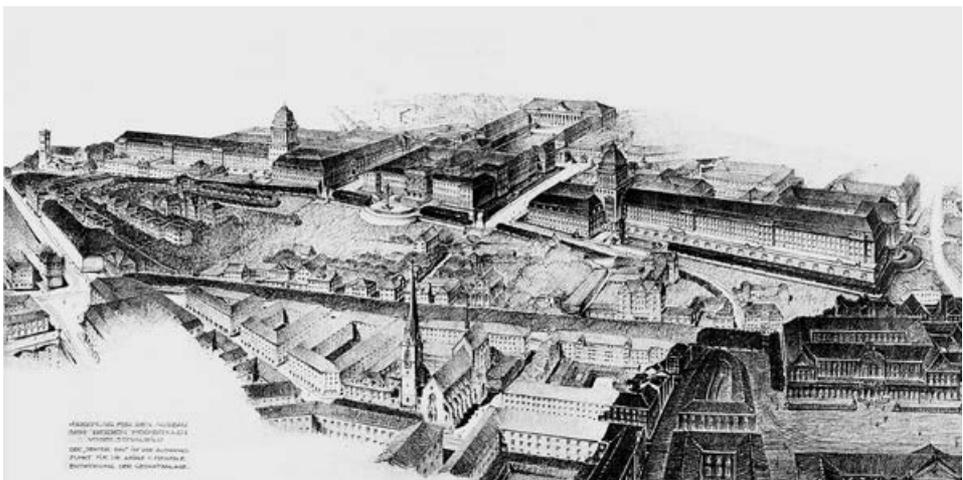
118 Posener 1981, in: *ARCH+* 59, S. 70.

119 Sonne 2000, S. 74.

120 Bruno Schmitz, Otto Blum, Havestadt & Contag, Wettbewerbsentwurf Gross-Berlin 1910, zit. in: Sonne 2000, S. 74.

121 Taut 1919.

122 Ebd., S. 51.

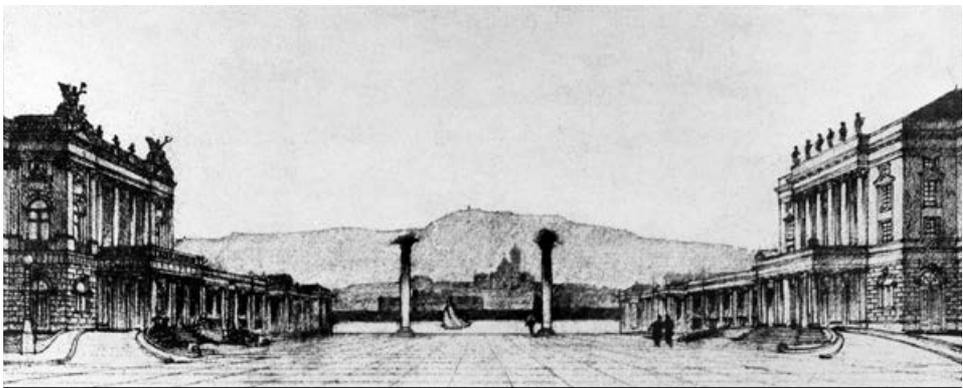
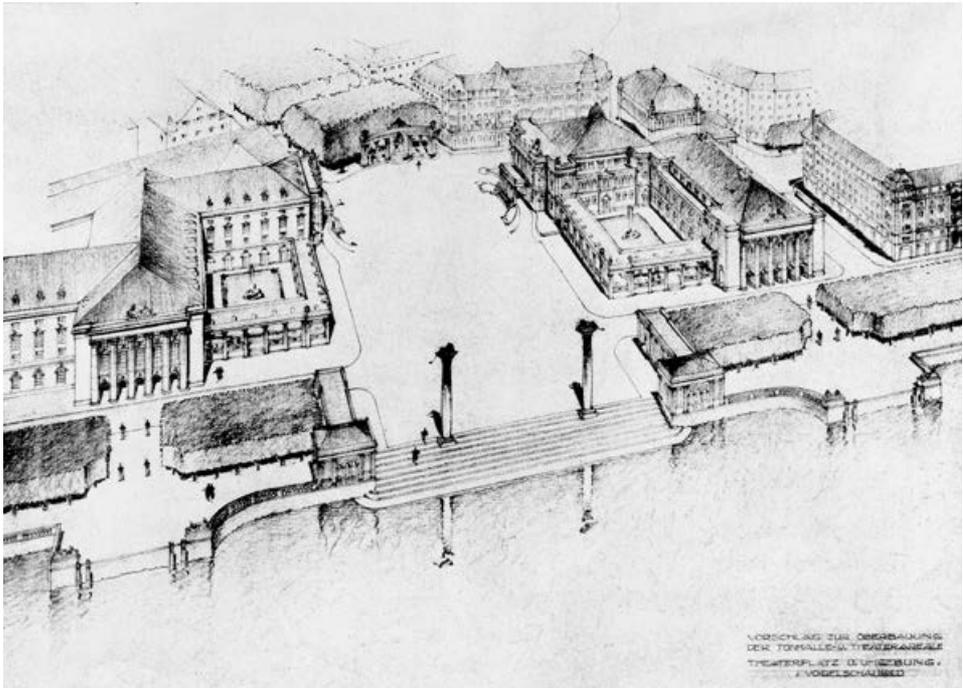


Hermann Herter: Die sanierte Altstadt im Bereich des Zähringer-Durchbruchs. Einheitliche Baublöcke entstehen beidseits der Altstadtachse. Rechts der neu geschaffene Obmannamtsplatz mit den Palastbauten der kantonalen Verwaltung. Die vergrösserten Hochschulen bilden über der Altstadt eine monumentale Stadtkrone. (BAZ)

fache schlichte Beziehung der Menschen zueinander [...]. Wenn etwas heute die Stadt bekrönen kann, dann ist es zunächst der Ausdruck dieses Gedankens.»¹²³ An diesem Anspruch lassen sich die Vorschläge im Wettbewerb Gross-Zürich messen. Es sind für Zürich hauptsächlich Entwürfe von Hermann Herter überliefert, dem späteren Stadtbaumeister, ausserdem Architekturen von Robert Rittmeyer und Walter Furrer mit Karl Zöllig.¹²⁴ Beiden Projekten ist gemeinsam, dass für dominierende Standorte Identität stiftende Bauten von enormer Grösse und Pracht vorgeschlagen werden, wobei sich die Verfasser, wie die Jury bemerkte, «nicht durch Gedanken über die durch derar-

123 Taut 1919, S. 59.

124 Die Entwürfe von Rittmeyer & Furrer mit Karl Zöllig sind im *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 46 und 47 abgebildet. Die Projekte von Hermann Herter sind als Originale erhalten im BAZ.



Hermann Herter: Theaterplatz am See. Durch Spiegelung des Opernhauses entsteht ein symmetrischer Platz, der sich über eine breite Treppe zum See öffnet. (BAZ)

tige Ausführungen erwachsenden Kosten» in ihrer Phantasie beschränken liessen.¹²⁵ Was ihnen aber fehlte, war eine Nutzung, die den formalen Aufwand gerechtfertigt hätte. Relativ geschlossene, bürgerferne Institutionen sollten in diesen Höhepunkten repräsentativer Architektur untergebracht werden.

Herter stellte die Stadtkrone in den Dienst der Hochschulen. Mit Gottfried Sempers Polytechnikum von 1864 und Karl Mosers Universität von 1914 besitzt Zürich in zentraler Höhenlage eine einprägsame, die Altstadt beherrschende Gebäudegruppe.¹²⁶ Herter steigerte diesen Effekt ins Extrem. Er verlängerte die Universität mit einer Erweiterung, die ihr Volumen mehr als verdoppelt hätte, und spiegelte diesen Komplex westlich vom Polytechnikum in einem zweiten Bau von annähernd gleicher Grösse und Form. Die organisch in den Hang gestaffelte und durch den Turm geschickt im Gleichgewicht gehaltene Volumetrie des Universitätsgebäudes wurde damit gebrochen und in eine gewaltige, lineare Ordnung eingebunden, die das Stadtbild vollständig dominiert hätte. Herters Projekt vergrösserte die Baumassen etwa im gleichen Verhältnis, wie die Stadt selber seit der Zeit Sempers gewachsen war. Dabei ging aber jede Proportion im Bezug auf die Funktion des Bauwerks, auf die Nachbarbauten und auf die Benutzerperspektive (den menschlichen Massstab) verloren.

Eine zweite Monumentalanlage plante Hermann Herter als neuen Theaterplatz am See. Auch hier spiegelte er ein bestehendes Gebäude, das Opernhaus, und stellte ihm einen zweiten Bau mit unklarer Funktion gegenüber. Säulenhallen krönen die Hauptfassaden des Neubaus und eines neuen, an die Oper angebauten Flügels. Der dazwischen entstehende Platz öffnet sich in einer breiten Treppenanlage mit zwei Löwensäulen nach dem Vorbild von San Marco in Venedig zum See – eine Anlage im Geist des 18. oder 19. Jahrhunderts in architektonischen Formen, die Sempers Neurenaissance, besonders seinen Entwurf für ein Stadthaus im Kratzquartier von 1858, wieder aufleben liessen.¹²⁷

Der dritte Monumentalentwurf Herters betraf die enorme Ausfallstrasse, die quer durch das Kasernen-Areal Altstadt und Kreis 4 verbinden sollte. Sie lässt jeden Bezug zum Quartier, dessen neues Zentrum sie eigentlich gebildet hätte, vermissen und liest sich am ehesten als Aufmarschplatz für militärische Zeremonien. Ihre grossmassstäbliche Bebauung scheint für private Geschäftshäuser gedacht zu sein. In diesen Entwürfen Herters waren die Nutzer oder Nutzerinnen der Bauten kaum bedacht; es handelte sich um formale Pracht ohne funktionale Bedeutung. Für das Preisgericht war klar: Mit diesen Vorschlägen hatte sich der Verfasser «im Massstab vergriffen».¹²⁸

In der grossen Geste für städtebauliche Akzente sind die Entwürfe von Rittmeyer & Furrer und Zöllig eng mit Hermann Herters Architekturphantasien verwandt.¹²⁹ Ausgehend vom geplanten Bau der Nationalbank entwarfen auch sie einen grossen Auftritt der Stadt am See, mit einem von symmetrischen Flügelbauten eingefassten Platz, der als weite Terrasse in den See hinaus reicht. Wie bei Herter markieren zwei Säulen den Eingang zur Stadt, charakterisieren Symmetrie und Horizontalität den Entwurf. Die architektonische Sprache dagegen, ein modern wirkender, sachlicher Klassizismus ohne Säulen, Gesimse und historische Zitate, erinnert an skandinavische Vorbilder.

Der neue Platz am See sollte «zu einem Zentralpunkt von Zürich werden. Er soll ein Brennpunkt des Tram- und Schiffverkehrs und zugleich ein Promenadenplatz werden, wo den Lustwandelnden im Anblick des Sees und der herrlichen Gebirgslandschaft die unvergleichliche Schönheit zum Bewusstsein kommt, die von der Natur Zürich so

125 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 45.

126 Oechslin 2005, S. 38–43.

127 Hauser 2000, S. 68f.

128 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 44.

129 Ebd., S. 46.

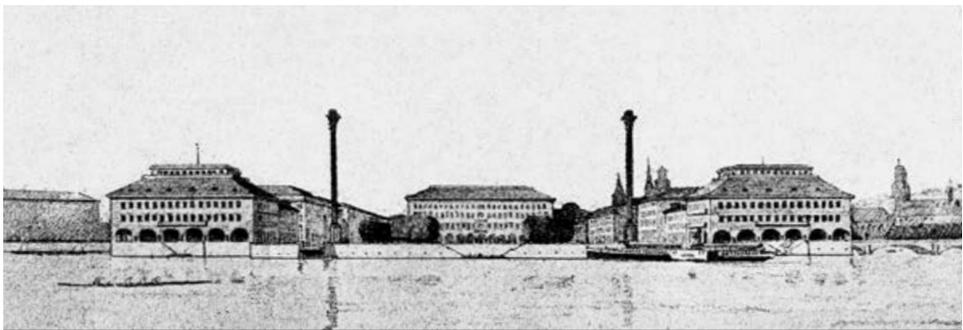
freigiebig geschenkt und von den Bewohnern mit klugem Sinne wie der Edelstein vom Goldschmied in feste Form gefasst wurde.»¹³⁰ Bürgersinn und Bürgerstolz sollten geweckt werden und Sinn für die Verantwortung der Öffentlichkeit für die Pflege des Stadt- und Landschaftsbildes. Das war die symbolische Bedeutung – zur Nutzung der neuen Gebäude äusserten sich die Autoren nicht.

Anders verhält es sich mit ihrem Entwurf für den Lindenhofhügel in der Altstadt. Diese Erhebung, einst römisches Kastell und mittelalterliche Kaiserpfalz, wollten Rittmeyer & Furrer sowie Zöllig zum monumentalen Sitz der städtischen Behörden umgestalten. Auf den Plänen steigt eine mächtige terrassierte Anlage zum historischen Burg- hülgel empor, flankiert von Grossbauten für die Stadtverwaltung. Die Staffelung der Bauten kulminiert im Palast des Stadthauses und einem rund 30 Meter hohen Turm. Die Massengliederung orientiert sich am Rhythmus der gegenüberliegenden Universität. Die ausgeprägte Horizontalität der ganzen Anlage ist deutlich als Gegenposition zum offiziellen Projekt von Gustav Gull zu erkennen, das im Herbst 1911 zu einer hitzigen Architektendiskussion geführt hatte.¹³¹ Die Neugestaltung des Lindenhofs, die eine arkadengesäumte Uferstrasse an der Schipfe einschliesst, beeindruckte die Preisrichter mit ihren «ruhigen geschlossenen Baumassen», die sie als «in künstlerischer und städte- baulicher Hinsicht sehr beachtenswert» und – aus heutiger Sicht erstaunlich – «im Massstabe gut getroffen» qualifizierten.¹³²

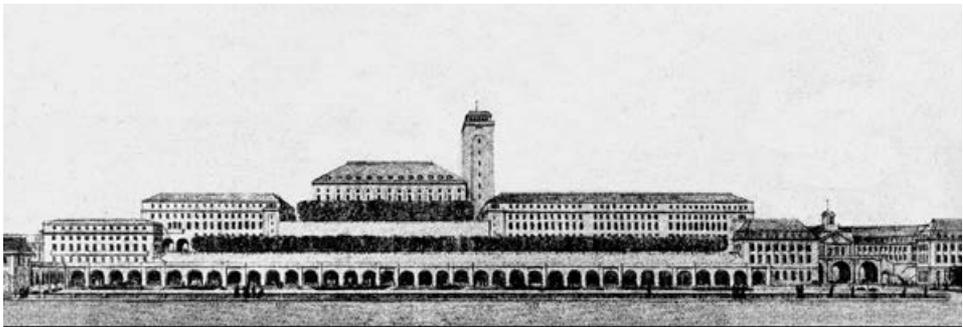
130 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 48 (Erläuterungsbericht zum Entwurf Nr. 8).

131 *INSA*, Bd. 10, 1992, S. 257–260; Kurz, Morra, Weidmann 2000, S. 19f.

132 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 45.



Rittmeyer & Furrer und Zöllig: Der Bürkliplatz als Brennpunkt des Strassen- und Schiffsverkehrs wird zu einem Forum des Bürgersinns ausgebaut. Die Architektur erinnert an nordische Vorbilder. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 46)



Rittmeyer & Furrer und Zöllig: Stadthausprojekt auf dem Lindenhof. Die gestaffelten, horizontalen Baukörper steigen vom Limmatraum zur Höhe des Lindenhofs empor und gipfeln im zentralen Aussichtsturm. Der Entwurf steht in Opposition zum damaligen Stadthausprojekt Gustav Gulls. (*Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 47)

Architektur und Macht

Monumentale Architektur der Macht, Uniformierung des Stadtraums, Unterwerfung gewachsener Stadtstrukturen: Aus den Architekturtableaus des Wettbewerbs Gross-Zürich und aus den begleitenden Texten spricht ein überaus autoritärer Anspruch, dem vor dem zeitgeschichtlichen Hintergrund des Ersten Weltkriegs, in dem marschierende, uniformierte Menschenmassen und imperiale Machtansprüche die Realität bestimmten, etwas Unheimliches anhaftet. Die Architekten, die 1918 solche Ideen formulierten, waren indessen weit entfernt von tatsächlicher Macht über den komplexen, von anonymen Marktkräften gesteuerten Prozess der Stadtentwicklung. Was sie formulierten, waren Wunschträume. Der Umfang einer Aufgabe wie des Wettbewerbs Gross-Zürich konnte die Teilnehmer leicht dazu verführen, das gewachsene soziale und räumliche Gefüge der Stadt in einer Mischung von Utopismus und Selbstherrlichkeit gänzlich den eigenen ästhetischen Vorstellungen zu unterwerfen. Diese Gefahr war umso grösser, je weniger die Benutzer und Bewohnerinnen den Ausgangspunkt der Planungsideen bildeten und je mehr sich die Architekten den «Organismus» der Stadt als ihr persönliches Kunstwerk dachten.

Entsprechende Machtphantasien wurden offen ausgesprochen. Karl Scheffler forderte 1913 autokratische Führung und kritisierte den demokratischen Liberalismus städtischer Behörden: «Es kranken alle diese Verwaltungen an einem sentimental Liberalismus, der zu höheren Aufgaben untüchtig, der regierungsunfähig macht. Sie leiden an einer demokratischen Überzeugungstreue, die unschöpferisch ist. Man findet in den Grossestadtverwaltungen politische Überzeugungen, aber nicht den wichtigeren kommunalen Willen, der der Despotie und der drakonischen Entschliessung fähig ist.»¹³³

Ähnlich autoritäre Überlegungen äusserten auch Bodmer und Hippenmeier in ihrem Erläuterungsbericht. In Abwandlung eines Zitates von Karl Scheffler schrieben sie als Motto über ihren Erläuterungsbericht: «Der Städtebauer ist heute einer der Glücklichen, die Herr sein dürfen über ein Ganzes.»¹³⁴ Sie forderten entschlossene Führung in der Stadtplanung und restlose Unterordnung der privaten Interessen. In der Zürcher Stadtplanung vermissten sie das «sichere starke Handeln» und die «grosse Note» früherer Zeiten, «es fehlte die Persönlichkeit, die den Gesamtorganismus meisterte».¹³⁵ Um dies zu ändern, regten sie die Gründung eines «Stadterweiterungsamtes» mit weitgehenden Kompetenzen an. «Es mag erschrecken», schrieben sie, «wenn gefordert wird, diesem Stadterweiterungsamte alle Werke der Stadt unterzuordnen; und doch bleibt bei ernstlichem Willen zur Besserung der Verhältnisse nichts anderes übrig, es muss eine Persönlichkeit sein, die meistert.»¹³⁶ In dieser Rolle sahen sich die beiden Planer natürlich selber. «Neben dem allgemeinen Stadtausbau und der ästhetischen Behandlung der Ingenieurbauten hat sich dieses Amt auch mit der sogenannten Kleinarbeit zu befassen. Im Strassenbau verstehen wir z. B. unter Kleinarbeit, die Bestimmung des Querschnittes mit Rücksicht auf die Bauhöhe, die Wahl und Farbe des Belages, Abschluss der Gangbahnen, die Zusammenfassung der Vorgärten, Bepflanzung und Ausbildung derselben, Bestimmung der niedern, vorspringenden und höheren, rückliegenden Baufluchten, des Materials, der Form und der Farbe der Gebäude u. s. w., sodass jede Strasse Einheitlichkeit und Stil erhält.»¹³⁷

Mit diesen Forderungen erweiterten Bodmer und Hippenmeier den Bereich kommunalen Handelns tief in den privaten Bereich hinein. Die liberale Trennung zwischen

133 Scheffler 1913, S. 21.

134 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht*, 1918, S. 3.

135 Vgl. «Die Stadtpläne 1814–1950» in: Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht*, S. 2.

136 Ebd.

137 Ebd.

öffentlichem und privatem Verfügungsraum entfiel für sie ganz. Nicht nur die Erschließung mit Strassen, Grünflächen und Infrastrukturen war für sie eine öffentliche Aufgabe, sondern auch die Architektur der Privathäuser bis ins Detail. Strassen und ganze Quartiere sollten künftig wie aus einem Guss erscheinen. Der Einzelne als soziales oder wirtschaftliches Subjekt hatte sich gänzlich dem öffentlichen Interesse unterzuordnen, das der Städtebauer in objektiver Gestalt verkörperte.

Dieses Denken war um 1918 noch neu, es sollte in den 1920er bis 40er Jahren nicht nur in totalitären Staaten das Handeln von beamteten Architekten und Planern und von Politikern prägen. Die Vereinheitlichung und Disziplinierung des Stadtbildes als Ausdruck gesellschaftlicher Disziplinierung und Integration war das Leitmotiv von Architektur und Stadtplanung in der Zwischenkriegszeit - in Zürich ebenso wie in anderen Städten. Nirgends kam dieses deutlicher zum Ausdruck als in den Siedlungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus.

Julius Posener schrieb über die grossen Architekten des Neuen Bauens: «Die einen mögen menschlicher gebaut haben – Taut, die anderen mechanischer – Gropius: Keiner von ihnen hat daran gezweifelt, dass sie, wie ein Gott, den Menschen das für sie Gemässe hinstellen, ohne sie zu fragen. Sie wollten sie nicht fragen, sie wollten sie erziehen.»¹³⁸ Im Bereich des Wohnens und ganz besonders da, wo Wohnungen für ein normiertes «Existenzminimum» zu bauen waren, kam dieser Erziehungsanspruch am deutlichsten zum Tragen.

138 Posener 1980, in: *ARCH+* 53, S. 63.

Dezentrales Wohnen

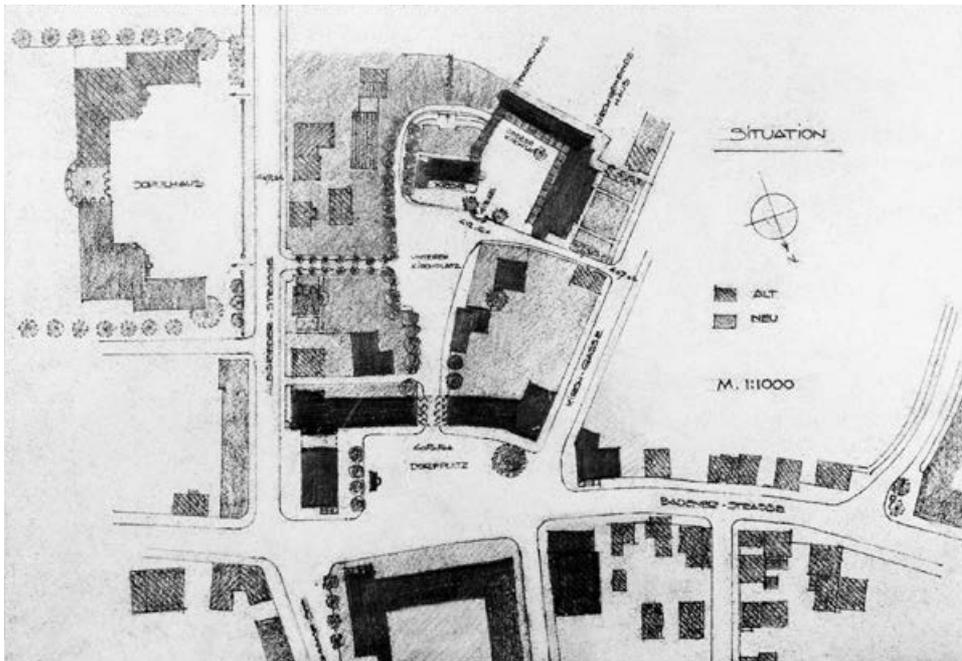
Der Vorort als Gartenstadt

Die Zürcher Wettbewerbssieger Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier entwarfen in ihrem Übersichtsplan eine Vision der dezentralisierten Stadt. Um den bestehenden (und ergänzten) Stadtkern herum planten sie locker bebaute Randquartiere und Vororte wie Höngg, Zollikon oder Kilchberg sowie in einem weiteren Kreis neue Gartenstadt-Gemeinden, in denen Kleinhausbebauung vorherrschen sollte. Diese Kolonien sind in die offene Landschaft gebettet und konzentrieren sich in der Umgebung der Industriestandorte, in den oberen Lagen von Limmat- und Glatttal. Die Autoren erklärten dazu: «Die Wohnsiedlungen sind über das ganze Wettbewerbsgebiet verstreut [...]. Sie sind so ausgeführt, dass Gebilde entstehen von möglichst geschlossenem Charakter.»¹³⁹ Was für die Grosstadt als Ganzes nicht mehr möglich war, die Definition von Grenzen und die Schaffung einer erkennbaren Gesamtform, das erlaubte ihr Wachstumsmodul, die Wohnkolonie: «Die Siedlung wird von innen nach aussen wachsen und kann eigentlich in jedem Stadium der Ausdehnung als ein geschlossenes Ganzes inmitten grüner Wiesen und Baumgärten den Eindruck erwecken, als hätte der Beschauer eines jener viel bewunderten alten Landstädtchen vor Augen. Die Kolonie nimmt eine Fläche von etwa 60 ha ein und kann 6000 Menschen eine neue Heimat sein.»¹⁴⁰

Die neuen Siedlungen hätten damit die Grösse von Vororten wie Adliswil, Altstetten oder Oerlikon erreicht. Im Gegensatz zu den als «seelenlos» empfundenen Quartieren der Kernstadt sollten sie eine ausgeprägte räumliche und gestalterische Identität

139 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 70.

140 Ebd.

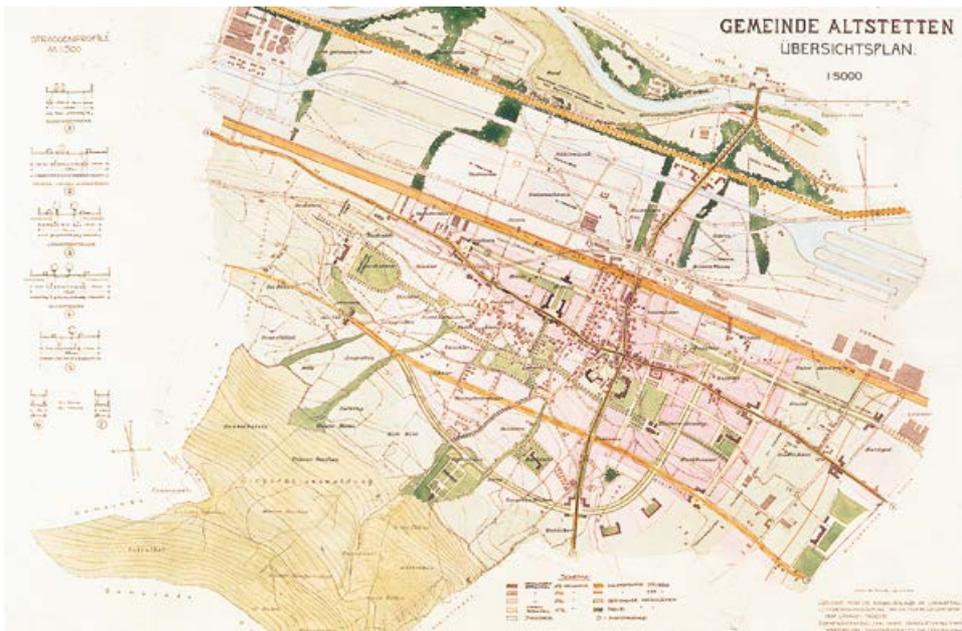


Hermann Herter: Neuer Lindenplatz als Ortszentrum von Altstetten. Die Eigenständigkeit der Vorortgemeinde wird betont. (BAZ)

besitzen und in ihren Bewohnerinnen und Bewohnern heimatliche Gefühle wecken. «Der Bewohner solcher Kleinstädte», hatte Scheffler 1913 geschrieben, «würde eine natürliche Teilnahme für die Entwicklung seines Gemeinwesens haben, als Grundbesitzer und als ein dauernd Ortsansässiger; er würde sich als Bürger eines endlich wieder überschaubaren Stadtgebildes fühlen.»¹⁴¹

Von Hermann Herter ist der Bebauungsplanentwurf für die Gemeinde Altstetten überliefert, die er in eine Gartenstadt transformierte und als selbständige Siedlungseinheit gestaltete. Ein Grüngürtel rund um die Gemeinde verhindert das Zusammenwachsen mit der Stadt. Die Limmatauen sind als weite, naturbelassene Erholungsflächen ausgestaltet. Zwischen Limmat und Bahn zieht sich der geplante Limmathafen quer durch das Gemeindegebiet, begleitet von den Bahnanlagen der SBB und Industrieflächen. Die «Gartenstadt» Altstetten liegt südlich der Bahngleise und schart sich rund um einen verdichteten Kern mit viergeschossiger, geschlossener Bebauung. Im Halbkreis daran anschliessend sind zweigeschossige Reihenhausquartiere vorgesehen, in den höheren Wohnlagen schliesslich Einfamilienhäuser. Eine breite Ringstrasse unterstreicht die Grundform der Siedlung. Grünzüge reichen von den Waldrändern bis in den Kern des Vororts.

141 Scheffler 1913, S. 19f.



Hermann Herter: Transformation der Vorortgemeinde Altstetten in eine Gartenstadt, umgeben von einem breiten Grüngürtel. Grünzüge dringen radial von den Waldrändern in den Kern des Vororts. Die bauliche Dichte nimmt nach aussen hin ab. Hafenanlagen und weite Grünflächen charakterisieren die Limmataufer. (BAZ)

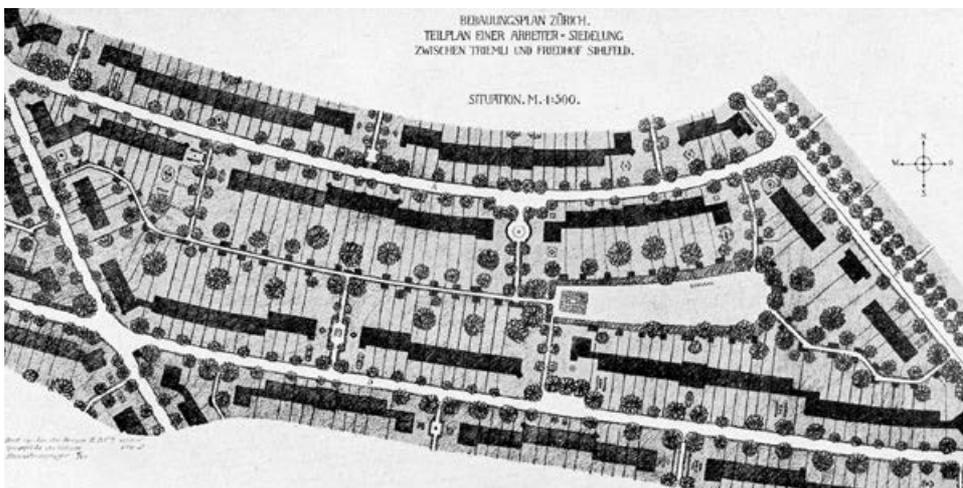
Zur Gestaltung der Kleinhausquartiere forderten Kündig & Oetiker neue Bauvorschriften, die einerseits den Bau von Reihenhäusern erleichtern, andererseits eine sorgfältige Durchgestaltung der Strassen- und Platzräume sicherstellen sollten. Um die Architektur aus der starren Geometrie von Baulinien und Grenzabständen zu befreien, schlugen sie die Einführung der Ausnutzungsziffer als Planungsinstrument vor, in Verbindung mit einer sehr hohen Freiflächenziffer von 75 Prozent in allen Wohngebieten: «Die Bestimmung, dass nur ein Viertel des Terrains ausgenutzt werden darf, soll allgemein angewendet werden. Diese Vorschrift ermöglicht es, bei Reihenhäusern die seitlichen Grenzabstände gegenüber den jetzigen Bestimmungen [...] zu reduzieren.»¹⁴² In Anlehnung an Camillo Sitte strebten sie eine Variation der Strassenräume an: «Durch Zurücksetzung einzelner Gruppen hinter die Baulinie können schöne Strassenbilder geschaffen werden. Plätze an Hauptstrassen sind als markante Punkte dreistöckig zu umbauen; bei Einführung der Strassen in Plätze darf der Baulinienabstand bis auf 12 m reduziert werden.»¹⁴³

Die Wohnstrasse

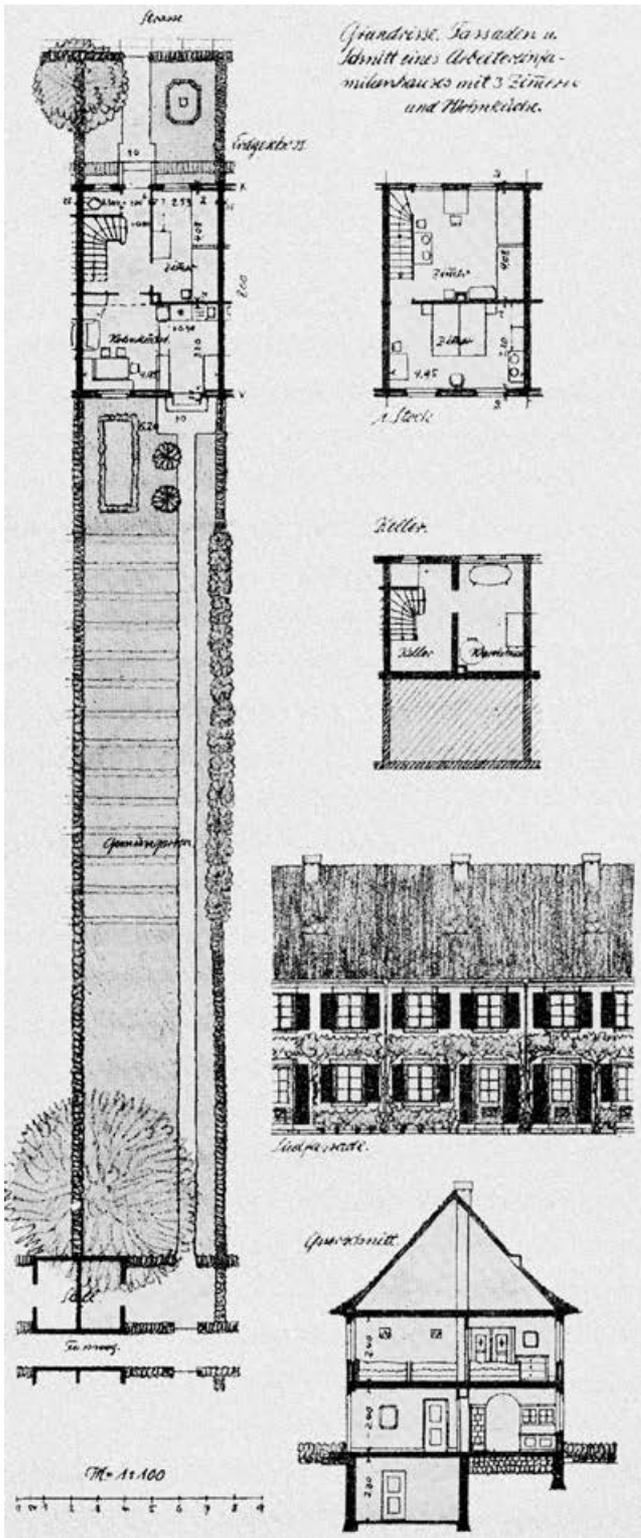
Der abgebildete «Teilplan einer Arbeiter-Siedlung» von Kündig & Oetiker mit W. Zollikofer zeigt, wie sich die vorgeschlagenen städtebaulichen Vorgaben auswirken sollten: Die Hauptstrassen sind leicht geschwungen und folgen den Höhenlinien des Geländes. Querstrassen sind nur in weiten Abständen von rund 300 Metern vorgesehen. Um Erschliessungskosten zu sparen, sind sie nur rund fünf Meter breit, Trottoirs fehlen. Die Häuserreihen sind relativ nahe an die Strasse gesetzt und bilden durch ihre bewusste Staffelung abwechslungsreiche Strassenräume und Sichtbezüge. Die Kreuzungen sind durch höhere Eckbauten mit Erkern akzentuiert. Ein zweiter, privater Siedlungsraum wird abseits der Strasse durch die weiten Gartenhöfe aufgespannt. Ein Netz von schmalen Fusswegen, gesäumt von kleinen Gartenhäuschen, schafft zwischen den privaten Parzellen eine halböffentliche Verbindung. Dieses Wegnetz läuft in einem Spielplatz zusammen.

142 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 35 (Erläuterungsbericht zum Entwurf Nr. 4).

143 Ebd.



Kündig & Oetiker und Zollikofer, «Teilplan einer Arbeiter-Siedlung». Lockeres, dem Gelände angepasstes Strassennetz mit Wohnstrassen von fünf Metern Breite und sekundäres Fusswegnetz durch die Gartenhöfe. (aus: *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 36)



Kündig & Oetiker und Zollikofer: Einfache Kleinhäuser für Arbeiter im Triemli. Die Korridorflächen sind minimiert, Wohnzimmer und Küche sind nach bäuerlichem Vorbild zu einer Wohnküche mit hölzerner Eckbank und direktem Ausgang in den Garten zusammengefasst. (*Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 36)

Die Vorgaben von Kündig & Oetiker mit W. Zollikofer folgten den Empfehlungen der deutschen Gartenstadtbewegung. Hans Kampffmeyer hatte 1913 auf Grund der ersten Erfahrungen in Deutschland Wohnstrassen von fünf Metern Breite vorgeschlagen und angefügt: «Die Wohnstrassen sollten so geführt werden, dass ihre Benutzung für den Durchgangsverkehr gar nicht in Betracht kommt.» Der geringe Verkehr erlaubte einen billigeren Ausbau, zudem würden es «die Anwohner sehr dankbar empfinden, wenn ihnen der Lärm und Staub des Verkehrs möglichst ferngehalten wird».¹⁴⁴ Rudolf Eberstadt forderte 1917 im *Handbuch des Wohnungswesens*, dass in Wohnstrassen «der Fuhrwerksverkehr entweder gänzlich ausgeschlossen, oder mindestens unter Fernhaltung jedes Durchgangsverkehrs nur auf die Anfuhr für die Bedürfnisse der Anwohner beschränkt ist. Es entstehen verkehrsfreie oder verkehrsgesperrte Gebiete.»¹⁴⁵ Dies liess sich erreichen, indem man Wohnstrassen, um sie als Verbindung unattraktiv zu machen, quer zu den Verkehrsachsen anlegte, als Sackgassen ausbildete oder mit versetzter Strassenachse plante.

Die funktionale Differenzierung in Verkehrs- und Wohnstrassen war eine Innovation aus der Gartenstadtbewegung. Im Gegensatz zu dem bis dahin geltenden Paradigma des universellen Rasters von gleichwertigen Strassen setzte sie eine funktionale Zonenplanung voraus. Wohnstrassen machten nur Sinn, wenn im Voraus eine Bebauung mit kleinen Häusern und eine Nutzung als reines Wohnquartier fest standen. Die schmale Wohnstrasse brach überdies mit dem Prinzip, wonach Strassenraum und Baulinienabstand identisch zu sein hatten. Im Vorschlag von Kündig & Oetiker mit W. Zollikofer war ein Baulinienabstand von 22 Metern als Norm vorgesehen – bei fünf Metern Strassenbreite blieben zwischen der Strasse und den Häusern insgesamt 17 Meter unbebaubares Vorgartengelände übrig.

Kleinhaus und Vaterland

Die Architekten jener Zeit unternahmen alles, um das Kleinhaus in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber der Mietwohnung konkurrenzfähig zu machen. Sie glaubten, dass die Bewohnerinnen und Bewohner einiges an Einschränkungen in Kauf nehmen würden, um im eigenen Haus wohnen zu können.

Kündig & Oetiker mit W. Zollikofer schlugen zahlreiche Änderungen an Baugesetz und Bauordnung vor, um den Bau von Reihenhäusern zu fördern. Die geltenden Bauvorschriften, schrieben sie, «sind für grosse städtische Miethäuser berechtigt, bedeuten aber, auf Kleinhäuser angewandt, eine ganz unnötige Verteuerung des Bauens».¹⁴⁶ Damit es auch «einem Arbeiter möglich werde, ein kleines Haus zu erwerben», schlugen sie für Einfamilienhäuser vereinfachte Normen vor, die zum Beispiel die Minimalhöhe von Wohnräumen, die Breite von Treppen und Türen, die Dicke von Brandmauern oder den Abstand der Gebäude betrafen. Technisch und ästhetisch soll «einwandfrei gebaut werden. Der Innenbau darf jedoch ganz primitiv und die Nebenräume äusserst knapp sein.»¹⁴⁷

Der Bau von Einfamilienhäusern für die breite Bevölkerung war um 1918 ein moralisch-ideologisches Postulat ersten Ranges. Die Reformer des Städtebaus sahen darin ein zentrales Vehikel zur Durchsetzung einer ganzen Reihe von politischen, sozialen, moralischen und ästhetischen Vorstellungen, die sich in ihren Schriften vermischten und überlagerten.

144 Kampffmeyer 1913, S. 52.

145 Eberstadt 1917, S. 249 f., wörtlich zitiert in: Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 66.

146 *Schlussbericht Bauungsplanwettbewerb* 1919, S. 35 (Erläuterungsbericht zum Entwurf Nr. 4).

147 Ebd.

«Der brennende Punkt unserer Wohnungsfrage», schrieben Kündig & Oetiker, «ist die Beschaffung billiger Kleinhäuser für Arbeiter und Angestellte. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, diese Bevölkerungsklassen statt in düsteren Mietskasernen, in gesunden, frohmütigen Kleinhäusern mit Gärten unterzubringen. Nur wenn dies gelingt, wird auch im Arbeiter wieder das *Heimatgefühl* erwachen.»¹⁴⁸ Ganz ähnlich heisst es im Erläuterungsbericht von Bodmer und Hippenmeier: «Als neue Wohnform für die grosse Masse der Bevölkerung empfehlen wir das Kleinhaus mit Garten, das Ein- und Zweifamilienhaus (Reihenhaus). An Stelle des Übereinandertürmens sollen die Wohnungen nebeneinander gestellt werden.»¹⁴⁹ Explizit sollten «Arbeiter und Angestellte», beziehungsweise «die Masse der Bevölkerung» von dieser Reform erfasst werden, jene Schichten also, die am meisten unter schlechten Wohnverhältnissen zu leiden hatten und deren Unzufriedenheit noch im gleichen Jahr 1918 im Landesstreik zum Ausdruck kam.

Das Kleinhaus für Arbeiter – dies die soziale Dimension – beinhaltete das Angebot der Teilhabe und gesellschaftlichen Integration. Ohne zwischen Heimat, Staat und Vaterland zu unterscheiden, nannte Richard Petersen 1920 als Ziel des Kleinhausbaus: «Den heimatlos Gewordenen die Heimat wiedergeben, dafür sorgen, dass die verlorene Verbindung mit dem Grund und Boden, mit dem Vaterlande wieder hergestellt wird! [...] Wir müssen dahin streben, möglichst vielen Familien ein, wenn auch kleines Haus mit ausreichendem Garten zu Eigentum zu geben.»¹⁵⁰ Bei Petersen, der in der Jury von Gross-Zürich eine wichtige Rolle spielte, erhält der Entscheid für den Flachbau eine staatspolitische Dimension. Im Gärtchen sollten nicht nur Salat und Gemüse Wurzeln treiben: Die Bewohnerinnen und Bewohner selber sollten mit ihrem Wohnort verwachsen – und zugleich mit dem Vaterland. Das kleine Grundstück hatte den Stellenwert einer «Volksaktie», eines symbolischen, aber greifbaren Teileigentums am Vaterland.

Die Idee der Partizipation hatte sich in den frühen Schriften der Gartenstadtbewegung noch wesentlich anders dargestellt. Bei Hans Kampffmeyer¹⁵¹ bezog sich die Teilnahme auf die lokale Gartenstadt-Genossenschaft, die von ihren Mitgliedern in demokratischer Art als emanzipatorisches Gemeinschaftsunternehmen aufgebaut würde. Nicht privates Kleineigentum an Grund und Boden war das Ziel Kampffmeyers, sondern der kollektive Landbesitz, der das grosse Werk der Kolonie erst ermöglichte. Bei Richard Petersen entfiel die partizipatorische Idee von Gemeinschaft und Mitbestimmung; übrig blieb allein die symbolische Teilhaberschaft am Staat.

148 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 35, Hervorhebung im Original.

149 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht 1918*, S. 54.

150 Petersen 1921, S. 1f.

151 Kampffmeyer 1913 S. 19, 77–82, 91–96.

S. 206/207, Das neue Oerlikon im Entwurf von Rittmeyer & Furrer und Zöllig. Verkehrsge-rechter Schwung der Strassen charakterisiert den modernen Vorort. Die Industrie verlässt ihren Standort am Bahnhof Oerlikon und wird in die entsumpfte Ebene des Glatttals verschoben, wo ein Hafen entsteht.

Geschlossene Blockrandbebauung charakterisiert die zentralen Teile des Vororts, während die Aussenbereiche als Gartenstadtquartiere mit Reihenhäusern und schmalen Wohnstrassen ausgebildet sind. Die Kaserne ist nach Oerlikon verlegt, sie verkörpert in der Arbeitergemeinde die staatliche Autorität. (*Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, Tafel bei S. 68)



Der Arbeiter als Bauer

In der ländlichen Lebensweise mit teilweiser Selbstversorgung sahen Kündig & Oetiker mit W. Zollikofer einen Weg zu neuer Beheimatung von Arbeiterfamilien: «Jedem Haus soll ein Stück Gartenland und ein Stall für Kleinvieh beigegeben werden.» Mit ihrem genau berechneten Vorschlag versuchten die Architekten zu beweisen, «dass man im Kleinhaus, wenn der Gartenertrag berücksichtigt wird, nicht teurer wohnt als in einem im gleichen Zeitraum gebauten Miethause». ¹⁵² Den Nachweis für diese Behauptung erbrachten Kündig & Oetiker 1926 bis 1928 mit dem gleichzeitigen Bau der städtischen Wohnsiedlungen Utohof und Erismannhof, von denen die eine aus Reihenhäusern, die andere aus fünfgeschossigen Blöcken bestand. ¹⁵³

Bäuerliche Werte und ländliche Lebensformen wurden zum Vehikel, um die un-
stete, «heimatlos gewordene» Arbeiterschaft in der Gesellschaft zu verwurzeln. Dieser Ansatz war um 1918 nicht neu. Jan Capol zeigt anhand von Basler Quellen, dass der halb-
ländlichen Wohnform des Häuschens am Stadtrand schon im philanthropischen Wohnungs-
bau des 19. Jahrhunderts heilsame Wirkung zugeschrieben wurde. ¹⁵⁴ Tugenden
wie Fleiss, Familiensinn, Frömmigkeit und Patriotismus wurden in idealisierender Art
mit dem ländlichen Leben in Verbindung gebracht. ¹⁵⁵ Mit dem Häuschen am Stadtrand
wollten die Philanthropen des 19. Jahrhunderts diese Werte den städtischen Arbeitern
wieder näher bringen. Capol beschreibt anschaulich die erzieherischen Intentionen des
philanthropischen Wohnungsbaus und fasst dessen Ziele treffend mit «Verhäuslichung»,
«Verbäuerlichung» und «Verniedlichung» der Arbeiterklasse zusammen. Die gleichen
Leitbilder prägten, bereits zum Stereotyp erstarrt, auch die Städtebaureform des frü-
hen 20. Jahrhunderts, nicht nur, wie Capol vermutet, in der Schweiz mit ihrer nationa-
len Bergler- und Bauern-Identität, sondern genauso in Deutschland.

Das ideologisierte Idealbild von der Landbevölkerung als Verkörperung nationaler
Tugenden, körperlicher Gesundheit und moralischer Unverdorbenheit entstand in der
Aufklärung. In den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts wurde es von den Rassenhygie-
nikern wissenschaftlich «untermauert». Sie behaupteten, dass das städtische Leben zu
körperlicher Degeneration führe, die sich in abnehmender Wehrtauglichkeit der Män-
ner und in sinkender Fruchtbarkeit und rapide abnehmender «Stillfähigkeit» der Frauen
ausdrücke. Mit der Verstädterung verbanden sie das Schreckensbild einer biologischen
Schwächung der «Rasse» und gar der Gefahr ihres allmählichen Aussterbens. Nur dank
der Zuwanderung gesunder Erbsubstanz in Gestalt von kräftigen Bauernsöhnen und
gesunden Töchtern vom Land könne sich die städtische Bevölkerung überhaupt repro-
duzieren. ¹⁵⁶

Mit solchen Warnungen vor der abnehmenden Reproduktionskraft beider Geschlech-
ter trafen die Rassenhygieniker einen empfindlichen Punkt der männlichen Psyche, und
mit den pessimistischen Prognosen über die Gesundheit der «Rasse» war der nationale
Stolz herausgefordert. Indem sie die abnehmende Wehrtüchtigkeit und Stillfähigkeit
als Indizien der «Entartung» wählten, liessen die Rassenhygieniker die kulturellen, in-
tellektuellen und wirtschaftlichen Leistungen der Grosstadtmenchen ganz ausser
Acht und konzentrierten sich ausgerechnet auf ihre Fähigkeit zur Erfüllung enger Ge-
schlechterrollen. ¹⁵⁷ Von der Rückkehr zu einer «natürlichen», ländlichen Lebensweise
erhofften sie sich, ebenso wie die Lebensreformerinnen, die Rettung der bürgerlichen

152 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 36 (Erläuterungsbericht zum Entwurf Nr. 4).

153 *Mehr als Wohnen 2007*, S. 22f. sowie 66f.

154 Capol 2000, S. 48–60.

155 Ebd., S. 33.

156 Weingart, Kroll, Bayertz 1988, S. 57.

157 Ebd., S. 75.

Familie als Ort der Reproduktion. Dies erklärt auch ihr Interesse an der Gartenstadtbewegung, in der mehrere ihrer Exponenten mitwirkten.

Im Zeitkontext von 1918 erhielt die Orientierung am Bauerntum zusätzliche aktuelle Bedeutungsebenen. Politisch hatten sich die Bauern im Ersten Weltkrieg in der Schweiz als zuverlässige konservative Kraft erwiesen. Ländliche Truppenkontingente waren häufig gegen streikende Arbeiter im Einsatz. Diese bewusste Erfahrung verband sich mit den vertrauten Vorstellungen von der gesunden Moral und Volkskraft der Landbevölkerung. An ihr sollte die unruhige und räumlich mobile Arbeiterschaft gesunden.

Für Hermann Röthlisberger, Redaktor der Werkbund-Zeitschrift *Werk*, war «der Arbeiter» nichts anderes als ein durch Landflucht entwurzelter Bauer: «Das Geld der Städte hat die Landleute angelockt; es hiess sie dereinst den Karst verlassen und in die Fabriken ziehen.»¹⁵⁸ In Anlehnung an die Degenerationstheorie der Rassenhygieniker beschrieb Roethlisberger die Stadtbevölkerung als entwurzelte Bauern: «Es liegt doch etwas Gewalttätig-Brutales in jeder grossen Stadt. Sie zehrt am Leben des Menschen; sie lockt sie an, die kräftigsten, und frisst sie auf. Die Fabrik hat den Arbeiter entwurzelt. Ehedem war er Tagelöhner an der Schattseite des Lebens – aber immerhin, er war mit dem Erdreich verwachsen und war seiner Sache sicher. Als Fabrikler gehört er nicht

158 Hermann Röthlisberger, «Geld und Geist» in: *Werk* 10, 1920, S. 212.



Hans Bernoullis Wohnküche für die Werkbund-Ausstellung *Die Arbeiterwohnung* in Zürich propagiert 1918 bäuerliche Wohn- und Stiltradition als städtische Arbeiterkultur. (aus: *Werk* 5, 1918, S. 150)

sich selbst; er gehört dem, der ihm mehr Lohn gibt oder noch vielmehr dem, der ihm mehr Lohn verspricht. Er ist allen Winden preisgegeben. Haben wir im Ernst alles unternommen, um ihm wieder Erdreich zu geben, damit er wurzeln kann? Konnte er im Trubel der grossen Stadt bis heute heimisch werden?»¹⁵⁹

In herablassender Fürsorge propagierten Architekten bäuerliche Wohnkultur für städtische Arbeiterhäuser. Die Werkbund-Ausstellung *Die Arbeiterwohnung* präsentierte im Sommer 1918 in Zürich schlichte Wohnküchen mit hölzernen Stabellen, eingebauten Eckbänken und gemütlichen Kachelöfen als proletarische Wohnkultur der Zukunft.¹⁶⁰

Die integrativen Absichten der Reforme und Planer deckten sich übrigens vollauf mit den Sichtweisen vieler führender Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten, die nicht auf Revolution, sondern auf Gleichberechtigung und Integration aus waren. So sagte Emil Klöti 1950, im Rückblick auf seine Arbeit, über Kleinhaussiedlungen für Arbeiterfamilien: «Damit wurde wesentliches beigetragen, an Stelle von revolutionären Tendenzen in der Arbeiterschaft evolutionäre zu setzen. Der Arbeiter wurde zum Bürger im besten Sinn des Wortes, zum selbstverantwortlichen Glied des Staates.»¹⁶¹

Patriarchale Familienmuster

Etwas direkter formulierte Karl Scheffler diese Ziele 1913: «Der Kleinbürger, der Hausbesitzer ist, der Arbeiter, der ein Schwein dick füttert und seine Kartoffeln selbst pflanzt, der Fabrikant und Kaufmann, der seine Familie in gesunder Ländlichkeit aufwachsen sieht und wirklich wieder in seinem Hause zu einem Familienoberhaupte wird: sie alle können gar nicht anders, als im Grunde ihres Wesens staatsertaltend fühlen und denken. [...] Der an sich prachtvolle Menschenschlag des deutschen Industriearbeiters würde bald, wenn nicht äusserlich, der Rede nach, so doch innerlich, der Lebensgesinnung nach, konservativ empfinden lernen, wenn er etwas zu konservieren hätte, wenn er unmittelbar Anteil erhalte und mehr an sein selbst gezogenes Gemüse, an seine Hühner und sein Schwein dächte, als an die Protestversammlung.»¹⁶²

Die Vaterlandsliebe der zitierten Reforme und Planer war, auch das geht aus diesen Zitaten hervor, untrennbar mit ganz bestimmten Vorstellungen über die Familie verbunden. Die familiäre Hierarchie mit dem ernährenden Vater als Oberhaupt, wie sie 1912 im neu geschaffenen schweizerischen Zivilgesetzbuch¹⁶³ festgeschrieben wurde, und eindeutige Zuschreibungen von Geschlechterrollen prägten das Denken der Städtebaureformer. Das Kleinhaus isolierte die Familie und verschaffte ihr mehr Raum. Es bot zwar nicht mehr Wohnfläche, dafür versprach es eine störungsfreie Privatsphäre, Distanz gegenüber den Lebensäusserungen der Nachbarschaft und Erholung von den Zumutungen der Arbeitswelt. Während der Ehemann aber täglich die heile Welt der Siedlung verlassen sollte, um sich in den Kampf ums Dasein zu stürzen und seine Familie zu ernähren, hielten die Reforme für die Frauen ganz andere Lebenspläne bereit. Statt in der Fabrik oder im Kontor Arbeit zu suchen, hätten sie im eigenen Haus genug zu tun. Es eröffnete sich die Perspektive, die Frauen gänzlich aus der unruhigen Innenstadt und von den Zentren der Macht fernzuhalten. Ihre Welt sollte der harmonische Rahmen der Siedlung bilden, ihr Leben in der Sorge für Mann und Kinder, Blumen und Gemüse aufgehen.

159 Hermann Röthlisberger, «Geld und Geist» in: *Werk* 10, 1920, S. 212.

160 *Werk* 5, 1918, S. 150.

161 Hans Carol, *Interview mit Emil Klöti*, Abschrift, Stadtarchiv Zürich VII.109.18 (Nachlass Klöti).

162 Scheffler 1913, S. 20.

163 ZGB 1912, § 159–170, 331.

«Der Grossstädter von heute», schrieb Karl Scheffler, «ahnt nicht einmal, wie viel zur Kräftigung des Familiengefühls Eigenhaus-, Gartenbau- und Hauswirtschaftsinteressen beitragen können.»¹⁶⁴ Statt dem «erregenden Strassengetriebe» und «trübem Kneipenleben» sollten die Familienväter das «stille Glück trauter Häuslichkeit»¹⁶⁵ neu kennen lernen: «In einem solchen Heim, wo die Hausmutter im Garten genügend Gemüse für die Familie pflanzt, wo die Kinder schon in früher Jugend in gesunder Luft zu einiger Arbeit gewöhnt werden können, wo der Vater die schönen Abende bei der Familie nützlich im Garten zubringt, da ist in Wirklichkeit glücklich zu wohnen.»¹⁶⁶ Man wird nicht fehl gehen in der Annahme, dass in einem solchen Idyll denn auch «die Rasse» gesunden und sich die Stillfähigkeit der Frauen wie die Reproduktionskraft ihrer Gatten erholen mussten.

Der Exkurs macht deutlich, dass die massive Propaganda für das kleine Einfamilienhaus als Wohnform der Zukunft, die vor dem Ersten Weltkrieg einsetzte, schwer mit konservativer Ideologie befrachtet war. Es ging darum, die Familie als «Zelle des Stadtorganismus» zu isolieren und zu stärken, der Vereinzelung und «Vermassung» der Stadtmenschen entgegenzuwirken und ihre Mobilität unter Kontrolle zu bekommen. Das Modell des Wohnens im Reihenhaus war eine konservative Alternative zu den Emanzipationsbemühungen der Frauenbewegung und zum Veränderungsanspruch der Arbeiterbewegung, ein Gegenmodell zur eben entstehenden städtischen Arbeiterkultur. Technisch gesehen stellte das Kleinhaus einfach eine mögliche stadtplanerische Lösung dar. Aufgeladen mit vielschichtigen moralischen Bedeutungen wurde es nach dem Ersten Weltkrieg jedoch zu einer absoluten Forderung, zu einer Ideologie.

Urbane Wohnformen

Der Erfolg der Einfamilienhaus-Ideologie lässt leicht vergessen, dass das Mehrfamilienhaus für den weitaus grössten Teil der Stadtbevölkerung die Normalität bleiben musste. Eine zentrale Wohnlage und ein kurzer Arbeitsweg waren vielen Menschen wichtiger als ein eigener Garten. Die Höhe der Bodenpreise und die bestehenden Zonenvorschriften liessen das Kleinhaus meistens gar nicht zu.

In Berlin waren es Baugenossenschaften, die als erste versuchten, innerhalb der Blockrand-Typologie neue Haus- und Siedlungsgrundrisse zu formulieren, welche die Nachteile des konventionellen Mietskasernentyps vermieden und trotzdem wirtschaftlich tragbar blieben. Die Architekten Alfred Messel, Albert Gessner und Paul Mebes leisteten um 1900 in dieser Hinsicht Pionierarbeit.¹⁶⁷ Sie reformierten die Berliner Mietskasernen, indem sie die verschachtelten Seitenflügel und Hinterhöfe zugunsten von grossen, innen liegenden Freiflächen auflösten. Vorder- und Hinterhaus wurden gleichwertig behandelt und erhielten gemeinsame Erschliessungswege und Aussenräume im Innern des Baublocks. Dabei zeigte sich, dass nur die Überbauung grosser zusammenhängender Areale Verbesserungen der Wohnbauarchitektur erlaubte.

Dass es um die Jahrhundertwende zum Wohnen auch andere Visionen gab als die des biedereren Kleinhauses, soll das nachfolgende Zitat illustrieren, das Karl Scheffler 1907 verfasste. Damals plädierte er für die Möglichkeiten grosser, genossenschaftlicher Planungen: «Wird nämlich an Stelle des schmalen tiefen Rechtecks, worauf der Unternehmer heute sein einzelnes Etagenhaus mit engen Höfen und Hinterhäusern baut, der

164 Scheffler 1913, S. 19.

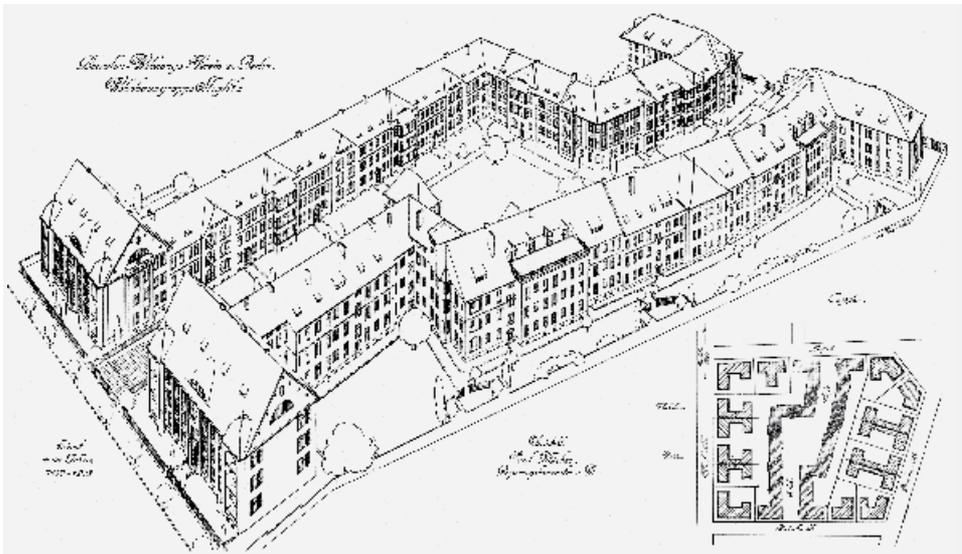
165 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 4.

166 Ebd.

167 Posener 1981, in: *ARCH+* 59, S. 67–68; Helmut Geisert, «Reformmodelle für das städtische Wohnen», in: Scheer 2000, S. 41–51.

grosse Raum zwischen vier Strassen als Bauplatz angenommen, so kann viel rationeller disponiert werden. Einrichtungen, die jetzt in jedem Hause vorhanden sein müssen, könnten praktischer und besser für alle Bewohner des Häuserblocks angelegt werden. An Stelle der vielen kleinen Höfe könnte ein einziger grosser Gartenhof treten. Gemeinsame Turn- und Spielhallen für die Kinder, Lesezimmer, Reinigungsräume und selbst gemeinsame Küchen wären keine Utopie. Jeder Häuserblock würde zur Wohnstätte einer kleinen Gemeinde werden, die sich von dem sehr modernen Trieb zu genossenschaftlichem Zusammenschluss praktisch organisiert sähe. [...] An Stelle der dreissig bis vierzig Häuser, die jetzt einen Baublock bilden, träte das eine kolossale Genossenschaftshaus, worin die Not des Wohnens in der Grosse Stadt, soweit es geht, zur Tugend gemacht wird.»¹⁶⁸

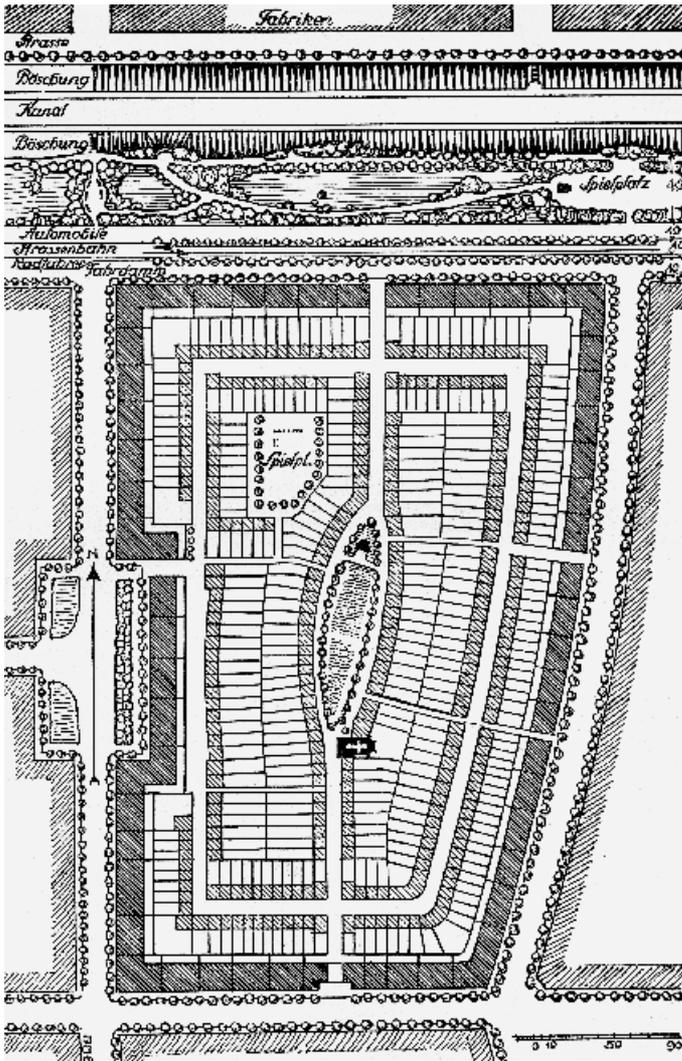
168 Scheffler 1907, S. 37f.



Paul Mebes, Wohnhausgruppe Steglitz II, 1908. Genossenschaftliche Wohnanlage als Alternative zur Berliner Mietskaserne. Zwei Gebäudezeilen erschliessen die Tiefe des Baublocks und bilden verkehrsfreie Aussenräume. Die Gebäudehöhe ist auf drei Geschosse beschränkt. (aus: Gessner 1909, S. 8)

Die Entwürfe von Jansen wie die von Eberstadt, Möhring und Petersen für Gross-Berlin zeugen von der Auseinandersetzung mit den Fragen des innerstädtischen Wohnens. Letztere schlugen vor, das Innere des Baublocks statt mit Hinterhäusern mit einer Kleinhaussiedlung zu füllen und nur den Blockrand mehrgeschossig zu bebauen.¹⁶⁹ Vor dem Hintergrund rauchender Fabrikschlote zeichnete Möhring ein Dorf mit Kirche und grünem Anger inmitten der urbanen Randbebauung. Dieses Prinzip der ‚gemischten Bauweise‘ sollte im Zürich der 1920er Jahre mehrfach zur Anwendung kommen, so etwa 1926 am Zanggerweg in Zürich-Oberstrass.

169 Eberstadt, Möhring, Petersen 1910, S. 9–11.



Eberstadt, Möhring, Petersen: Entwurf für eine Kleinhaussiedlung im Binnenhof der mehrgeschossigen Randbebauung. (aus: Eberstadt, Möhring, Petersen 1910, S. 11)

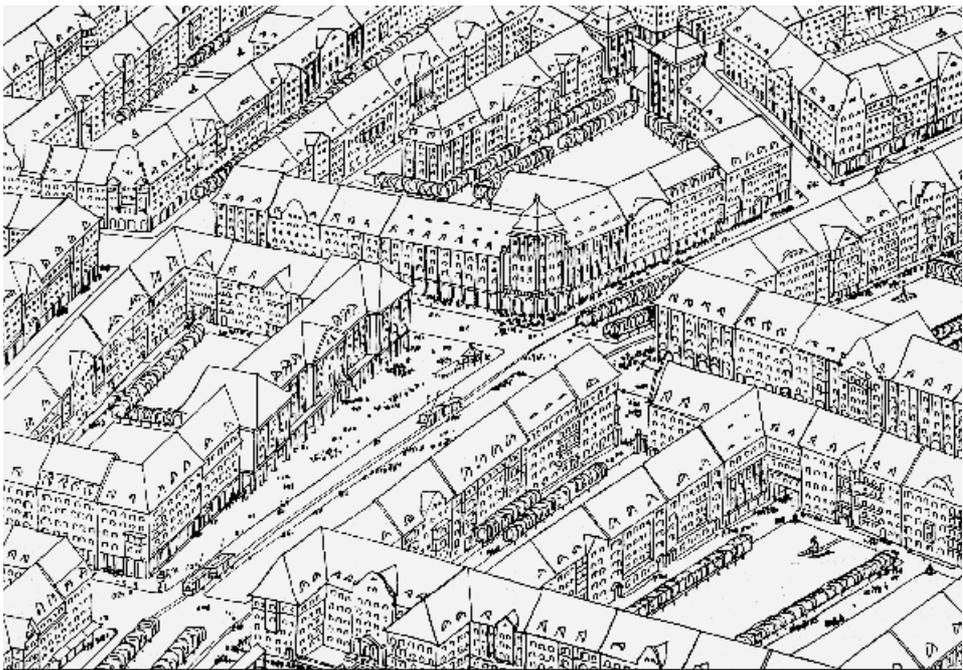
Hermann Jansen dagegen setzte auf eine Verkleinerung der Blockgrössen und liess die Höfe als halböffentlichen Freiraum unbebaut. Tore und Lücken in der Randbebauung liessen frische Luft, aber auch Fussgänger frei in den grossen Hofgärten zirkulieren;¹⁷⁰ eine elegante und durchaus urbane Vision einer verbesserten Stadt, die sich ohne utopische Aufwendungen, allein durch Überarbeitung von Bauordnung und Bebauungsplan erreichen liess. Jansen betonte, dass es darum gehe, für die «92 v.H. Menschen» zu planen, «welche nicht mehr wie 600 Mark jährlich für Wohnzwecke auszugeben in der Lage sind».¹⁷¹

Der Wettbewerb Gross-Zürich dagegen brachte für den Wohnungsbau in städtischen Verhältnissen keine neuen Anregungen. Viele Teilnehmer konzentrierten sich ganz auf die Propaganda für die Kleinhaussiedlung und versuchten, ihr auch im Weichbild der Stadt auf Kosten der offenen Bebauung Platz einzuräumen. Zur Verärgerung des Preisgerichts überliessen die meisten Planer das Stadtgebiet jedoch den bislang üblichen Bebauungsmustern, ohne sich über die Wohnformen der «92 v.H.» weiter Gedanken zu machen.¹⁷²

170 Jansen 1910, S. 54–61.

171 Ebd., S. 57.

172 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 27 f.



Hermann Jansen: Schematische Perspektive einer verbesserten Baublockaufteilung. Die grünen Innenhöfe sind öffentlich zugänglich und bilden ein alternatives Wegnetz abseits des Verkehrs. (Jansen 1910, S.59)

Grenzen und Grünräume

Konzepte des fließenden Raums

Wenn die Freiflächenpolitik am Ende dieses Kapitels steht, soll das nicht heissen, dass die Beiträge zu diesem Thema von geringerer Bedeutung gewesen wären, im Gegenteil. Ähnlich wie die Verkehrswege wurden die Grünflächen mit dem Wettbewerb zu einem fundamentalen Instrument der Stadtplanung. Ihre Bedeutung und Ausgestaltung veränderten sich dabei tiefgreifend. Nicht mehr bloss schmückende Inseln im steinernen Meer sollten sie sein, sondern das vielleicht wichtigste Strukturelement der neuen Grossstadt. Man wollte jetzt die Grünbereiche zu einem zusammenhängenden System vernetzen, das die Stadt durchdrang und umfing.

Noch einen Schritt weiter ging ein Beitrag über die «Organische Auffassung der Architektur», der 1912 in der BSA-Zeitschrift *Schweizerische Baukunst* erschienen war: Er sah die Aufgabe des Städtebaus «darin, die Stadt als ein landschaftliches Ganzes aufzufassen, das in sich eine Landschaft darstellt und mit der umgebenden Landschaft eine harmonische Einheit bildet». Die Stadt müsse mit ihrer Umgebung verwachsen bleiben, so «dass sie diese Landschaft fortsetzt, ergänzt, erhöht, erweitert, dass der Wald mit Fingern durch die Stadt greift, der See Verbindungsarme durch die Stadt legt, als auch die Häuser im Einzelnen mit ihrer näheren Umgebung aus dem Boden und der Landschaft herauswachsen».¹⁷³ Damit war ein neues Programm anvisiert: Das Konzept des fließenden Raums und der Durchdringung von Aussen- und Innenraum. Dieses sollte in den 1920er Jahren zu einem wesentlichen Element der klassischen Moderne werden, es prägte ihre Auffassung vom «befreiten Wohnen» ebenso wie ihre städtebauliche Grundhaltung.

Drei verschiedene Ansätze führten zu den neuen, ganzheitlichen Auffassungen vom öffentlichen Freiraum: Als erstes ist der «Wald- und Wiesengürtel» zu nennen, den die Gemeinde Wien auf Betreiben des Bürgermeisters Karl Lueger 1905 zu schaffen versprach. In einem europaweit Aufsehen erregenden Beschluss stellte Wien die westlich gelegenen Hügel mit ihren Wäldern und Waldrändern unter Schutz und verband sie mit weiteren Grüngeländen zu einem Ring von mehreren Tausend Hektaren rund um die Stadt, den sie mit Promenadenstrassen erschloss.¹⁷⁴ Die Grosszügigkeit dieser Massnahme fand grossen Widerhall, doch wurde auch die Kritik geäussert, dass die geschützten Grünflächen weit ab von der Stadt lägen und nicht mit dem Zentrum verbunden seien.

Einen zweiten Ansatzpunkt lieferten die Grünflächen amerikanischer Städte, die nach dem System von Frederick Olmsted Jr. (1870–1957) mit breiten Parkways untereinander verbunden waren. Diese Parkways, landschaftlich gestaltete, breite Promenadenstrassen, wurden von grosszügigen Rasenflächen und Baumgruppen begleitet und durchdrangen als zusammenhängendes grünes Netz die Städte. In der Zeitschrift *Städtebau* erschien 1905 erstmals ein ausführlicher und begeisterter Artikel über «Nordamerikanische Parkanlagen», der das Prinzip beschrieb: «Alle diese einzelnen Anlagen werden, und das ist das Charakteristische der amerikanischen städtischen Parkanlagen, zu Systemen vereinigt.»¹⁷⁵ Die Berliner Architekturvereinigungen publizierten in jener

173 H. P., «Nordamerikanische Parkanlagen», in: *Schweiz. Baukunst* 5, 1912, S. 83 und 98.

174 Goecke 1906, S. 13.

175 Kayser 1905, S. 113.

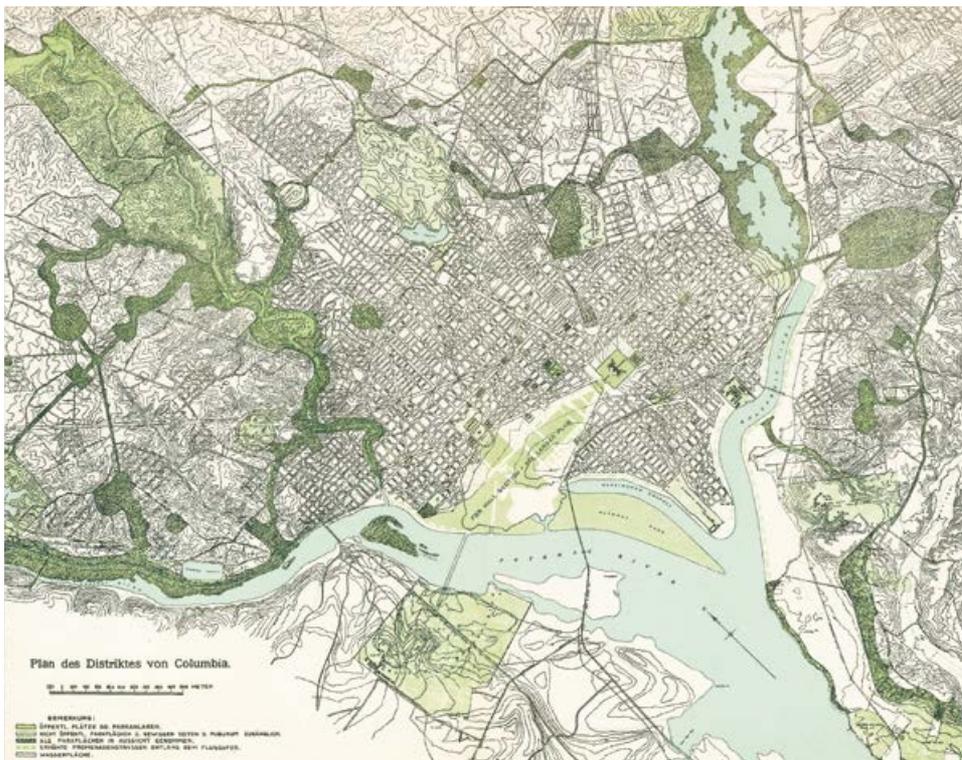
Denkschrift, die den Städtebau-Wettbewerb Gross-Berlin anregte, den Plan des Wiener Wald- und Wiesengürtels neben einem Grünflächenplan von Washington D.C.¹⁷⁶

Ausgelöst von der Sportbewegung kam um die Jahrhundertwende schliesslich als dritter Ansatz die Idee des «Volksparks» ins Gespräch. Dabei ging es um Parks, die nicht als reine Schmuckanlagen zum Promenieren gedacht und durch zahlreiche Verbotsschilder reglementiert waren, sondern der Bewegung suchenden Bevölkerung Spielwiesen, Tennisplätze, Sandgruben, Reitbahnen und Flächen für Feste und Veranstaltungen anboten.¹⁷⁷

Im Wettbewerb Gross-Berlin kombinierte Hermann Jansen die neuen Systeme. Er ging von den Ufern und Wäldern an den Spree- und Havelseen sowie von den im Nordosten gelegenen Riesefeldern aus und schuf daraus einen Wald- und Wiesengürtel, der nun aber nach amerikanischem System mit einem Netz von freigehaltenen Flächen nach aussen wie nach innen weiter gewoben wurde, die Vororte einzeln umschloss und entlang von Flüssen und Kanälen weit in die Stadt vorsties, um sich mit den grossen städtischen Grünanlagen wie dem Schlosspark Charlottenburg und dem Tiergarten zu verbinden. Jansen nannte als wichtigstes Ziel, «einer jeden Ansiedlung eine genügende Fläche Freiland dienstbar zu machen, also ausser Waldflächen ihr grosse Sport- und

176 *Gross-Berlin* 1906, Planbeilagen ohne Seitennummerierung.

177 Vittorio Magnago Lampugnani, «Moderne, Lebensreform, Stadt und Grün. Urbanistische Experimente in Berlin 1900 bis 1914», in: Scheer 2000, S. 37–39.



Grünflächen und Grünzüge in Washington D.C. nach dem Macmillan-Plan von 1901. Die Freiflächen sind zu einem zusammenhängenden System vernetzt. (*Gross-Berlin* 1906, Planbeilage)

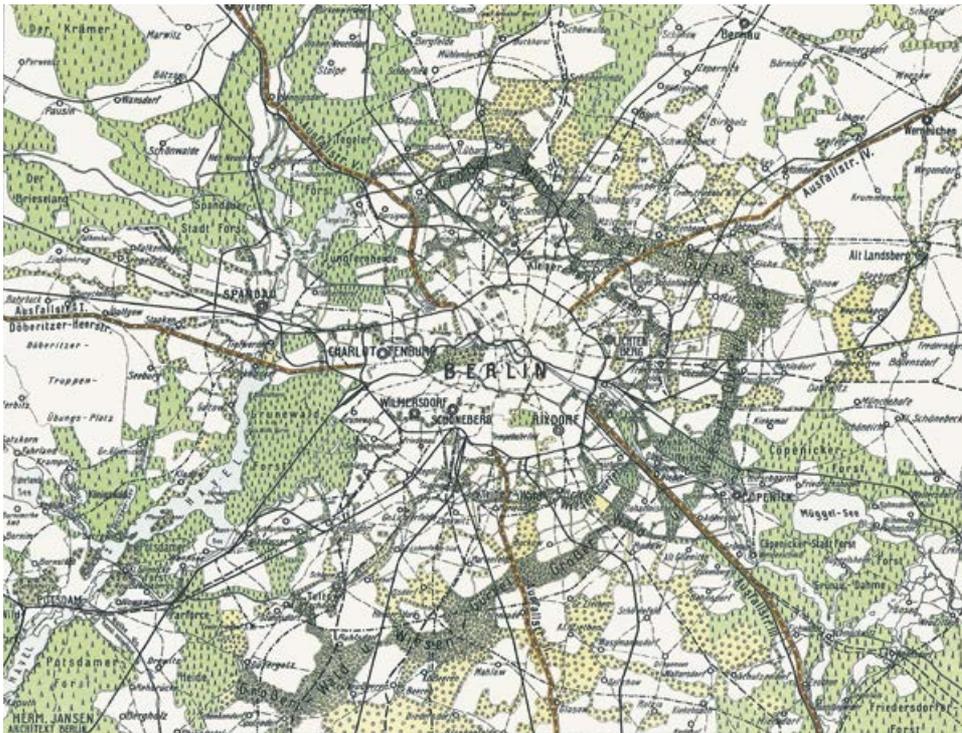
Spielplätze zu sichern».¹⁷⁸ Die neuen radialen Grünzüge dienten nicht allein der Erholung, sondern waren in vielen Fällen «als Verbindungswege zwischen Wohn- und Arbeitsstätten» gedacht, entrückt vom Lärm und Schmutz der Strassen.¹⁷⁹

Jansens Plan schloss die neuen Vororte in das zusammenhängende Netz der Grünflächen ein. Jede dieser isolierten Wohnstädte war von Grüngürteln eingegrenzt, die für immer der Bebauung entzogen bleiben sollten. Damit hätte sich das Verhältnis zwischen bebauten und unbebauten Flächen in Berlin umgekehrt: Die Stadt des 19. Jahrhunderts bestand aus kompakt bebauten Grundstücken mit eingestreuten grünen Inseln in Form von Parks. Die Stadt des 20. Jahrhunderts sollte ein grüner, locker von Gartenstädten durchsetzter Raum werden.

Eberstadt, Möhring und Petersen hielten dem ein System von radialen «Grün-Keilen» entgegen, die von aussen her die Stadt durchdringen und mit frischer Luft versorgen sollten. Die Idee von Wachstumsgürteln, schrieben sie, sei überholt, die moderne Stadt wachse strahlenförmig den Verkehrslinien entlang. Das dazwischen liegende Land wollten sie der Bebauung entziehen. Mit dieser «Grundform der Grosstadt» hatten sie, in schematischer Weise, etwas wiedergefunden, was im chaotischen Stadtwachstum des Industriezeitalters verloren gegangen war: eine klare Begrenzung und damit eine wahrnehmbare äussere Gestalt für die Stadt.

178 Jansen 1910, S. 48.

179 Ebd.



Hermann Jansen: Grünflächenplan für Berlin. Ein Wald- und Wiesengürtel verbindet sich mit feineren Grünflächen und Grünzügen zu einem Netz, das die isolierten Vorortssiedlungen einschliesst und in die Stadt eindringt. (Jansen 1910, Anhang)

Freiflächen gliedern die Stadt

Wenn die Stadt ein Organismus sein sollte, setzte dies voraus, dass sich die Grenzen des «Körpers» wie seiner einzelnen «Organe» bestimmen liessen. Nur so konnte sie als Ganzes behandelt werden, konnten die einzelnen Teile definiert und funktional aufeinander bezogen werden. Es ist jedoch gerade ein wesentliches Merkmal der modernen Stadt, dass ihre Grenzen fließend sind, dass ihre Umrisse immer nur vorläufig gelten und ihre politischen Grenzen wenig mit der wirtschaftlichen, baulichen und lebensweltlichen Realität zu tun haben.

Bei Jansen wie bei Eberstadt, Möhring und Petersen übernahmen die geschützten Grünflächen die Aufgabe, der Stadt und ihren einzelnen Teilen eine geschlossene Form zu verleihen. Der Architekt der englischen Gartenstädte, Raymond Unwin, sprach diesen Gedanken 1910 deutlich aus: «Die hervorragende Schönheit vieler alter Städte», schrieb er, «rührt von ihrer Einhegung durch Stadtmauern oder Wallgänge her.»¹⁸⁰ Er schloss daraus, dass die Übergänge zwischen bebauten und unbebauten Flächen möglichst hart auszubilden seien: «Jedenfalls sollten wir irgend eine vorgeschriebene Linie, bis zu welcher sowohl Land wie Stadt sich ausdehnen dürfen, festlegen, um so die unregelmässigen Ränder von Schutthaufen und liegen gebliebenen Baulandes, welche heutigentages die nächste Umgebung unserer Städte verunstalten, zu vermeiden.» In Hampstead Garden Suburb schied er die Gartenstadt sehr wirkungsvoll mit einer niedrigen, turmbewehrten Mauer vom Erholungsgebiet Hampstead Heath. Unwin war wie Bodmer und Hippenmeier der Meinung, die Isolierung von Vororten und Stadtvierteln durch Grüngürtel könne «dazu beitragen, ein Gefühl lokaler Gebietsgemeinschaft zu befestigen».¹⁸¹

180 Unwin 1910, S. 94.

181 Ebd., S. 96.



Gartenstadtkolonien für Arbeiterfamilien umgeben im Entwurf von Bodmer und Hippenmeier die Industrie- und Hafenanlagen des Limmattals. Jede Siedlung ist vollständig in Grün eingebettet. Übersichtsplan 1:10'000, Ausschnitt. (BAZ)

Auch das Preisgericht des Wettbewerbs Gross-Zürich fasste in seinem Bericht die Funktion ausgedehnter Freiflächen in diesem Sinn zusammen: «Die Freiflächen übernehmen die Gliederung der ganzen Baumasse und bestimmen damit das Gesamtbild der Stadt.»¹⁸² Im Wettbewerbsprogramm war eine entsprechende Anforderung formuliert worden: «Bei der Aufteilung des noch nicht überbauten Geländes soll zur Vermeidung einer kompakten Überbauung die Trennung durch Freiflächen vorgesehen werden.»¹⁸³ Identität und Gestalt des einzelnen Vororts ergaben sich so im Wesentlichen aus der Setzung von Grenzen, die allerdings das Wachstum der Stadtregion als Ganzes nicht beeinträchtigen sollten. Im Entwurf von Bodmer und Hippenmeier umgeben Gartenstadtcolonien für Arbeiterfamilien die Industrie- und Hafenanlagen des Limmattals. Jede Siedlung ist durch Grünzüge strukturiert und ringsum von Grünräumen umgeben.

So wird begreiflich, dass auch Hermann Herter in seinem Entwurf für Altstetten einen lückenlosen Gürtel von Freiflächen vorsah, den er über begrünte Spazierwege mit dem Vorortskern vernetzte. «Die Bebauung des Limmattales», schrieb Herter dazu, «soll nicht in dessen ganzer Länge stattfinden. Die einzelnen Gemeinden sind durch Grünstreifen zu trennen, behufs Unterteilung der grossen Baumassen.»¹⁸⁴ Das Ufergebiet der Limmat wollte Herter – nach dem Vorbild der Wiener Lobau – als grosses Natur- und Erholungsreservat ausscheiden: «Erhaltung des Limmatufers im alten Zustand. Ausbau zu einer Grünanlage von Zürich bis Dietikon. Spielwiesen, Schrebergärten, Teiche und kleine Seen im Sommer für Bäder, im Winter für Eissport etc.»¹⁸⁵

182 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 25.

183 Ebd., S. 14.

184 Hermann Herter, *Charakteristische Profile durch das Wettbewerbsgebiet*, Plan, 1918. (BAZ)

185 Ebd.

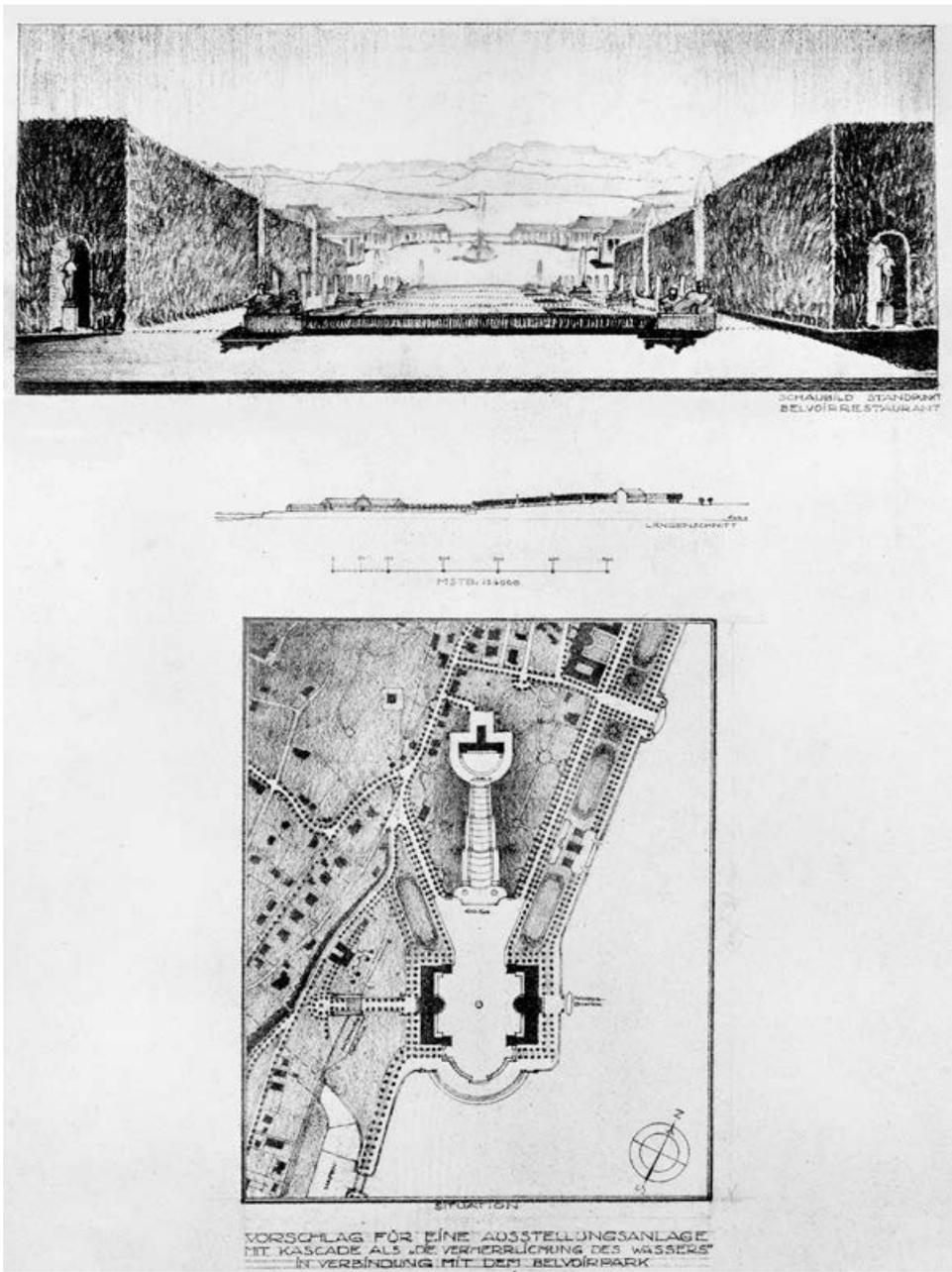


Bodmer, Hippenmeier: Grünzug auf dem Milchbucksattel in Zürich-Unterstrass. Eine breite Promenade trennt die Stadt vom Vorort Oerlikon und verbindet die Höhenzüge von Zürich- und Käferberg. (BAZ)

Die Topografie der Stadt Zürich sorgt mit ihren bewaldeten Hügelzügen und Bachtobeln und dem See für eine natürliche Gliederung des Siedlungsgebiets. Die in den europäischen Metropolen typische Entwicklung eines riesigen, ununterbrochenen «steinernen Meers» war hier eigentlich nicht zu befürchten. Es ging vielmehr darum, die bestehenden landschaftlichen Qualitäten zu erhalten und zu fördern. In allen Projekten finden sich daher Vorschläge zur Freihaltung der Waldränder am Friesenberg und Zürichberg, zur Schaffung von Aussichtsterrassen und Höhenpromenaden und zur Nutzung der Waldtobel, die von den Höhen in die Stadt hinunter führen. «Von dem grünen Saum des Zürichsees, dem Herz der Stadt Zürich sollen die Grünflächen gleichsam als Blutgefässe in den arbeitenden Körper der Stadt eindringen und diesen mit der Erholungsstation, den Wäldern verbinden»,¹⁸⁶ schrieben Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier. Den Passübergang am Milchbuck, der Zürich und das Limmattal von den nördlichen Vororten im Glatttal trennt, wollten sie mit einer «Waldverbindung» betonen – einem künstlich angelegten Waldstreifen als Wanderweg zur Verbindung von Zürich- und Käferberg. Grünzüge als Trennstreifen und als Fusswegverbindungen abseits des Verkehrs sollten in der Stadtplanung der 1920er, 30er und 40er Jahre zu einem Grundelement werden. Mit diesem Hilfsmittel konnten die neu entstehenden Quartiere gegliedert und erschlossen werden.

An den Seeufnern stand vor allem das Gebiet zwischen dem Hafen Enge und Wollishofen für planerische Eingriffe zur Verfügung. Die hier seit langem geplante Aufschüttung wurde erst in den frühen 1920er Jahren vorgenommen, unter Verwendung des Aushubs des heutigen Mythenquais, der bei der Tieflegung der linksufrigen Seebahnlinie anfiel. Im Geist der Zeit wurden hier vor allem Ausstellungsparks und Messegelände in streng architektonischer Gestaltung vorgeschlagen. Interessanterweise fehlte noch jeder Hinweis auf die Möglichkeit eines Strandbades, wie es kurz nach dem Wettbewerb (1922) realisiert wurde. Die Seeufergestaltung wurde 1926 zum Gegenstand eines eigenen Wettbewerbs.

186 Bodmer, Hippenmeier, *Generalbericht* 1918, S. 74.



Hermann Herter: Vorschlag für ein Ausstellungsgelände in der Enge. Eine Kaskadenanlage verbindet den Belvoirpark mit neu aufgeschütteten Parkanlagen am See. (BAZ)

Wenn wir die Resultate der Wettbewerbe Gross-Berlin und Gross-Zürich im Überblick betrachten und uns von den gestalterischen Details lösen, wird deutlich, wie modern und zukunftsweisend die Ansätze im Grunde waren: Die Städteplaner um 1909 und 1918 teilten eine Auffassung, die die Stadt nicht mehr im Sinn des 19. Jahrhunderts als statische und homogene Struktur begriff, sondern als ein funktional differenziertes, wachsendes und von schneller Bewegung bestimmtes System. Diese Auffassung versuchten sie mit der biologistischen Metapher des «Organismus» zu fassen und der politischen Öffentlichkeit plausibel zu machen.

Städtebaureform und Stadtkritik

Die Städtebaureform basierte auf der Stadtkritik der Lebensreform- und der Gartenstadtbewegung. Ihre Vertreter sahen sich in Opposition zur Stadtplanung des 19. Jahrhunderts und ihren Unzulänglichkeiten. Die Rasterpläne betrachteten sie als zu wenig ortsbezogen, das Wohnen in dicht bebauten und durchmischten Stadtquartieren als ungesund. Die Idee eines «Zurück zur Natur» war wegleitend für ihre stadtfeindlichen oder zumindest stadtfernen Vorstellungen vom Wohnen im Grünen.

Trennung der Funktionen

Die Städtebauer von 1918 wünschten nicht das Ende der Grossstadt herbei. Doch ihre Vorschläge für den Umbau des städtischen «Organismus» waren derart radikal, dass sie die bisher gültige Auffassung von Urbanität in Frage stellten.

Von der Gartenstadtbewegung übernahmen die Städtebauer den Gedanken, die urbane Dichte als Merkmal der Stadt durch Dezentralisation, durch Streuung der Stadt in den Raum hinaus, zu brechen. Die räumliche Trennung der Funktionen, von Wohnen, Arbeit und Erholung, wurde zum wichtigsten Instrument, um dem Bereich des Wohnens ländliche Qualitäten zu geben und die Stadt trotzdem im internationalen Konkurrenzkampf zu stärken und weiter wachsen zu lassen. Funktionale Entmischung war das zentrale Element der neuen Planungsidee.

Das Zentrum, die City, wurde vorbehaltlos den «weltwirtschaftlichen Interessen» überlassen, die Industrie an die Peripherien verwiesen und dort mit Hafen- und Güteranlagen versorgt. Die Welt des Wohnens wurde aus der Kontinuität des Städtischen herausgelöst. Hier sollten andere Gesetze gelten. Ländliche Kleinhäuser in dezentralen, isolierten Siedlungen waren die «Heimat des neuen Menschen». Der wirtschaftliche Konkurrenzkampf sollte dort draussen so wenig spürbar sein wie der Klassenkampf.

Die Stadt als dynamischer Organismus

Die neue Stadt wurde nicht mehr statisch gedacht, sondern als System von Bewegungen, Flüssen, Geschwindigkeiten: Von Blutgefässen, Verkehrsadern und Menschenströmen war die Rede. Die Strassen wurden zu Kanälen, die den Verkehrsfluss wie ein Gewässer leiten. Als «Blutgefässe» versorgten die Verkehrsträger die «Organe» der Stadt mit dem belebenden Strom von Waren, Informationen, konsumierenden und arbeitenden Menschen.

Der Verkehr begann die Wahrnehmung der Stadt zu bestimmen und das planerische Denken zu verändern; eine neue, an Bewegung und Geschwindigkeit orientierte, kinetische Ästhetik der Stadt schälte sich heraus. Schnelle Bahnsysteme wurden zum «Rückgrat» der Stadtstruktur, griffen weit ins Umland aus und strukturierten das Stadtzentrum neu. Das Strassensystem wurde auf das höhere Tempo von Automobilen und Strassenbahnen ausgerichtet, der Verkehr kanalisiert und nach Ge-

schwindigkeiten getrennt. Die Gleichwertigkeit der Strassen und ihr regelmässiges Raster wurden dadurch gesprengt.

In der kinetischen Stadt verloren Symmetrie und Ornament an Bedeutung. Gefragt waren nun offene Blickfelder, übersichtliche Kurven, grosszügig gruppierte Volumina. Das Strassengeviert und nicht mehr das einzelne Haus bildete das Grundelement der Stadtarchitektur, denn das kleinteilige Detail, an dem sich der Fussgänger erfreut hatte, liess sich bei höheren Geschwindigkeiten gar nicht mehr erkennen. Das kinetische Erlebnis der Stadt, das Sigfried Giedion 1941 als Raum-Zeit-Gefühl beschreiben sollte, prägte die Stadtvisionen schon vor dem Ersten Weltkrieg.

Fliessende Landschaftsräume

Der Vergleich mit Blutgefässen wurde nicht nur auf die Verkehrsadern angewandt, sondern ebenso auf die Grünflächen, die als wesentlicher Gestaltfaktor der Stadt entdeckt wurden. Die organische Stadt sollte kein steinernes Meer mehr sein, das die Grünflächen wie isolierte Inseln einschloss. Wie die Verkehrskanäle wurden Parks und Freiflächen zu einem zusammenhängen System verbunden. Natur und Landschaft sollten die Stadt beleben, Stadt und Land sich gegenseitig durchdringen. Die Ränder der Stadt lösten sich auf, und neue Siedlungskerne wurden inselartig in die Landschaft gebettet. Im amerikanischen Konzept des Parkway trafen Grünnetz und Strassennetz zusammen. Der Parkway kanalisierte den schnellen Verkehr und war, wie im Sihl-Strassen-Vorschlag von Kündig & Oetiker und Zollikofer, durch Tiefer- oder Höherlegung aus dem Stadtkontinuum herausgelöst.

Disziplinierung des Stadtraums

Trennung der Funktionen, fliessender Raum, kinetische Raumbilder, Raum-Zeit-Gefühl: Das alles waren Grundelemente, die die Stadtauffassung der klassischen Moderne prägen sollten. Trotzdem wäre es falsch, die stadträumlichen Auffassungen der grossen Städtebauwettbewerbe einfach mit denen der klassischen Moderne gleichzusetzen. Die Planer von 1909 und 1918 bewegten sich innerhalb von Konzepten, die von den beiden Polen Camillo Sitte und Friedrich Ostendorf bestimmt waren. Strassenraum und Platz waren für sie noch fest gefügte Kategorien. Die von ihnen entworfenen Strassen waren als «Rue Corridor» von parallelen Häuserwänden eingefasst, die Plätze von geschlossenen Häuserreihen definiert. Symmetrie und Axialität waren unverzichtbare Gestaltungsmittel. Der Stadtraum wurde einer kollektiven Ordnung unterworfen, die Disziplin zum Ausdruck brachte. Dem Fliessen des Raums wurden noch enge Grenzen gesetzt.

Funktional-deduktiver Ansatz und Stadtentwicklung

Die Bebauungsplan-Wettbewerbe waren Ausdruck des Glaubens, dass sich die Entwicklung der Stadt im Grossen erfassen und planen lässt. Dies setzte voraus, dass sich die planerischen Massnahmen in eine logische Abfolge bringen liessen: Erst wenn feststeht, wo die Hafenanlagen liegen sollen, kann das Bahnnetz festgelegt werden; erst wenn dieses bekannt ist, lassen sich die wichtigsten Verkehrsstrassen bestimmen; erst wenn diese Hauptachsen bestimmt sind, können die einzelnen Quartiere und Siedlungen geplant werden. Dieser deduktive Ansatz rationaler Planung prägte in den 1920er Jahren die Zürcher Stadtplanung. Im folgenden Kapitel soll untersucht werden, wie weit er sich in der Kontingenz der tatsächlichen Stadtentwicklung aufrechterhalten liess.

Politik und Planungspraxis

Zwischen Klassenkampf und Konsens

Gesellschaftliche Krise 1918 bis 1923

Die Jahre des Ersten Weltkriegs waren in der Schweiz von wachsenden sozialen Spannungen und offenen Konflikten geprägt. Lange und kaum entschädigte Militärdienste belasteten die Mehrheit der Lohnabhängigen; stark steigenden Preise für Energie und Lebensmittel verschärfen ihre Notlage. Der Index der Konsumentenpreise stieg von 100 (1914) auf 229 Punkte (1918). Da die Entwicklung der Löhne weit hinter diesen Preissteigerungen zurückblieb, büssten die Lohnabhängigen 25 bis 30 Prozent ihres realen Einkommens ein.¹ Vor allem in den Städten wurde der Mangel ab 1916 zur bitteren Not, während Landwirtschaft, Handel und Teile der Industrie glänzende Extraprofite erzielten. Die Bautätigkeit war durch den Krieg fast vollständig zum Erliegen gekommen, und so zeichnete sich ab 1917 eine beispiellose Wohnungsnot ab, die bis weit in die 1920er Jahre andauerte.

Der beim Kriegsausbruch 1914 zwischen Bürgertum und Arbeiterbewegung geschlossene Burgfrieden löste sich unter diesen Umständen sehr schnell auf. Die Unzufriedenheit der Werktätigen nahm zu, und revolutionäre Strömungen gewannen wachsenden Einfluss. Hungermärsche, Streiks und antimilitaristische Demonstrationen prägten das politische Geschehen; Politik wurde mehr als je zuvor auf der Strasse gemacht. Die Arbeiterschaft war jederzeit leicht mobilisierbar, strömte zu Aufläufen und Kundgebungen zusammen und solidarisierte sich etwa bei Streiks über Berufs- und Quartiergrenzen hinweg. Massive staatliche Repression, Militäreinsätze gegen Arbeiter, Schusswaffengebrauch, schwere Strafen gegen sogenannte Rädelsführer und die Ausweisung ausländischer Funktionäre steigerten den Zorn der Protestierenden.

Unter dem Druck der Basis und bestärkt durch den Erfolg der russischen Revolution radikalisierte sich die Schweizer Linke, besonders in den grossen Städten. Die sozialistische Umwälzung der Gesellschaft schien auch in der Schweiz in greifbare Nähe zu rücken. Im November 1918 provozierte die präventive Besetzung der Stadt Zürich durch Truppen der Armee den Landes-Generalstreik, der die Schweiz tief erschütterte. Die Arbeiter stellten zwar nur pragmatische Forderungen wie wirtschaftliche Umverteilung, 48-Stunden-Woche, Alters- und Invalidenversicherung, Proporzahlen und Frauenstimmrecht. Der Streik wurde jedoch vom Bürgertum und der Armee als revolutionärer Umsturzversuch aufgefasst und mit harter militärischer Repression niedergeschlagen.

1 Schmid-Ammann 1965, S. 67.

Der Landesstreik und die Militäreinsätze hinterliessen ein doppeltes Erbe. Die erste Reaktion war Ende 1918 ein sozialpolitischer Aufbruch, der als «Galop social» in die Geschichte einging: Das unter Druck geratene Bürgertum versprach soziale und politische Reformen wie die Einführung einer staatlichen Altersvorsorge (AHV) und die 48-Stunden-Woche.² Diesem kurzen sozialpolitischen Frühling folgte schon bald ein Rückschlag des Pendels nach rechts.

Die Arbeitskämpfe gingen weiter. Auch das Jahr 1919 sah fast ununterbrochenen Streiks und Arbeitskonflikte. Die Arbeiter nutzten den kurzen wirtschaftlichen Aufschwung 1919. Manche Forderungen aus dem Landesstreik liessen sich in den nachfolgenden Monaten auf gewerkschaftlicher Basis erkämpfen. Der Achtstundentag wurde für die meisten Branchen Tatsache; er bedeutete eine massive und trotz zahlreicher Ausnahmen dauerhafte Reduktion der Arbeitszeit, die zuvor meistens neun oder zehn Stunden betragen hatte. Die Reallohnverluste der Kriegszeit wurden jetzt eilig durch Lohn erhöhungen kompensiert, die mindestens teilweise die Deflation der frühen 1920er Jahre überdauerten.³

2 Wigger 1997, S. 109–147; König, Kurz, Sutter 1994, S. 252.

3 Ritzmann 1996, S. 456 (Tabelle G.8a).



Demonstrantinnen und Demonstranten vor dem Zürcher Rathaus begleiten im Sommer 1918 eine sozialistische Frauendelegation, die sich das Recht erkämpft hat, dem Kantonsrat ihre Forderungen vorzutragen. (aus: *Zürcher Wochenchronik* 1918, S. 196)



Landesstreik in Zürich. Militäreinsatz gegen Demonstrierende auf dem Paradeplatz.
(aus: *Zürcher Wochenchronik* 1918, S. 363)



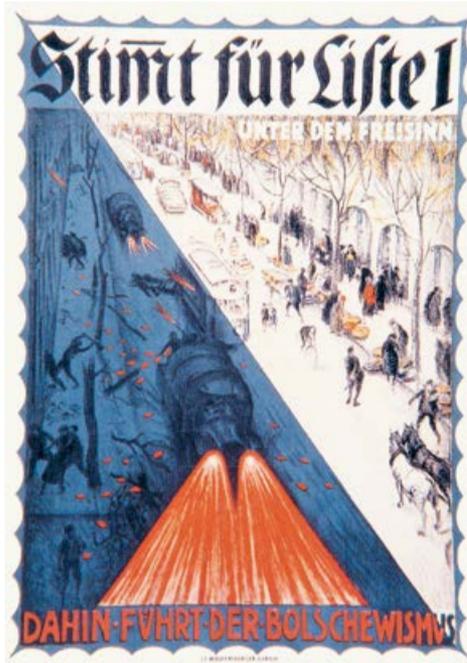
Landesstreik in Zürich. Berittenes Militär in der Badenerstrasse in Aussersihl.
(aus: *Zürcher Wochenchronik* 1918, S. 365)

Im Sommer 1919 erreichte die Macht der Arbeiterbewegung einen ersten, kurzen Höhepunkt: Die Sozialdemokraten erlangten in zahlreichen Schweizer Städten, so in La Chaux-de-Fonds, Biel und Bern und ab Herbst 1919 auch in Zürich, die absolute Mehrheit im Gemeindeparlament. Die tatsächlichen Handlungsspielräume der ‹roten› Mehrheiten waren indessen gering, denn jahrelange Kriegswirtschaft und enorme Fürsorgeleistungen für die durch den Krieg verarmte Bevölkerung hatten die städtischen Finanzen ausgehöhlt.

Wohnungsnot und Fremdenfeindlichkeit

Nichts verdeutlicht die Krisenstimmung am Ende des Ersten Weltkriegs so sehr wie die schrillen Diskussionen, die 1918 und 1919 um die Wohnungsnot und die Ausländerfrage geführt wurden. Trotz der Abwanderung von Ausländern zu Beginn des Kriegs herrschte seit 1916 in der Stadt Wohnungsmangel, der 1918 katastrophale Ausmasse annahm: Vor dem städtischen Wohnungsnachweis bildeten sich täglich Trauben von wohnungssuchenden Menschen, und die Stadt war gezwungen, Obdachlose in Baracken, Turnhallen und requirierten Büroräumen unterzubringen.⁴ Die kriegsbedingte Verteuerung der Baukosten erreichte 1918 275 Indexpunkte (1914 = 100) und legte – ver-

4 «Der städtische Wohnungsnachweis im Zeichen der Wohnungsnot», in: *NZZ* 1. Morgenblatt, 21.09.1918.



Landesstreik und militärische Besetzung der Stadt als politisches Trauma. Plakate aus den Gemeindewahlen von 1919. (Stadtarchiv Zürich)

stärkt durch die ungewissen Zukunftsaussichten – die private Bautätigkeit lahm. Die Stadtbehörden reagierten frühzeitig mit dem forcierten Bau städtischer Siedlungen (Wohnsiedlung Zurlinden 1917; Nordstrasse/Schindelhäuser 1918; Rebhügel, Riedtli und Sihlfeld 1919), doch dies war nur ein Tropfen auf den heissen Stein.⁵ Die Finanzkrise zwang die Stadt 1920 zur Einstellung dieser hoch defizitären Bautätigkeit.

Im Oktober 1918 bat die Stadt Zürich den Bundesrat um finanzielle Hilfe bei der Wohnraumbeschaffung: Es drohe die «Obdachlosigkeit von hunderten von Familien» und Notmassnahmen seien «auch im Interesse der Aufrechterhaltung der inneren Ruhe und Ordnung» dringend geboten.⁶ Doch praktisch gleichzeitig gab der freisinnige Finanzvorstand Streuli dem Problem der Wohnungsnot eine andere Deutung: «Statt den städtischen Wohnungsbau weiter zu pflegen, der Riesensummen verschlingt», äusserte er im Stadtparlament, «dürfte einmal die Frage der Zuwanderung einlässlich geprüft werden. Es befinden sich unter den Zugewanderten eine Menge Elemente, die der Stadt nicht willkommen sein können und ihr eine grosse Belastung bringen.»⁷ Gemünzt war dies sowohl auf verarmte Familien, die von der Sozialhilfe unterstützt werden mussten, als auch auf Flüchtlinge und Immigranten, denen man revolutionäre Umtriebe ebenso wie preistreibende Schiebergeschäfte unterstellte. Bald forderte auch der Zürcher Kantonsrat die konsequente Ausweisung von Ausländern, «welche die Ruhe und Sicherheit des Landes gefährden oder eine wirtschaftlich schädliche Tätigkeit ausüben».⁸ In der Bevölkerung waren während der Kriegsjahre militante Ausländerfeindlichkeit und offener Antisemitismus aufgekommen. Man suchte nach Sündenböcken für die herrschende Misere und fand sie in jüdischen Geldwechslern und Liegenschaftenhändlern, die ab 1918 als «Balkanjuden» und «jüdische Güterschlächter» ins Visier der Behörden gerieten.⁹ Auf Antrag der Stadt Zürich erliess der Bundesrat bereits am 29. Oktober 1918 den *Bundesbeschluss betreffend Bekämpfung der Wohnungsnot durch Beschränkung der Freizügigkeit*. Kantone und Gemeinden erhielten damit das Recht, die Niederlassung von Ausländern und Schweizer Bürgern zu verweigern und Niedergelassene aus ihrem Gebiet auszuweisen – eine Massnahme, die die Stadt Zürich von 1919 bis 1922 gegen hunderte von ostjüdischen Familien anwandte.¹⁰ Antisemitisch gefärbte Fremdenfeindlichkeit wurde nach dem Ersten Weltkrieg zu einer politischen Obsession und verband sich mit einer gehässigen Ablehnung der Grossstadt, die unter dem Eindruck des Landesstreiks zum Inbegriff «ungesunder» und «unschweizerischer» Verhältnisse wurde, vor allem – aber nicht nur – in rechtsbürgerlichen Kreisen. Während fremdenfeindliche Massnahmen schnell eine Mehrheit fanden, dauerte es bis Ende 1919, bis das eidgenössische Parlament die Ausschüttung von Subventionen für den Wohnungsbau beschloss, um Arbeitslosigkeit und Wohnungsnot zu bekämpfen.

Angesichts dieser dramatischen Vorgänge hatten die utopischen Stadtvisionen, wie sie im Wettbewerb Gross-Zürich zum Ausdruck gekommen waren, kaum kurzfristige Aussicht auf Verwirklichung. Finanznot, wirtschaftliche Depression und politische Orientierungskrise verunmöglichten von 1919 bis 1923 jeden Ansatz zu einer zukunftsgerichteten städtischen Politik. Die Stadtplanung, das städtische Bauwesen und die Bodenpolitik blieben gelähmt. Die finanziellen Mittel fehlten ebenso wie der politische Konsens.

5 Eberlé 1922; *Mehr als Wohnen* 2007, S. 20.

6 *Protokoll Stadtrat* 1667, 09.10.1918.

7 «Finanzlage der Stadt Zürich», in: *Zürcher Morgen-Zeitung* Nr. 240, 12.10.1918.

8 *Bericht der Justiz- und Polizeidirektion an den Regierungsrat über die Behandlung der Ausländer während der Kriegszeit*, 04.01.1919, Staatsarchiv Zürich MM 4.32.

9 Ebd.

10 Das Protokoll des Stadtrats von Zürich dokumentiert in den Jahren 1919 bis 1922 Dutzende solcher Administrativmassnahmen. Vgl. Huser 1998, S. 89–114.



Die Kirche Fluntern von Karl Moser 1920. Der Neoklassizismus setzte sich im Ersten Weltkrieg als Zeitstil durch. Sein ebenso klarer wie autoritärer Ausdruck und die Betonung des Monumentalen versprachen Orientierung und Halt in einer unruhigen Zeit. (aus: *25 Jahre Bauen*, S. 95)



Neoklassizismus als Ausdruck von Stabilität. Die Nationalbank am Bürkliplatz, 1919 von den Gebrüdern Pfister erbaut. (BAZ)

Gegen Ende des Jahres 1919 beendete ein heftiger Rechtsrutsch den kurzen sozialpolitischen Frühling. Im November sperrten die Grossbanken der stark verschuldeten Stadt Zürich und anderen links regierten Städten die Kredite.¹¹ Zürich war gezwungen, die Kantonsregierung um Bürgschaft für ihre Schulden zu bitten. Unter demütigenden Bedingungen wurde diese Hilfe im «Garantievertrag» gewährt. Die Kantonsregierung verlangte die Kontrolle über alle städtischen Ausgaben sowie die pfandweise Abtretung der städtischen Werke und Wohnsiedlungen an den Kanton. Die Stadtbehörden sahen in dem erniedrigenden Vertrag eine Fortsetzung der militärischen Besetzung mit finanzpolitischen Mitteln. Um sich daraus zu befreien, beschlossen sie eine rigorose Sparpolitik, verbunden mit hartem Sozialabbau. Der Bau von städtischen Wohnungen wurde trotz weiter wachsender Wohnungsnot gestoppt, die Sozialausgaben von 6.4 Millionen auf 4 Millionen zusammengestrichen. Gleichzeitig erhöhte die Stadt den Steuerfuss 1920 um volle 50 Prozent¹² und steigerte die Tarife der städtischen Werke bis über die Schmerzgrenze hinaus. Vor allem sparte der Stadtrat beim städtischen Personal: Von den rund 6500 städtischen Angestellten des Jahres 1919 verloren bis Ende 1920 1500 ihre Arbeit.¹³

Wie im benachbarten Deutschland bildeten sich bewaffnete Bürgerwehren, die gegen Streikende zum Einsatz kamen.¹⁴ Die neu gegründete Bauern- und Bürgerpartei, die Vorläuferin der heutigen Schweizerischen Volkspartei (SVP), entwickelte eine rechtsextreme Rhetorik und eroberte in erdrutschartigen Wahlsiegen die kantonalen Parlamente.¹⁵ Unter dem Druck der neuen Rechten formierten sich die übrigen «vaterländischen» Parteien (FDP, Christlichsoziale und Bauernpartei) zum «Bürgerblock». Der militante Gegensatz zwischen links und rechts vergiftete in den 1920er Jahren das politische Leben vor allem in den grossen Städten wie Zürich, wo die Mehrheiten stets hart an der 50-Prozent-Marke gebildet und die Wahlkämpfe erbarmungslos geführt wurden.

Als dauerhaftes Erbe der turbulenten Kriegs- und Nachkriegsjahre blieb eine deutliche Schwächung des fortschrittlichen Liberalismus zurück, der vor 1914 in Zürich geherrscht hatte. An seine Stelle traten vermehrt Sehnsüchte nach kollektiver Stärke und Sicherheit und die Einordnung in politisch-kulturelle Milieus. Diese Sehnsüchte zielten jedoch nicht nur auf nationale Verengung und gesellschaftliche Disziplinierung, sie beinhalteten auch ein starkes Bedürfnis nach sichtbaren Orientierungs- und Ordnungselementen und nach gesellschaftlichem Ausgleich. Diesem Bedürfnis entsprachen einerseits starke protektionistische Tendenzen in Gewerbe und Landwirtschaft, andererseits die sozialdemokratische Vision einer Wirtschaft, die nicht nur von Renditeerwartungen, sondern von den Lebensbedürfnissen der Menschen gesteuert würde. Diesen sehr unterschiedlichen Sehnsüchten kam das Orientierungsangebot der Stadtplanung in hohem Mass entgegen, was ihre Durchsetzung in der Zwischenkriegszeit enorm begünstigte.

Politik in den Goldenen 20er Jahren

Im Verlauf der Jahre 1923 und 1924 beruhigte sich die politische Lage in der Schweiz und in Zürich. Die revolutionäre Gefahr schien gebannt. Mit der Bildung des Bürgerblocks auf der Rechten und der Abspaltung der revolutionären, aber kleinen KPS auf

11 König, Kurz, Sutter 1994, S. 256.

12 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 20*.

13 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1933*, S. 138*; vgl. «Das städtische Personal», in: *Zürcher Statistische Nachrichten*, 1924, S. 8–15.

14 König, Kurz, Sutter 1994, S. 255.

15 Wigger 1997.

der Linken wurde die Politik wieder berechenbar und damit handlungsfähig. Dies war spätestens 1924 der Fall und ermöglichte – trotz aller fortdauernden klassenkämpferischen Gehässigkeit – wirksames politisches Handeln und erfolgreiche Kooperation auch über die Blockgrenzen hinweg. Zugleich fasste die wirtschaftliche Konjunktur nach Deflation und Währungsschwankungen 1924 wieder Tritt und setzte zu einem beeindruckenden Wachstumsgang an: Die Goldenen 20er Jahre begannen. Die Bauwirtschaft blühte auf, und städtische Dienstleistungsbranchen wie der Handel, der Versicherungs- und der Bankensektor schufen neue Arbeitsplätze, die den Niedergang der Seidenindustrie und der einheimischen Automobilproduktion kompensierten. Industrie und Gewerbe, die 1905 in Zürich 38'000 Personen beschäftigt hatten, boten 1929 bereits 64'000 Arbeitsplätze; Handel, Banken und Versicherungen steigerten ihre Beschäftigtenzahl zwischen 1905 und 1929 von 18'500 auf 45'000 Personen.¹⁶ Hohe Zuwanderungsraten begleiteten den Aufschwung und stimulierten die Bauwirtschaft: Der Wohnungsbau erreichte in den späten 1920er Jahren Rekordzahlen; in der Innenstadt boomte der Bau von Bürogebäuden, und der wachsende Autoverkehr löste neue Strassenbauprojekte aus.

In den frühen 1920er Jahren trat als charakteristisches Modernisierungselement die Elektrizität ihren Siegeszug an: Nach der Erfahrung kriegsbedingter Kohleknappheit setzten die Bahnen und die Industrie alles daran, sich von der Dampfmaschine und der Abhängigkeit von importierter Kohle zu befreien. Gleichzeitig ersetzten die meisten privaten Hausbesitzer die Gasbeleuchtung durch elektrisches Licht, wie sich den Registern der Brandversicherung entnehmen lässt. Die Energielieferungen des städtischen Elektrizitätswerks steigerten sich von 1913 bis 1920 auf das Dreifache, von rund 30 auf 90 Millionen Kilowattstunden. Die privaten Haushalte konsumierten 1920 sogar fast viermal mehr Strom als 1913.¹⁷ Die Elektrizität gewann einen doppelten Symbolwert als moderne Technologie, die zugleich die nationale, schweizerische Unabhängigkeit verkörperte.

Den wirtschaftlichen Aufschwung seit 1924 begleiteten die neuen Leitbegriffe «Fordismus», «Rationalisierung» und «wissenschaftliche Betriebsführung» – das amerikanische Vorbild faszinierte breite Kreise. Verbesserte Organisation und Leistungssteigerung durch Arbeitsteilung waren im Büro ebenso gefragt wie in der Fabrik¹⁸ und kompensierten teilweise die gestiegenen Reallöhne. Der Ruf nach Rationalisierung und Normierung wurde ab 1924 auch im Wohnungsbau immer lauter und begann sich auf die Architektur und Bauweise der grossen Wohnsiedlungen auszuwirken. Die Prinzipien der wissenschaftlichen Organisation und der rationalisierten Produktion am Fliessband fanden im Bereich der Stadtplanung ihre Entsprechung in der immer strikteren räumlichen Trennung der Funktionen und in den Ansätzen zur Regelung des motorisierten Verkehrs, dem man ein möglichst konstantes Fliessen in klar geschiedenen Fahrbahnen ermöglichte.

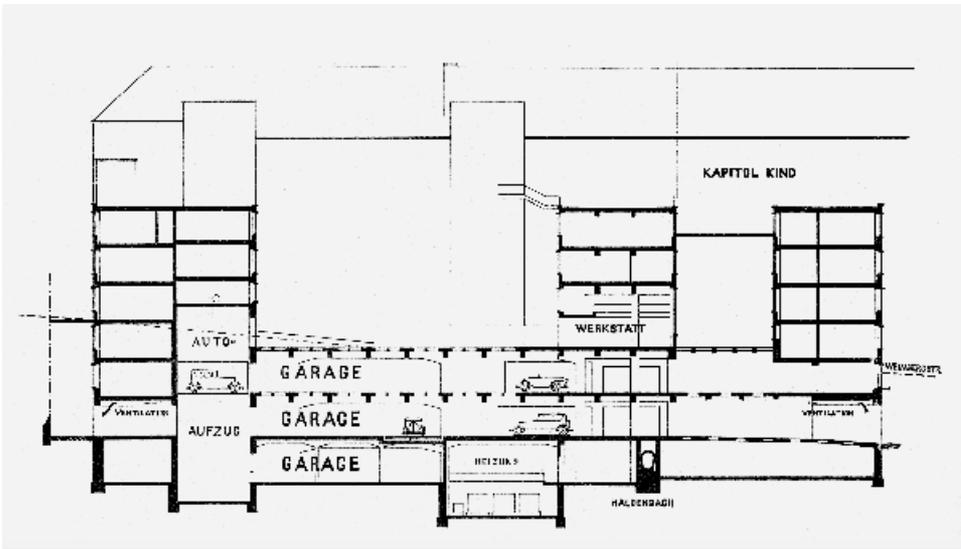
Das Rote Zürich

Die städtischen Finanzen waren als Folge der scharfen Sparmassnahmen 1924 bereits wieder im Lot. Der Garantievertrag mit dem Kanton konnte aufgelöst werden. Ein deutliches Zeichen für die Überwindung der Krise und die wiedergewonnene politische

16 Bickel 1932, S. 106.

17 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 104*.

18 Jaun 1986; König, Kurz, Sutter 1996, S. 269–271.



Auto und Kino sind Zeichen der Moderne. Grand Garage und Cinema Capitol von Ernst Zuppinger an der Stampfenbachstrasse, 1926–1928. Drei Geschosse dienen als öffentliches Parkhaus mit Autolift. (aus: *Werk 7*, 1928, S. 212)

S. 234/235, Rushhour am Paradeplatz um 1928. Seit 1924 erfasste ein wirtschaftlicher Boom die Stadt Zürich. Die Zahl der Arbeitsplätze wuchs und mit ihr die Zahl der Stadtbewohner. Vor allem aber steigerte sich die Mobilität der Bevölkerung. Autos und Strassenbahnen stauten sich zu den Stosszeiten auf den einst so ruhigen grossen Plätzen der Stadt. (BAZ)



6. II. 28



LAURENS CIGARETTES LAMPENS

SCHRIJNEN

NGE

OF AMSTERDAM
CURIA
AVRILIA

Handlungsfähigkeit sind die *Richtlinien zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus*, die im August 1924 erlassen wurden und deren Bestimmungen im Kern bis heute gelten. Ihr geistiger Vater war der sozialdemokratische Bauvorstand Emil Klöti. Die Richtlinien begründeten ein wirksames System der Finanzhilfe für gemeinnützige Baugenossenschaften, das bei diesen einen Bauboom auslöste. Das öffentliche Engagement im Wohnungsbau etablierte sich damit in Zürich als Grundpfeiler städtischer Politik. Während der Bund seine Subventionen für den Wohnungsbau strich und andere Städte ihre Förderungsmassnahmen wieder einstellten, steigerte Zürich die Zahl der geförderten Wohnungen bis 1930 Jahr um Jahr, so dass am Ende der Konjunkturphase der gemeinnützige Wohnungsbau mit rund 20 Prozent des Wohnungsbestands einen massgeblichen Faktor am Markt darstellte und zahlreiche neue Wohnquartiere prägte.

Nachdem die Linke schon 1925 die absolute Mehrheit im Stadtparlament gewonnen hatte, errang sie 1928 auch eine Mehrheit in der städtischen Exekutive, die sie bis weit in die 1940er Jahre behalten sollte.¹⁹ Mit diesem von der SP als historisches Ereignis gefeierten Erfolg begann die Periode des «Roten Zürich». Eindrückliche Leistungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus und eine ebenso beeindruckende Reihe von öffentlichen Bauten aus den 1930er Jahren (von der Kunstgewerbeschule bis zum Hallenstadion und zum Kongresshaus) haben den legendären Ruf des Roten Zürich bis in die Gegenwart getragen.

Das Rote Zürich knüpfte freilich nicht an revolutionäre Ideale an, sondern orientierte sich am pragmatisch verstandenen «Gemeindesozialismus» der Vorkriegszeit. Die massgebende und überragende Persönlichkeit war Emil Klöti, der als treibende Kraft der zürcherischen Stadtplanung und des sozialen Wohnungsbaus schon seit 1907 im Stadtrat wirkte. 1928 übernahm er das Stadtpräsidium. Klöti war ein Politiker mit klaren und weit reichenden Visionen zur Stadtentwicklung, die er so weit wie möglich im Sinn eines sozialen Ausgleichs steuerte. Die linke Mehrheit gab ihm dazu Möglichkeiten, die er mit Entschlossenheit nutzte. In den Jahren des Roten Zürich erweiterte

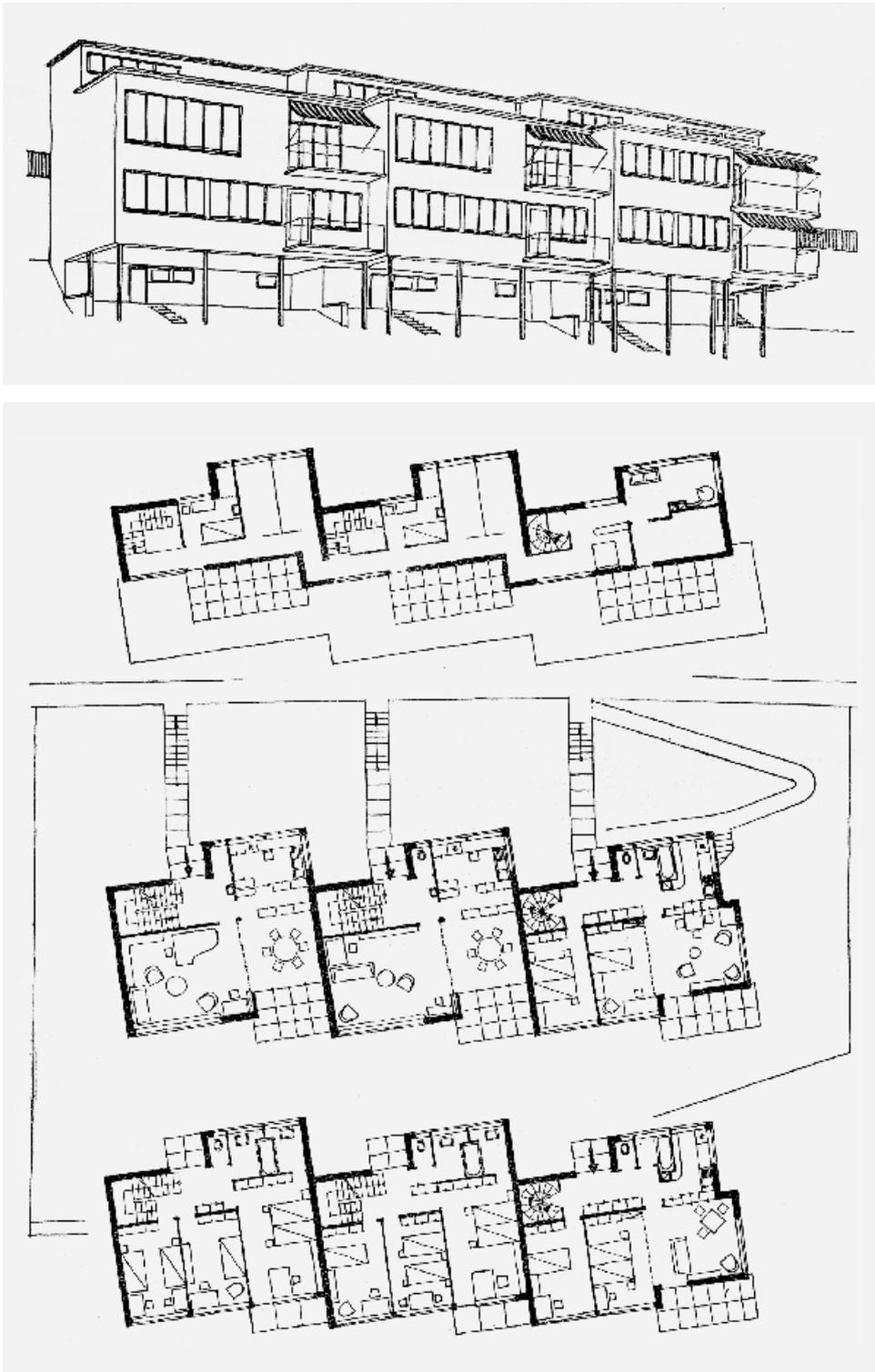
19 Lindig 1979.



Arbeitslosendemonstration 1936 in Zürich. (Hans Staub/Fotostiftung Schweiz)



Emil Klöti als übermächtiger Stadtvater auf einem Wahlplakat der Sozialdemokratischen Partei 1933. (Stadtarchiv Zürich)



Befreites Wohnen. Die Rotachhäuser an der Wasserwerkstrasse in Unterstrass von Max Ernst Haefeli (1927–1928) entstanden als Musterhäuser für die Ausstellung *Das Neue Heim* im Kunstgewerbemuseum. Die ornamentlose, flach gedeckte Häusergruppe fügt sich organisch in die Landschaft des Limmatufers ein und öffnet sich mit grossen Schiebefenstern und Terrassen zum Fluss. Talseitig ruhen die Häuser auf feinen Stützen. Das offene Untergeschoss wird zum Gartenzimmer an der freien Luft. Innovative Grundrisslösungen mit Schiebewänden sorgen für ungewöhnliche Raumverbindungen. Wettbewerbsprojekt. (aus: *SBZ*, Bd. 90, 1927, S. 274f.)



Neues Bauen. Das Kindergartenhaus Wiedikon an der Zurlindenstrasse von Kellermüller & Hofmann (1928–1931) ging aus einem Wettbewerb hervor. Mit seinen grossen Öffnungen ins Freie symbolisiert es den Anspruch, Licht und Luft auch ins Mietskasernenquartier zu bringen. (BAZ; Foto Hans Finsler 1931)



Einen ersten grossen Erfolg erreichte die neue Architekturrichtung im Wettbewerb für einen Neubau der Gewerbeschule und des Kunstgewerbemuseums. Trotz heftiger Architekturdiskussionen in der Öffentlichkeit und im Baukollegium wurde das sachliche Projekt von Karl Egger und Adolf P. Steger 1930 bis 1933 ausgeführt. Der Bau bedeutete einen Meilenstein in der Durchsetzung des Neuen Bauens in Zürich. (BAZ; Foto Ernst Köhli)

die Stadt ihr Engagement in der Bodenpolitik, im gemeinnützigen Wohnungsbau, in der Schaffung von Grünflächen und Sportanlagen und im Bau von Schulhäusern und Kindergärten.

Die im Alltag sachbezogene Kooperation sozialdemokratischer und bürgerlicher Politiker und Fachexperten war eine wichtige Voraussetzung für die sozialen und städtebaulichen Fortschritte, die im Roten Zürich möglich wurden. Zu ihnen gehörte eine lange Liste neuer sozialer Institutionen: Die kommunale Altersbeihilfe, die Arbeitslosenversicherung und das Krankenkassen-Obligatorium nahmen auf Gemeindeebene vorweg, was Jahre oder Jahrzehnte später bundesweiter Standard wurde.

Umstrittene Eingemeindung 1934

Ein zentrales Anliegen in Emil Klötis Stadtentwicklungspolitik war die Eingemeindung weiterer Vororte. Doch gerade dieses Ziel musste gegen erbitterten politischen Widerstand erkämpft werden. Der Wettbewerb Gross-Zürich hatte deutlich gemacht, wie nötig dieser Schritt war: Die Dezentralisierung der Wohnbevölkerung beschleunigte die räumliche Ausdehnung der Stadt. Schon vor 1918 wuchs der städtische Wirtschaftsraum über die politischen Grenzen der Stadt hinaus. Im Raum Oerlikon und im Limmattal hatten sich neue Schwerpunkte der Industrie gebildet, und die schön gelegenen Vororte am See entwickelten sich zu Wohnorten für begüterte Pendler. Für diesen wachsenden Raum fehlte eine übergeordnete Planung, die eine Umsetzung der Wettbewerbsresultate ermöglicht hätte.

In sozialer Hinsicht zeigten die Vororte eine extrem ungleiche Entwicklung, die stark an die Situation vor der Stadtvereinigung 1893 erinnerte: In den bevorzugten Lagen, das heisst in den Seegemeinden Kilchberg, Zollikon und Küsnacht sowie in Höngg, baute der vermögende Mittelstand seine Einfamilienhäuser und Villen. Dagegen entwickelte sich entlang der Industrieachsen des Sihl-, Limmat- und Glatttals eine Agglomeration von finanzschwachen Arbeitergemeinden mit ungelösten sozialen Problemen. Nur Oerlikon, der bedeutendste Industriestandort ausserhalb der Stadt, war selber ein Ziel der Pendlerströme und finanziell in der Lage, eine zeitgemässe öffentliche Infrastruktur zu finanzieren. Die katastrophale Finanzlage einzelner Arbeitergemeinden wie Altstetten, Affoltern, Seebach oder Schwamendingen weckte dort schon 1918 den Wunsch, von der Stadt Zürich aufgenommen zu werden. 1925 schlossen sich mehrheitlich sozialdemokratische Politiker zu einem Initiativkomitee zusammen, das die Eingemeindung von zwölf Vororten forderte. Im Interesse einer weiträumigen Siedlungspolitik, aber auch des finanzpolitischen Ausgleichs waren arme und reiche Gemeinden gleichermaßen in das Erweiterungsprojekt eingeschlossen.

Finanziell besser gestellte Gemeinden, vor allem die Steueroasen beidseits des Zürichsees, wehrten sich mit allen Mitteln gegen die unfreundliche Übernahme durch die rot regierte Stadt. In der Bauernpartei, die im Kanton eine sehr starke Stellung einnahm, fanden sie einen wichtigen Verbündeten, der auch die freisinnige Partei auf seine Seite brachte. Die Eingemeindungsgegner malten das Gespenst eines Grossstadt-Molochs an die Wand, der die ländliche Welt der Vororte rücksichtslos zu überrollen drohe. Von «sozialistischer Eroberungspolitik» war die Rede und von der drohenden Vernichtung ländlicher Kultur in den Aussengemeinden.

Die Befürworter dagegen argumentierten, dass nur die Eingemeindung eine vorausschauende Planung und eine Steuerung des Wachstums ermögliche.²⁰ Sie versprachen, einen formlosen Siedlungsbrei zu verhindern und die einzelnen Vororte als dezen-

20 König, Kurz, Sutter 1994, S. 299.

Bevölkerung:						Zuwachs
	1888	1900	1910	1920	1933	1888–1920
Stadt Zürich	94'129	150'703	190'733	207'161	264'971	120%
Affoltern	857	1424	2044	2272	2808	165%
Albisrieden	766	1218	1778	1948	3935	154%
Altstetten	1637	3310	5356	5979	11'027	265%
Höngg	2120	3089	3719	3975	5885	87%
Oerlikon	1721	3982	5835	7278	14'789	323%
Schwamendingen	851	1042	1368	1491	2828	75%
Seebach	1410	2850	4198	4266	6261	203%
Witikon	371	403	457	438	790	18%
<i>Kilchberg</i>	<i>1363</i>	<i>1951</i>	<i>2733</i>	<i>3276</i>		<i>140%</i>
<i>Oberengstringen</i>	<i>322</i>	<i>416</i>	<i>483</i>	<i>497</i>		<i>54%</i>
<i>Schlieren</i>	<i>766</i>	<i>1670</i>	<i>2675</i>	<i>3052</i>		<i>298%</i>
<i>Zollikon</i>	<i>1360</i>	<i>1876</i>	<i>2525</i>	<i>3004</i>		<i>121%</i>

Bevölkerungsentwicklung in den Vororten, 1888–1920. *kursiv*: nicht eingemeindete Vororte (aus: Statistisches Amt 1927, *Zürich und Vororte 1926*, S. 17. Zahlen für 1933 aus: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 2*)

Staatssteuerertrag pro Einwohner 1922–1924 (in Franken)

Stadt Zürich	90.1
Affoltern	15.9
Albisrieden	27.1
Altstetten	26.9
Höngg	39.3
Oerlikon	92.3
Schwamendingen	18.6
Seebach	22.3
Witikon	20.0
<i>Kilchberg</i>	<i>129.1</i>
<i>Oberengstringen</i>	<i>17.4</i>
<i>Schlieren</i>	<i>52.3</i>
<i>Zollikon</i>	<i>113.9</i>

Vororte der Stadt Zürich, Unterschiede der Finanzkraft. *kursiv*: nicht eingemeindete Vororte (aus: Statistisches Amt 1927, *Zürich und Vororte 1926*, S. 187)

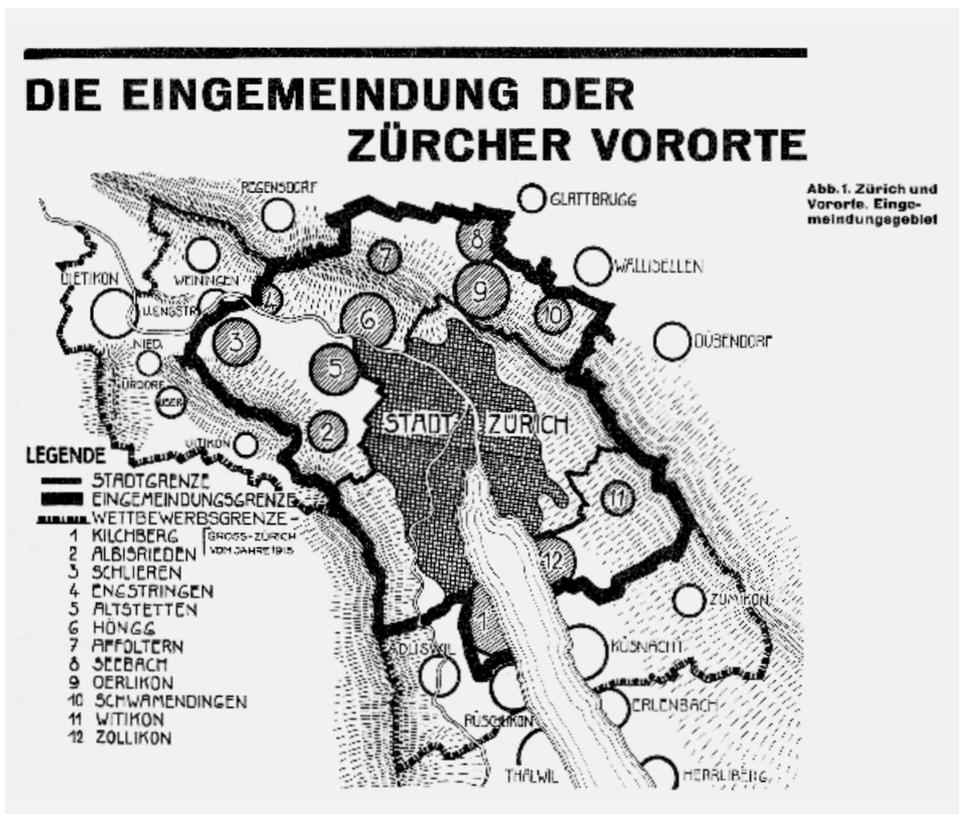
trale, von Grün umgebene Wohn-Inseln zu erhalten. Emil Klöti vertrat diese Sichtweise bei jeder sich bietenden Gelegenheit, und eine von Stadtbaumeister Hermann Herter verfasste, von BSA und SIA unterstützte Broschüre zeigte 1929 die stadtplanerischen Vorteile der Eingemeindung auf.²¹ Die Erkenntnisse des Wettbewerbs Gross-Zürich kamen in dieser Broschüre und in der Diskussion um die Eingemeindung ein weiteres Mal und mit grosser Breitenwirkung zur Darstellung. Doch in der kantonalen Volksabstimmung am 12. Mai 1929 scheiterte das Eingemeindungsvorhaben.²² Erst 1931 kam eine Kompromissvorlage erfolgreich zur Abstimmung. Sie beschränkte den Kreis der eingemeindeten Vororte auf acht Gemeinden: Das industriereiche Schlieren mit seinen Nachbarorten Ober- und Unterengstringen und die steuergünstigen Villenorte Zollikon und Kilchberg blieben ausgespart. Am 1. Januar 1934 wurde die zweite Eingemeindung vollzogen.

Die städtischen Behörden gingen unverzüglich daran, ihre Planung auf die neuen Vorortsquartiere auszudehnen und die Bauordnungen zu vereinheitlichen. Doch es war den Fachleuten schon 1934 klar, dass sie den Herausforderungen der Zukunft damit nicht gewachsen sein würden: Der städtische Siedlungsraum dehnte sich weiter aus, weitere Eingemeindungen aber waren politisch nicht durchsetzbar. So wurde in den 1930er Jahren die *Regional- und Landesplanung* zum Schlagwort und zum Hoffnungsträger für eine zielgerichtete Raumentwicklung.²³

21 Herter 1929.

22 König, Kurz, Sutter 1994, S. 299f.

23 Koch 1992, S. 166f.; Herter 1929.



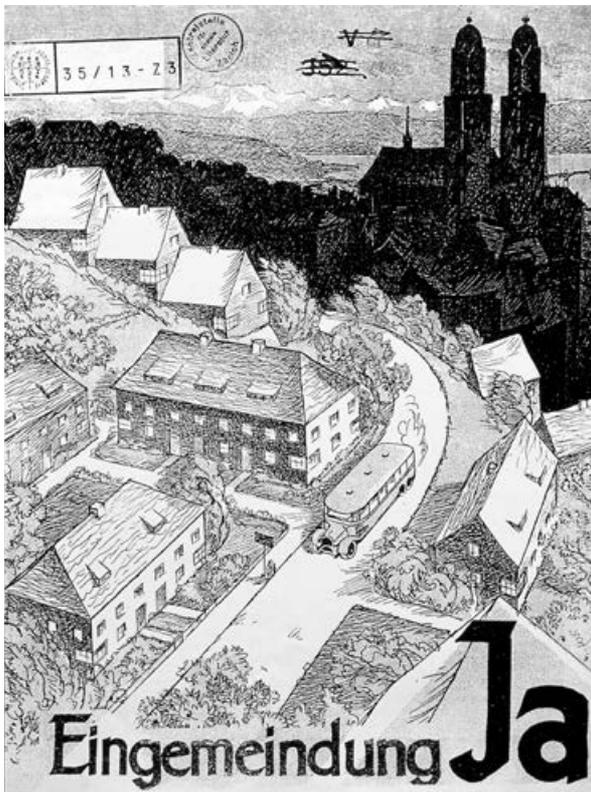
1929 wurde im Kanton Zürich über die Eingemeindung von zwölf Vororten in die Stadt Zürich abgestimmt. Die ländliche Opposition bodigte die Vorlage mit 82 Prozent Nein-Stimmen. Fünf Jahre später kam es zur Eingemeindung von acht Vororten. (aus: *Für die Eingemeindung 1929*, S. 3)

Politik in den Jahren der Wirtschaftskrise

1931 schlug die Weltwirtschaftskrise auf die städtische Wirtschaft durch. Besonders betroffen waren exportorientierte Industrien wie die Seidenweberei und der Maschinenbau; die Binnenwirtschaft spürte den Rückgang mit Verzögerung. Am Wohnungsmarkt begann sich 1931 eine Sättigung abzuzeichnen, so dass die Stadt die Förderung von Wohnbauprojekten einstellte – die privat finanzierte Wohnungsproduktion lief dagegen bis 1934 auf Hochtouren weiter.

Die Stadt Zürich setzte in den Krisenjahren auf die Arbeitsbeschaffung durch anti-zyklische Investitionen. Während im Bereich der laufenden Ausgaben gespart wurde, verwirklichte das Rote Zürich in den Jahren der Depression trotz Finanzknappheit eine grosse Zahl von Infrastrukturbauten wie Schulen, Kindergärten, Sportanlagen, das Hallenstadion und das Kongresshaus. Der 1934 gegründete Technische Arbeitsdienst verschaffte qualifizierten Architekten und Ingenieuren Arbeit in Projekten der Stadtplanung: Verkehrszählungen, Gebäudeanalysen in der Altstadt und sozialräumliche Studien in den Vororten schufen Grundlagen für die Planung. 1935 intervenierte die Stadt direkt in die wirtschaftliche Entwicklung des Industriestandorts: Die traditionsreiche Maschinenfabrik Escher Wyss stand vor dem Konkurs; die Banken verweigerten weitere Kredite. In dieser Situation rettete die Stadt Zürich ihren führenden Industriebetrieb, indem sie die Liegenschaften der Escher Wyss kaufte und der Firma so die Liquidität sicherte. Nach wenigen Jahren war die Maschinenfabrik in der Lage, ihr Areal zurückzukaufen und ohne öffentliche Hilfe weiter zu produzieren.²⁴

24 König, Kurz, Sutter 1994, S. 316.



Mit Städtebau und Autobus warben die Befürworter 1929 auf Plakaten für die Vorzüge der Eingemeindung. (Stadtarchiv Zürich)

Die politischen Auseinandersetzungen verloren nach 1933 an Heftigkeit. Der nationale Schulterschluss gegen die faschistische Bedrohung und die kulturelle Abwehrhaltung der Geistigen Landesverteidigung wurden zum gemeinsamen Nenner städtischer Politik. Als neue Kraft etablierte sich 1935 der ‹Landesring der Unabhängigen› zwischen den traditionellen Blöcken und beendete die sozialdemokratische Mehrheit im Stadtparlament. 1938 wurde als Vertreter des Landesrings Heinrich Oetiker (1886–1968) in den Stadtrat gewählt. Er hatte als Architekt und Partner im Büro Kündig & Oetiker erfolgreich am Wettbewerb Gross-Zürich teilgenommen und danach im Auftrag der Stadt Zürich die vier kommunalen Wohnsiedlungen Erismannhof, Utohof, Birkenhof und Bullingerhof erstellt.²⁵ Als Vorsteher des Bauwesens I lenkte Heinrich Oetiker in den 1940er Jahren die Erschliessung der eingemeindeten Vororte als Wohnquartiere im Geist der Gartenstadt. Er knüpfte dabei bruchlos, aber in erweitertem Massstab an die Politik Emil Klötis an.

Nicht nur in der Politik, auch in kultureller Hinsicht entspannten sich nach jahrelangem Streit die Fronten. Das Neue Bauen setzte um 1930 erste Akzente im öffentlichen Bereich (Kindergartenhaus Wiedikon 1928–1931, Kunstgewerbeschule 1930–1933, Werkbundsiedlung Neubühl 1931). Um die Mitte der 1930er Jahre wurde es in schweizerisch gemässigter Form als zeitgenössische Ausdruckweise breit akzeptiert und prägte die neu erbauten städtischen Schulhäuser und öffentlichen Bauten (Albisriederhaus 1934, Hallenstadion 1938–1939, Kongresshaus 1938) ebenso wie grosse Teile der Schweizerischen Landesausstellung von 1939. Die funktionale und betont anti-monumentale Architektursprache der Moderne eignete sich neben heimatlichen Formen

25 Koch u. a. 1990; *Mehr als Wohnen* 2007, S. 66f., 84f., 307, 308 sowie 327.



Deficit Spending. Zur Arbeitsbeschaffung und Konjunkturförderung investierte die Stadt während der Krise in Bauten und Infrastrukturanlagen. 1938 ermöglichte die Stadt den Bau des Hallenstadions in Oerlikon nach Plänen von Karl Egender und Ingenieur Carl Rathgeb. (BAZ; Foto Wilhelm Gallas 1939)

gut zur nationalen Abgrenzung gegen den monumentalen Machtgestus von repräsentativen Bauten in den faschistischen Nachbarländern. Die «Freunde des Neuen Bauens» und die Zürcher Vereinigung für Heimatschutz beendeten im Dezember 1935 ihren jahrelangen Streit mit einer gemeinsamen Resolution. Sie enthielt die gemeinsame Verpflichtung, für die Landesplanung und gegen «Auswüchse der Privatwirtschaft und Spekulation» zu kämpfen. Der Heimatschutz versprach, vermehrt «an der lebendigen baulichen Entwicklung des Landes» mitzuarbeiten.²⁶

26 *Weiterbauen* Nr. 6, 1936, S. 6; Koch 1992, S. 168.



Die Schweizerische Landesausstellung 1939 in Zürich popularisierte die moderne Architektur im Rahmen der Geistigen Landesverteidigung. (BAZ; Foto Heinrich Wolf-Bender)

Wachstum und Lebensstandard

Bevölkerungswachstum

Die starken Schwankungen der Konjunktur und die unübersichtliche politische Lage der Zwischenkriegszeit schlugen sich in der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Zürich nieder, die zwischen Stagnation, Schwund und schnellem Wachstum wechselte. Die 1912 einsetzende Rezession, der Krieg und die Turbulenzen der Nachkriegsjahre liessen die Bevölkerungszahl während zehn Jahren stagnieren und zeitweise sogar schrumpfen. In der anschliessenden Wachstumsphase von 1924 bis 1932 wuchs Zürich um 60'000 Personen oder 24 Prozent in nur acht Jahren. Die Spitzenjahre 1928 und 1929 brachten Zuwachszahlen von je rund 9000 Personen. Dieses schnelle Wachstum machte den Wohnungsbau in den 1920er Jahren zur wichtigsten Herausforderung der Zürcher Stadtentwicklungspolitik. 1931 setzte die Weltwirtschaftskrise dem Wanderungsboom ein Ende.

Im Vergleich zur Vorkriegszeit veränderte sich die Zusammensetzung der Stadtbevölkerung in einem wichtigen Punkt: Der Ausländeranteil halbierte sich von 34 Prozent (1910) bis 1930 auf 15 Prozent.²⁷ An der starken Zuwanderung der späten 1920er Jahre waren, im Gegensatz zur Jahrhundertwende, nur noch wenige Ausländerinnen und Ausländer beteiligt. Vielmehr stammten die Neuzuziehenden aus ländlichen Gegenden und Kleinstädten der Schweiz, namentlich aus dem Gebiet der schrumpfenden Ostschweizer Stickereiindustrie. Die Bevölkerung der Stadt Zürich wurde damit schweizerischer als vor dem Ersten Weltkrieg. Gleichzeitig wurde sie auch älter, wie die folgenden Zahlen zeigen.

Trend zur Kleinfamilie

Der demografische Aufbau der Stadtbevölkerung erfuhr nach dem Ersten Weltkrieg eine fundamentale Veränderung: Die Familien wurden kleiner, die Kinderzahlen geringer, und der Anteil älterer Personen an der Bevölkerung nahm zu. Der Geburtenüberschuss, der um die Jahrhundertwende 12 bis 15 Promille erreicht hatte, sank nun dauerhaft auf 3 bis 3.5 Promille.²⁸ Mit der starken Abnahme der Kinderzahl wurden die Haushalte in der gesamten Stadt deutlich kleiner: Von durchschnittlich 4.64 Personen im Jahr 1894 sank die Haushaltsgrösse bis 1910 auf 4.44, bis 1920 auf 3.94 und bis 1930 auf 3.65 Personen. Diese markante Abnahme bedeutete für die meisten Menschen mehr Raum und vor allem mehr Privatsphäre in den eigenen vier Wänden. Mehr Familien als in der Vorkriegszeit waren jetzt in der Lage, auf Untermieter zu verzichten.

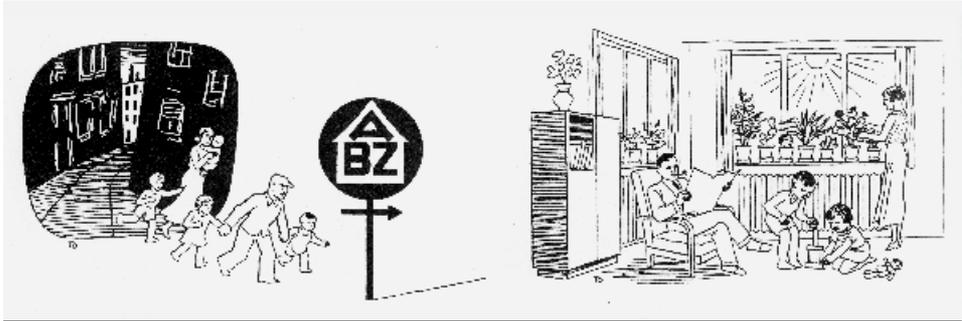
In dieser Entwicklung spiegelt sich die Durchsetzung der Kleinfamilie als allgemeine Norm. Ermöglicht wurde sie durch die verbesserte materielle Lage. Eine grössere Zahl von Arbeiterhaushalten konnte sich mit einem einzigen Lohneinkommen erhalten, und es wurde mehr und mehr zu einem Prestigefaktor, dass es die Hausfrau nicht nötig haben sollte, auswärts zu arbeiten. Die Diffamierung des «Doppelverdienertums» in der Wirtschaftskrise der 1930er Jahre schloss an diese veränderte Werthaltung an. Die Ausrichtung am alleinverdienenden Familienvater prägte seither in umfassender Weise die staatliche Sozialpolitik.

²⁷ Senti 1930, S. 193.

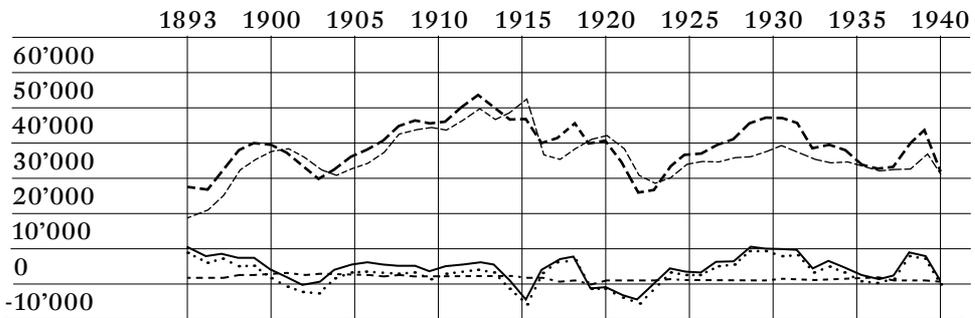
²⁸ *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich* 1933, S. 11*.

Der forcierte Wohnungsbau der 1920er Jahre trug zu dieser Entwicklung in doppelter Hinsicht bei: Denn während die Bevölkerung ähnlich schnell wuchs wie im Boom der 1890er Jahre, wurden nun sehr viel mehr neue Wohnungen erstellt als damals. Das bisherige Maximum aus dem Jahr 1896 (2500 Wohnungen) wurde zwischen 1928 und 1932 mit 3000 bis 3500 Wohnungen pro Jahr deutlich übertroffen, so dass sich die quantitative Versorgung spürbar verbesserte.²⁹ Die Neubauwohnungen der Zwischenkriegszeit waren aber im Vergleich zum älteren Bestand bewusst kleiner dimensioniert und schlossen schon baulich die Aufnahme von Untermietern aus.

29 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 58*.



Umzug aus dem maroden, düsteren Arbeiterquartier in die helle Genossenschaftswohnung – ein sozialer Aufstieg, bei dem aus abgerissenen Proletariern eine adrette Kleinfamilie wird. Aus einer Werbebroschüre der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich 1934. (Schweizerisches Sozialarchiv)



Bevölkerungsentwicklung 1893 bis 1940. Ab 1912 stagniert die Stadtbevölkerung infolge der wirtschaftlichen Krise. Die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs verlängern die Stillstandsphase bis etwa 1923. In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre beginnt eine neue Wachstumsphase. In nur acht Jahren wächst die Bevölkerung um 60'000 Personen oder 24 Prozent. 1932 beendet die Weltwirtschaftskrise den Boom. (Zahlen aus: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 14*/15*)

- Zuwanderung
- Abwanderung
- Gesamtsaldo: Bevölkerungszu- oder -abnahme
- Wanderungssaldo
- Geburtenüberschuss

Parallel zur Durchsetzung der Kleinfamilie begann in der Zwischenkriegszeit auch die Emanzipation der Unverheirateten, namentlich der berufstätigen, ledigen Frauen, denen sich in der Dienstleistungs- und Kommunikationsbranche, in der Schule, der Krankenpflege und in akademischen Berufen neue Möglichkeiten eröffneten. Die Berner SAFFA (Schweizerische Ausstellung für Frauenarbeit) gab 1928 dem gewachsenen Selbstbewusstsein Ausdruck – ebenso die Zürcher Frauen-Wohnkolonie Letten, die 1926 von drei Frauenorganisationen erbaut wurde. Für die SAFFA wie für die Letten-Kolonie zeichnete als Architektin Lux Guyer³⁰ verantwortlich.

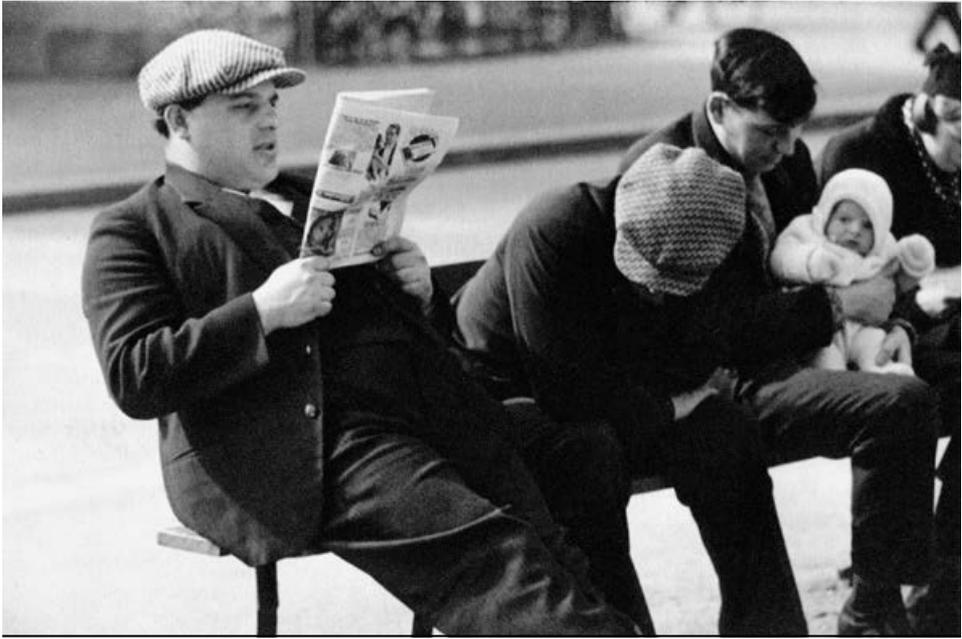
Mehr Einkommen und Freizeit

Die 1919 erkämpften Arbeitszeitreduktionen und Reallohnsteigerungen brachten den Angestellten und Arbeitern in materieller Hinsicht deutlich verbesserte Lebensbedingungen. Der rasche Wechsel von Kriegsinflation bis 1919, verspäteten Lohnanpassungen 1919 und anschliessender Deflation (Preiszerfall) veränderte das Lohngefüge vorteilhaft für die Lohnabhängigen. Sie starteten in die 1920er Jahre mit Reallöhnen, die nicht nur die Einbussen im Krieg kompensierten, sondern sogar rund 20 Prozent über dem Vorkriegsniveau lagen – trotz verkürzter Arbeitszeit.³¹

Der arbeitenden Bevölkerung stand seit der Einführung des Achtsturentags zusätzliche Freizeit zur Verfügung. Das wurde umso stärker empfunden, als man bis dahin fast keine freie Zeit gekannt hatte. Bereits warnten konservative Moralisten vor allem bürgerlicher Observanz davor, dass «Vergnügungssucht» und Faulenzerei überhand nehmen könnten. Es profitierten aber nicht nur Unterhaltungsangebote wie Kino und Fussball von der vermehrten Freizeit der Arbeiter, sondern auch Bildungsorganisationen der Parteien, Vereine und Volkshochschulen. Aus der Ernährungskrise der Kriegsjahre hatte sich die Gewohnheit vieler Arbeiterfamilien erhalten, am Stadtrand Pflanzgärten zu mieten. Das «Wochenende» wurde zum Thema – im Gegensatz zum herausgeputzten, aber kurzen Sonntagnachmittag der Vorkriegszeit. Das für immer mehr Menschen erschwingliche Velo erweiterte die Möglichkeit, Ausflüge zu unternehmen. Wandervögel, Naturfreunde und Pfadfinder organisierten preiswerte Ausflüge. Einen allgemeinen Aufschwung erlebte der Sport. Die 1912 erbaute offene Rennbahn in Oerlikon war das Zentrum des Radsports und konkurrierte in den 1920er Jahren mit den Fussballfeldern im Letzigrund, Förrlibuck und Hardturm um Publikum. Am See wurde 1922 das erste Strandbad eröffnet, wo die Städterinnen und Städter sich an Luft und Sonne frei tummeln konnten. Die Förderung von Sport- und Freizeitanlagen wurde im Lauf der Zwischenkriegszeit zu einer wichtigen Aufgabe der Stadtplanung.

30 Huber, Zschokke 1983.

31 Ritzmann 1996, S. 456 (Tabelle G.8a).



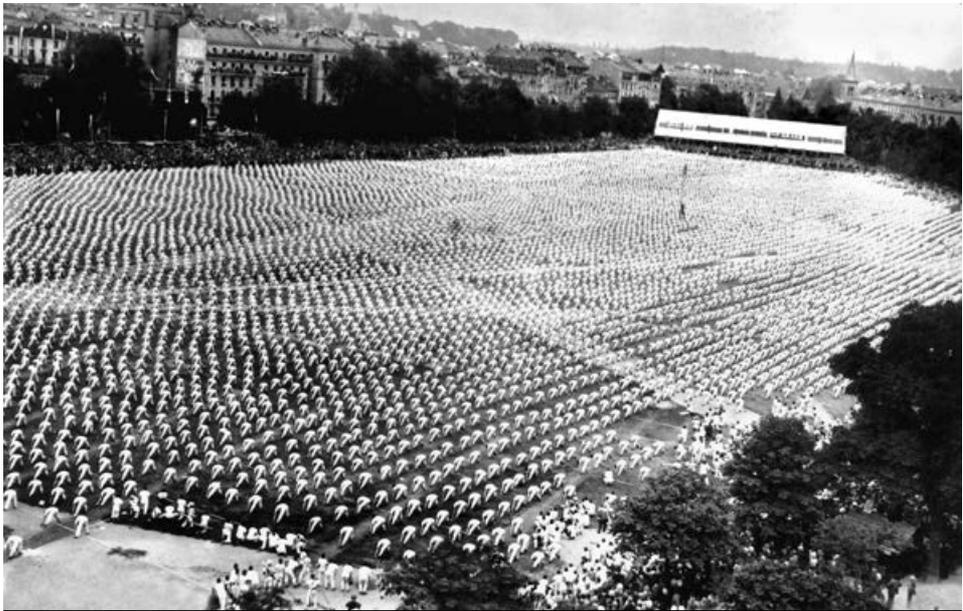
Feierabend. Foto von Gotthard Schuh aus den 1930er Jahren.
(© Gotthard Schuh/Fotostiftung Schweiz)



Fussball-Match. Foto von Gotthard Schuh aus den 1930er Jahren.
(© Gotthard Schuh/Fotostiftung Schweiz)

Korporationen und Kollektive

Die 1920er Jahre waren die Blütezeit einer Vielzahl politischer und soziokultureller Vereine, die mehr denn je den Alltag vieler Menschen strukturierten. Der Anschluss an disziplinierte Kollektive entsprach dem Zeitgeist und führte zur verstärkten Herausbildung von soziokulturellen Milieus. Der gesellschaftlich integrierte, «organisierte» Arbeiter zum Beispiel gehörte nicht nur der sozialdemokratischen Partei und der Gewerkschaft an: Er trieb im SATUS Sport, wohnte mit seiner Familie in einer Siedlung der Baugenossenschaft, verbrachte den Sonntag mit den Naturfreunden oder mit Kollegen aus dem Arbeiter-Radfahrerbund und schickte seine Kinder in die sozialistische Sonntagsschule. Sport- und Fussballclubs, Radfahrervereine, Radioclubs, Jodler-, Sänger- und Harmonikaclubs, Familiengarten- und Naturfreundevereinigungen etc. vermehrten sich proportional zur zunehmenden Freizeit, für die sie erschwingliche Angebote bereitstellten.



Die Werte von Disziplinierung und Uniformierung prägten in der Zwischenkriegszeit nicht nur den Städtebau, sie durchdrangen die ganze Gesellschaft. Turnfest in Genf 1925, Allgemeine Übungen. (Bundesamt für Sport)

Die Teilnahme an solchen Gruppierungen erleichterte dem oder der Einzelnen den Zugang zu Bildungs- und Freizeitangeboten, und gleichzeitig förderte sie die Herausbildung eines politisch-kulturellen Klassenmilieus: Dies stärkte einerseits die Arbeiterbewegung als gesellschaftsverändernde politische Kraft, andererseits förderte es die Integration der Arbeiter und Arbeiterinnen in die bestehende Gesellschaft. Denn in allen Organisationen der Bewegung herrschten Disziplin und ein autoritärer Geist, der bürgerliche Ordnungswerte höher gewichtete als etwa revolutionäres Denken.³²

Zu den Besonderheiten der Zwischenkriegszeit gehört es, dass nebeneinander jeweils ähnliche Vereine, Kollektive und Korporationen von unterschiedlichster politischer Couleur existierten: In allen Zürcher Stadtquartieren bestand der katholische Turnverein neben einem freisinnig-reformierten Gegenpart und dem sozialistischen SATUS. Neben explizit sozialistischen Baugenossenschaften (BEP, ABZ, FGZ) gab es katholische (Heimelig) und bürgerlich-mittelständische (Vrenelisgärtli, Oberstrass). Katholische, freisinnige, sozialistische, am Rand auch jüdisch-zionistische Jugendorganisationen, oft uniformiert und autoritär geführt, erfassten den Nachwuchs für die Verdenswelt der Erwachsenen. Es bildeten sich getrennte Lebenswelten oder Milieus heraus, die ihren Mitgliedern Orientierung und Integrationsmöglichkeiten boten. Die städtische Gesellschaft präsentierte sich, in der Formulierung des Historikers Mario König, als «eine Welt scharf abgegrenzter Lager».³³ Die straffe und autoritäre Führungskultur und betonte Einordnung ins Kollektiv waren kein ausschliessliches Kennzeichen der Arbeiterbewegung, sondern eine zeittypische Erscheinung, die etwa bei den Turnvereinen in immer militärischeren Aufmärschen und in hoch disziplinierten Masseninszenierungen an den Eidgenössischen Turnfesten ihren Ausdruck fand. Die Disziplinierung des Stadtbildes und die Disziplinierung der städtischen Bevölkerung bildeten in der Zwischenkriegszeit zwei Seiten der gleichen Medaille.

32 Brupbacher 1935; Lindig 1979; Engel 1990; Brassel-Moser 1994.

33 König, Kurz, Sutter 1994, S. 286.

Die Stadtplanung nach dem Wettbewerb Gross-Zürich

Leitbild und Diskussionen

Die Zwischenkriegszeit war in Zürich eine Phase ausgesprochen aktiver und wirksamer Stadtplanung: Die Stadtbehörden besaßen klare Vorstellungen von der wünschbaren Entwicklung des Stadtraums und setzten alle verfügbaren Instrumente ein, um ihre Visionen zu verwirklichen. Wohnquartiere von imposanter Einheitlichkeit zeugen von diesen Anstrengungen ebenso wie die ausgedehnten Grün- und Erholungsflächen, die damals geschaffen und für die Zukunft gesichert wurden.

Die Wirkung des Wettbewerbs Gross-Zürich als Leitbild für die Arbeit der Planer lässt sich kaum hoch genug einschätzen. Zahlreiche Ideen wurden im Anschluss an den Wettbewerb in den städtischen Ämtern weiter bearbeitet. Die Leitsätze des modernen Städtebaus wurden mit dem Wettbewerb 1918 zwar nicht neu erfunden, aber breit gestreut und zum Konsens erklärt. Ausdrücke wie Dezentralisation, Flachbau oder Trennung der Funktionen gehörten nun ins Repertoire jeder Fachperson und der gebildeteren Politiker. Über das Ziel, die Städte aufzulockern, bestand Konsens: Das Ideal der Gartenstadt sollte den Städtebau in Zürich und in der ganzen Schweiz während vieler Jahrzehnte prägen. Und die Region – über die Stadtgrenzen hinaus – war ins Blickfeld der Planer getreten.

Der thematisch gegliederte und mit Plänen reich versehene *Schlussbericht über den Internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte* von 1919 wurde zu einem Standardwerk des Städtebaus in der Schweiz. Damit gelang es den Städtebaureformern, die noch um 1911 erst eine kleine Gruppe von Idealisten gewesen waren, sich als wissenschaftlich fundierte neue Profession zu legitimieren und ihre Vision über die Fachkreise hinaus im öffentlichen Diskurs zu verankern. Städtebau – und darüber hinaus bald auch schon Regional- und Landesplanung – wurde zu einem öffentlich diskutierten Thema. Im Zentrum des Interesses standen zu Beginn der 1920er Jahre vor allem die Förderung von Flachbau und Einfamilienhaus und der öffentliche Verkehr. Doch schon am Ende des Jahrzehnts drängten sich das Problem des Autoverkehrs und die Sanierung der Altstadt in den Vordergrund.

Das Vorbild des Wettbewerbs Gross-Zürich machte in der Schweiz Schule: Zahlreiche Städte, Gemeinden und Regionen versuchten, über ähnliche Wettbewerbe Visionen für ihre räumliche Entwicklung zu gewinnen und diese im grösseren Zusammenhang zu ordnen: Die Kleinstädte Zofingen und Grenchen machten 1917 den Anfang,³⁴ Interlaken, Moutier und Montreux folgten 1918,³⁵ und im gleichen Jahr schrieb die Stadt Biel, angeregt durch die Verlegung ihrer Bahnanlagen, einen bedeutenden Städtebauwettbewerb aus, der 1919 zum Abschluss kam.³⁶ Es folgten die Kleinstädte Kriens (1919), Spiez (1922),³⁷ Sion (1928)³⁸ und am Ende des Jahrzehnts die Städte Luzern

34 SBZ, Bd. 71, 1918, S. 64 ff.

35 SBZ, Bd. 71, 1918, S. 231; Bd. 72, 1918, S. 81; Bd. 74, 1919, S. 238, 249 und 314.

36 SBZ, Bd. 73, 1919, S. 117–124, 130–134, 144–147; *Bericht des Preisgerichtes über den Ideenwettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Biel und ihrer Vororte*. Januar 1919, Biel 1919.

37 SBZ, Bd. 79, 1922, S. 298–301.

38 SBZ, Bd. 92, 1928, S. 72–76.

(1929),³⁹ Lausanne (1932)⁴⁰ und Bern (1933).⁴¹ Ein recht konstantes Feld von Architekten und Ingenieuren, von denen einige schon in Zürich mitgewirkt hatten, beteiligte sich an diesen Wettbewerben als Preisrichter oder Teilnehmer: Konrad Hippenmeier, Albert Bodmer, Hans Bernoulli und Robert Rittmeyer waren als Preisrichter besonders häufig anzutreffen. Das Gedankengut des modernen Städtebaus wurde durch diese Veranstaltungen in der ganzen Schweiz verankert und weiter entwickelt.

1928 organisierte der Bund Schweizer Architekten BSA in Zusammenarbeit mit den zehn grössten Schweizer Städten im Kunsthaus Zürich die *Schweizerische Städtebauausstellung*,⁴² die den Stand des Wissens in den wichtigsten Teilgebieten zusammenführte. Das Vorbereitungsteam mit dem Städtebaulehrer Hans Bernoulli, dem Genfer Planungschef und Sitte-Übersetzer Camille Martin und dem Zürcher Stadtplaner Konrad Hippenmeier sammelte nicht nur aktuelle Projekte, sondern zeigte Bestandesauf-

39 *SBZ*, Bd. 94, 1929, S. 53 ff.

40 *SBZ*, Bd. 100, 1932, S. 209–211, 220–223.

41 *SBZ*, Bd. 104, 1934, S. 232–234, 205–209, 222–226.

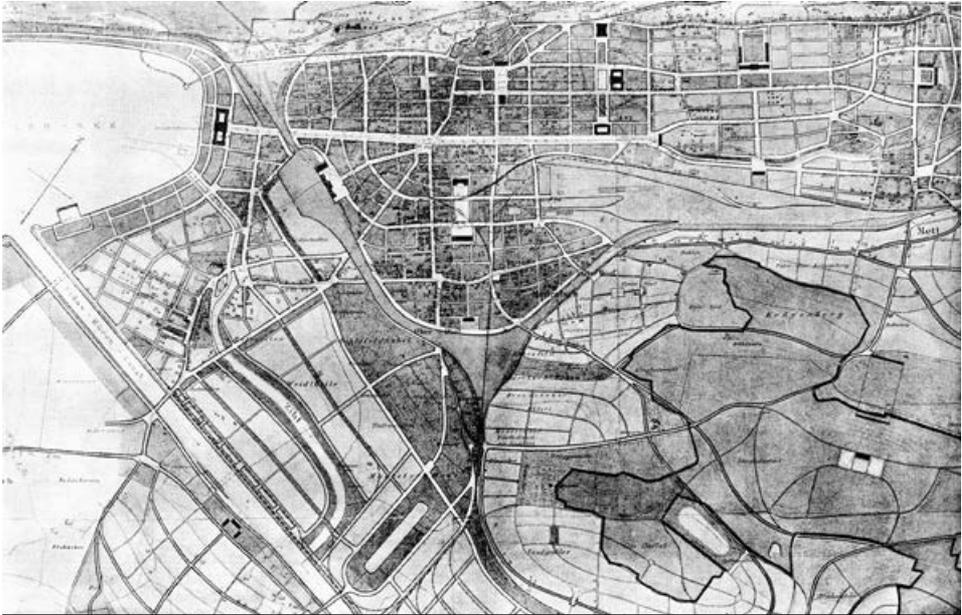
42 Bernoulli 1928; Bernoulli, Martin 1929; Hans Bernoulli, «Die rationelle Stadterweiterung», in: *Werk* 12, 1928, S. 323–329.



Die Grossstadt als dezentraler Siedlungsraum. Titelblatt einer von Stadtbaumeister Hermann Herter verfassten Werbeschrift für die Eingemeindung. (*Für die Eingemeindung* 1929, Titelblatt)



**Gross-Biel. Entwurf von Camille Martin, Paul Aubert und Arnold Hoechel für den Bahnhofplatz.
(aus: SBZ, Bd. 73, 1919, S. 132)**



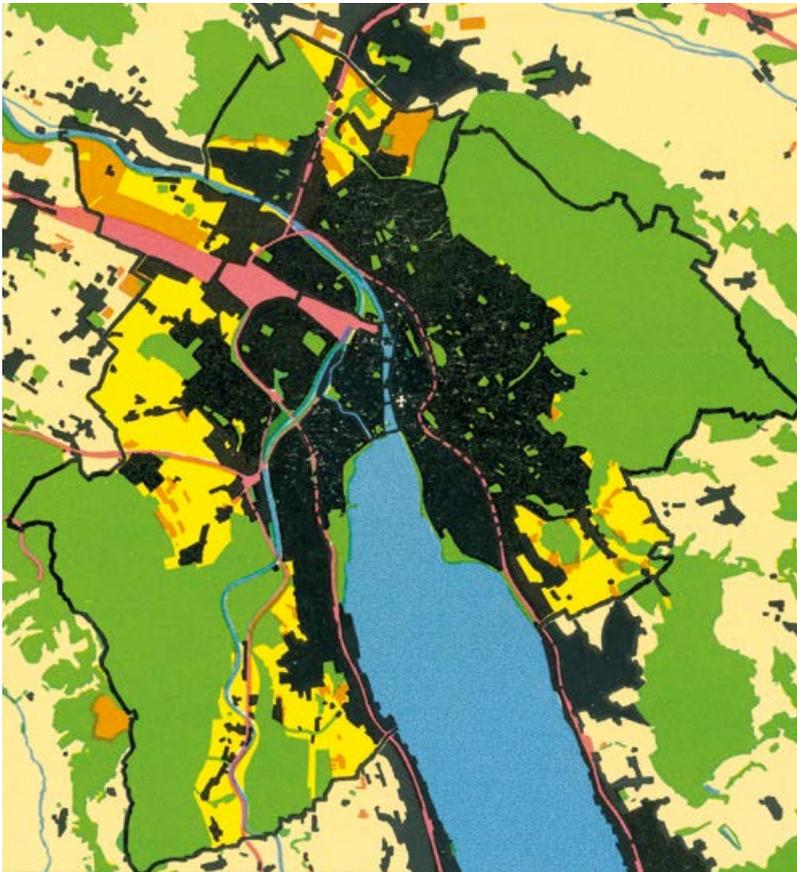
**Aus dem Wettbewerb Gross-Biel. Entwurf von Camille Martin, Paul Aubert und Arnold
Hoechel, Genf (2. Rang). (aus: SBZ, Bd. 73, 1919, S. 120)**

nahmen in einheitlichem Masstab und gleicher Darstellung über Topografie, Bebauung und öffentlichen Grundbesitz, was unmittelbare Vergleiche zwischen den Städten ermöglichte. Als neuartiges Visualisierungsmittel kamen Luftaufnahmen zum Einsatz. Diese Teile der Ausstellung wurden 1929 als farbiger Städteatlas mit einem Vorwort von Hans Bernoulli publiziert.⁴³

Der Bebauungsplanwettbewerb Gross-Bern (er war schon 1918 gefordert worden)⁴⁴ brachte 1933 neue Themen und Ansätze, die erstmals über die Resultate von Gross-Zürich hinauswiesen und Themen der Nachkriegszeit vorwegnahmen. Der Vorschlag des erfolgreichen Zürcher Teams mit Carlo Hubacher, Werner M. Moser, Emil Roth, Rudolf Winkler und Max Ernst Haefeli, die Bebauung nur durch die Festsetzung von «Ausnutzungsziffern» statt durch starre Bauordnungen zu regeln, wurde vom Preisgericht übernommen. Statt vier- bis fünfgeschossiger Blockrandquartiere schlug das

43 Bernoulli, Martin 1929, S. 4.

44 Greuter, Hindermann 1918.



Der «Nutzungsplan» von Konrad Hippenmeier für die *Schweizerische Städtebauausstellung* von 1928 unterscheidet überbaute Gebiete (schwarz), Bahnareale (rosa), Grünflächen (grün), privates (gelb) und öffentliches (braun) Bauland und gibt damit Hinweise zum Stand der städtischen Bodenpolitik um 1928. (aus: Bernoulli, Martin, 1929, S. 58)

Team Quartiere mit freistehenden, zehngeschossigen Hochbauten vor. Um weite Grün- und Erholungsflächen auszuscheiden, forderte das Preisgericht von Gross-Bern die Schaffung einer ‹Landwirtschaftszone› mit absolutem Bauverbot.⁴⁵

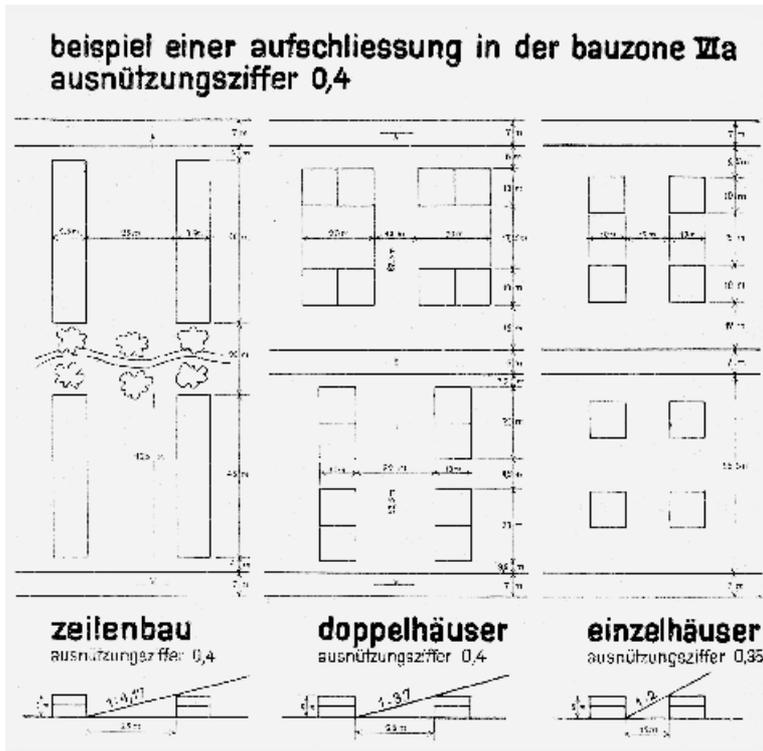
Die im Wettbewerb Gross-Bern neu eingeführte Ausnützungsziffer sollte ebenso wie die Landwirtschaftszone und die Nutzungsplanung nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem zentralen Thema der Stadt- und Raumplanung in der Schweiz werden.⁴⁶ Dies gilt ähnlich für den Begriff der Regional- und Landesplanung: Schon um 1920 hatte der Siedlungsverband Ruhrkohle, der den gesamten Städtégürtel des Ruhrgebiets umfasste, die Begriffe der Nutzungsplanung und des Regionalplans eingeführt.⁴⁷ Sie wurden am internationalen Städtebaukongress in Amsterdam 1924 diskutiert und bestimmten in den 1930er Jahren die aufkommende Diskussion über die Regional- und Landesplanung auch in der Schweiz.⁴⁸ Für die Zürcher Stadtplanung der Zwischenkriegszeit hatten sie freilich noch keine operative Bedeutung.

45 SBZ, Bd. 104, 1934, S. 205–209, 222–226 und 232–234.

46 Koch 1992, S. 180 f.

47 Bernoulli 1924.

48 Koch 1992, S. 166–173.



Wettbewerb Gross-Bern 1933: Schema zur Ausnützungsziffer von Haefeli Moser Steiger und Carlo Hubacher. (aus: SBZ, Bd. 104, 1934, S. 208)

Die Akteure: Klöti, Herter, Hippenmeier

Emil Klöti (1877–1963)

Der Politiker Emil Klöti, der als treibende Kraft hinter dem Wettbewerb Gross-Zürich stand, machte den modernen Städtebau zu einem populären Thema, indem er ihn mit den materiellen Bedürfnissen und Forderungen vieler Menschen in Übereinstimmung brachte: Die abstrakten Visionen der Stadtplanung verknüpfte er mit konkreten politischen Anliegen wie der Wohnbauförderung oder der Schaffung von Sportanlagen, Familiengärten und Grünflächen. So sicherte er seiner Politik öffentliche Akzeptanz.

Als Vorsteher des «Bauamts I» leitete er während vieler Jahre sowohl das städtische Hochbauamt wie das Tiefbauamt (von 1918 bis 1923 war das Hochbauamt dem vorübergehend gebildeten Bauamt III zugeteilt, seit 1932 gehören Hochbauamt und Tiefbauamt zwei verschiedenen Departementen an).⁴⁹ Klöti trug damit die politische Verantwortung für die gesamte Zürcher Stadtplanung. Auch nach seiner Wahl zum Stadtpräsidenten 1928 behielt er grossen Einfluss auf die Stadtentwicklung und gehörte massgeblichen Gremien wie dem Baukollegium und der Wohnungsbaukommission an.

Unter Emil Klötis Federführung wurden die Hauptforderungen des Schlussberichts, nämlich die Ableitung der Sihl und der Umbau des Hauptbahnhofs, rasch und gründlich studiert. Er sorgte dafür, dass die Grundideen und zahlreiche konkrete Anregungen aus dem Wettbewerb Gross-Zürich in der planerischen Alltagspraxis der folgenden rund zwanzig Jahre weiter verfolgt und verwirklicht wurden. Im Vordergrund standen dabei zunächst personelle Massnahmen. Hermann Herter und Konrad Hippenmeier, zwei Sieger des Wettbewerbs, wurden an verantwortliche Posten in der Verwaltung gestellt, um die Umsetzung der Wettbewerbsideen sicherzustellen.

49 Vgl. *Protokoll Stadtrat* 1798, 06.11.1918; *Protokoll Stadtrat* 230, 14.02.1923; *Protokoll Stadtrat* 905, 07.05.1932.



Hermann Herter
(aus: *NZZ* Nr. 2140, 28.12.1942)

Konrad Hippenmeier (1880–1940)

Schon am 12. Juni 1918 beförderte Klöti Konrad Hippenmeier zum zweiten Adjunkten (Stellvertreter) des Stadtgenieurs und damit zum Verantwortlichen für Zürichs Stadtplanung. Aufgrund seiner Leistung im Wettbewerb sei es, so Klöti, «ohne weiteres gegeben, dass er mit der Bearbeitung städtebaulicher Fragen Gross-Zürichs betraut» werde.⁵⁰ Die Beförderung sollte zugleich die Schaffung eines eigenen «Siedlungsamtes» oder Stadtplanungsamts vorbereiten.⁵¹ In seiner neuen Stellung war Konrad Hippenmeier zuständig für die Umsetzung der Wettbewerbsresultate in ein konkretes Arbeitsprogramm, von dem noch die Rede sein wird.⁵²

Die Beförderung erregte einigen Aufruhr, denn Hippenmeier besass keine akademische Ausbildung. 1896 war er als Lehrling ins Tiefbauamt eingetreten. Durch Begabung und Fleiss hatte er sich vom Zeichner bis zur Stellung eines «Assistenten erster Klasse» – das heisst eines Projektleiters – emporgearbeitet, die normalerweise ein Studium an der ETH oder am Technikum voraussetzte. Die akademisch gebildeten Ingenieure im Tiefbauamt klagten gegen die Beförderung Hippenmeiers und zogen zu ihrer Unterstützung den SIA herbei.⁵³ Fortgesetzte Seitenhiebe aus Fachkreisen, vor allem im SIA-Organ *Schweizerische Bauzeitung*, schwächten in der Folge die Arbeit des Stadtplaners und erschwerten es ihm, sich in der Fachwelt erfolgreich zu vernetzen.

50 *Protokoll BV* Nr. 916, 01.06.1918, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

51 *Protokoll Stadtrat* 1210, 25.06.1919.

52 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Entwurf zu einem Programm für die Verarbeitung der Ergebnisse des Wettbewerbes um einen Bebauungsplan von Zürich & Vororte*, 20.11.1918, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

53 *Protokoll Stadtrat* 1210, 25.06.1919.



Konrad Hippenmeier
(aus: *SBZ*, Bd. 116, 1940, S. 76)

Für die Etablierung eines Stadtplanungsamts bedeuteten die Angriffe auf die Person des Stadtplaners ein schweres Hindernis. An die Einstellung neuer Mitarbeiter war auch wegen der städtischen Finanzkrise nicht zu denken. So musste Hippenmeier zufrieden sein, dass ihm 1926, acht Jahre nach dem Wettbewerb, wenigstens das Quartierplan-Büro unterstellt wurde.⁵⁴ Diese Fachstelle hatte für die gestaltende Ambition des modernen Städtebaus wenig Verständnis gezeigt und Hippenmeiers Arbeit immer wieder stark behindert. Mit der Unterordnung des Quartierplanbüros hatte Hippenmeier 1926 endlich den gesamten Bereich der Stadtplanung in seiner Hand. Sein einziger Konkurrent auf diesem Gebiet war jetzt noch der Stadtbaumeister.

Person und Werk Konrad Hippenmeiers sind in der Zürcher Stadt- und Architekturgeschichte bislang praktisch unbeachtet geblieben. Hippenmeier stand im Schatten des Stadtbaumeisters Hermann Herter und seines eigenen Vorgesetzten, des Stadtgenieurs. Seine hierarchische Stellung gab ihm wenig öffentliche Auftrittsmöglichkeiten, aber auch Hippenmeiers Persönlichkeit, er galt als stiller «Chrupfer», trug dazu bei. Vor allem aber springen die Leistungen der Stadtplanung, abstrakte Regelwerke und flächige Elemente wie Strassen und Grünflächen, weniger ins Auge als die unmittelbar fassbaren Werke der Architektur.

Hermann Herter (1877–1945)

Ein Jahr nach dem Abschluss des Wettbewerbs stand auch die Stelle des Stadtbaumeisters zur Disposition. Der Amtsinhaber Friedrich Fissler hatte sich bei seinen Mitarbeitern, bei anderen Chefbeamten und auch bei seinen Vorgesetzten unbeliebt gemacht und wurde im Sommer 1919 vom Stadtrat nicht mehr zur Wiederwahl vorgeschlagen.⁵⁵ Dadurch ergab sich die Chance, einen weiteren Preisträger aus dem Wettbewerb Gross-Zürich in eine wichtige Position zu bringen. Unter den Bewerbern waren so prominente Fachleute wie der ETH-Professor Hans Bernoulli, der Winterthurer Architekt Robert Rittmeyer und der Churer Martin Risch. Da Bernoulli, der qualifizierteste Bewerber, unerfüllbare Bedingungen stellte, machte an seiner Stelle Hermann Herter das Rennen.⁵⁶

Der 1877 geborene Herter war in jenen Jahren ein sehr erfolgreicher Architekt. Mit dem Regierungsgebäude in Herisau (mit Johannes Bollert) hatte er 1912 den Durchbruch geschafft.⁵⁷ Nach seinem Erfolg im Wettbewerb Gross-Zürich gewann er 1919 wichtige Ausschreibungen wie die für den Nationalbanksitz in Luzern und die Basler Mustermesse,⁵⁸ so dass er auf die öffentliche Stelle eigentlich nicht angewiesen war. Herter hatte in Zürich bei Heinrich Ernst die Lehre gemacht und danach bei bekannten Architekten in der Schweiz und Deutschland gearbeitet und Vorlesungen an der ETH besucht. Ein Studium hatte auch er nicht vorzuweisen. Seine Mitgliedschaft im BSA genügte aber, um ihm das Vertrauen der Architekten und der Stadt zu sichern.⁵⁹

Herter trat Ende 1919 die Leitung eines Hochbauamts in desolater Lage an: Die städtische Finanzkrise führte 1920 zu einem strikten Ausgabenstopp, und sämtliche Bauvorhaben wurden eingefroren. Er leitete das Amt bis 1925 als Teilzeitbeschäftigter, während er seine Privatprojekte in Luzern und Basel zur Ausführung brachte.⁶⁰ Konkrete Aufgaben für den Stadtbaumeister gab es anfänglich nur auf dem Feld des Städte-

54 *Protokoll Stadtrat* 889, 02.06.1926.

55 Vgl. Kurz, Morra, Weidmann 2000, S. 37.

56 *Protokoll Stadtrat* 1898, 01.10.1919. Vgl. auch: Christine Morra «Hermann Herter, Zürcher Stadtbaumeister 1919–1942», in: Kurz, Morra, Weidmann. 2000, S. 45.

57 Hanspeter Rebsamen, «Bollert & Herter: Staats- und Kantonbank-Gebäude in Herisau», in: *Archithese* 2, 1995, S. 10–15.

58 «Hermann Herter. Werkauswahl und Werkverzeichnis», in: *archithese* 2, 1995, S. 50f.

59 *Protokoll Stadtrat* 1898, 01.10.1919.

60 Kurz, Morra, Weidmann 2000, S. 56.

baus. Wir finden Hermann Herter und das Hochbauamt in den frühen 1920er Jahren federführend tätig in Bebauungsplanfragen mit besonderer städtebaulicher Relevanz. So zum Beispiel in den Wohnquartieren Friesenberg (1920), Letten (1920) und entlang der linksufrigen Eisenbahnlinie (1920–1926) oder am ewigen Projekt für den Zähringer-Durchbruch in der Altstadt (1920–1923).⁶¹ Ein wichtiges Aufgabenfeld des Stadtbaumeisters war zudem die architektonische Begutachtung der genossenschaftlichen Bauprojekte, welche städtische Förderungsmittel beanspruchten. Erst ab 1925 trat Hermann Herter als Entwerfer städtischer Bauten in Erscheinung. Schulhäuser und Kindergärten, Wohnsiedlungen, Sportanlagen und Bäder, Tramwarteallen und Amtshäuser der 1920er und 30er Jahre tragen seine konservativ sachliche Handschrift.

Die nicht immer freundschaftliche Konkurrenz zwischen dem Stadtbaumeister und dem Chef des Bebauungsplanbüros in allen Fragen der Stadtplanung lässt sich aus internen Stellungnahmen und aus den Protokollen des Baukollegiums herauslesen; sie wurde auch von Hippenmeiers Nachfolger Hans Kupli lebhaft geschildert.⁶² Seit der Wiedervereinigung von Hoch- und Tiefbauamt im Bauamt I 1923 scheint eine klarere Arbeitsteilung geherrscht zu haben: Hippenmeier war für den Strassenverkehr und für die Flächenerschliessung neuer Quartiere zuständig, das heisst für den Bebauungsplan im engeren Sinn. Herter dagegen bearbeitete städtebauliche Gesamtlösungen, vor allem auf städtischen Arealen, wo seine Kompetenz als Architekt im Vordergrund stand.

Bei aller Konkurrenz im Einzelnen bildeten Klöti, Herter und Hippenmeier dennoch ein starkes Führungsteam, das die Zürcher Stadtplanung während mehr als zwanzig Jahren bestimmte. Konrad Hippenmeier starb 1940 im Amt, Emil Klöti und Hermann Herter traten 1942 von ihren Ämtern zurück. Unter der Leitung von Stadtrat Heinrich Oetiker und dem tatkräftigen Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner begann für Stadtplanung und Städtebau in Zürich eine neue Ära, die jedoch der Idee der Gartenstadt verpflichtet blieb.

Baukollegium und Fachexperten

Stadtplanung war und ist ein gesellschaftlich-politischer Prozess mit vielen Akteuren inner- wie ausserhalb der Verwaltung. Neben dem Stadtbaumeister und dem Chef des Bebauungsplanbüros hatten weitere Beamte entscheidend mitzureden: Für die Erschliessung neuer Wohngebiete war die Kooperation des Strassenbahn-Direktors unentbehrlich; die Bodenpolitik war Sache der Liegenschaftenverwaltung im Finanzamt. Aber auch Schulamt, Sportamt, Friedhofamt und Gartenbauamt beteiligten sich an der Planung öffentlicher Einrichtungen. Wachsende Bedeutung gewann in den 1920er Jahren die Verkehrspolizei für die Organisation des Autoverkehrs.

Für die Entwicklung der weiteren Region war die Stadt stark auf externe Partner angewiesen, vor allem auf die SBB, die Kantonsregierung und die Behörden der benachbarten Gemeinden. Vom Willen der SBB-Generaldirektion und des Bundesrats hing es ab, ob in Zürich ein neuer Hauptbahnhof und ein S-Bahnnetz gebaut werden konnten – die SBB verfolgten jedoch andere Ziele; die Elektrifizierung der Hauptlinien war um 1920 wichtiger als der Regional- und Lokalverkehr. Beim Umbau der linksufrigen Seebahnlinie jedoch arbeiteten Stadt und SBB eng zusammen.

Wie der Bund vertrat auch der Kanton Zürich in der Stadtplanung seine eigenen Interessen, die nicht immer mit denen der Stadt übereinstimmten. Als Genehmigungsinstanz für alle planerischen Festlegungen besass die Kantonsregierung grossen Ein-

61 *Protokoll BV I* Nr. 80, 01.02.1921. Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

62 Kupli 1941, S. 9f.

fluss auf die Planungsarbeit: Die städtischen Projekte zur radikalen Sanierung der Altstadt sollten an ihrem Veto scheitern. Die Gemeinderäte der Vororte schliesslich schwankten zwischen der Behauptung ihrer Autonomie und der Anlehnung an die grossen Ressourcen der Stadt. Das städtische Angebot, für die Nachbargemeinden kostenlos Bebauungspläne zu erstellen, nahmen vor allem die ländlich geprägten und finanzschwachen Gemeinden Altstetten, Höngg, Seebach und Uitikon an. In der Frage der Eingemeindung zählten die ärmeren Gemeinden zu den Befürwortern, die reicheren zu den Gegnern.

Grossen Einfluss auf die Projekte der Stadtplanung hatten schliesslich unabhängige Experten, vor allem die Mitglieder des städtischen Baukollegiums, die die wichtigsten privaten und städtischen Baulinienvorlagen und Bauprojekte zu begutachten hatten. Dieses Gremium war prominent besetzt: Eine führende Rolle spielten die ETH-Professoren Gustav Gull und Karl Moser, sekundiert von den Architekten Werner Pfister und Max Haefeli. Da die Mitglieder des Kollegiums häufig auch in städtischen Wettbewerbsjurys mitwirkten und mit Gutachten beauftragt wurden, war ihr Einfluss auf die Stadtplanung beachtlich. Gull und Moser beherrschten die Diskussionen des Baukollegiums, während sich die Ingenieure Robert Grünhut und Heinrich Studer vor allem zu technischen Verkehrsfragen äusserten.⁶³ Bei wichtigen Planungsfragen wie dem Umbau des Hauptbahnhofs, der Sanierung der Altstadt oder der Anlage neuer Stadtquartiere brachten Moser und Gull nicht selten eigene Skizzen und Projektvorschläge ein und wischten damit die Vorschläge der Beamten beiseite.

Unter den Fachverbänden besaßen vor allem die Zürcher Sektion des SIA und der Zürcher Heimatschutz Einfluss. Als Heimatschutz-Präsident und Mitglied des Baukollegiums gehörte der sozialdemokratische Jurist und Politiker Hermann Balsiger zu den Schlüsselfiguren. Er setzte sich vor allem für die Erhaltung wichtiger Bauzeugen und die Förderung der Kunst im öffentlichen Raum ein. Auf bürgerlicher Seite formulierte der Architekt Otto Pfleghard (1869–1958) die Politik in den Fragen der Stadtentwicklung. Pfleghard spielte wechselnde Rollen als virtuoser und erfolgreicher Privatarchitekt (Pfleghard & Haefeli), als Präsident der Zürcher SIA-Sektion und als freisinniger Fraktionschef im städtischen Parlament. Seine Haltung zur Politik der Stadtentwicklung war nicht ohne Widersprüche: 1910 hatte er massgeblich am Zustandekommen des Wettbewerbs Gross-Zürich mitgewirkt – andererseits trug er 1929 wesentlich zur Ablehnung der ersten Eingemeindungsvorlage bei.

Wie Pfleghard hatten die entscheidenden Persönlichkeiten der Zürcher Stadtentwicklungspolitik ihre Position schon vor dem Ersten Weltkrieg aufgebaut. Der Kreis einflussreicher Interessenvertreter war im Verlauf der Zwischenkriegszeit erstaunlich klein und personell konstant. Wichtige Fachleute blieben am Rand: Carl Jegher, Redaktor der *Schweizerischen Bauzeitung*, verfolgte das Geschehen mit bissigen Kommentaren, wurde aber selten als Fachmann zur Stellungnahme eingeladen. Hans Bernoulli, der an der ETH Städtebau unterrichtete und in der schweizerischen Städtebaudiskussion eine wichtige Rolle spielte, erscheint praktisch nie als Gutachter im Auftrag der Stadt oder als Jury-Mitglied.

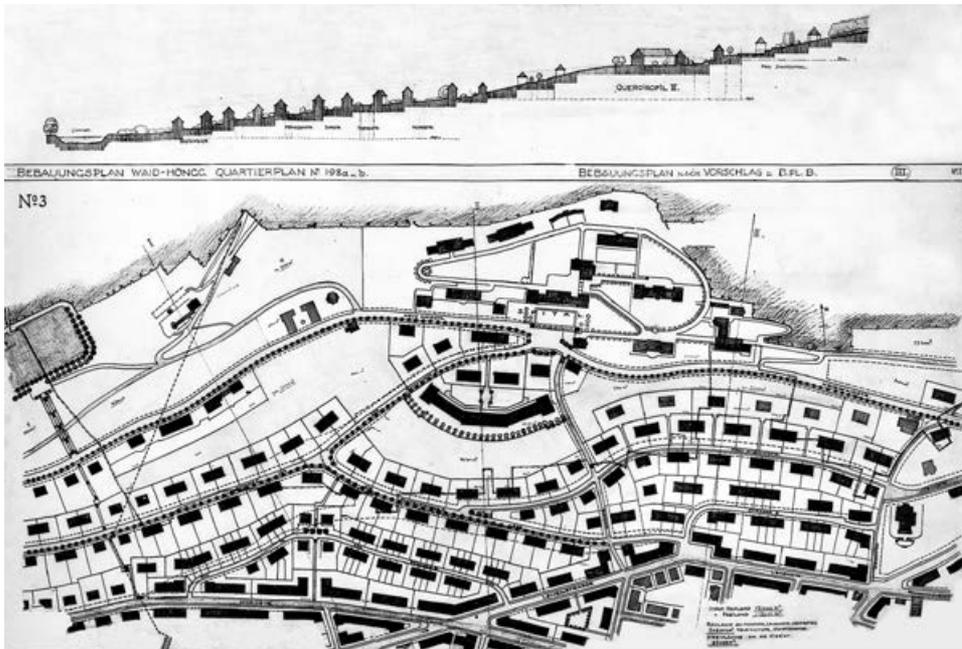
Neue Bedeutung des Bebauungsplans

Als gesetzliche Arbeitsinstrumente standen den Planern wie vor 1918 der Bebauungsplan, der Quartierplan und lokale Sonderbauordnungen zur Verfügung. Die aktive städtische Bodenpolitik erhöhte die Wirksamkeit dieser Instrumente enorm. Als neues

63 *Protokoll Baukollegium.*

und effektives Mittel zur Durchsetzung städtebaulicher Ziele kam nun die öffentliche Wohnbauförderung hinzu. Die sichtbare Wirkung der Stadtplanung in der Zwischenkriegszeit beruhte auf der virtuosen Kombination gesetzlicher Planungsmittel mit den Instrumenten der Bodenpolitik und der Wohnbauförderung und hatte zur Folge, dass die Stadt nicht bloss Spielregeln für marktgesteuerte Entwicklungen festlegen, sondern in mancher Hinsicht die Entwicklung selber bestimmen konnte.

Der 1901 festgesetzte Bebauungsplan der Stadt Zürich wurde nach 1918 für zahlreiche Teilgebiete von Grund auf revidiert. Dahinter stand das Bemühen, die Grundsätze des Wettbewerbs Gross-Zürich auf noch wenig erschlossene Stadtteile anzuwenden. Bei der Neubearbeitung gingen die Planer nun wesentlich weiter ins Detail als ihre Vorgänger um die Jahrhundertwende. Sie erarbeiteten umfassende Planwerke, die nicht nur die Hauptverkehrslinien enthielten, sondern von Bebauungsstudien für das künftige Quartier ausgingen. Diese Pläne visualisierten einen fertigen Zustand mit einer idealen, landschaftsgerechten Bebauung. Die Planer definierten so das künftige Quartier in seiner räumlichen und funktionalen Qualität. Erstmals waren auch die Freiflächen und Grünverbindungen Gegenstand, ja oft sogar Ausgangs- und Angelpunkt des Bebauungsplans, so im Milchbuck, im Friesenberg und in Wollishofen. Diese Bebauungspläne blieben aber verwaltungsinterne Dokumente ohne unmittelbare Rechtskraft und hatten eher Leitbildcharakter. Sie sind aus diesem Grund auch nur in geringer Zahl als Pläne überliefert. Unmittelbar rechtswirksam wurden nur die Bau- und Niveaulinien der öffentlichen Strassen. Alle anderen Elemente dieser erweiterten Bebauungspläne



Der Bebauungsplan für das Waidquartier mit städtischem Spital, ausgearbeitet von Konrad Hippenmeier im Oktober 1922, fusst auf dem städtebaulichen Wettbewerb aus dem Jahr 1912. Er enthält einen imaginären Endzustand mit Grünflächen, Haupt- und Nebenstrassen, Bebauungsvorschlag und Parzellierung. Er diente als Leitbild für den städtischen Landerwerb und für die Arbeit an den Quartierplänen. (BAZ)

wie die Quartierstrassen, die Parzellierung und die öffentlichen Freiflächen mussten über städtischen Landerwerb und wie bisher durch das Quartierplanverfahren durchgesetzt werden. Für dieses bestanden nun aber wesentlich genauere Zielvorstellungen.

Bebauungspläne dieser neuen Art erarbeitete das Bebauungsplanbüro von Konrad Hippenmeier zwischen 1918 und 1939 für die Quartiere Waid (Wipkingen) und Eierbrecht (Hirslanden), beide aufgrund älterer Wettbewerbe, für das Gebiet Egg-Moos-Entlisberg in Wollishofen, für den Milchbuck (Unterstrass) und für das Hardquartier am westlichen Rand von Aussersihl. Das Hochbauamt unter Hermann Herter erliess Bebauungspläne für das Lettenplateau (Wipkingen) und den Friesenberg. Die Bebauungspläne für die Altstadt, die von einer Totalsanierung ausgingen, scheiterten hingegen 1930 und 1943 am Veto der Kantonsregierung.

Oft begleiteten Sonderbauordnungen – vor allem auf städtischem Land – die neuen Bebauungspläne, um ganz bestimmte stadträumliche Vorstellungen zu verwirklichen. Sie regelten die erlaubte Länge und Höhe der Häuser, ihre Abstände, aber auch Dachformen und nicht selten die einheitliche Ausführung der Bauten unter der Aufsicht des Stadtbaumeisters. 1931 wurden die zahlreichen so entstandenen Bauordnungen zu einer einzigen Bau- und Zonenordnung zusammengefasst, die das ganze Stadtgebiet abdeckte und sechs verschiedene Bauzonen mit gestaffelter Dichte und Geschosshöhe vorsah.⁶⁴

Dynamische Bodenpolitik

Da der Bebauungsplan als Rechtsinstrument nur die Bau- und Niveaulinien der Hauptverkehrsstrassen verbindlich regelte, waren zur Verwirklichung der viel feiner ausgearbeiteten stadträumlichen Vorstellungen zu den neuen Quartieren und vor allem zur Sicherung der geplanten Freiflächen weiter gehende Mittel erforderlich. In der Zwischenkriegszeit ermöglichte vor allem eine überaus aktive Bodenpolitik der Stadt den Behörden die Durchsetzung ihrer Entwicklungsziele. Wenn man sich bewusst macht, dass die Stadt Zürich 1930 bis 1932 pro Jahr durchschnittlich 700'000 Quadratmeter Land erwarb und 230'000 Quadratmeter verkaufte, das heisst im Sinn ihrer städtebaulichen Ziele zum Einsatz brachte, dann lässt sich das grosse Lenkungspotenzial dieser Bodenpolitik erahnen.⁶⁵

Die städtische Bodenpolitik erlebte in den Jahren des Roten Zürich eine starke Intensivierung. Die Ausgaben der Stadt für Landerwerb betrugen 1920 bis 1924 jährlich 0.85 Millionen Franken, 1925 bis 1931 jährlich 6.3 Millionen, im Durchschnitt der ganzen Periode jährlich rund 4 Millionen. Im gleichen Zeitraum erreichten die gesamten Steuereinnahmen der Stadt zwischen 30 und 36 Millionen Franken,⁶⁶ davon flossen also jedes Jahr zwischen 10 und 20 Prozent in den systematischen Landerwerb. Dadurch brachte die Stadt bis 1933 einen Drittel des Stadtgebiets und weite Landflächen in den Vororten unter ihre Kontrolle. Ein grosser Teil dieser wachsenden Landreserve bestand aus Wäldern, die die Stadt so vor Rodungen schützte (die das Forstgesetz noch nicht verhindern konnte), oder aus Wiesen, die als Erholungsraum dauernd unbebaut bleiben sollten. Bedeutend waren aber auch die Baulandverkäufe an Private und Baugenossenschaften. Sie erreichten in den Jahren 1920 bis 1930 wertmässig zwischen 20 und 50 Prozent der für Landerwerb ausgegebenen Summen. Die Abgabe von Bauland war stets mit städtebaulichen und oft mit sozialen Auflagen verbunden und diente so effektiv der Durchsetzung stadtplanerischer Ziele.

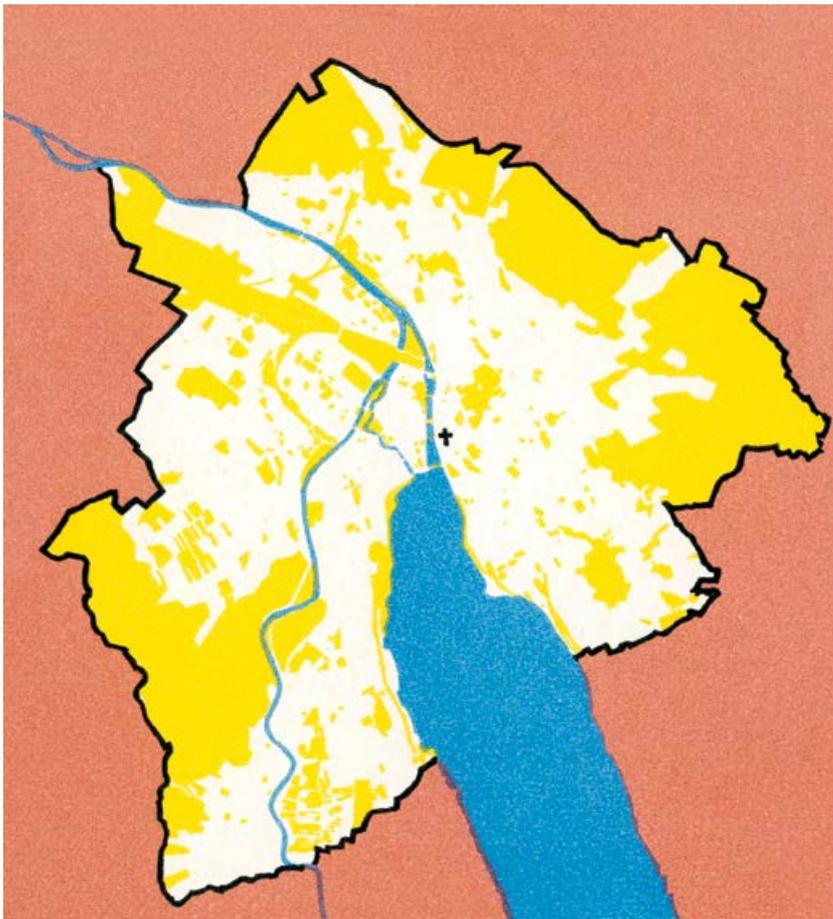
64 «Bauordnung der Stadt Zürich», *Protokoll Stadtrat* 266, 07.02.1931.

65 Zahlen berechnet nach Angaben im *Geschäftsbericht Stadtrat* 1930 bis 1932, Rubrik Liegenschaftsverwaltung.

66 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich* 1940, S. 120*.

Eine kommunale Bodenpolitik in diesem Umfang war nur in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und ganz besonders in der ersten und zweiten Nachkriegszeit möglich, denn verschiedene zeitbedingte Faktoren trugen dazu bei, dass in dieser Periode der Landerwerb vergleichsweise preiswert erfolgen konnte: Die Bodenpreise an der städtischen Peripherie zeigten in dem langen Zeitraum zwischen 1900 und 1930 kaum steigende Tendenz und sanken sogar ganz erheblich im Zeitraum zwischen 1914 und 1925 – in einer wachsenden Stadt eine Ausnahme.

Ein langfristiger Grund könnte im Ausbau der Strassenbahn liegen, der 1894 einsetzte. Mit neuen Linien und attraktiven Fahrpreisen brachte das Tram innert kurzer Zeit viele Quadratkilometer Land in die Reichweite der Wohnungssuchenden. Es ist denkbar, dass das Angebot an erreichbarem Bauland dadurch kurzfristig so stark vergrössert wurde, dass die Preise unter Druck gerieten: Ab 1897 brachen in der Zürcher Liegenschaftskrise die Bodenpreise zusammen. Die Auswirkungen der Erschliessung durch die Strassenbahn würden die langfristig stagnierende Tendenz der Bodenpreise erklären. Verstärkt wurde diese durch den Stillstand des Bevölkerungswachstums von 1912 bis 1922 und den Zusammenbruch der Bautätigkeit in Folge des Ersten Weltkriegs. Die Kriegsteuerung von 275 Prozent zwang private Investoren bis in die frühen 1920er Jahre zum Zuwarten. Den Schaden hatten – neben den Wohnungssuchenden – die Eigentümer baureifer Grundstücke, die für ihr Land keine Käufer fanden und trotzdem Hypothekarzinsen zu bezahlen hatten.



Übersichtsplan von Konrad Hippenmeier, gelb markiert der öffentliche Grundbesitz (von Bund, Kanton und Stadt) in Zürich 1928. (aus: Bernoulli, Martin 1929, S. 28)

Entscheidend ist: Die langfristig sinkende oder stagnierende Tendenz der Landpreise erlaubte es der Stadt, zwischen 1903 und 1930 in aller Ruhe riesige Areale aufzukaufen, ohne sich finanziell allzu sehr zu belasten. Dies war eine historisch seltene Chance – eine ähnliche Ausgangslage herrschte am Ende des Zweiten Weltkriegs –, und sie wurde genutzt.

Beim Verkauf von Grundstücken stellte die Stadt in der Regel Marktpreise in Rechnung und machte mit den Bodengeschäften durchaus auch Gewinne. Bei der Preisgestaltung wurden aber auch soziale und städtebauliche Ziele berücksichtigt. Zum Beispiel förderte die Stadt die Anlage von gartenstadtähnlichen Reihenhaussiedlungen durch besonders günstige Landpreise: Im Friesenberg, in Wollishofen und auf dem Milchbuck verkaufte sie Bauland für Kleinhauskolonien zu Preisen zwischen 3 und 10 Franken pro Quadratmeter, was oft nur einem Teil des Marktwerts entsprach. Die Stadt agierte dabei als Bank, die stellvertretend für die Baugenossenschaften Land erwarb und es etappenweise an diese weitergab.

Längst nicht das gesamte städtische Land wurde dem gemeinnützigen Wohnungsbau zur Verfügung gestellt. Nur die besonders geeigneten, aber nicht allzu privilegierten und teuren Wohnlagen wurden den Baugenossenschaften überlassen. Oft verkaufte die Stadt auch an Private. Im Sonnenbergquartier am Zürichberg entstanden auf ehemals städtischem Land private Villen, ähnlich im Waidquartier. In der Innenstadt (Bahnhof Enge, Sihlhölzli) kamen nur private Investoren zum Zug. In diesen Fällen sicherte sich die Stadt über Sonderbauvorschriften oder Bedingungen in den Kaufverträgen eine weitgehende Mitsprache in architektonisch-städtebaulicher Hinsicht.

Die Abgabe von Land im Baurecht, wie sie Bodenreformer schon um die Jahrhundertwende vorgeschlagen hatten, wurde zwar diskutiert, setzte sich aber wegen rechtlicher Unsicherheiten erst nach dem Zweiten Weltkrieg durch.⁶⁷ So lange die Stadt Bauland in grosser Menge aufkaufen konnte, scheinen auch grosszügige Verkäufe den Verantwortlichen keine grosse Sorge bereitet zu haben.

67 Klöti 1943.

	Käufe (in Franken)	Verkäufe (in Franken)
1920	571'734	280'960
1921	967'426	208'000
1922	730'080	184'942
1923	1'107'152	613'305
1924	893'554	1'157'443
1925	3'042'251	534'427
1926	2'817'864	2'573'359
1927	5'925'227	926'429
1928	3'765'917	708'425
1929	7'590'073	1'589'561
1930	11'523'826	2'057'727

Landerwerbspolitik der Stadt Zürich 1920 bis 1930.
Zahlen errechnet aus Angaben im Geschäftsbericht des Stadtrats, 1920–1932.

Das Programm für Gross-Zürich: Utopie der Planbarkeit

Mit der Umsetzung des Wettbewerbs Gross-Zürich wollte Emil Klöti keine Zeit verlieren. Vom 9. Oktober 1918 datiert der offizielle Auftrag Klötis an das Tiefbauamt, «für die Verarbeitung der Ergebnisse des Wettbewerbes um einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte und die Erfüllung der durch den Wettbewerb hervorgerufenen Aufgaben ein Programm auszuarbeiten und so rasch wie möglich vorzulegen». ⁶⁸ Die Aufgabe ging, unter der formellen Verantwortung des Stadtgenieurs, an Konrad Hippenmeier. Nach nur einem Monat legte dieser seinen ersten Entwurf zum Arbeitsprogramm vor. ⁶⁹

Das «Arbeitsprogramm» sah, entsprechend den im Schlussbericht des Wettbewerbs formulierten Prioritäten, die erste und wichtigste Aufgabe im Studium der Grossprojekte für einen neuen Durchgangsbahnhof und die Ableitung der Sihl in den See. Mit diesen eng verknüpften Oberthemen waren zahlreiche praktische Fragen verbunden: Die Anlage neuer Quartiere und Strassen in der Umgebung des Bahnhofs und entlang der trockengelegten Sihl, sodann die Linienführung eines neuen Schifffahrtskanals und die Sicherung von Flächen für einen Limmathafen. Diese Punkte sind im Arbeitsprogramm ausführlich und in zahlreichen Einzelaspekten ausgeführt. Als drittes grosses Thema waren die Hauptstrassen im Wettbewerbsgebiet zu studieren, im Limmattal, über die Höhenzüge beidseits des Zürichsees sowie über den Milchbuck nach Norden. Als vierte Aufgabe erscheint die Planung eines Kanalisationssystems für das ganze Gebiet und (erst) an fünfter die Aufstellung eines Bauzonenplans und die Festsetzung der Grünflächen.

Am Schluss des Programmentwurfs skizzierte Hippenmeier im Namen des Tiefbauamts die Ressourcen, die er für die Lösung dieser überkommunalen Aufgabe für erforderlich hielt. «Es liegt im Interesse der Entwicklung der Stadt und ihrer Vororte», schreibt er, «dass die Prüfung und Verarbeitung der Ergebnisse des Wettbewerbes von Gross-Zürich von einer Zentralstelle aus geschehe, wie dies bereits in anderen grossen Städten der Fall ist.» Dieses «Bebauungsplanbureau oder Siedelungsamt» unter seiner Leitung wäre mit sechs bis sieben Fachleuten auszustatten und als Koordinationsstelle zwischen allen betroffenen Ämtern dem Tiefbauamt anzugliedern. ⁷⁰

Bei der Lektüre des kurzen Programmentwurfs fällt dessen systematisch-deduktive Denkweise auf. Alle Massnahmen sind in hierarchischer Abhängigkeit gedacht und es entsteht der Eindruck, als liesse sich eigentlich nichts im Detail entscheiden, ehe nicht die Grundfragen der primären Infrastruktur gelöst und entschieden seien. Erst die vollständige Gewissheit über die künftigen Bahn- und Schifffahrtsanlagen erlaubt es, die nötigen Alltagsentscheidungen über Strassenführungen und Bauzonen zu fällen. Dieses Denken war von der Utopie geprägt, dass sich die räumliche Organisation der Stadt aufgrund einer einheitlichen Logik strukturieren lasse – etwa so wie die Organisation einer Baustelle. Es setzte voraus, dass der Planer wie ein Baumeister zuerst das Fundament legen, dann stockwerkweise den Rohbau und zuletzt den Innenausbau in die Hand nehmen könnte. Demzufolge sind Hippenmeiers Aussagen engagiert und detailliert in den fundamentalen Fragen der Schifffahrts- und Bahnanlagen, auffallend nichtssagend dagegen bei den viel konkreteren Themen der Bauordnungen, Bauzonen und Grünflächen – da diese für ihn erst später aktuell werden sollten. Hippenmeiers Systematik und Eifer in der Planung von Bahnhöfen und Kanälen wirkt im Rückblick umso schwerer ver-

68 *Protokoll BVI* Nr. 1474, 09.10.1918. Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

69 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Entwurf zu einem Programm für die Verarbeitung der Ergebnisse des Wettbewerbes um einen Bebauungsplan von Zürich & Vororte*, 20.11.1918, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

70 Ebd.

ständig, als davon in der Folgezeit nicht das Mindeste verwirklicht wurde, während neue Quartiere und Strassen schon bald konkret zur Realisierung anstanden.

Mit dieser Herangehensweise stand Hippenmeier jedoch nicht allein; die Systematik seines «Arbeitsprogramms» fusste auf der thematischen Struktur des Wettbewerbschlussberichts. Für die Zeitgenossen scheint diese Problemhierarchie plausibel gewesen zu sein, zumal die Idee eines Durchgangsbahnhofs im Sihlbett die gleichzeitige Lösung vieler Probleme versprach. In der Berichterstattung des *Werk* über den Wettbewerb waren mehr als die Hälfte der Ausführungen der Frage eines neuen Hauptbahnhofs mit durchgehenden Gleisen (und der Ableitung der Sihl in den See) gewidmet.⁷¹ Die Infrastrukturfrage hatte für die gesamte Fachwelt Priorität.

Die tatsächliche Entwicklung der Stadt nimmt auf die Perfektionsansprüche von starren Denkmodellen indessen wenig Rücksicht. Die Planer haben nicht die Macht, die Entwicklung anzuhalten, während sie ihre Idealstadt ausdenken. Vielmehr sind sie selber Teil eines komplexen Entwicklungsprozesses, den sie insgesamt nicht bestimmen, sondern höchstens mitgestalten können, indem sie vorhandene Entwicklungstendenzen mit formalen Spielregeln ordnen. Der amerikanische Stadtplaner und Autor Kevin Lynch umschreibt es so: «Während die Stadt in ihren Hauptzügen im grossen ganzen für einige Zeit stabil bleibt, ändert sie sich doch ständig in Einzelheiten. Über ihr Wachstum und ihre Form kann nur eine Teilkontrolle ausgeübt werden. Es gibt kein Endresultat – nur eine dauernde Aufeinanderfolge von Phasen. Es ist daher kein Wunder, dass die Kunst der Stadtgestaltung zum Zweck rein sinnlicher Wahrnehmung mit anderen Künsten wie Architektur, Musik oder Literatur absolut nichts gemein hat.»⁷² Für engagierte Stadtplaner der 1920er Jahre war die Einsicht in diese begrenzte Gestaltungsmöglichkeit schwer zu ertragen. Sie waren erfüllt von der Idee, dem «neuen Menschen» eine neue Stadt zu erbauen, dem bisherigen Chaos eine überschaubare, ästhetische und soziale Ordnung entgegenzusetzen und das Erscheinungsbild der Stadt zu disziplinieren. Ähnlich wie die politischen Revolutionäre der Zeit strebten sie nach möglichst unumschränkter Macht. Es überrascht daher nicht, dass viele Städtebaupioniere den Ideen der Bodenreformbewegung anhängen und, wie vor allem ETH-Dozent Hans Bernoulli, die Kommunalisierung des gesamten Bodenbesitzes forderten.⁷³

Und das «Arbeitsprogramm»? In der konkreten Alltagsarbeit wurde das Bebauungsplanbüro bald mit kleinen und grossen Einzelprojekten überhäuft. Im Januar 1921 war der Entwurf von 1918 noch immer nicht zu einem Gesamtprojekt verarbeitet. Stattdessen zählte das Tiefbauamt acht Projekte auf, die im laufenden Jahr zu behandeln seien.⁷⁴ Dazu gehörten die Umgestaltung des Klusplatzes, ein neuer Strassenzug nach dem Zollikerberg, die Baulinien für einen Strassenzug am Schanzengraben im Stadtzentrum, ein Projekt für die Erweiterung und Umgestaltung der Quaianlagen, ein Grünflächenplan für Wollishofen, die Verbreiterung der Langstrasse und Baulinien entlang dem projektierten Schifffahrtskanal.

Das «Gesamtprojekt» hingegen, das umfassende Arbeitsprogramm zur Verwertung der Ergebnisse aus dem Wettbewerb Gross-Zürich, wurde trotz sporadischer Erneuerung des Auftrags in den 22 Amtsjahren Hippenmeiers nie fertig. Die selbst gestellte Aufgabe war zu gross, und der systematisch-deduktive Anspruch verhinderte ein pragmatischeres Vorgehen.

71 *Werk* 5, 1918, S. 17f.

72 Lynch 1968, S. 11.

73 Hans Bernoulli, «Die rationelle Stadterweiterung», in: *Werk* 12, 1928, S. 323–329; Bernoulli 1942.

74 Brief Tiefbauamt an den BV I, 27.1.1921. Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

In der Praxis bedeutete das nicht Stillstand oder Kapitulation der Planung, sondern hatte zur Folge, dass sich aus der in Fülle vorhandenen Kleinarbeit heraus eine geregelte Stadtentwicklung konkretisierte: Aus dem «Grünflächenplan für Wollishofen», den Hippenmeier erwähnt, wurde der Bebauungsplan für dieses Quartier, die «Umgestaltung der Quaianlagen» mündete in den bedeutenden Seeufer-Wettbewerb von 1926. Die Arbeit der städtischen Planer in den Bereichen Strassenverkehr, Freiraumplanung und Wohnungsbau veränderte die Stadt innert zwanzig Jahren grundlegend. Stadtplanung erwies sich als wirksam, wo sie vorhandene, vom Markt generierte Tendenzen aufnahm und gestaltete.

Das 1918 begonnene Projekt eines Generalbebauungsplans, für den jahrelang intensiv Daten gesammelt und Vorbereitungen getroffen wurden, wurde nach der Eingemeindung 1934 noch erweitert.⁷⁵ Doch auch dieser Generalbebauungsplan erblickte nie das Licht der Welt. Das Projekt wurde 1947 ohne viel Aufhebens begraben: Die vom Hochbauamt unter Albert Heinrich Steiner ausgearbeitete Bau- und Zonenordnung (BZO) entzog dem Generalbebauungsplan seine Berechtigung, und das Bebauungsplanbüro konzentrierte sich fortan auf die Verkehrsplanung.⁷⁶ Die Utopie einer systematisch-deduktiven Planung der gesamten Stadt war damit definitiv gescheitert. Sie wich einer Auffassung, die pragmatischer und prozesshafter und damit näher an der ja durchaus erfolgreichen Praxis war.

75 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1936, S. 205; 1940, S. 210; 1941, S. 229; 1942, S. 209; Kupli 1941, S. 96–108.

76 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1946, S. 243; 1947, S. 214.

Stadt und Verkehr

Projekte für Schifffahrt und Bahnhofumbau

Die Vorschläge für ein vom Fernverkehr getrenntes S-Bahnnetz mit Durchgangsbahnhof gehörten zu den wichtigsten Anregungen aus dem Wettbewerb Gross-Zürich: Eine ganze Reihe von Teilnehmern hoffte, darüber eine grundsätzliche Dynamisierung des städtischen Raums und die Dezentralisierung der Wohnbevölkerung in selbständigen Gartenstädten zu erreichen. Dass Konrad Hippenmeier dem Umbau des Hauptbahnhofs und der Ableitung der Sihl in seinem Arbeitsprogramm erste Priorität einräumte, entsprach nicht nur deduktiver Planungslogik, sondern auch der Aktualität: Im Jahr 1918 begann mit Häuserabbrüchen in Enge und Wiedikon der Umbau der linksufrigen Seebahnlinie. Das 1913 nach dreissigjähriger Planung beschlossene Projekt⁷⁷ hatte zum Ziel, den ebenerdigen Ring von Geleisen, der seit 1875 den Verkehr und die Entwicklung der Stadt behinderte hatte, aus dem Stadtraum zu entfernen. Von der Tieflegung der Bahn zwischen Aussersihl und Wollishofen erwartete man eine Erleichterung des Bahnverkehrs, die Aufhebung hinderlicher Übergänge (unter anderem bei der Hohl-, Badener-, Birmensdorfer- und Bederstrasse) und die städtebauliche Aufwertung der Quartiere Aussersihl, Wiedikon, Enge und Wollishofen. Eng verbunden mit der Tieflegung war die Frage eines Durchgangsbahnhofs und einer Ableitung der Sihl; rasches Handeln schien deshalb erforderlich. Dies umso mehr, als sich die Züge um 1918 noch immer in die Bahnhofhalle von 1871 mit ihren neun Gleisen zwängen mussten. Stadtrat Klöti, sein Planer Hippenmeier und ein ganzer Trupp von hochrangigen Experten engagierten sich 1918 und 1919 energisch für eine grundsätzliche Betrachtungsweise und eine grosszügige Lösung.

Die Diskussion um einen neuen Zürcher Hauptbahnhof hatte schon 1895 im Zusammenhang mit Ausbauprojekten der privaten Nordostbahn-Gesellschaft eingesetzt.⁷⁸ 1899 machte der Ingenieur Hermann Sommer⁷⁹ erstmals den Vorschlag, die Sihl abzuleiten und ihr Bett für einen neuen Durchgangsbahnhof zu nutzen.⁸⁰ 1916 publizierte der Nationalökonom Walter Eggenschwiler die Idee, die Vorortsbahnlinien von Enge aus als Hochbahn der Sihl entlang und quer über den Hauptbahnhof hinweg nach Letten zu führen. Damit erreichte er einen Durchgangsbahnhof für den Vorortsverkehr und ein Durchmesserkreuz für die wichtigsten Vorortslinien. Er dachte an eine relativ preiswerte Einrichtung im Sinn einer Stadtbahn mit geringen Baukosten und Fahrтарifen. «Eine solche Reform», argumentierte er, «wäre die denkbar praktischste Massregel zur Mässigung der städtischen Mieten durch schärfere Konkurrenz der Vororte. Sie hätte ohne jeden Zweifel eine grossartige Dezentralisation der arbeitenden Bevölkerung zur Folge, indem Zug, Baden, Winterthur usw. zu wahren Vorstädten Zürichs würden.»⁸¹

Das offizielle Ausbauprojekt für den Hauptbahnhof, das die SBB 1916 vorlegten, trug den städtebaulichen Ambitionen Zürichs zu wenig Rechnung. Es beschränkte sich auf die Anlage zusätzlicher Perrons vor dem Hauptbahnhof, auf den Bau einer neuen Post (Sihlpost) und eines Gütertunnels durch den Käferberg nach Oerlikon. Die Stadtbehörden befürchteten, dass solche pragmatischen Einzelprojekte in Zukunft einer

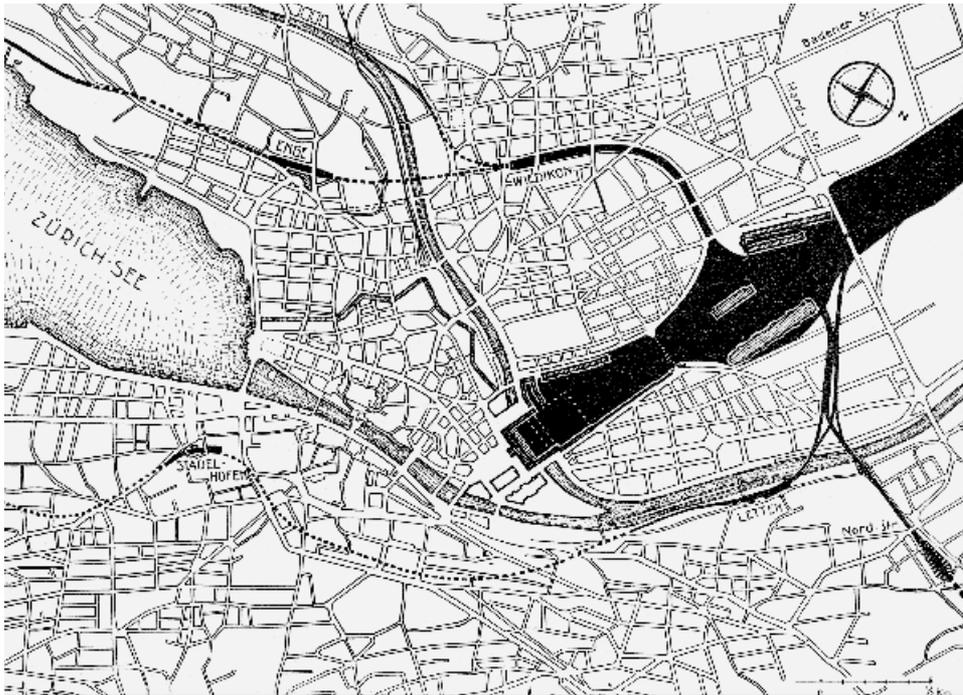
77 Bärtschi 1983, S. 190–196; *Werk* 3, 1927, S. 65f., 93.

78 Vgl. Petersen 1921; *Protokoll Stadtrat* 1183, 21.6.1919, S. 548–562; *SBZ*, Bd. 72, 1918, S. 220–225; Bd. 73, 1919, S. 5f.; Bd. 74, 1919, S. 281–283, 289–293, 304–307; Bd. 75, 1920, S. 86–90, 125 sowie kurz zusammengefasst in: *Protokoll Baukollegium*, 28.10.1924.

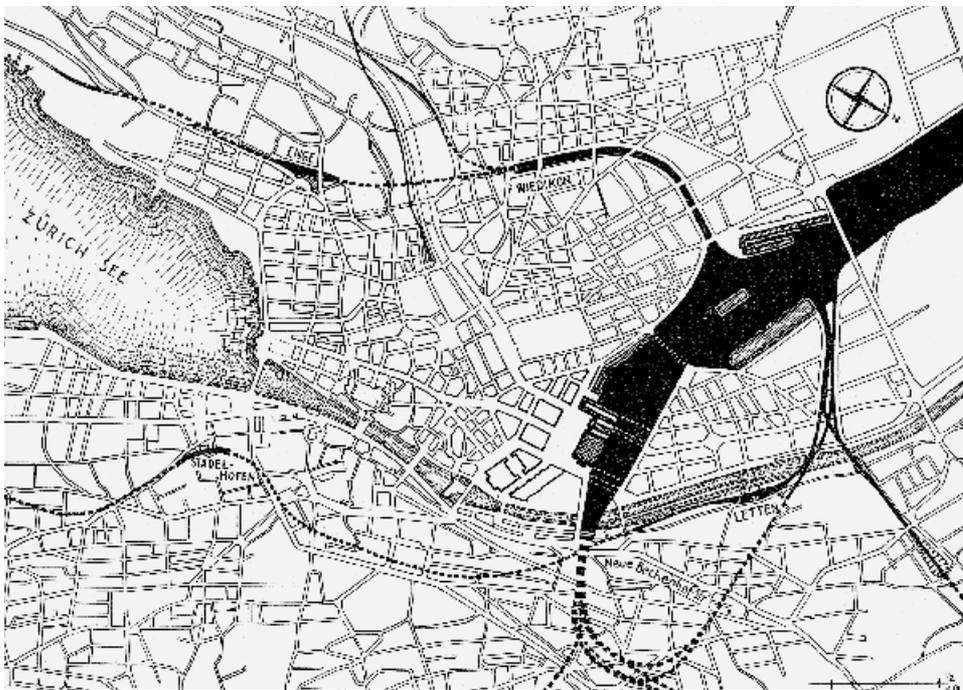
79 *SBZ*, Bd. 13, 1934, S. 87f. (Nekrolog).

80 *Protokoll Stadtrat* 1183, 21.6.1919; *SBZ*, Bd. 72, 1918, S. 220–225.

81 *SBZ*, Bd. 73, 1919, S. 6.



Ein neuer Hauptbahnhof für Zürich. Projekt der Experten 1918 für einen hochgelegten Kopfbahnhof. Das Aufnahmegebäude ist nach Westen zur Löwenstrasse verschoben. Die Hochlegung ermöglicht es, den Strassenverkehr unter dem Bahnhof hindurchzuführen. (aus: *Werk 3*, 1927, S. 92)



Projekt der Experten 1919 für einen hochgelegten Durchgangsbahnhof. Ableitung der Sihl, neues Bahnhofquartier. Der Bahnhof ist nach Nordosten ins Industriequartier abgedreht. Ein Bündel von Tunnels verteilt den Bahnverkehr nach Oerlikon und Letten-Altstetten, so dass keine Züge mehr im Bahnhof gewendet werden müssen. (aus: *Werk 3*, 1927, S. 93)

grundlegenden Lösung im Wege stehen würden. 1917 beauftragten deshalb Stadt und Kanton Zürich – die SBB lehnten eine Beteiligung ab – die Experten Wilhelm Cauer (Berlin), Carl Otto Gleim (Hamburg) und Karl Moser (Zürich) mit der Erstellung eines Gutachtens über das Erweiterungsprojekt der SBB und mögliche Alternativen.⁸² Der Entwurf der Experten lag im April 1918 gleichzeitig mit den Resultaten des Wettbewerbs Gross-Zürich vor.⁸³ Die Projektvarianten sahen einen drastischen Umbau der Bahnhofanlagen vor, mit einer Neuordnung der City zwischen Bahnhofstrasse, Sihl und Limmat. Karl Moser entwarf dazu imponierende städtebauliche Studien⁸⁴.

Die intensive Diskussion der Hauptbahnhoffrage riss nun nicht mehr ab; offizielle und unbestellte Gutachten und Vorschläge häuften sich, und der Wettbewerb Gross-Zürich trug weitere Lösungsansätze bei. Kernpunkt aller Vorschläge war die Schaffung eines durchgehenden Linienkreuzes, wenigstens für den Vorortsverkehr im S-Bahn-system. Das Preisgericht von Gross-Zürich empfahl dringend die Ableitung der Sihl und die Verwendung ihres Bettes als Trasse für den Bahnverkehr.

Anfang 1919 lagen bereits 14 ernst gemeinte Vorschläge für einen neuen Hauptbahnhof vor. Neben den von der Stadt beauftragten Experten Cauer, Gleim und Moser beteiligten sich die Gross-Zürich-Preisrichter Gustav Gull und Richard Petersen mit neuen Vorschlägen. Im Tiefbauamt arbeitete Konrad Hippenmeier allein nicht weniger als sieben Projektvarianten und städtebauliche Studien aus.⁸⁵ In hohem Tempo arbeitete eine gemeinsame Kommission von Stadt und Kanton an der Auswertung und Vereinheitlichung dieser Vorschläge. Die Expertengruppe Cauer, Gleim, Moser, verstärkt durch Richard Petersen, ging erneut an die Arbeit. Im Mai 1919 lag ein Projekt für einen Durchgangsbahnhof vor, das von den Fachkommissionen in Stadt und Kanton und beiden Exekutiven einstimmig gutgeheissen wurde. Es verzichtete auf die Nutzung der Sihl als Verkehrskanal, da deren Ableitung enorme Kosten verursacht hätte (rund 65

82 *Protokoll Stadtrat* 1183, 21.6.1919.

83 Gutachten Cauer, Gleim, Moser 1918, Stadtarchiv Zürich V.Gc.105.

84 Nachlass Karl Moser, gta Archiv/ETH Zürich.

85 *SBZ*, Bd. 75, 1920, S. 86–90, 125.



Ein neuer Hauptbahnhof für Zürich. Projekt der Experten 1918 für einen hochgelegten Kopfbahnhof. Perspektive von Karl Moser mit neuem Bahnhofplatz und Aufnahmegebäude. (aus: *SBZ*, Bd. 74, 1919, S. 289)

Millionen Franken sowie noch einmal 110 Millionen für den Durchgangsbahnhof) und unsicheren Nutzen erwarten liess.⁸⁶ Stattdessen sollte ein neuer Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr durch das seitliche Abbiegen des Gleisfelds in den oberen Teil des Industriequartiers möglich gemacht werden. Über eine Eisenbahnbrücke beim Platzspitz wären von dort neue Linien nach dem Bahnhof Letten und durch einen Tunnel nach Oerlikon geführt worden. Stadtrat und Regierungsrat empfahlen das Projekt im Sommer 1919 den SBB in aller Dringlichkeit zur Ausführung.

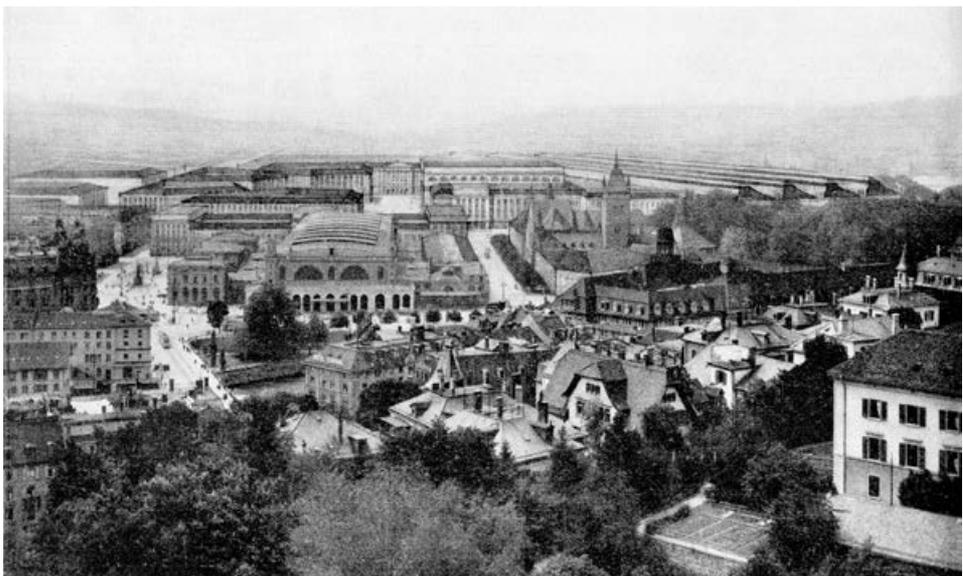
Die SBB liessen sich für eine Stellungnahme viel Zeit: Ihre Antwort traf erst 1924 ein. Finanziell belastet durch kriegswirtschaftliche Verluste infolge der hohen Kohlenpreise kannten die Bundesbahnen Anfang der 1920er Jahre nur noch eine Priorität: die möglichst schnelle Elektrifizierung ihres Bahnnetzes.⁸⁷ Die enormen Mittel, die für den Bau von elektrischen Ausrüstungen, Lokomotiven und eigenen Kraftwerken sowie für die Ausbildung des Personals benötigt wurden, liessen für die städtebaulichen Interessen der Stadt Zürich wenig Raum.

Als die SBB 1924 ihr eigenes Programm für den Ausbau des Hauptbahnhofs vorlegten, hatte sich die Ausgangslage verändert. Die Elektrifizierung hatte den Betrieb der Strecken und den Lokomotivwechsel im Bahnhof inzwischen stark beschleunigt und vereinfacht und dem überlasteten Hauptbahnhof wieder etwas Luft verschafft. Die SBB schlugen deshalb vor, den Hauptbahnhof in fünf Etappen auszubauen:⁸⁸ Die erste und zweite Etappe entsprachen im wesentlichen ihrem eigenen Ausbauvorschlag von 1916 und umfassten prioritär den Bau der Sihlpost und eines Lokomotivdepots sowie fünf zusätzliche Perrons ausserhalb der bestehenden Bahnhofshalle. Veranschlagt waren dafür Kosten von insgesamt 30 Millionen Franken. Als dritte Etappe war ein neuer Rangierbahnhof im Limmattal (27 Mio.) vorgesehen, als vierte Etappe ein neuer Tunnel durch den Käferberg nach Oerlikon (45 Mio.). Erst mit der fünften Etappe sollte der

86 *Protokoll Stadtrat* 1183, 21.6.1919. Aufgrund neuerlicher, umfangreicher Gutachten verzichtete der Stadtrat 1933 definitiv auf eine Ableitung der Sihl und die Schiffbarmachung der Limmat. Vgl. *Protokoll Stadtrat* 26, 7.1.1933.

87 Petersen 1921, S. 26.

88 *Protokoll Baukollegium* 28.10.1924, S. 151–155.



Blick von der Polyterrasse auf die neue Bahnhofanlage. Perspektivische Zeichnung von Konrad Hippenmeier. (aus: *SBZ*, Bd. 75, 1920, S. 88)

Hauptbahnhof in Hochlage versetzt und allenfalls zum Durchgangsbahnhof ausgebaut werden (50 respektive 100 Mio.). In einer eventuellen sechsten Etappe plante man einen direkten Zürichbergtunnel nach Wallisellen (31 Mio.). Der Etappierungsvorschlag verhinderte eine direkte Konfrontation mit Stadt und Kanton Zürich, auch wenn die SBB damit letztlich nur ihr ursprüngliches Projekt von 1916 durchsetzten. Bis 1939 waren gerade einmal Teile der ersten und zweiten Ausbauetappe verwirklicht. Die Käferberglinie und der Rangierbahnhof Limmattal folgten in den 1960er Jahren, und erst die Zürcher S-Bahn ermöglichte 1990 den unterirdischen Durchgangsbetrieb für den Regionalverkehr. Ein Tunnel für die Durchmesserlinie Altstetten-Oerlikon mit einem zweiten unterirdischen Bahnhof wurde 2000–2014 gebaut. Von einem Neubau des Aufnahmegebäudes ist seit 1975 nicht mehr die Rede. Die 1929 als befristetes Provisorium erstellte Perronhalle mit 14 Gleisen ist nach zahlreichen Anpassungen bis heute in Betrieb.⁸⁹

Stadt und Kanton mussten 1924 den Etappierungsvorschlag der Bundesbahnen akzeptieren. Schon 1927 räumte auch Konrad Hippenmeier ein, dass sich mit dem unerwarteten Aufschwung des Autoverkehrs die Prioritäten geändert hätten und dass sich der Ausbau des Hauptbahnhofs wohl im Rahmen der bestehenden Anlagen abspielen werde.⁹⁰ Damit war das prestigereichste und am intensivsten diskutierte Projekt zum Stadtbau nach neun Jahren beendet.

Das Tram erschliesst neue Wohngebiete

Während die Stadtbehörden auf den Ausbau der Bahnanlagen nur wenig Einfluss hatten, war mit der Strassenbahn ein im innerstädtischen Nahverkehr sogar wesentlich effizienteres Verkehrsmittel weitgehend in ihrer Hand. Die Strassenbahn war der hauptsächlichste Träger der städtischen Mobilität, welche in der Zwischenkriegszeit enorm zunahm. Seit ihrer Kommunalisierung war sie schrittweise ausgebaut worden. Sie erschloss mit Durchmesserlinien das Stadtgebiet, erhöhte ihre Popularität mit günstigen Abonnements und vervielfachte ihre Verkehrsleistung schon vor dem Ersten Weltkrieg. 1916 hatte die städtische Verkehrskommission umfassende Ausbauprojekte vorgeschlagen, die im Wettbewerb Gross-Zürich einfließen. Sie umfassten neue Überlandlinien, um die höheren Hanglagen des Limmattals, des Pfannenstiels und des Zimmerbergs für den Wohnungsbau zu erschliessen.⁹¹ Konzessionsgesuche für solche Höhenlinien wurden im Anschluss an den Wettbewerb Gross-Zürich von Privaten eingereicht. Die Ingenieure Carl Jegher und Charles Andrae aus Kilchberg projektierten 1919 eine Fortsetzung der Tramlinie von Wollishofen über die Kalchbühlstrasse nach Kilchberg und Thalwil, ein Vorschlag, den die Stadt unterstützte.⁹² 1921 bewarb sich ein Initiativkomitee der Gemeinden Zollikon, Küsnacht und Erlenbach beim Regierungsrat um die Konzession für eine Höhenlinie über dem rechten Seeufer.⁹³ Erstaunlicherweise verliefen beide Gesuche im Sand.

Innerhalb der Stadt ging der Ausbau des Strassenbahnnetzes nach kriegsbedingter Unterbrechung jedoch weiter, wobei weniger neue Linien gebaut, als bestehende verlängert wurden. Ab 1930 erfolgten auch erste Stilllegungen und Umstellungen auf Autobusbetrieb. Buslinien von insgesamt rund 20 Kilometern Länge ergänzten seit 1927 das

89 Projektbeschreibung in *SBZ*, Bd. 93, 1929, S. 117–124.

90 Hippenmeier 1927.

91 Städtische Kommission zur Vorberatung von Verkehrsfragen, Subkommission für die Fragen des Vororts- und Ueberlandverkehrs, *Leitsätze, 16. 11. 1916, Thesen*, Akten Hochbauamt, Wettbewerb Gross-Zürich, Stadtarchiv Zürich V.Gc.64. Vgl. Galliker 1997, S. 144–148.

92 *Protokoll Stadtrat* 1400, 17.7.1919. *Geschäftsbericht Stadtrat* 1919, S. 212.

93 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1921, S. 208.

Schiennetz.⁹⁴ Vor allem aber wuchs die Betriebsleistung auf dem bestehenden Netz. Die geleisteten Wagenkilometer (1913: 9.6 Mio., 1932: 25.3 Mio.) nahmen um 250 Prozent zu und mit ihnen die Zahl der beförderten Passagiere (1913: 39.2 Mio., 1932: 98 Mio.).⁹⁵ Ein dichter Fahrplan und grössere Fahrzeuge ermöglichten den Leistungszuwachs.

Trotz ihrer begrenzten Ausdehnung waren die Streckenausbauten für die Stadtplanung von grosser Wirkung: Wo neue Tramlinien gebaut wurden, entstanden in Kürze neue Stadtquartiere.⁹⁶ Streckenneubauten wurden gezielt zur Erschliessung neuer Baugebiete eingesetzt. Sie erfolgten vorzugsweise für jene Stadtrandareale, deren Bebauungspläne neu festgesetzt wurden und in denen der genossenschaftliche Wohnungsbau besonders aktiv war: Sihlfeld-Hard, Moos-Entlisberg, Milchbuck-Irchel und Friesenberg, zudem im Villenviertel am oberen Zürichberg. Die Wirkung selbst kurzer Streckenverlängerungen war bedeutend, da jeder zusätzliche Kilometer Schiene mehrere Quadratkilometer Neuland für den Wohnungsbau erschloss.

Schon 1922, noch in der Zeit der städtischen Finanznot, wurde die Strecke Rigiplatz–Irchel mit Notstandssubventionen gebaut. 1919 hatte der Stadtrat den prioritären Bau dieser Linie als «erste Etappe zum Ausbau von Aussenlinien zur Erschliessung von billigem Bauland» begründet.⁹⁷ Unmittelbar nach ihrer Realisierung setzte in dem Ge-

94 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1933*, S. 110*.

95 Ebd.

96 Galliker 1997, S. 148 ff.

97 *Protokoll Stadtrat 1106*, 28.5.1919, zit. nach: Galliker 1997, S. 149.

	Netzlänge	Beförderte Reisende (in 1000)
1897	13.5 km	6812
1902	22.5 km	10'946
1907	28.7 km	22'681
1912	37.3 km	37'550
1917	40.2 km	51'361
1922	41.7 km	46'274
1927	49.1 km	66'014
1932	64.7 km	97'994

Streckennetz und Verkehrsleistung städtischer und privater Strassenbahnen in Zürich. Netzlänge 1932 nach Rückkauf von 10 km privater Linien. Zudem 21 km Autobuslinien. (aus: Winterhalter, Senti 1936)

1919	Bahnhofquai–Walchebrücke (Linie 14)	0.357 km
1922	Rigiplatz–Irchel (9)	1.297 km
1923	Letzigraben–Albisrieden (3)	2.300 km
1924	Kirche Fluntern–Allmend Fluntern (5)	1.539 km
1926	Schweighofstrasse–Albisgüetli (13)	0.385 km
1926	Heuried–Triemli (14)	0.911 km
1927	Feldstrasse–Hardplatz (8)	0.803 km
1928	Morgental–Depot Albisstrasse (7)	0.543 km
1930	Schaffhauserplatz–Oerlikon (11)	2.848 km
1930	Escher-Wyss-Platz–Hardturm (4)	1.515 km

Neue Tramlinien und Streckenverlängerungen in der Zwischenkriegszeit. (aus: Winterhalter, Senti 1936, S. 7)

biet eine intensive genossenschaftliche Bautätigkeit ein. In ähnlicher Weise begleitete die Verlängerung der Tramstrecken ins Albisgüetli und vom Heuried ins Triemli (1926) den Bau der Gartenstadt Friesenberg, die so von zwei Seiten erschlossen wurde.⁹⁸ Die Tramlinie vom Schaffhauserplatz nach Oerlikon wurde als längste Neubaustrecke der Zwischenkriegszeit 1930 in Betrieb genommen. Sie erschliesst das Milchbuckquartier, das 1919 bis 1925 von Konrad Hippenmeier grundlegend neu geplant worden war; rechtliche Auseinandersetzungen hatten den Bau des Trams um einige Jahre verzögert.⁹⁹

Ungelöst blieb das Problem des Pendlerverkehrs mit den rasch wachsenden Vororten der Agglomeration. Die Gemeinden im Limmattal, an den Ufern des Zürichsees und im Norden der Stadt gehörten mit Zuwachsraten von 50 bis 100 Prozent in der Periode zwischen 1920 und 1940 zu den stärksten Wachstumszonen des Kantons Zürich. Der Bevölkerungszuwachs konzentrierte sich zunächst auf die von Tram oder Bahn erschlossenen Gebiete: So erlebte der Zollikerberg, der durch die Forchbahn mit Zürich verbunden war, ein stürmisches Wachstum, während das benachbarte Witikon bäuerlich blieb. Oberengstringen wuchs nur wenig im Vergleich zu den Nachbarorten Höngg oder Schlieren, von denen Tramlinien nach Zürich führten.¹⁰⁰ Doch neben Bahn und Tram gewann das Automobil im Pendlerverkehr wachsende Bedeutung.

Das Automobil verändert die Stadt

Für die Verkehrsplanung wurde das Auto in den 1920er Jahren fast über Nacht zum massgebenden Faktor – weniger wegen seiner Transportleistung als wegen der Veränderung, die es in das Verkehrsgeschehen brachte. Schon die Wettbewerbe Gross-Berlin und Gross-Zürich hatten ein erstaunliches Interesse an dem neuen, schnellen Verkehrsmittel gezeigt. Mit der 1923 einsetzenden Hochkonjunktur wurden die Motorfahrzeuge häufiger und veränderten durch ihre Masse und Geschwindigkeit von Grund auf das Verkehrsgeschehen auf Strassen und Plätzen. «Die gewaltige sprunghafte Zunahme der Kraftfahrzeuge, Automobile und Motorräder», konstatierte schon 1926 Polizeivorsteher Ernst Höhn, «hat dem gesamten Strassenverkehr ein vollständig verändertes Gepräge gegeben». Stadtplaner Konrad Hippenmeier bezeichnete die Entwicklung später als «totale Umwandlung» des Strassenverkehrs.¹⁰¹

98 Galliker 1997, S. 151.

99 Ebd., S. 151–155.

100 König, Kurz, Sutter 1994, S. 296, 299.

101 Hippenmeier 1937, S. 107.

Verkehrszählung		Motorfahrzeuge	Fuhrwerke	Velos
Bahnhofstrasse (Paradeplatz)	1913:	529	535	1855
	1934:	11'926	320	5836
Limmatquai	1913:	165	484	1853
	1934:	8269	301	5346

Verkehrsentwicklung im Stadtzentrum (Zahlen pro Tag), 1913–1934. Die Zahl der Motorfahrzeuge wächst um das 20- bis 50-fache. (aus: Hippenmeier 1937, S. 107)

Zwar war die Zahl der Autos aus heutiger Sicht noch klein. Auf dem Paradeplatz zählte man 1929 selbst in der Stosszeit nur sieben Fahrzeuge pro Minute.¹⁰² Anlass zur Sorge gab jedoch das Tempo der Zunahme: In der Stadt Zürich waren 1920 erst 1400 Autos registriert, 1928 waren es schon 7000.¹⁰³ An zentralen Knoten der Innenstadt wuchs die Zahl der Motorfahrzeuge zwischen 1913 und 1934 um das Zwanzig- bis Fünfzigfache. Es kam zu zahlreichen Unfällen und Stockungen, denn es fehlte vor allem ein Regelsystem für das Nebeneinander von Fussgängerinnen und Fussgängern, Velos, Fuhrwerken und Autos, die sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten bewegten. Ein interkantonales Konkordat von 1914 legte zwar die wichtigsten Verkehrsregeln fest und begrenzte die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 18 Kilometer pro Stunde – doch setzten sich die Regeln nur langsam durch.¹⁰⁴ So wurde die Strasse zur Gefahrenzone: Zwischen 1926 und 1931 vermehrten sich die Verkehrsunfälle in Zürich von rund 2000 auf 3200 pro Jahr, und im gleichen Mass stieg die Zahl der verletzten Personen.¹⁰⁵ 1934 zählte man bereits 4400 Unfälle, die 700 Schwerverletzte und 32 Todesopfer forderten – Opferzahlen, die sehr viel höher liegen als heute (2006: 3800 Unfälle, 200 Verletzte, 5 Tote).¹⁰⁶ An den meisten Unfällen waren Autos beteiligt.

Bis in die frühen 1920er Jahre war die Fläche städtischer Strassen und Plätze kaum gegliedert. Fussgänger und Fahrzeuge bewegten sich darauf sehr frei und unberechenbar. Die wenigen Automobile bahnten sich mehr oder weniger vorsichtig ihren Weg zwischen langsameren Verkehrsteilnehmern hindurch.¹⁰⁷ Richtungstrennte Fahrbahnen, Fussgängerstreifen, Einspurstrecken, Einbahnstrassen und das heutige Arsenal an Bodenmarkierungen, Verbots- und Hinweisschildern gab es nicht; Wegweiser waren so klein, dass man anhalten musste, um sie zu lesen. Das heute vertraute Regelwerk des Verkehrs wurde erst mit dem Automobil erforderlich und seine Entwicklung brauchte Zeit, denn sie setzte eine veränderte Wahrnehmung des Strassenraums voraus. Die Geschäftsberichte des Zürcher Stadtrats zeigen, wie die Planer ihren Blick innert weniger Jahre auf den Autoverkehr fokussierten. Der Strassenverkehr wurde dabei zunehmend als System von fliessenden Strömen aufgefasst, die es zu lenken galt. Die Strasse verwandelte sich in einen gerichteten, dynamisch bewegten und funktional geordneten Raum.

1927 schrieb der Stadtrat in seinem Geschäftsbericht, dass der «stark zunehmende Kraftwagenverkehr das Studium der Verbesserung zahlreicher Plätze»¹⁰⁸ erzwingen. Bellevue, Bürkliplatz, Paradeplatz, Bahnhofplatz, Leonhardsplatz (Central), Sihlporte und Escher-Wyss-Platz waren Gegenstand entsprechender Studien. Ein Jahr später hatte sich die Sichtweise der Planer durch die Arbeit an den Verkehrsknoten verändert: Die vielen Einzelprobleme sahen sie nun als Teile eines einzigen Systems: «Es stellte sich dabei die Notwendigkeit heraus, diese Verbesserungen im gegenseitigen Zusammenhang zu behandeln und einen allgemeinen Verkehrsübersichtsplan über das ganze innere Stadtgebiet aufzustellen.»¹⁰⁹ 1929 führten sie dazu systematische Verkehrszählungen durch, und 1930 ist im städtischen Geschäftsbericht erstmals von einem zukünftigen «Strassen-Ring» die Rede, der die Verkehrsknoten der Innenstadt und die dort

102 H. Wüger, «Städtische Verkehrsfragen», in: *SBZ*, Bd. 92, 1928, S. 196.

103 *SBZ*, Bd. 92, 1928, S. 335

104 Höhn 1927, S. 17f.

105 *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 98*.

106 «Verkehrssicherheit – eine Erfolgsgeschichte», in: *Tages-Anzeiger* 11.3.2006, S. 15.

107 Geschwindigkeitsregelung gemäss Interkantonalem Konkordat seit 1904: 30km/h ausserorts, 10km/h innerorts; 1914: 40km/h ausserorts. 1932 Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Vgl. Merki 2002, S. 353.

108 *Geschäftsbericht Stadtrat 1927*, S. 170.

109 *Geschäftsbericht Stadtrat 1928*, S. 184.

ansetzenden Ausfallstrassen miteinander verbindet. Dieser Ring sollte eine «zur Geschäftsstrasse auszubauende» neue Schanzengrabenstrasse als Entlastung der Bahnhofstrasse ebenso einschliessen wie den Zähringer-Durchbruch als Altstadt-Querverbindung.¹¹⁰ Mit dem Strassenring war eine Idee geboren, die in den 1950er Jahren als «City-Ring» Planer und Stadtbevölkerung weiter beschäftigen sollte.¹¹¹

Das neue Systemdenken führte dazu, dass nicht mehr das Bebauungsplanbüro allein, sondern ein interdisziplinäres Team von Fachleuten an der Verkehrsführung auf den Plätzen arbeitete. Neben Konrad Hippenmeier gehörten dazu der Polizeiadjunkt Clemens Hartmann (er war selber Autofahrer) und der Strassenbahningenieur Karl Fiedler. Das Team konnte sich auf die Erfahrungen anderer Städte stützen. In Berlin zum Beispiel hatte die Polizeiverordnung 1925 den Einbahnverkehr, konsequentes Rechtsfahren, Verkehrsschutzinseln und den Kreisverkehr eingeführt.¹¹² In Amsterdam ging man, da sich solche Einzelmassnahmen als Notbehelf erwiesen, «an die durchgreifende Sanierung der wichtigsten Plätze und darauf ganzer Strassensysteme im Sinne einer flüssigen, differenzierten Verkehrsführung».¹¹³

Als erstes Musterbeispiel eines Verkehrsplatzes neuen Typs wurde in Zürich 1928 der Paradeplatz umgestaltet. Gewissermassen in embryonaler Form kam hier das ganze Arsenal an modernen Hilfsmitteln zum Einsatz: Der Fussgängerbereich der Tramstationen wurde als «stromlinienförmige» Schutzinsel aus dem Fahrbahnbereich ausgeschnitten. Diese «Insel trottoirs» hatten zudem den Effekt, den Autoverkehr in richtungsge-

110 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1930, S. 231.

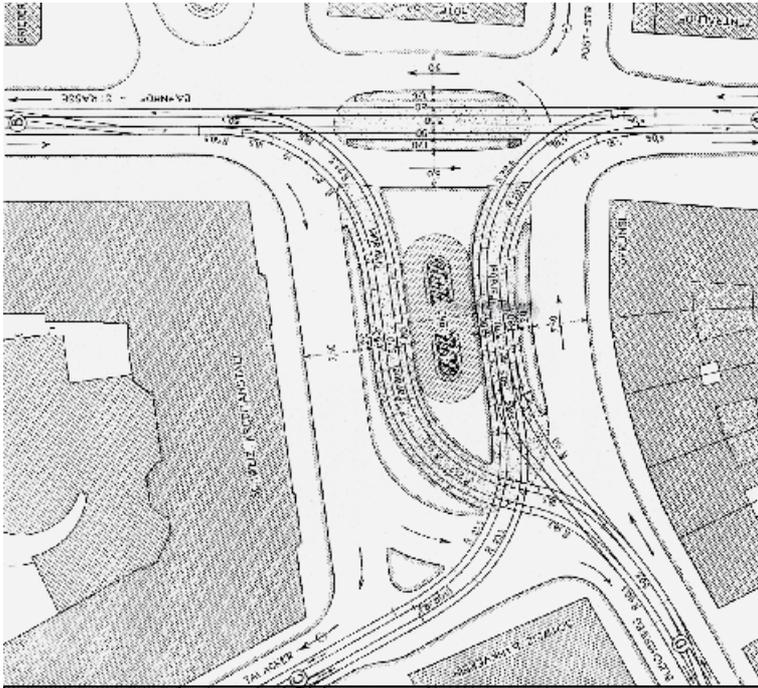
111 Blanc 1994, S. 104–107.

112 «Verkehrsregelung auf Berliner Strassen und Plätzen» in: *SBZ*, Bd. 87, 1926, S. 220.

113 Ober-Polizeiinspektor Bakker, Amsterdam, «Der städtische Verkehr und seine Schwierigkeiten», in: *SBZ*, Bd. 93, 1929, S. 142.



Verkehrsdurcheinander am Paradeplatz 1928. (BAZ; Foto Heinrich Wolf-Bender)



Neugestaltung des Paradeplatzes 1929. Die «Inselrottoirs» kanalisieren und lenken den Verkehr und zwingen ihn in ein Kreiselsprinzip. Der verkehrsgerechte Schwung der Inseln gibt dem Platz eine neue Ästhetik. (aus: *SBZ*, Bd. 93, 1929, S. 70)



«Flüssige Führung der Verkehrsströme». Der neue Paradeplatz 1929. (aus *100 Jahre Technik* 1930, S. 405)

trennte Bahnen zu lenken. Einbahnverkehr auf einzelnen Strassen half die Komplexität der Bewegungen einzuschränken. Ein erhöhtes «Verkehrspodium» erleichterte die Verkehrsregelung durch einen Polizisten. «Im übrigen», schrieb die Fachpresse, «regelt sich der mittags und abends bei Geschäftsschluss ziemlich dichte Verkehr von selbst, dank der flüssigen und auch für den Fremden eindeutigen Führung der Verkehrsströme.»¹¹⁴ Das Herzstück des neuen Paradeplatzes, die von Hermann Herter entworfene Tramwarte Halle, brachte mit ihrer schlanken Form und den ausladenden, gerundeten Vordächern das Verkehrsgeschehen sinnbildlich zum Ausdruck.

Die am Paradeplatz gewonnenen Erfahrungen wurden wenig später am Bellevue weiterentwickelt. Systematische Verkehrszählungen hatten zuvor Aufschluss über die Automobilströme, Fahrziele und Mengenanteile gegeben, die in neuartigen Flussdiagrammen zur Darstellung gebracht wurden.¹¹⁵ Diese Bilder zeigen eindrücklich die hohe Zahl von Kreuzungspunkten, die das Verkehrsgeschehen unübersichtlich und gefährlich machten. Als Resultat dieser Studien wurde 1939 am Bellevue das Kreiselprinzip eingeführt. Es sollte die Verkehrsströme entwirren und möglichst vom Tramknoten fernhalten.

114 Jegher 1929; vgl. Höhn 1927, S. 13f.

115 Hippenmeier, in: *Zürcher Statistische Nachrichten* 1931.

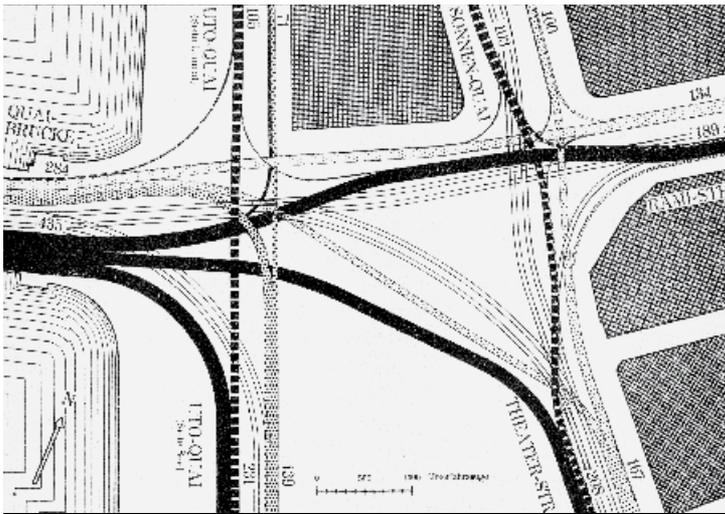


Spiel der Linien. Der Paradeplatz in einer Aufnahme von Gotthard Schuh.
(© Gotthard Schuh/Fotostiftung Schweiz)

S. 280/281, Stosszeit am Bellevue 1926. Autos, Motorräder, Velos, Fussgängerinnen und Fussgänger überqueren den Platz überall in allen Richtungen. Dazwischen suchen die Tramzüge ein Durchkommen. Gefährliche Situationen häufen sich am Ende der Quaibrücke. Alle Fahrt- und Gehrichtungen sind erlaubt. (BAZ; Foto Ernst Linck)







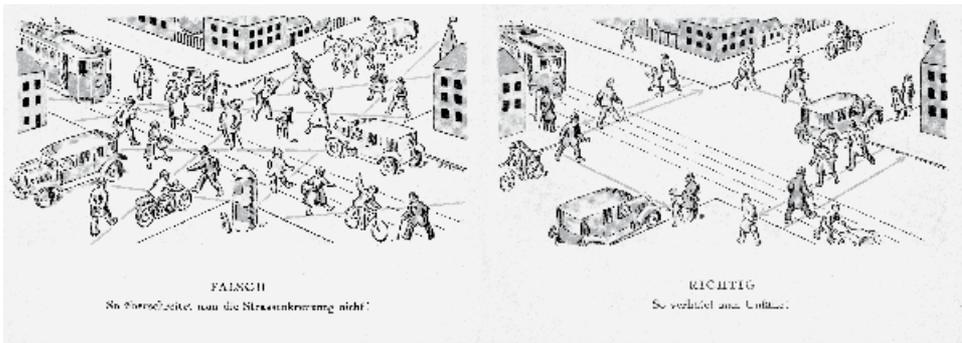
Neuartige Flussdiagramme stellen aufgrund einer 1929 durchgeführten systematischen Verkehrszählung die Situation mit den vielen gefährlichen Kreuzungspunkten am Bellevue dar. (aus: Hippenmeier 1931, S. 12)



Vorschlag von Konrad Hippenmeier für eine neue Verkehrsführung am Bellevue: Die Ströme werden gebündelt und im Kreisverkehr um den Platz geführt. Diese Lösung wurde 1939 eingeführt und gilt grundsätzlich bis heute. (aus: Hippenmeier 1931, S. 13)



Die Tramwarte Halle am Bellevue wurde von Hermann Herter 1939 als ästhetische Verkörperung der fließenden Formen des Verkehrs gestaltet. Eine Stahlkonstruktion erlaubte das weite Auskragen der Vordächer. (BAZ; Foto Michael Wolgensinger 1939)



Verkehrserziehung. Die Definition der Strasse als Fahrbahn zwingt den Fussgängerinnen und Fussgängern ein rationalisiertes Verhalten auf. Abbildung aus der *Zürcher Verkehrsfibel*, die 1927 an alle Schulkinder verteilt wurde. (Stadtarchiv Zürich)

1928 wurden in der Öffentlichkeit bereits erste Stimmen laut, die die Entfernung des Trams aus der Innenstadt forderten, um dem Auto mehr Platz einzuräumen. Im Baukollegium vertrat der Architekt Max Haefeli bei jeder Gelegenheit diesen Standpunkt.¹¹⁶ Dieser Forderung traten aber ebenso regelmässig Fachleute entgegen, die aufzeigten, dass das Tram bei weitem die Hauptmasse des Verkehrs bewältigte.¹¹⁷

Mit dem Ausbau von Paradeplatz und Bellevue waren dort Effizienz und Sicherheit (für den Augenblick) wieder hergestellt. Doch mit den neuen Verkehrskonzepten hatten sich die Gewichte im Strassenverkehr und damit die Verhaltensanforderungen an alle Verkehrsteilnehmenden drastisch verändert. Organisierte Verkehrsführung und Kanalisierung des motorisierten Verkehrs schnitten aus dem öffentlichen Raum von Strasse und Platz die Fahrbahn als abgesonderten Bereich gerichteter, schneller Bewegung heraus. Fussgängerinnen und Fussgänger konnten sie nur noch unter Lebensgefahr betreten. Sie wurden auf das Trottoir verbannt und damit buchstäblich an den Rand gedrängt und mussten sich ein neues Verhalten aneignen, das dem am Arbeitsplatz glich: Konzentration, Disziplin, Kontrolliertheit von Blick und Bewegungen wurden überlebenswichtig.¹¹⁸ «Es werden an alle Strassenbenützer neue, höhere, zum Teil recht ungewohnte Anforderungen gestellt. Diese sind wohl am grössten für den Fussgänger, der aus seiner früheren sorglosen Strassenbenützung aufgeschreckt worden und heute sozusagen auf Schritt und Tritt gefährdet ist», schrieb 1927 Polizeivorstand Ernst Höhn.¹¹⁹ Er plädierte deshalb für eine «zielbewusste Belehrung» der Bevölkerung, denn «der Anpassungsprozess muss systematisch beschleunigt werden».

Kurve und Verkehrsdynamik

Der Ausbau der Stadt für den Autoverkehr veränderte die Wahrnehmung und die Ästhetik des Stadtraums. Axialität und Symmetrie, die Leitbegriffe des Neoklassizismus, verloren allmählich ihre sinnstiftende Bedeutung. Stattdessen prägten in den 1920er Jahren fließende Linien, die verkehrsgerechte Ästhetik der Kurve und kinetische Sehgewohnheiten den städtischen Raum. Wie Hermann Jansen 1909 gezeigt hatte, ist für den schnell fahrenden Verkehr eine flüssige Strassenführung mit möglichst ungehinderter Sicht und wenigen seitlichen Einmündungen optimal. Die Verkehrsplaner der 1920er Jahre zogen aus den häufigen Verkehrsunfällen den Schluss, dass dem Autofahrer die Sichtverhältnisse verbessert und Hindernisse aus der Fahrbahn geräumt werden müssten. Statt Ecken strebten sie Kurven an, mit je nach erwarteter Fahrgeschwindigkeit grösserem oder engerem Radius. Selbst kleine Quartierstrassen wurden ab 1925 in charakteristisch geschwungenen Formen angelegt, was natürlich auch ihre Anpassung ans Gelände erleichterte.

Fachleute wie Carl Jegher, Redaktor der *Schweizerischen Bauzeitung*, predigten nun unermüdlich gegen die klassizistische Raumauffassung und für die neue, schwingende Ästhetik der Strasse, die den Verkehr optisch führt: «Entscheidend ist, dass man sich bei der Planung derartiger Verkehrseinrichtungen grundsätzlich und bewusst von jeglichen vorgefassten Formvorstellungen, von jeglicher Symmetrie und Axenbildung frei hält.» Ohnehin seien Symmetrien im Raum wegen perspektivischer Verzerrung nur selten optisch erfassbar.¹²⁰ Schon 1925 hatte Bruno Taut in einem Beitrag, den die schweizerische Zeitschrift *Werk* veröffentlichte, die dynamische Ästhetik der Geschwindigkeit

116 Vgl. *Protokoll Baukollegium* 21.6.1930 (Erweiterung Paradeplatz).

117 Vgl. H. Wüger, «Städtische Verkehrsfragen» in: *SBZ*, Bd. 92, 1928, S. 194.

118 Vgl. auch Merki 2002, S. 143 und 363.

119 Höhn 1927, S. 4 und 23.

120 Jegher 1929; vgl. auch *SBZ*, Bd. 89, 1927, S. 166.

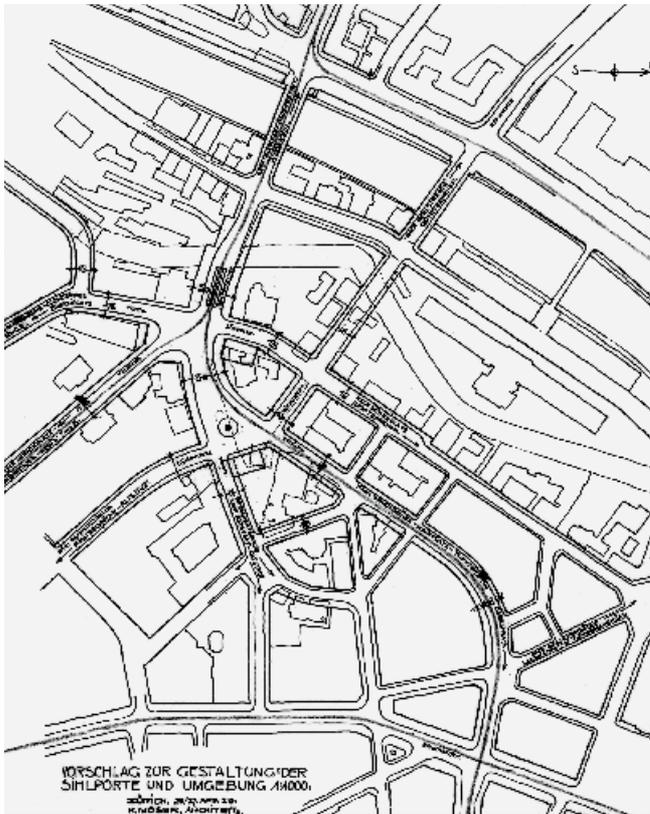
zum Gestaltungsprinzip der zukünftigen Stadt erklärt: «Die Liebe für den alten ‹Städtebau› verhindert die eigentliche städtebauliche Neuschaffung, und doch wird die akademische Lehre der ‹Raumbildung›, der Bildung von Platzwandungen und dergleichen weichen müssen dem dynamischen Gedanken, der entsprechend dem Zuge des Verkehrs an Über- und Unterführungen, Verschiebung der Höhenlagen, langen durchlaufenden Linien, kurz: an der Bewegung seine Freude hat.»¹²¹

Zu einer spezifischen Verbindung von Verkehr, Städtebau und Architektur kam es 1928 an der Sihlporte, die damals als Erweiterung der Geschäftscity neu überbaut wurde. Halb Platz, halb Strassenkreuzung, bündelt die Sihlporte mehrere aus der Kernstadt kommende Strassen und führt sie zur Sihlbrücke nach Aussersihl. Hier sollte nun auch die Altstadt-Querachse münden, die Gustav Gull seit 1895 mit Mühlegasse und Uraniastrasse konzipiert hatte. Die 1916 vom Grossen Stadtrat genehmigten Baulinien wurden jedoch nicht rechtskräftig:¹²² Langwierige Rekursverfahren und zahlreiche Planungsvarianten, darunter solche von Karl Moser, Hans Bernoulli und Werner Pfister, verhinderten die Festsetzung von Baulinien. Die Uraniastrasse endete noch 1928 kurz vor der Sihlporte an einer Gartenmauer.¹²³ Ende der 1920er Jahre waren die Fragen des Bebauungsplans endlich geklärt.

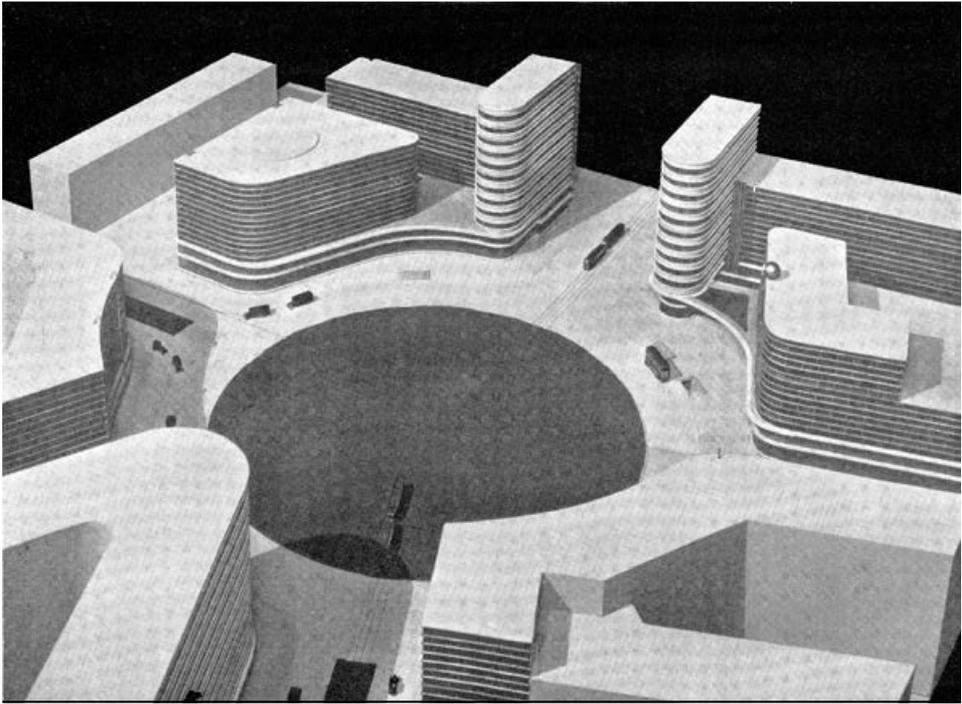
121 Taut 1925.

122 *Protokoll Stadtrat* 819, 23.8.1916.

123 Vgl. *SBZ*, Bd. 68, 1916, S. 232; Akten des Bauvorstands I, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31. *Protokoll Stadtrat* 262, 5.3.1924.



Sihlporte und Uraniastrasse. Für das Baukollegium zeichnete Karl Moser 1923 den Entwurf für die Strassenführung im Bereich der Sihlporte, wo der Urania-Durchbruch Gustav Gulls (1905) noch unvollendet geblieben war. Aus Mosers Skizze lässt sich die spätere gerundete Form der Geschäftshäuser als Möglichkeit bereits herauslesen. (BAZ)



Berlin Alexanderplatz. Verkehr und Architektur als «organische Einheit». Entwurf von den Brüdern Luckhardt und Alfons Anker. (aus: *Das neue Berlin 1929*, Heft 2, S. 36)



Schwingende, horizontal gegliederte Strassenfassaden als Abbild des Verkehrs. Die Sihlporte in Zürich mit dem Schmidhof (Karl Knell 1928–1930) und dem Handelshof (Moser & Schürch 1930) um 1940. (BAZ; Postkarte)

Als nun der Bau von grossen Geschäftshäusern einsetzte, wurde die Idee der Kurve von der Strasse auf die Baukörper übertragen. «Mit dem zunehmenden Strassenverkehr», schrieb der Stadtrat 1928, «wird es zur Verminderung der Unfallgefahr immer notwendiger, die Baublockecken zurückzusetzen oder abzurunden, um für den Verkehr möglichst freie Übersichten zu schaffen.»¹²⁴ Das 1928 bis 1930 von Karl Knell ausgeführte Geschäftshaus Schmidhof (Uraniastrasse 40) brachte dieses Anliegen geradezu paradigmatisch zum Ausdruck: Wie ein Schiffsrumpf schiebt sich das Gebäude in den städtischen Raum und lässt den Verkehrsfluss an seinen stromlinienförmigen Fassaden vorbeigleiten. «Nicht mehr die Reissfeder», schrieb die *NZZ* dazu, «der Verkehr gestaltet jetzt den Stadtplan.»¹²⁵ Gurtgesimse und Bänder von regelmässig gesetzten Fenstern laufen ohne Unterbrechung um den Baukörper herum. Wie Filmstreifen scheinen sie sich vor dem Auge des Betrachters abzuwickeln. Die vertikalen Fensterachsen verlieren sich in dieser horizontalen Bewegung. Mit seinen spektakulären und dynamischen Formen war der Schmidhof bald so populär, dass sowohl der Bauherr und der Architekt als auch die Planer im städtischen Tiefbauamt die Idee für sich beanspruchten.¹²⁶

«Statt des langweiligen vier- oder fünfeckigen Häuserblocks, wie ihn die Baulinien vorsahen», schrieb die *NZZ* im Kommentar, «wollte der Bauherr, die ungewöhnlich günstige Lage seines Geländes nutzend, etwas Originelles hinstellen, und da er gleichzeitig Autofahrer ist, wählte er die Rundform für seinen Bau. So trat er auf allen Seiten freiwillig von den Baulinien zurück. Damit ermöglicht er die denkbar flüssigste Verkehrsführung um sein Haus herum – gleichzeitig aber sichert er ihm auf diese Weise ein charakteristisches Gepräge. Aus dem Vieleck ist eine Eiform geworden, ein Ei des Kolumbus, möchte man sagen [...] Ein Haus aus einem Guss.»¹²⁷

Das Innere des Schmidhofs stand seinem Äusseren an Modernität nicht nach. Es besass als eines der ersten Geschäftshäuser der Innenstadt eine Tiefgarage und einen Autolift, der beladene Lieferwagen bis ins fünfte Obergeschoss befördern konnte. Betonstützen an Stelle von tragenden Zwischenwänden ermöglichten frei einteilbare Bürogrundrisse. Eine Batterie von sechs automatischen Aufzügen führte in die Bürogoschosse, die mit Rohrpost, Telefonzentrale, Telex und Room Service versorgt waren. Eine elektrische Fassadenbeleuchtung setzte die Fassade nachts dramatisch in Szene. Die Sihalpforte wurde mit ihren grossen, dynamisch wirkenden Volumina für viele Jahre zum Inbegriff grosstädtischer Modernität. Auf Postkarten und in Bildbänden repräsentierte sie das vorwärts strebende, urbane Zürich.

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite vervollständigte das 1929 von den Architekten Moser & Schürch fertig gestellte Geschäftshaus Handelshof (Uraniastrasse 31, 35) das beeindruckende Ensemble. Auch hier wurden die abgerundeten Ecken mit der freien Sicht für Fahrzeuglenker begründet, obschon bereits die alte Baulinie eine abgeschrägte Gebäudeecke vorgegeben hatte. Die Sichtverhältnisse wären dadurch wohl genügend verbessert worden, doch solche Halbheiten vermochten 1928 in ästhetischer Hinsicht nicht mehr zu befriedigen: «Die einheitlich gebogene Baulinie ermöglicht auch eine architektonisch schöne Ausgestaltung jener Blockecke»,¹²⁸ schrieb der Stadtrat, womit er durchblicken liess, dass es nicht nur um die technischen Bedürfnisse des Verkehrs ging sondern vielmehr um die symbolische Darstellung seiner Dynamik.

Die Eckrundung wurde in Zürich für einige Jahre zu einer eigentlichen Mode, dies gilt in besonderem Masse für die um 1930 erbauten neuen Baublöcke am Schaffhauser-

124 *Protokoll Stadtrat* 1611, 1.9.1928.

125 «Moderner Geschäftshausbau. Der Schmidhof in Zürich», in: *NZZ* Nr. 1314, 6.7.1929.

126 *Protokoll Stadtrat* 1611, 1.9.1928; sowie *NZZ* Nr. 1314, 6.7.1929.

127 *NZZ* Nr. 1314, 6.7.1929.

128 *Protokoll Stadtrat* 1611, 01.09.1928.

platz und die nach dem Zweiten Weltkrieg aufgrund einer Sonderbauordnung von 1932 entstandenen Wohn- und Geschäftshäuser an der Breitingenstrasse in Enge. An beiden Stellen hatte es die Stadt als massgebliche beziehungsweise alleinige Grundeigentümerin in der Hand, derart modernistische architektonische Formen vorzuschlagen und durchzusetzen.

Ausfallstrassen und Tangenten

Wer in Zürich durch die Schaffhauser-, Forch-, Albis- oder Birmensdorferstrasse stadtauswärts fährt, wird sich dem einheitlichen Ausdruck dieser korridorartigen Strassenräume nicht entziehen können. Diese waren im 19. Jahrhundert als Landstrassen angelegt worden und wurden nun in der Zwischenkriegszeit zu städtischen «Ausfallstrassen» ausgebaut. Der von Hermann Jansen im Wettbewerb Gross-Berlin geprägte Begriff hatte sich seither allgemein eingebürgert.

Der Ausbau der radialen Hauptachsen diente dem wachsenden Automobilverkehr, aber ebenso dem Bedarf der Strassenbahn, die in engen Strassenabschnitten von parkierten oder gestauten Fahrzeugen an der freien Fahrt gehindert wurde; zahlreiche Ausbauprojekte (wie jenes für die Forchstrasse) gehen deshalb schon auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Das Preisgericht des Wettbewerbs Gross-Zürich empfahl im Einklang mit den meisten Teilnehmenden, diese wichtigen Achsen zu verbreitern, sie durch eine möglichst hohe und geschlossene Bebauung hervorzuheben und die Dichte der Innenstadt entlang diesen Verkehrskanälen in die Quartiere hinaus fortwirken zu lassen. Dem Ausbau der Ausfallstrassen fielen ältere bäuerliche oder frühindustrielle Vorstadtbauten zum Opfer, die enteignet und abgebrochen wurden. Die neuen Baulinien der Strassenzüge liegen weit auseinander (an der Schaffhauserstrasse sind es 30 Meter). Dies erlaubte eine Bebauung in maximaler Gebäudehöhe von 20 Metern. Es entstanden korridor- oder kanalähnliche Strassenräume von einheitlichem, aber trotzdem nur selten städtisch-attraktivem Charakter.

Während der Verlust bescheidener Vorstadtbauten von der Öffentlichkeit in Kauf genommen wurde, regte sich 1924 Widerstand, als das spätbarocke Muraltengut (Seestrasse 203) in Wollishofen der Verbreiterung und Begradigung der Seestrasse weichen sollte. Gegen den Abbruch dieses bedeutenden Bauwerks bildete sich in kurzer Zeit eine Koalition einflussreicher Persönlichkeiten aus Heimatschutz- und Architektenkreisen, die erreichte, dass die neue Ausfallstrasse in einer sanften Kurve um den alten Landsitz gelegt wurde, und die auch einen privaten Mäzen fand, der das Haus erwarb und renovierte.¹²⁹ Heute dient es dem Stadtrat von Zürich für repräsentative Anlässe.

Unter den städtischen Ausfallstrassen wiesen in der Zwischenkriegszeit diejenigen entlang der Seeufer die höchsten Automobildichten auf, denn die Seegemeinden Zollikon, Küsnacht, Kilchberg und Rüschlikon wurden in jenen Jahren zum bevorzugten Wohnort begüterter Städter, von denen viele bereits täglich mit dem Auto in die Stadt pendelten. Der 1926 durchgeführte Wettbewerb zur Gestaltung der Seeufer machte deutlich, dass der wachsende Verkehr die Erholungsfunktion der Quaianlagen bedrohte und möglichst abseits des Ufers geführt werden musste.¹³⁰ Diese Erkenntnis wurde vom städtischen Bauamtsbüro aufgenommen und hatte die Neuordnung der Strassen im Seefeld zur Folge. Der see nahe Seefeldquai, die damalige Hauptachse des Verkehrs, wurde 1939 vom Durchgangsverkehr befreit, während die Bellerivestrasse,

129 Hermann Balsiger, «Abriss der Geschichte des Muraltengutes», in: *Werk* 10, 1928, S. 322.

130 «Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiet der Stadt Zürich und ihrer Vororte, Bericht des Preisgerichtes», in: *SBZ*, Bd. 88, 1926, S. 49.

eine bisher stille Allee im Villenquartier, zur Ausfallstrasse bestimmt und an ihrem südlichen Ende in einem grossen Bogen zum Bahnhof Tiefenbrunnen hin verlängert wurde.¹³¹ Die Proteste der betroffenen Villenbesitzer prallten an der linken Mehrheit im Grossen Stadtrat ab. Die bürgerliche Öffentlichkeit kritisierte damals nicht nur, dass eine stille Wohnstrasse zum «Pflaster rasender Autos» werden sollte, sondern ganz grundsätzlich «die von richtigen Grossestädten übernommene Vorstellung, es bestehe ein Bedürfnis nach einer ‹Ausfallstrasse›».¹³² Die Idee, den Pendelverkehr zu kanalisieren, war noch nicht vertraut.

Eine ähnliche Lösung wie im Seefeld wurde aufgrund des Seeufer-Wettbewerbs auch für das linke Seeufer angestrebt. Der Mythenquai sollte als ruhiger Spazierweg ausgebaut, der grosse Verkehr über eine parallel geführte Verlängerung der Alfred-Escher-Strasse geleitet werden.¹³³ Diese aufwändige Trennung kam nicht zustande; stattdessen wurde 1933 die Alfred-Escher-Strasse an den Mythenquai angeschlossen und 1939 bei der Roten Fabrik in Wollishofen mit der Seestrasse verknüpft. Um das Ufer möglichst zu schonen, beschreibt der Mythenquai einen weiten Bogen landeinwärts. Die Gestaltung dieser Strasse als Parkway, begleitet von einem breiten Grünstreifen und Fuss- und Velowegen, brachte ihr allgemeine Anerkennung in der Tagespresse: Die neue Strasse sei ein «prachtvoller Grünzug», schrieb das sozialdemokratische *Volksrecht*, der «den Gartenstadtcharakter» der Stadt Zürich vorbildlich zum Ausdruck bringe.¹³⁴ Diese Art der Gestaltung von Verkehrsstrassen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem erstrebten Standard im Städtebau.

131 *Protokoll Stadtrat* 2338, 30.11.1929 (Bebauungsplan rechtes Seeufer).

132 «Im Namen des Verkehrs», in: *Zürcher Post*, 26.10.1929.

133 «Verkehr und Quai in Zürich 2», in: *NZZ*, 1. Juli 1928.

134 «Die neue Mythenstrasse», in: *Volksrecht*, 10.7.1934; vgl. «Zur Eröffnung der Mythenstrasse», in: *NZZ* Nr. 1241, 10.7.1934.



Das Mythenquai wurde 1934 als Parkway ausgestaltet. Motorfahrzeuge und Velos erhielten getrennte Fahrbahnen, die begleitende Fussgängerpromenade ist mit einem sieben Meter breiten Grünstreifen vom Verkehr getrennt. (BAZ)

Neben dem radialen Verkehr zwischen Stadtzentrum und Peripherie machten sich in den 1920er Jahren Verkehrsströme bemerkbar, mit denen man vor dem Ersten Weltkrieg noch kaum hatte rechnen müssen: tangentielle Fahrbewegungen zwischen den äusseren Quartieren und vor allem ein die Stadt durchquerender Transitverkehr. Sehr früh erkannten die Zürcher Planer die zukünftige Bedeutung dieses Phänomens. Schon 1922 plädierte Hermann Herter im Baukollegium für den Ausbau des Ulmberg-Eisenbahntunnels zu einer Strassenverbindung vom See nach dem Limmattal.¹³⁵ Er prägte damit die Grundidee der um 1970 zur Expressstrasse ausgebauten «Westtangente». Der wachsende Tangential- und Transitverkehr führte zu dem Gedanken, einen Strassenring nördlich um die Stadt herumzuführen. Um 1930 konkretisierten sich die Pläne, die Rosengartenstrasse im Dorfkern von Wipkingen als Teil des Tangentenrings zu begradien.¹³⁶ 1932 bis 1934 verschwanden die alten Bauernhäuser Wipkingens und machten der neuen Rosengartenstrasse Platz.¹³⁷ In den umfassenden Verkehrszählungen von 1936 zeigten Hardbrücke und Rosengartenstrasse bereits ein Verkehrsaufkommen, das an wichtige Strassen der Innenstadt heranreichte.

135 *Protokoll Baukollegium* 25.4.1922.

136 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1930, S. 230.

137 Blanc 1994; Christine Koelble, «Eine Strasse wird begradigt, ein Quartier wird zweigeteilt», in: Jakob, Kurz 1993, S. 40–53.



Die Rosengartenstrasse wurde 1934 als schnurgerade Schneise quer durch den Dorfkern von Wipkingen gezogen. (aus: *Geschäftsbericht Stadtrat* 1934)

Die gescheiterte Radikalsanierung der Altstadt

Kaum ein anderes Thema beschäftigte die Zürcher Stadtplaner in der Zwischenkriegszeit so anhaltend und intensiv wie die Sanierung der Altstadt. Dabei ging es vor allem um den rechtsufrigen Teil. Dieser war im Lauf des 19. Jahrhunderts immer mehr zum Unterschichtsquartier geworden. Enge Gassen und hohe, häufig aufgestockte Häuser liessen kaum mehr Licht in die Wohnungen dringen, und auch der Verkehr kam in der Altstadt ins Stocken. Die Stadtbehörden waren daher schon vor dem Ersten Weltkrieg entschlossen, mit breiten Schneisen Licht ins Dickicht der Altstadtgassen zu bringen. Im Wettbewerb Gross-Zürich häuften sich Vorschläge, die das Problemgebiet im Stadtzentrum radikal wegsanieren wollten. Das Projekt eines Strassendurchbruchs vom Zähringerplatz zum Heimplatz wurde unmittelbar nach dem Wettbewerb wieder aufgenommen. Dem Grossprojekt erging es aber wie den Plänen für einen Durchgangsbahnhof: Es erhitzte während vieler Jahre die Gemüter, beschäftigte Generationen von beamteten Planern und führte zu grossen städtebaulichen Entwürfen; die gewünschten Verbesserungen wurden am Ende aber über viel punktuellere Eingriffe erreicht.

Der Zähringer-Durchbruch war, wie die Uraniastrasse, Teil der Altstadt-Quer Verbindung, die Gustav Gull 1905 konzipiert hatte. Er sollte den Strassenzug Seilergraben–Central–Hauptbahnhof entlasten und dem rechtsufrigen Teil der Altstadt Erneuerungsimpulse verleihen. «Es darf erwartet werden», umschrieb der Stadtrat 1930 sein unverändertes Ziel, «dass nach Festsetzung der neuen Bau- und Niveaulinien allmählich eine Erneuerung der Altstadt im Sinne einer Umgestaltung zur Geschäftsstadt herbeigeführt werden kann.»¹³⁸ Dass mit dem neuen Strassenzug ein grosser Teil der Altstadt zerstört worden wäre, weckte um 1930 keine Bedenken; auch nicht die Tatsache, dass der betroffene Teil der Altstadt gar nicht sehr dicht bebaut war, grosse Gartenhöfe aufwies und kaum Slumcharakter zeigte. Vom Predigerplatz hätte sich die neue Zähringerstrasse durch die Gärten des Neumarktquartiers gefressen, den Neumarkt gequert und das Obmannamt-Areal, damals wie heute Sitz des kantonalen Obergerichts, durchschnitten, um schliesslich in den Heimplatz zu münden. Auf dem Obmannamt-Areal sollte die kantonale Verwaltung ihren zentralen Sitz erhalten. Das hügelige Terrain, die gebotene Rücksicht auf einzelne wertvolle historische Bauten und die Einführung des breiten Strassenzugs in den Heimplatz erschwerten die Linienführung.

Im Wettbewerb Gross-Zürich machten alle Teilnehmer Vorschläge für den Zähringer-Durchbruch. Trotzdem schrieb die Stadt Ende 1918 einen eigenen Städtebau-Wettbewerb für diese Frage aus, den die Architekten Pflughard & Haefeli 1919 gewannen. Ihr Projekt überzeugte als «ohne weiteres durchführbare Lösung», so dass die Jury auf die geplante zweite Wettbewerbsrunde verzichtete.¹³⁹ Das Siegerprojekt war eine raffinierte Mischung aus wirtschaftlicher Zweckmässigkeit, Pragmatismus im Bezug auf die bestehenden Verhältnisse und trotzdem imposanter Inszenierung der staatlichen Macht. Zu seinen Vorzügen zählte, dass es den Neumarkt auf seinem alten Niveau kreuzte und einen Teil der historischen Stadträume sowie wichtige Bauzeugen verschont liess. Erhalten geblieben wären die barocke «Eintracht» (Neumarkt 5, heute Theater am Neumarkt), das klassizistische Eckhaus «Krone» (Seilergraben 1) und der «Goldene Winkel» (Neumarkt 25 und 27, das Geburtshaus Gottfried Kellers). Pflughard & Haefeli führten den neuen Strassenzug nicht direkt in den Heimplatz, sondern bildeten einen neuen, sehr viel grösseren Obmannamtplatz, den sie mit den verlangten Palastbauten der kantonalen Verwaltung und des Obergerichts einfassten.¹⁴⁰

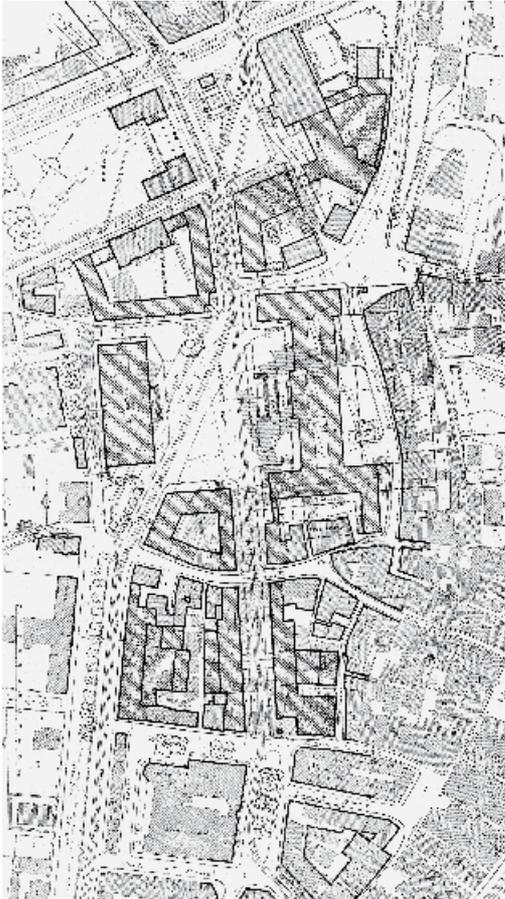
138 *Protokoll Stadtrat* 2703, 30.12.1930.

139 «Ideen-Wettbewerb zur Überbauung des Obmannamt-Areals in Zürich», in: *SBZ*, Bd. 74, 1919, S. 118–124, 132–134 sowie 148–150.

140 *SBZ*, Bd. 74, 1919, S. 121.



**Pfleghard & Haefeli: Modellfoto des Obmannamtsplatzes mit dem Sitz der kantonalen Verwaltung.
(Hochbauamt des Kantons Zürich)**



Siegerprojekt der Architekten Pfleghard & Haefeli für den Zähringer-Durchbruch aus dem Wettbewerb von 1919. Anstelle des Obergerichts entsteht neu der Obmannamtsplatz. Am Neumarkt bleiben historische Bauten erhalten. (aus: *SBZ*, Bd. 74, 1919, S. 121)

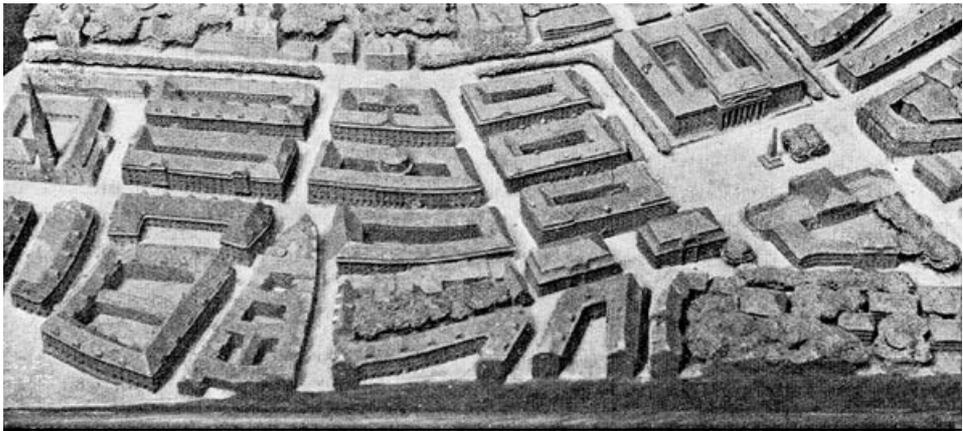
Ende 1919 entschied die Kantonsregierung, für ihren Hauptsitz ein leer stehendes Geschäftshaus, das 1912 erbaute «Kaspar-Escher-Haus» am Neumühlequai, zu erwerben und auf ihre Baupläne im Obmannamt-Areal zu verzichten. Trotz dem Ausscheiden des Kantons arbeitete die Stadtverwaltung weiter am Projekt des Strassendurchbruchs: bis 1922 unter der Führung von Stadtbaumeister Herter,¹⁴¹ dann im Bebauungsplanbüro von Konrad Hippenmeier. 1930 legte dieser eine neue Baulinienvorlage für den Zähringer-Durchbruch vor, die der Stadtrat vorbehaltlos unterstützte und die keinerlei Rekluse auslöste. Im Baukollegium erreichte Gustav Gull Änderungen, so dass wichtige historische Bauten am Hirschengraben und am Neumarkt verschont blieben. Konrad Hippenmeier unterzog sich diesem Vorschlag nur widerstrebend. «Früher oder später», bemerkte er, werde «ja doch mit einer Umgestaltung der Altstadt gerechnet werden müssen, so dass dann auch diese Gebäude zu beseitigen sind.»¹⁴² Karl Moser unterstützte ihn mit der Aussage: «Wir haben nicht die alte Kultur zu erhalten, sondern eine neue zu schaffen.»¹⁴³

Die Altstadtanierung war unterdessen zu einem wichtigen Anliegen der Stadtregierung geworden, denn die Sozialdemokraten hatten den Kampf gegen das «Gässchenelend» in der Altstadt zu einem zentralen Programmpunkt des Roten Zürich gemacht.

141 *Geschäftsbericht Stadtrat 1921*, S. 21; *Geschäftsbericht Stadtrat 1922*.

142 *Protokoll Baukollegium*, 24.10.1930, S. 129.

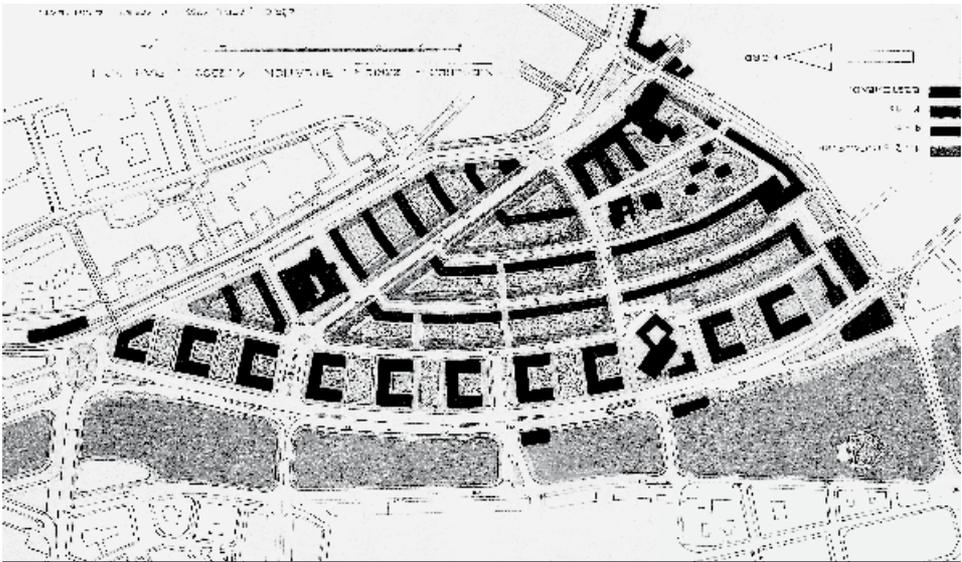
143 *Ebd.*, S. 133.



Die verkehrsgerechte Alternative. Ausgeschiedenes Projekt für die Altstadtanierung der Gebrüder Pfister aus dem Wettbewerb von 1919. Die neuen Strassen und Häuserblöcke schwingen parallel. (aus: *SBZ*, Bd. 74, 1919, S. 186)



Das Niederdorf als «Ville Radieuse». Elfgeschossige Geschäftshäuser säumen in der Perspektive Karl Mosers von 1933 das Limmatquai. (BAZ)

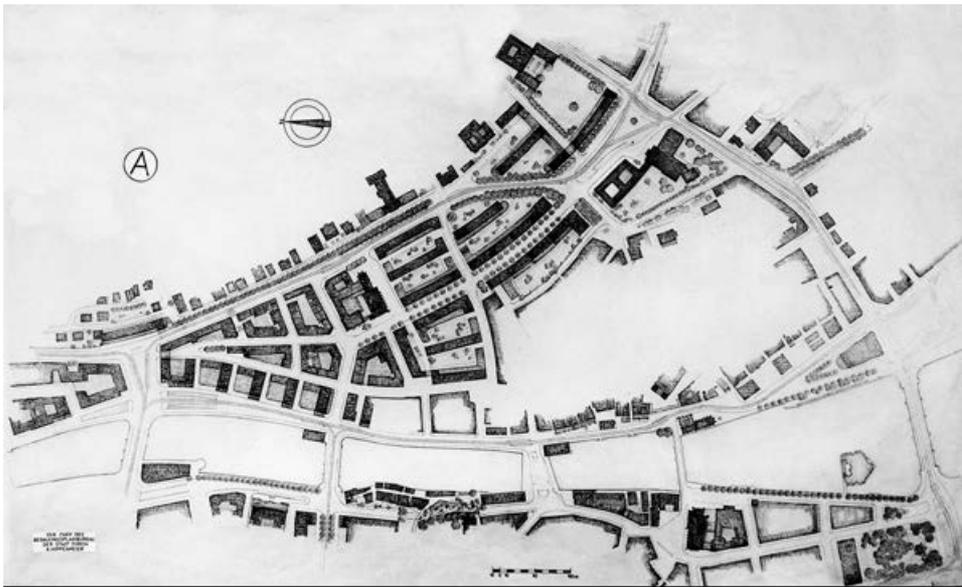


Bebauungsstudie für die Altstadt von Karl Moser 1933. Von der mittelalterlichen Bausubstanz bleiben lediglich das Grossmünster und die Predigerkirche erhalten. (BAZ)

Seit 1928 investierte die Stadt jährlich eine halbe Million Franken in den Erwerb besonders unhygienischer Bauten, um diese allmählich abzubauen und Licht in das Gasendickicht zu bringen. Umso grösser war die Enttäuschung, als die scheinbar unbestrittene Vorlage für den Zähringer-Durchbruch 1933 im Regierungsrat unerwartet scheiterte.¹⁴⁴ Die Kantonsregierung brachte neue Argumente ins Spiel: Der Sanierungsvorschlag sei nicht nur wirtschaftlich untragbar, er nehme auch zu wenig Rücksicht auf die Altstadtbevölkerung, besonders die kleinen Handwerker, die an ihren Standort im Zentrum gebunden seien. Vor allem aber argumentierte der Regierungsrat mit den Belangen von Heimatschutz und städtischer Identität: «Wenn man nicht Gefahr laufen will, dass Zürich das Gesicht irgend einer neuen Mittelstadt ohne baulichen Charakter annimmt, in der zusammenhangs- und massstabslos einige alte Kirchen- und Profanbauten als lästige Verkehrshindernisse stehen, ist es notwendig, heute die zukünftige Gestaltung der Altstadt im Gesamten zu prüfen und die zur Sicherung der erhaltenswerten Bestandteile nützlichen technischen und rechtlichen Unterlagen zu schaffen.»¹⁴⁵ Mit diesen Aussagen stellte sich die Regierung grundsätzlich gegen die Politik der Totalerneuerung und skizzierte zugleich einen neuen Ansatz, der auf weitgehende Erhaltung der baulichen Substanz setzte. Diese sei mit detaillierten Bauuntersuchungen vorzubereiten.

144 *Protokoll Regierungsrat* Nr. 3014, 30.11.1933, zit. nach *Protokoll Stadtrat*, Nr. 380, 17.2.1934.

145 Ebd.



Bebauungsstudie für die Altstadt von Konrad Hippenmeier 1934. Der Zähringer-Durchbruch ist schonungslos durchgeführt, das Niederdorf (links) neu überbaut. Am linken Limmatufer (unten) führt ein neuer Strassenzug vom Bahnhofquai durch einen Tunnel unter dem Lindenhof zum Münsterhof. (aus: Hippenmeier 1937, S. 61)



Plan des Bebauungsplanbüros von 1937 zur denkmalpflegerischen Altstadtsanierung. Gebäudeweise Aufnahme der Bausubstanz, Unterscheidung nach schutzwürdigen, sanierbaren und zum Abbruch bestimmten Häusern. Blau eingefärbt: Liegenschaften in städtischem Besitz. Seit 1926 erwarb die Stadt systematisch Altstadtliegenschaften, um die Sanierung voranzutreiben. (BAZ)



Durch «Auskernung» von dichter Bausubstanz wurde an Stelle der Leuengasse 1938 ein kleiner Platz geschaffen. Weitere ähnliche Höfe und Plätze entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg. (BAZ)

Die unmittelbare Reaktion der Stadt bestand 1933 darin, den Zähringer-Durchbruch erneut im Baukollegium und im Bebauungsplanbüro studieren zu lassen, nunmehr in Verbindung mit einer Totalsanierung des Niederdorfs.¹⁴⁶ Das Thema blieb während der 1930er Jahre weit oben auf der Agenda. Eine zweite Vorlage für den Zähringer-Durchbruch scheiterte jedoch 1942 wie die erste am Einspruch des Regierungsrats.¹⁴⁷ Parallel zum Projekt für die Totalsanierung begann die Stadt aber schon Mitte der 1930er Jahre mit der gebäudeweisen Aufnahme der Bausubstanz und der Bewohnerverhältnisse aller Altstadt Häuser. In diesem Zusammenhang taucht im Geschäftsbericht des Stadtrats 1937 erstmals der Begriff «Denkmalpflege» auf.¹⁴⁸ Die umfangreichen Gebäudeaufnahmen wurden zur Grundlage der Altstadtsanierung in Form von Einzelerneuerungen und Hofauskernungen, wie sie ab 1946 vom Büro für Altstadtsanierung (der späteren städtischen Denkmalpflege) unter Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner mit grosser Wirksamkeit betrieben wurde.

146 Hippenmeier 1937.

147 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1942, S. 210f.

148 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1937, S. 190.



Lange studiert, nie verwirklicht: die Schanzengrabenstrasse.
Variante unter Beibehaltung des Schanzengrabens mit Ausbau der
Clariden- und der Selnaustrasse. (aus: Hippenmeier 1937, S. 69)

Auf ähnlich tiefgreifenden Studien zur Bewohner- und Nutzungsstruktur basierte die wegweisende Bebauungsplanstudie, die die Zürcher CIAM-Gruppe 1934 bis 1937 im Auftrag der Stadt Zürich für das Langstrassenquartier ausarbeitete.¹⁴⁹ Für das Zürcher Arbeiter- und Mietskasernenquartier schlug die Gruppe einen radikalen Umbau vor, dessen Realisierbarkeit sie mit ökonomischen Berechnungen nachzuweisen versuchten. Trotzdem blieb die Arbeit ohne praktische Wirkung.

Wie den Zähringer-Durchbruch legte die Stadtplanung auch andere, lange verfolgte Strassenprojekte in der Innenstadt im Lauf der 30er-Jahre beiseite. Auf die Schanzengrabenstrasse, die als Entlastung der Bahnhofstrasse gedacht war, verzichtete der Stadtrat 1935¹⁵⁰. Auch das Projekt für einen Schipfequai am linken Limmatufer wurde fallengelassen. Es begann sich abzuzeichnen, dass die brennenden Fragen von Städtebau und Verkehr zumindest in der Innenstadt nicht mehr im Geist des neoklassizistischen Städtebaus über grosse Würfe zu lösen waren. Vor allem in der Altstadt kamen pragmatische, kleinräumige Lösungsansätze zum Zug. Für den Autoverkehr, der sich in der Innenstadt immer dichter staute, suchte man seit den 1930er Jahren Auswege nicht mehr nur in der Verbreiterung und Vermehrung der Strassenachsen, sondern bereits auch in der dritten Dimension: Seit 1932 wurde die Entlastung der wichtigsten Knoten durch Strassenunterführungen studiert, insbesondere für Bahnhofquai, Central, Bürkliplatz und Bleicherweg. Die Ausführungen am Bahnhofquai und am Bleicherweg (Tunnelstrasse) fallen in die Nachkriegszeit.

149 Vgl. Sonja Hildebrand, «Arbeiten am ›konkreten fall‹. Stadtplanung und urbane Architektur von Haefeli Moser Steiger», in: *Haefeli Moser Steiger*, Zürich 2007, S. 64–68.

150 *Geschäftsbericht Stadtrat 1935*, S. 190.

Seeufer, Grünflächen und Sport

Landschaftsästhetik und Stadtgestalt

Die Schaffung und Erhaltung von Freiflächen wurde nach dem Ersten Weltkrieg zum eigentlichen Hauptanliegen der Zürcher Stadtentwicklungspolitik. Angesichts des grenzenlosen Stadtwachstums boten Wälder und Grüngürtel die einzige Möglichkeit, dem «Stadtorganismus» sichtbare Grenzen und eine visuell fassbare Gestalt zu geben. «Die Freiflächen», heisst es im Schlussbericht des Wettbewerbs Gross-Zürich, «übernehmen die Gliederung der ganzen Baumasse und bestimmen damit das Gesamtbild der Stadt.»¹⁵¹

Der moderne Städtebau arbeitete auf eine möglichst intensive Durchdringung von Stadt und Natur, von gebauten Quartieren und umgebenden Grünflächen hin. Die Konzepte des Wald- und Wiesengürtels und der vernetzten radialen Grünzüge waren in den Wettbewerben Gross-Berlin und Gross-Zürich zu Elementen einer neuen Ästhetik der Stadtlandschaft geworden, die dem «steinernen Häusermeer» des 19. Jahrhunderts eine in Grün gebettete Wohnlandschaft entgegensetzte. In Zürich sollten die Wälder der umgebenden Hügelzüge die Rolle des Grüngürtels übernehmen, während sich die bewaldeten Bachläufe als radiale Grünzüge anboten. Die Stadt hatte diese Landschaftselemente, die damals noch ausserhalb des Siedlungsgebiets lagen, seit der Jahrhundertwende allmählich in ihren Besitz gebracht.

Mit dem Wettbewerb Gross-Zürich gesellte sich zu diesem Projekt der Anspruch, die Vorortsgemeinden als räumlich selbständige Siedlungskerne zu erhalten und zwischen ihnen landschaftlich gestaltete Grünflächen auszusparen. Das bedeutete eine enorme Herausforderung für die Bodenpolitik der Stadt. Denn um das benötigte Land vor der Überbauung zu sichern, stand bis nach dem Zweiten Weltkrieg nur ein Mittel zur Verfügung: Die Stadt musste es erwerben. Es gab noch keine Möglichkeit, Freihaltezonen in der Nutzungsplanung festzusetzen.

Die Verwirklichung der modernen Freiraumkonzepte gehörte unter der aktiven Leitung Emil Klötis zu den Daueraufgaben der städtischen Planung und Bodenpolitik. Die Entwicklung neuer Wohnquartiere ging mit der Schaffung und Sicherung grosser Freiflächen einher. In Wollishofen, im Friesenberg und am Milchbuck gelang es durch jahrelange Anstrengungen und städtischen Landerwerb von jeweils Dutzenden von Hektaren, neue Quartiere mit Grünverbindungen zu durchziehen, die die Siedlungen mit den Wäldern und Aussichtspunkten verbinden. Schulhäuser, Spielwiesen, Bäder und Sportanlagen wurden in diese Grünzüge und Grüngürtel eingestreut. Die so geplanten Quartiere erreichen Freiflächenanteile von 50 Prozent und mehr – während diese im Aussersihl der Jahrhundertwende kaum 5 Prozent betragen hatten.

Funktionale Grünflächen: Sportanlagen, Spielwiesen, Familiengärten

Zusätzliche Impulse für die Freiraumplanung gab in der Zwischenkriegszeit der Sport, der nach dem Ersten Weltkrieg seinen elitären Charakter ganz verlor und zu einer überaus populären Angelegenheit wurde. Schon 1886 hatte mit dem britisch inspirierten Grasshopper Club Zürich (GC) der Fussball als moderne Sportart in Zürich Einzug gehalten. Im Jahrzehnt darauf folgten der populärere Fussballclub Zürich

151 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 25.

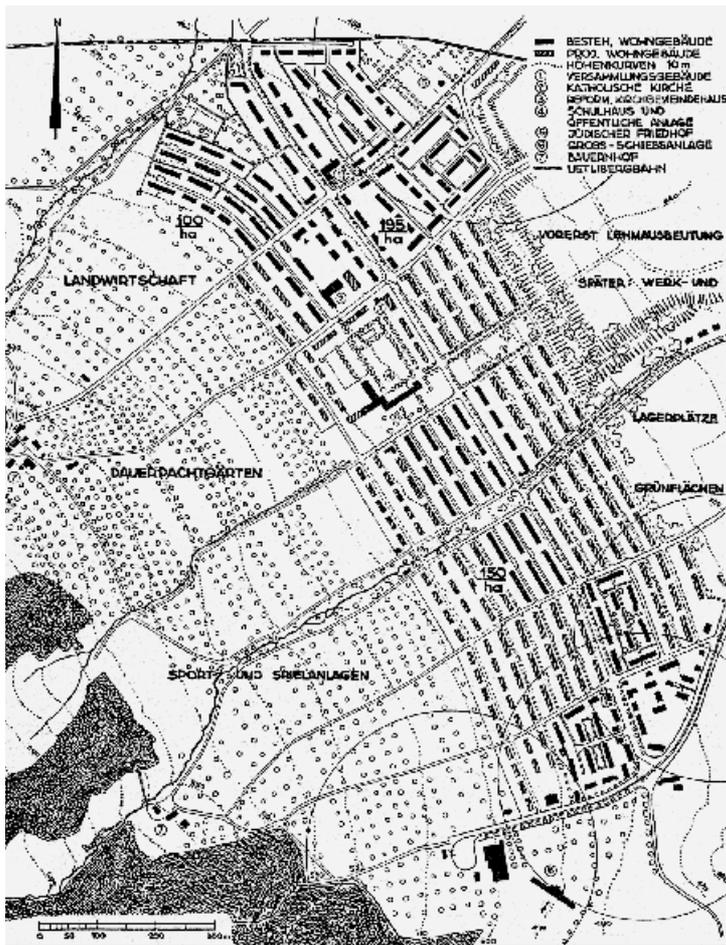
(FCZ), Ruderclubs und Radfahrer-Vereine.¹⁵² Bis in die 1920er Jahre blieb die Schaffung von Sportstätten ganz der privaten Initiative der Sportclubs und ihrer Gönner überlassen. Die Stadtbehörden zeigten sich gegenüber dem sportlichen Treiben eher reserviert und beschränkten sich auf die Erstellung von Schulturnhallen und den Betrieb der Holzkastenbäder in See und Limmat.¹⁵³ Das änderte sich nach dem Ersten Weltkrieg. Der Schlussbericht des Wettbewerbs Gross-Zürich empfahl der Stadt 1918 die Schaffung eines zentralen, grossen Sportplatzes und kleinerer Sportanlagen möglichst in jedem Quartier.¹⁵⁴

Analog zur Trennung der Verkehrsarten im Strassenverkehr und zur Trennung der Funktionen in der Nutzungsplanung wurde mit der Ausscheidung von Sportanlagen auch im Bereich der öffentlichen Freiräume der Schritt hin zu einer Funktionentrennung vollzogen. Die «sanitäre», das heisst gesundheitsfördernde Funktion von Frei- und Grünflächen, wie sie Martin Wagner 1915 definiert hatte, hielt in der Zwischenkriegszeit in der Zürcher Freiraumplanung Einzug: Mit «sanitärem Grün» waren Flächen gemeint, die nicht nur als ästhetischer Genuss das Auge beruhigen, sondern im Sinn von

152 Vgl. Engel 1990, S. 102f.

153 Ebd., S. 94–101.

154 *Schlussbericht Bebauungsplanwettbewerb 1919*, S. 26.



Ab 1925 entstand die Gartenstadt Friesenberg. Die obere Hälfte des Areal, die im Schatten des Üetlibergs liegt, blieb als Freifläche erhalten. Plan von Heinrich Peter. (aus: *Das Wohnen 2*, 1934, S. 2)

moderner Körperkultur Gelegenheit zu sinnvoller Betätigung im Freien geben sollten.¹⁵⁵ Konrad Hippenmeier schrieb dazu: «Das ist mit der Sinn der Grünfläche: den Körper zu stählen & den Geist zu vertiefen, auf dass das Leben eine Freude werde.»¹⁵⁶ Die Freiflächenauffassung des modernen Städtebaus war dynamisch und funktionalistisch: Der Aufenthalt im Freien sollte mit einem Zweck verbunden sein. Gedacht war an so verschiedene Dinge wie Kinderspielflächen, Spielwiesen und Sportanlagen, Familiengärten, Spazierwege und Strandbäder, funktional definierte Flächen also, auf denen bezeichnbare Gruppen ihre spezifischen Bedürfnisse nach Ruhe oder Bewegung, Spiel oder Wettkampf ausleben konnten.

Die Parks aus dem 19. Jahrhundert waren anders konzipiert: Als Promenaden und Orte der Geselligkeit, wo man flanieren oder sich treffen konnte, aber kaum einer besonderen körperlichen Tätigkeit nachging. Der Sonnenschirm, der den kostbaren weissen Teint vor dem Braunwerden schützte, war zumindest für bürgerliche Benutzerinnen des traditionellen Promenadenparks typisch. Ebenso typisch wurde im Verlauf der 1920er Jahre für Sportmenschen die moderne Sonnenbräune, die von der gesunden Wirkung von Licht, Luft und Sonne zeugte.

Im Sommer 1922 eröffnete Zürich sein erstes Strandbad auf neu aufgeschüttetem Land am Mythenquai. Die Liegewiesen und der künstliche Sandstrand wurden von der Bevölkerung förmlich gestürmt. 200'000 Besucherinnen und Besucher verzeichnete das Strandbad in der Eröffnungssaison. Schon im folgenden Jahr wurde es massiv erweitert. Eine Holzwand, die anfänglich den Frauen- vom Männerbereich trennte, wurde nach Protesten der Badegäste entfernt.¹⁵⁷ Das als Provisorium gedachte Bad hatte mit seinem Erfolg «bewiesen, in welcher unerwartet hohen Masse das Bedürfnis nach freier Seeuferbenutzung zu Badezwecken in der Bevölkerung vorhanden ist».¹⁵⁸ Der Seeuferwettbewerb von 1926 gab den grossen Erwartungen Ausdruck, die mit dem weiteren Ausbau der Quaianlagen verbunden waren.

Angrenzend an das Strandbad Mythenquai schuf die Stadt 1922 den ersten öffentlichen Sportplatz. 1923 begaben sich drei Stadträte auf eine Studienreise nach Deutschland und Nordeuropa, um moderne Sportstätten zu studieren.¹⁵⁹ Im gleichen Jahr kaufte die Stadt dem Fussballclub Zürich seine Anlage im Utogrund ab und stellte ihm ein grösseres Grundstück im Letzigrund zum Bau eines modernen Stadions zur Verfügung.¹⁶⁰ Eine systematische Politik der Sportförderung entwickelte vor allem das Rote Zürich ab 1928: Die Fläche der städtischen Sportanlagen wuchs von knapp 14'000 (1925) innert 16 Jahren auf 233'000 Quadratmeter.¹⁶¹

Die grösste städtische Sportanlage entstand im Gefolge des Umbaus der linksufrigen Seebahnlinie 1931 im Sihlhölzli in Wiedikon. Die neue Anlage ersetzte den gleichnamigen Volkspark, eine wildwüchsige, baumbestandene Promenade in der Art des Wiener Praters. Im Gegensatz zu diesem war das neue Sihlhölzli von Axialität und Symmetrie geprägt. Die funktionalistische Auffassung vom «sanitären Grün» wurde hier geradezu paradigmatisch umgesetzt. Die funktionalen Bestandteile sind streng voneinander geschieden: begrenzende Platanenalleen, Vorplatz mit Musikpavillon, Sportpalast,

155 Wagner 1914.

156 Tiefbauamt der Stadt Zürich (Konrad Hippenmeier), *Bericht zum Bebauungsplanprojekt Milchbuck*, 23.12.1920, S. 46, Stadtarchiv Zürich, V.Gc 31.

157 Claudia Hunziker Keller, «Badeanstalten in der Stadt Zürich. Geschlechterspezifische Raum- und Nutzungskonzepte», in: Imboden, Meister, Kurz 2000, S. 151–167. Vgl. Strandbad-Verein Zürich 1925.

158 «Erweiterung des Zürcher Strandbades», in: *SBZ*, Bd. 81, 1923, S. 136–138.

159 Engel 1990, S. 102.

160 Ebd.; vgl. Stefan Frey, Res Mezger, Saro Pepe, «Achtzig Jahre Letzigrund. Geschichten und Höhepunkte», in: *Stadion Letzigrund*, Zürich 2007, S. 151–165.

161 Senti 1942, S. 22.



Das 1922 eröffnete Strandbad Mythenquai war schon in der ersten Saison derart überfüllt, dass an schönen Tagen Gäste abgewiesen werden mussten. (BAZ, Postkarte 1929)



Vor dem Strandbad legte die Stadt 1922 den ersten öffentlichen Sportplatz an. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz)

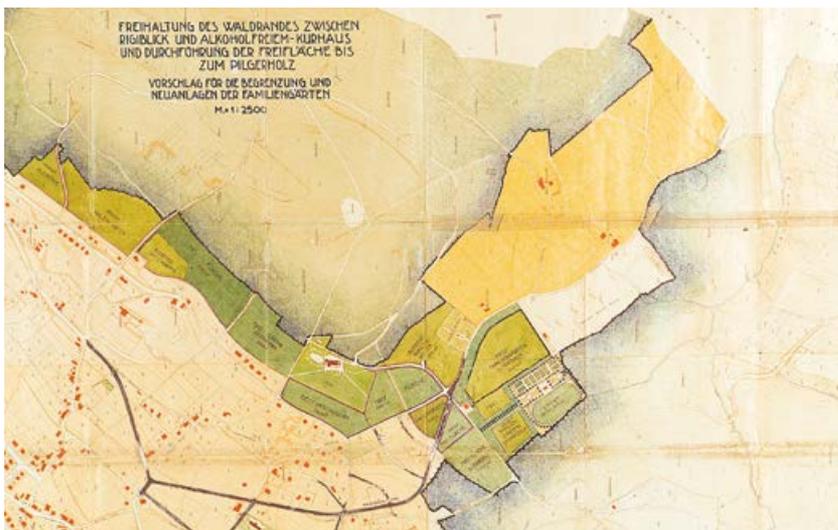
Leichtathletikanlage, Spielplatz für Familien und Kinder, Spazierweg am Fluss. Funktionale Gliederung, Ordnung und Disziplin beherrschen als Leitwerte der Stadtplanung das Konzept der Anlage. Im Baukollegium kritisierte Hermann Balsiger 1929 als Einziger die «übertrieben starre Gestaltung» und die in seinen Augen einseitige Ausrichtung der Anlage auf den Sport, die für die alltäglichen Bedürfnisse der Quartierbevölkerung wenig Raum liess.¹⁶²

Traditionelle Parks wurden nach 1918 kaum mehr angelegt. Stattdessen baute man, vor allem in den Arbeiterquartieren, Spielwiesen. Im dicht überbauten Industriequartier entstand so 1928 die Josefsiwiese als moderner Volkspark. Sportanlagen dieser Art wurden häufig in Verbindung mit städtischen oder genossenschaftlichen Siedlungen angelegt, oft abseits des Verkehrs im Inneren von grossen Baublöcken: so schon 1917 die Fritschiwiese in Aussersihl, 1928 die Spielwiese im Hof der städtischen Siedlung Birkenhof im Milchbuckquartier, 1930 die Spiel- und Sportanlage im Inneren des Bullingerhofs (Aussersihl) und 1939 die Spielwiese zwischen den Wohnhäusern des Quartiers Letten in Wipkingen.

Der einzige Park im traditionellen Sinn wurde 1924 in Unterstrass geschaffen. Dabei handelte es sich indessen nicht um eine Neuanlage, sondern um die Rettung eines herrschaftlichen Privatgartens. Das barocke Landgut Beckenhof (Beckenhofstr. 35) war 1923 von der Besitzerfamilie an die Baufirma Hatt-Haller verkauft worden, die es abbrechen und mit Wohnhäusern überbauen wollte. Auf Drängen der Stadt veranstaltete die Baufirma dafür einen Architekturwettbewerb. Doch dies stellte die Bevölkerung des Quartiers nicht zufrieden: Quartierverein und Heimatschutz opponierten gegen den Verlust der grünen Oase im Quartier und erreichten, dass die Stadt 1924 das Landgut erwarb und den Park öffentlich zugänglich machte.¹⁶³

162 *Protokoll Baukollegium*, 7.1.1929.

163 P.M. (Peter Meyer), «Wettbewerb zur Ueberbauung des Beckenhof-Gutes», *SBZ*, Bd. 83, 1924 S. 192–195; *Protokoll Stadtrat* 1455, 27.11.1924.



Seit den 1920er Jahren wurden Dauerfamiliengärten an den Stadträndern geplant. Konrad Hippenmeiers Plan der Allmend Fluntern von 1927 zeigte mögliche Flächen auf und diente als Grundlage für den Landerwerb durch die Stadt. (BAZ)





Als weitere Kategorie von «sanitärem Grün» kamen seit den 1930er Jahren auch die «Familiengärten» in den Genuss städtischer Förderung. Die Anlage kleiner Gärten am Stadtrand hatte im Ersten Weltkrieg vor dem Hintergrund überhöhter Preise für Lebensmittel einen starken Aufschwung erfahren: Der Ertrag aus dem eigenen Garten konnte für Arbeiterfamilien einen erheblichen Einkommenszuwachs bedeuten. Doch die Gartenareale bildeten in ihrer Mehrheit eine klassische Zwischennutzung von Bau-erwartungsland – im Lauf der Jahre mussten sie meist den Baumaschinen weichen. 1927 berichtete der Stadtrat erstmals über die geplante Anlage von «Dauerfamiliengärten» auf eigens dafür reserviertem Land.¹⁶⁴ Ab 1928 erarbeitete das Bebauungsplanbüro einen «Plan der Grünflächen und Grünstreifen sowie Dauer-Familiengärten» – ein Freiraumkonzept für die gesamte Stadt.¹⁶⁵ Es lag 1932 vor, wurde bis 1937 weiter bearbeitet¹⁶⁶ und im Zweiten Weltkrieg umgesetzt.

Der Seeufer-Wettbewerb 1926

Seit dem Bau der Quaianlagen 1881 bis 1887 hatte sich die Gestalt der Seeufer in Zürich nur wenig verändert. Der Bebauungsplan von 1901 sah die Fortsetzung der Quais am Zürichhorn und am linken Seeufer vom Hafen Enge bis zur Stadtgrenze vor, doch erst 1918 begann dort die Seeaufschüttung mit Material vom Aushub der linksufrigen Seebahnlinie. Für die neuen Quaianlagen fehlte ein zeitgemässes Gestaltungs- und Nutzungskonzept; auch der Wettbewerb Gross-Zürich hatte keine überzeugenden Vorschläge gebracht. Das Strandbad Mythenquai zeigte mit seinem Publikumserfolg die Bedürfnisse in der Bevölkerung auf.

1922 wurde ein Wettbewerb über die Ausgestaltung der Seeufer beschlossen, 1925 wurde er ausgeschrieben und 1926 prämiert.¹⁶⁷ Auslöser war ein eher nebensächliches Thema: Die Fluggesellschaft Ad Astra betrieb seit 1918 am Zürichhorn einen Flughafen für Wasserflugzeuge. Als sie sich bemühte, diesen Standort auszubauen, stiess sie auf Widerstand. Konrad Hippenmeier erhielt 1920 den Auftrag, die Entwicklung der Quaianlagen zu studieren.¹⁶⁸ Er schlug vor, einen Ideenwettbewerb auszuschreiben.

An den Seeufer-Wettbewerb, den Hippenmeier organisierte, waren sehr hohe Erwartungen für die zukünftige Entwicklung der Stadt geknüpft. Dies machte auch die Zusammensetzung des Preisgerichts deutlich, gehörten ihm doch so prominente Experten wie Hermann Jansen (Berlin) oder der Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher an. Ziel war «die Projektierung eines möglichst zusammenhängenden Grüngürtels als Uferrahmen mit dem Zwecke, das ganze Ufergebiet soweit als möglich der öffentlichen Benützung zugänglich zu machen».¹⁶⁹ Die Rede war von Parks, Rasenspielflächen, Tummelplätzen für Kinder, durchgehenden Promenadenwegen, Badeanstalten, Hafenanlagen und Bootshäusern. Bei der Jurierung 1926 fanden jedoch die Ideen «für die möglichst günstige Abwicklung des zunehmenden Strassenverkehrs»¹⁷⁰ rund um das Seebecken am meisten Beachtung.

Wie beim Wettbewerb Gross-Zürich wurde kein erster Preis vergeben. Ex aequo auf dem zweiten Rang landeten die Gebrüder Pfister und Albert Bodmer mit Kasimir

164 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1927, S. 195.

165 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1928, S. 185.

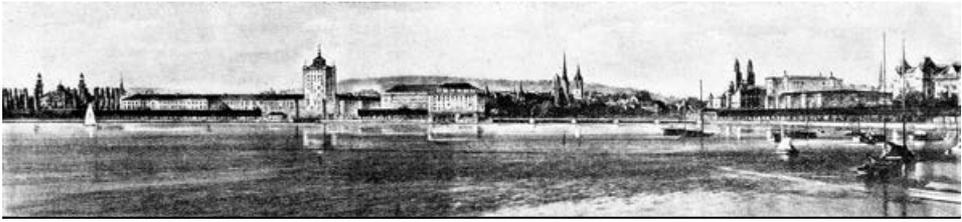
166 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1937, S. 193. Das Plandokument ist verschollen.

167 «Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiet der Stadt Zürich und ihrer Vororte, Bericht des Preisgerichtes», in: *SBZ*, Bd. 88, 1926, S. 49.

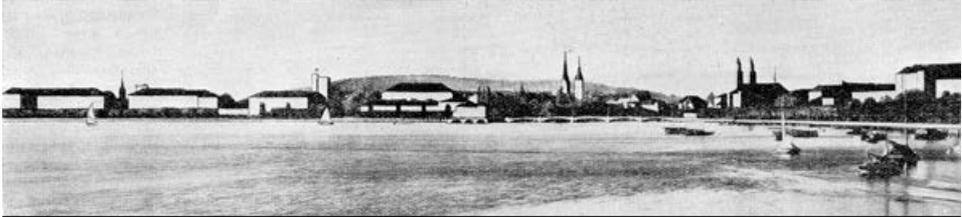
168 «Protokoll Baukollegium und Promenadenkommission», in: *Protokoll BV I* Nr. 598, 21.9.1920, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

169 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1924, S. 162.

170 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1926, S. 162.



Seeufer-Wettbewerb 1926. Der Bebauungsvorschlag der Gebrüder Pfister für den Bürkliplatz kokettiert mit Stadtbildern aus Stockholm. (aus: *SBZ*, Bd. 88, 1926, S.48)



Max und Max Ernst Haefeli schlugen 1926 vor, die Bebauung im Seebecken niedrig zu halten und möglichst in der Tiefe zu staffeln. Die Stadt folgte dieser Auffassung und setzte sie beim Bau des Hotels Bellerive (1928) und des Kongresshauses (1939) um. (aus: *SBZ*, Bd. 88, 1926, S.64)



Das Zürcher Kongresshaus von Haefeli Moser Steiger (1939). Das Volumen des grossen Baus ist niedrig gehalten und in die Tiefe gestaffelt. (BAZ, Postkarte)

Kacsorowski und Hans Hohloch. Bodmers «Generalidee» bestand «in einer Führung des Verkehrs in ziemlicher Distanz vom Ufer, so dass grosse, ruhige, zusammenhängende Flächen für Wohnquartiere und Grünanlagen gewonnen werden».¹⁷¹ Diese Idee war ein grundlegendes Ergebnis des Wettbewerbs. «Fahrverkehr und Erholungsplätze», folgte das Preisgericht in seinen «Allgemeinen Richtlinien», «sind fortan grundsätzlich zu trennen.»¹⁷² Dies führte 1939 zur Verlegung des Durchgangsverkehrs vom Seefeldquai in die Bellerivestrasse.

Die Vorschläge der Gebrüder Pfister für eine monumentale Uferbebauung am Bürkliplatz – für die keine Investoren in Sicht waren – schlugen sich in den Empfehlungen der Jury nicht nieder. Für die Bebauung folgte sie vielmehr dem Konzept des drittrangierten Teams mit Max und Max Ernst Haefeli und empfahl zur Schonung des bestehenden Stadtbildes niedrige, horizontale Baukörper mit einer maximalen Dachgesimshöhe von 16 Metern,¹⁷³ möglichst in räumlicher Staffelung zur Uferlinie. Die Höhenbegrenzung gehörte zu den Wettbewerbsergebnissen, die in der Folge umgesetzt wurden. Sie bewirkte, dass Neubauten hinter die Baumreihen der Quais zurücktraten und sich der horizontalen Uferlinie unterordneten. Beim Bau des heutigen Hotels Bellerive (1926–1929) setzten die Behörden diese Höhenbegrenzung mittels einer Sonderbauordnung gegen den Widerstand des Bauherrn durch.¹⁷⁴ Auch der bedeutendste Bau an Zürichs Seeufer, das 1939 erbaute Kongresshaus von Haefeli Moser Steiger, folgt den Erkenntnissen des Seeufer-Wettbewerbs und nimmt die Höhenbegrenzung und das Prinzip der Staffelung wieder auf, um sich harmonisch in die Uferlandschaft zu integrieren.

Freiraumoptimierungen im Quartierplanverfahren

Nicht alle neu entstandenen Quartiere waren hinsichtlich der Freiflächen so privilegiert wie die gartenstadtartigen Wohnviertel der Peripherie. In zentraleren Stadtteilen waren viel höhere Ausnutzungen gestattet, was für Freiflächen weniger Raum liess. Auch hier betrieb aber die Stadt im Quartierplanverfahren eine konsequente Politik der Wohnumfeldverbesserung, die an vielen Orten unscheinbare, aber für die Anwohnerinnen und Anwohner spürbare Resultate hinterliess.

Ein Beispiel von vielen ist der Hof an der Aemtler-, Kalkbreite- und Stationsstrasse in Wiedikon, der im Bereich der geschlossenen Hofrandbebauung liegt.¹⁷⁵ Bei der Revision des Quartierplans schufen die städtischen Planer 1923 zusammen mit den Grundeigentümern einen grossen begrünten Innenhof von 950 Quadratmetern, der die umliegenden Wohnhäuser deutlich aufwertete. Zu diesem Zweck wurden sogenannte Hofbaulinien festgesetzt, die eine Überbauung der Hoffläche verhinderten. Die Aufhebung einer geplanten Strasse, die den Hof durchquert hätte, bedeutete für die Grundeigentümer einen Verlust von potenziellen Bauplätzen im Inneren des Hofes, der durch die Revision nur teilweise kompensiert wurde.

In vielen anderen Fällen liessen sich grüne Innenhöfe ohne Einbussen für die Grundeigentümer schaffen, meist ebenfalls durch die Aufhebung von Querstrassen. Klaus-Dieter Hornberger beschreibt in seiner Dissertation, wie im Rahmen des Quartierplanverfahrens, etwa hinter dem Goldbrunnenplatz in Wiedikon, grüne Innenhöfe geschaffen wurden. Im Bereich der ersten Zone der offenen Bebauung arbeiteten die

171 «Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiet der Stadt Zürich und ihrer Vororte, Bericht des Preisgerichtes», in: *SBZ*, Bd. 88, 1926, S. 49.

172 Ebd., S. 77.

173 Ebd., S. 78.

174 «Überbauung der Panoramaparzelle 1921–1931», in: *Quartierbebauungen*, Stadtarchiv Zürich V.Gc.64.

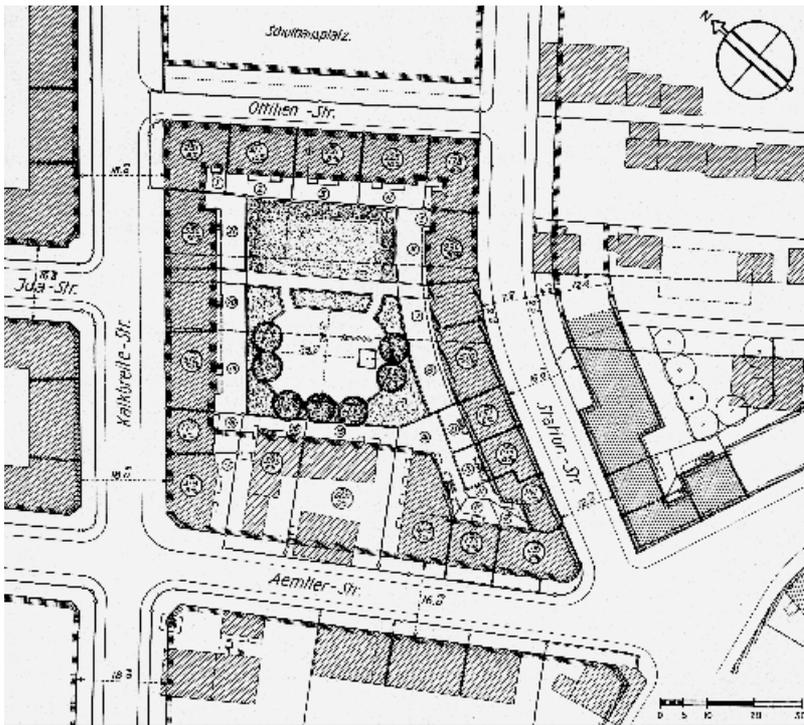
175 Hippenmeier 1931 (Freihaltung der Hoffläche).

Behörden konsequent auf die Bildung langer, paralleler Zeilen entlang den Hauptachsen und auf die Unterdrückung von Querstrassen hin. Die entstandene Mehrausnutzung kompensierten sie mit grosszügigen Gartenbereichen hinter den Wohnhäusern.¹⁷⁶ Als Ersatz für die fehlenden Querstrassen wurden vereinzelte Fusswege eingefügt.

Wo die Stadt als Grundbesitzerin in der Gestaltung neuer Quartiere freie Hand hatte, wie im Hardquartier entlang der linksufrigen Seebahn, veränderte sie Struktur und Dichte der Blockrandbauweise fundamental: Die Blöcke wurden in der Fläche vervielfacht, was grosse begrünte Anlagen im Hofinneren ermöglichte. Quartierstrassen, wie etwa die Stauffacher- oder die Erismannstrasse, wurden zu breiten Alleen mit Vorgärten ausgebaut.

Die aktive Freiflächenpolitik der Stadt Zürich unter Emil Klöti schuf so in den dichten, zentralen Stadtteilen ebenso wie in den neu entwickelten Peripherien einen Stadtraum, der sich von den Quartieren der Vorkriegszeit fundamental unterschied. Der Anspruch, Wohngebiete und Freiflächen in enge Verbindung zu bringen und Grünflächen miteinander zu vernetzen, wurde in hohem Mass eingelöst. Ihre stärkste Auswirkung hatte diese Politik in den neu entstehenden Wohnquartieren am Rand der Stadt, wo die Gestaltungsmöglichkeiten am grössten waren.

176 Hornberger 1980, S. 143–160.



Freiflächenoptimierung im Bereich der geschlossenen Blockrandbebauung: Quartierplan von 1925 zwischen Aemter-, Stations-, Ottilien- und Kalkbreitestrasse in Wiedikon. Der Quartierplan von 1897 hatte den Baublock mit den Baulinien der verlängerten Idastrasse durchschnitten (gestrichelt). Durch Aufhebung dieser Querstrasse bei der Revision 1923 entstand ein grosser Innenhof. Dessen Freihaltung als Grünfläche wurde kompensiert durch die zusätzlich möglichen Häuser im Bereich der aufgehobenen Baulinien. (aus: *Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen*, Nr. 2, 1931, S. 9)

Dynamisierung des Stadtraums

Die Zürcher Stadtplanung der Zwischenkriegszeit stand ganz im Zeichen des modernen Städtebaus, wie er sich im Wettbewerb Gross-Zürich 1918 präsentiert hatte. Schlüsselpositionen in der Politik, der Verwaltung und den beratenden Kommissionen wurden mit erfolgreichen Teilnehmern oder Jurymitgliedern des Wettbewerbs besetzt. Sie bemühten sich bis zum Zweiten Weltkrieg konsequent und erfolgreich um die Umsetzung der Wettbewerbsresultate.

Die Stadt als Siedlungsraum erlebte eine starke Ausweitung und Dynamisierung. Der städtische Verkehr – ob öffentlich oder privat – vervielfachte sich ebenso wie die täglichen Pendeldistanzen. Weit entfernte Vororte gerieten in den Sog der Verstädterung und die Stadt verschmolz, wie es die Städtebaureform gefordert hatte, zunehmend mit ihrem Umland. Die kompakte Fussgängerstadt des 19. Jahrhunderts entwickelte sich zur dynamischen Stadtregion. Höhere Geschwindigkeiten bestimmten nun das Verkehrsgeschehen und riefen nach geschwungenen Strassenverläufen: Kurvige Formen verdrängten starre Achsen und Symmetrien. Die Architektur antwortete mit horizontal gegliederten, typisierten Fassadenflächen, die sich auch bei höherer Fahrgeschwindigkeit noch lesen liessen. Der Schwung der Strasse wurde häufig in geschwungene oder gerundete Gebäudeformen übersetzt. In den 1930er Jahren löste sich schliesslich das geschlossene Strassenprofil der Rue Corridor auf und wich dem fliessenden Raum der Zeilenbauweise. In der Freiflächenplanung ersetzten dynamisch-lineare Elemente wie der Grünzug und der Wald- und Wiesengürtel den statisch gedachten Park.

Funktionalismus und Rationalisierung, die seit 1920 in der Industrie Eingang fanden, hatten auch auf die Entwicklung des Stadtraums wachsenden Einfluss: Die Trennung der Funktionen von Wohnen, Arbeit und Erholung brachte monofunktionale Wohn- und Arbeitsgebiete hervor. Die Erholungsflächen wurden ihrerseits funktional gegliedert in Zonen für Sport, Spiel, Kleingärten oder Ruhepunkte. Der öffentliche Raum der Strassen und Plätze wurde unter dem Druck des wachsenden Verkehrs in Fahrbahnen und Fussgängerbereiche aufgeteilt. Funktionale Optimierungen veränderten und minimierten schliesslich auch die Grundrisse neu entstehender Gebäude – nicht nur im Wohnungsbau, sondern ebenso im Büro- oder Schulhausbau.

Die Idee des disziplinierten und geordneten Kollektivs verdrängte das liberale Laissez-faire der Vorkriegszeit. Der Städtebau der 1920er Jahre war geprägt von neoklassizistischem Ordnungsdenken und misstraute dem baulichen Individualismus. Er förderte die Herausbildung einer typisierten Architektur, fasste Einzelhäuser zu grösseren, uniformen Blocks und Strassenfronten zusammen und betonte im geschlossenen Strassenraum die horizontalen Elemente. Die Gemeinschaft der Siedlungsbewohner oder das grosse Kollektiv der städtischen Bürgerschaft hatten den Vorrang vor individuellen Ansprüchen. Dieser Grundsatz schwächte sich in den 1930er Jahren ab und wich unter dem Einfluss des Neuen Bauens einem freieren Umgang mit dem Raum.

Konjunktur, Vertrauen und Stadtplanung

Stadtentwicklung und Stadtplanung spielten sich im Zürich der Zwischenkriegszeit vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Turbulenzen und harter politischer Kämpfe ab. Konjunkturelle Schwankungen hatten entscheidenden Einfluss auf den Orientierungsrahmen und die Durchsetzbarkeit städtischer Planung. Planung wird erst wirksam, wenn ihr Orientierungsangebot Akzeptanz findet. In den politischen

und wirtschaftlichen Krisenjahren von 1919 bis 1923 war dies nicht möglich. Zwar glaubten die Planer zu wissen, wie die Stadtentwicklung zu ordnen sei und waren überzeugt, damit auch ein Heilmittel für die von Kämpfen zerrissene Gesellschaft zu besitzen – doch die Politik bot für die Umsetzung planerischer Visionen keine adäquaten Mittel, es fehlten das Vertrauen und die Investitionsbereitschaft.

In den Jahren der Krise beschäftigten sich die Stadtplaner mit utopischen Grossprojekten wie der Trockenlegung der Sihl, dem Ausbau des Hauptbahnhofs und der Totalsanierung der Altstadt, für die sich weder die finanziellen Mittel finden noch ein fachlich-politischer Konsens herstellen liessen. In der Krise wurden zwar Visionen entwickelt, aber keine gangbaren Lösungswege gefunden. Dies charakterisiert auch im europäischen Massstab die unmittelbare Nachkriegszeit, in der die Architekten wenig konkrete Projekte zur Ausführung bringen konnten und umso mehr in Phantasien und Visionen zu denken begannen. Bruno Tauts Manifeste «Stadtkrone» und «Alpine Architektur» entstanden in jener Zeit, ebenso wie die ersten Publikationen des Bauhauses, der De-Stijl-Gruppe und Le Corbusiers.

Der gedankliche Ansatz des Wettbewerbs Gross-Zürich 1918, die Stadtentwicklung nach systematisch-deduktiver Logik zu steuern, scheiterte an der Kontingenz der tatsächlichen Entwicklung und den wechselhaften Diskursen, die den Planern immer wieder neue Prioritäten für ihre Arbeit diktierten. Der 1918 erteilte und immer wieder erneuerte Auftrag zu einem umfassenden Generalbebauungsplan der Stadt Zürich blieb eine unerledigte Pendeuz.

Als 1924 das wirtschaftliche Wachstum und stabile politische Orientierungen zurückkehrten, zeigte rasch auch die Stadtplanung konkrete Resultate. Allerdings veränderten sich gleichzeitig die Prioritäten: Utopische Hafen- und Eisenbahnprojekte wurden beiseite gelegt. Die Planer konzentrierten sich auf die Anlage von Wohnquartieren und die Organisation des Strassenverkehrs. Dies zeigt, dass wirksame Stadtplanung nicht abstrakten, sondern konkreten Visionen und den tatsächlichen Gegebenheiten folgt, die von Planern und Politik nicht autonom geschaffen werden, und dass sie nur funktioniert, wenn in Planung, Politik und Öffentlichkeit ein Konsens über ihren Nutzen, ihr Ziel und ihre Mittel besteht.

Die grosse Depression der 1930er Jahre führte in Zürich nicht zum planerischen Stillstand: Im Zeichen aktiver Arbeitsbeschaffung und antizyklischer Investitionspolitik wurden in den Krisenjahren öffentliche Infrastrukturbauten wie Schulen, Sportanlagen und das Kongresshaus verwirklicht und die Sanierung der Altstadt geplant. Die Eingemeindung weiterer Vororte wurde 1926 bis 1931 heiss diskutiert und 1934 schliesslich in begrenztem Umfang verwirklicht. Sie schuf die Voraussetzungen für den nächsten Wachstumsschub, der gegen Ende des Zweiten Weltkriegs einsetzte.

Wohnungs- bau und Gartenstadt

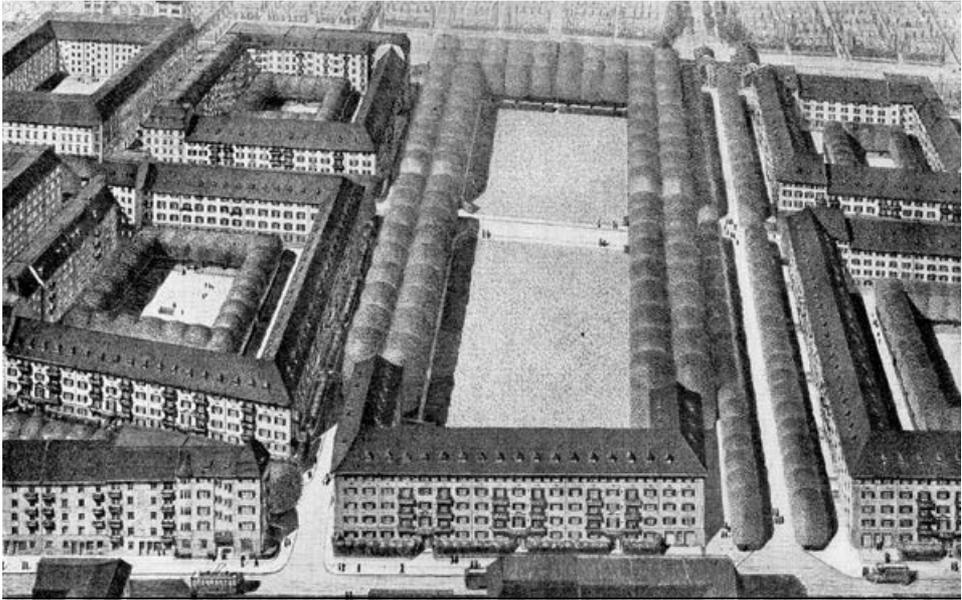
Wohnbauförderung und Stadtentwicklung

Die Disziplinierung des Stadtbildes

Die markanteste Leistung der Zürcher Stadtentwicklungspolitik der Zwischenkriegszeit liegt in der Schaffung von umfassend geplanten Wohnquartieren. Nach dem Wettbewerb Gross-Zürich setzten die Planungsbehörden unter Emil Klöti alle zur Verfügung stehenden Mittel ein, um die noch unbebauten Entwicklungsgebiete nach den Grundsätzen des künstlerischen Städtebaus und – wo es die Landpreise erlaubten – nach den Idealen der Gartenstadt zu gestalten. Gezielte Verlängerungen des Tramnetzes erschlossen die Peripherien, der Bebauungsplan wurde in den meisten Entwicklungsgebieten grundlegend überarbeitet, die Stadt erwarb viele hundert Hektaren Bauerwartungsland und steuerte die Entwicklung über die Wohnbauförderung und über Sonderbauvorschriften.

Anders als in den übrigen Schweizer Städten war die kommunale Wohnbauförderung in Zürich nicht eine vorübergehende Episode, sondern blieb bis heute ein zentrales Instrument des sozialen Ausgleichs und gezielter Stadtentwicklungspolitik. Fast die Hälfte der von 1918 bis 1940 gebauten Wohnungen entstand im Rahmen des gemeinnützigen, von der Stadt mitfinanzierten und gelenkten Wohnungsbaus. Die Wohnbauförderung verfolgte klare Ziele und bewirkte sichtbare Veränderungen des Stadtraums wie auch einen tiefgreifenden Wandel in den privaten Wohn- und Lebensverhältnissen vieler Menschen. Zwischen 1918 und 1932 entstanden einheitlich gestaltete, durchgrünte und monofunktionale Wohnviertel. Kollektiv organisierte Bauträger traten an die Stelle privater Investoren und Spekulanten.

Die Förderung des Wohnungsbaus ermöglichte seine Lenkung. Die bauwilligen Genossenschaften standen in Konkurrenz zueinander, und die Stadt knüpfte die Vergabe von Bauland und Fördermitteln an hohe Qualitätskriterien. Sämtliche baulichen Aspekte eines Projekts – von der Stellung der Bauten über ihre Geschosshöhe, die Detaillierung von Fassaden und die Farbgebung bis zum Wohnungsgrundriss – unterlagen



Die städtische Siedlung Zurlinden (Bischoff & Weideli 1917) repräsentierte erstmals den neuen Grundtyp des gemeinnützigen Wohnungsbaus: Die kargen, sachlichen Wohnhäuser sind zu Grossblocks zusammengefasst. (aus: Eberlé 1922)



Der Rote Block der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals am Röntgenplatz, entworfen von Leuenberger & Giumini 1920. Der Block erscheint als geschlossene Grossform, das Einzelhaus ist kaum mehr erkennbar, horizontale Linien sind betont, die Formen vereinfacht. (BAZ, 1924)

der Prüfung durch den Stadtbaumeister. Die Stadt förderte mit Bedacht die Entstehung grosser, zusammenhängender und einheitlich wirkender Wohnquartiere.

Die neu entstehenden Quartiere unterschieden sich von den Wohnvierteln der Vorkriegszeit nicht durch herausragende Architektur, sondern vor allem durch den vergrösserten Massstab der Siedlung und des Blocks, die hier das Einzelhaus ablösten. Dies entsprach einem tiefen, von vielen Akteuren geteilten Bedürfnis: «In ganz Europa», prophezeite Karl Scheffler 1918, «wird nach diesem Kriege ein neuer Geist herrschend werden. Der schrankenlose Individualismus kann nicht wiederkehren.»¹ Nach dem spekulativen Chaos der Jahrhundertwende und den sozialen Kämpfen während des Ersten Weltkriegs war das Bedürfnis nach sozialer und ästhetischer Geschlossenheit und Harmonie gewachsen. Der ordnende und integrierende Anspruch des Kollektivs wurde nun viel höher bewertet als vor dem Krieg, und die autoritäre Lenkung durch die öffentliche Hand war breiter akzeptiert. Die *Schweizerische Bauzeitung* würdigte 1945 in ihrem Nachruf auf Hermann Herter besonders seine «dauernden Verdienste um die Disziplinierung des Stadtbildes, um die Eindämmung jenes schrankenlosen Individualismus, von dem sich die unter seiner Aegide entstandenen Überbauungen so wohltuend abheben».²

1919 hatte der Winterthurer Architekt Robert Rittmeyer einfache, verallgemeinerbare Entwurfsregeln für den Wohnungsbau gefordert, «eine gute Konvention, um wieder Ruhe und Gleichmass in das Bild unserer Siedlungen zu bringen. Es ist eine Konvention nötig für den Wohnungsgrundriss gleichartiger Bevölkerungsschichten, aus dem sich auch äusserlich einheitliche, bestimmte Typen herausbilden werden. [...] Die nervöse Sucht nach Abwechslung weicht wohltuender Ruhe in Gleichartigkeit und Geschlossenheit der Baumassen.»³ Der Begriff der Konvention war für Rittmeyer eng mit Tradition und Heimat verknüpft, doch liess sich die damit verbundene Typenbildung auch in eine andere Richtung weiterdenken. Militanter und soziologischer formulierte der Deutsche Fritz Wichert 1930 die gleiche Idee: «Die Bewältigung des überdichten, desorganisierten Getriebes der Gesellschaft ist nicht mehr anders möglich als mit Hilfe des Prinzips der Zusammenfassung, der Bildung von Gruppen, Schichten, Gemeinschaftskörpern, kurz durch Kollektivierung. Kollektivismus ist also ein Mittel zur Entchaotisierung, zu neuer Kristallisation.»⁴

Für die Attraktivität des Kollektivgedankens in der zeitgenössischen Architekturdiskussion gibt es viele Belege. Hinter ihm standen zeitbedingte Sehnsüchte nach sozialer Harmonie, aber auch unmittelbare Interessen und Machtansprüche: Dem Architekten wurde mit dem Kleinwohnungsbau endlich «die grosse Masse, die Totalität eines Neuquartiers in die Hand gegeben» schrieb Hans Bernoulli 1929.⁵ Diese Sehnsüchte und Interessen trafen sich mit dem extremen Kostendruck, der nach dem Ersten Weltkrieg auf der Bauwirtschaft lastete und eine Normierung und Minimalisierung der Wohnungsgrundrisse zur Folge hatte.

Der Kostendruck prägte auch die Architektur: Die romantischen Formen des Heimatstils wurden nun radikal vereinfacht. Die Wohnsiedlungen der Kriegs- und frühen Nachkriegsjahre sind kompakte, nüchterne Baukörper unter schlichten Walmdächern. Der bauliche Schmuck beschränkt sich auf die Eingangspartien und die oft kräftige Farbgebung der Putzfassaden. Die einzelnen Häuser gehen in der grösseren Einheit des Blocks auf. Horizontale Elemente wie Dach- und Gurtgesimse und die Fensterreihen mit ihren Jalousieläden überlagern die vertikalen Achsen und fassen die Grossform zusammen.

1 Scheffler 1918, S. 15.

2 Nachruf Hermann Herter, in: *SBZ*, Bd. 125, 1945, S. 98f.

3 Rittmeyer 1919.

4 Wichert 1930, S. 313–316.

5 Hans Bernoulli, «Die Episode des systematischen Kleinwohnungsbaus», in: *Werk* 5, 1929, S. 140–145.

Die *Schweizerische Bauzeitung* beschrieb 1924 die Siedlungen der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) im Letten und an der Röntgenstrasse mit den folgenden vier Eigenschaften: «1. Charakterisierung des Genossenschaftsgedankens, als des geistigen Inhalts der Bauten, durch Grosszügigkeit der Gesamtkomposition und Einheitlichkeit der Einzelelemente. 2. Entwicklung der ästhetischen Gestaltung aus dem sachlich Notwendigen unter Vermeidung modischer Steigerung dieses Prinzips ins Unsachliche. 3. Formung der Bauteile in Anlehnung an das Bodenständige, unter Vermeidung von Heimatschutz-Sentimentalität. 4. Herbeiziehung der Farbe als wesentliches Element für den Stimmungs-Eindruck.»⁶

In der Tendenz zur Einheitlichkeit sah sie Anzeichen einer industrialisierten Bauweise im Geist Henry Fords: «Bereits machen sich im Bilde unserer Städte die wohltuend einheitlich konzipierten Hausgruppen bemerkbar, die Verbilligung anstreben durch Massen-Produktion gleicher Einheiten, Weglassen des Entbehrlichen, Vereinfachung und Normalisierung des Notwendigen, gemeinsame Benützung der Treppenhäuser, Waschküchen, Trockenräume, Wäschehänge- und Spielplätze.»⁷ Noch waren die Baustellen allerdings von der handwerklichen Arbeit geprägt.

Wenn Karl Scheffler 1913 von einem «Willen zur Uniformität» gesprochen hatte,⁸ der sich in unfertigen Wohnhauszeilen zeigt, bevor die Fassadenornamentik Individualität vorspiegelt, so wurde er durch die Genossenschaftskolonien der 1920er Jahre in seiner Prognose bestätigt. Hier, noch mehr als im privaten Wohnungsbau, waren tatsächlich «die Rohbaufassaden allesamt Ergebnisse derselben Rechnung» und bildeten die äussere Hülle identischer Wohnungen.

Die Normwohnung

Die Wohnungen der 1920er Jahre (und der Jahrzehnte danach) waren im Durchschnitt wesentlich kleiner als die vor dem Ersten Weltkrieg erbauten. Das schlug sich statistisch in einer reduzierten Zimmerzahl nieder, da die Dreizimmerwohnung grössere Wohnungstypen immer mehr verdrängte. In kleinen Wohnungen sahen die Stadtbehörden eine Garantie gegen das verpönte Untermieterwesen. Aber nicht nur die Zimmerzahl ging zurück, sondern ebenso die Fläche der einzelnen Räume. Die Diele schrumpfte zum schmalen Erschliessungsgang oder wurde ganz weggelassen; die Küche, die keinen voluminösen Holzherd mehr aufnehmen musste, wurde mit wissenschaftlicher Akribie miniaturisiert und rationalisiert; Zimmerflächen und Raumhöhen näherten sich dem gesetzlichen Minimum an. Aus der «Wohnung für das Existenzminimum» wurde so eine Normwohnung, die sich von Kolonie zu Kolonie kaum unterschied. Im Schnitt war sie rund 60 Quadratmeter gross; ein möglichst schmaler Korridor erschloss auf der Nordseite das Bad, die kleine Küche und ein Kinderzimmer und auf der Südseite das Elternschlafzimmer und die Wohnstube mit Balkon.⁹ Im Innenausbau kamen einfache Materialien zum Einsatz: Ölfarbe anstelle von Wandtäferungen, Linol statt Parkett, Schlackensteine für nichttragende Wände.

Als der kriegswirtschaftliche Kostendruck 1924 allmählich nachliess, wurden zusätzliche Mittel nicht in mehr Wohnfläche, sondern bevorzugt in hygienische und technische Verbesserungen investiert. Während vor dem Ersten Weltkrieg Arbeiterwohnungen nur selten ein Bad aufwiesen, verfügten 1926 schon 92 Prozent der neuen Genossen-

6 H.N. (Hans Naef) 1924.

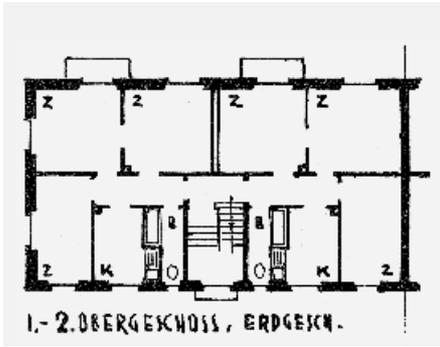
7 Ebd., S. 262.

8 Scheffler 1913, S. 34.

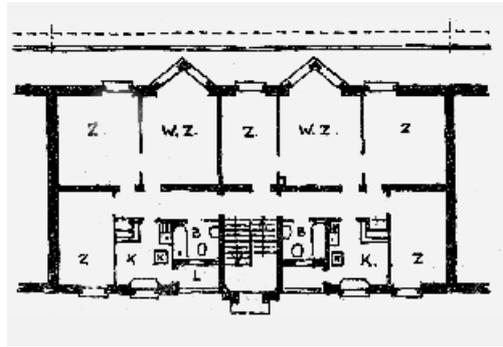
9 Herter 1932.

schaftswohnungen über diese Annehmlichkeit.¹⁰ Die Rationalisierungseffekte, die durch die Projektierung und den Bau von grossen Serien und die Typisierung der Wohnungen erzielt werden konnten, ermöglichten es, den relativen Luxus von Badezimmern, elektrischen Küchen, Zentralheizung und Waschmaschinen auch den «kleinen Leuten» zugänglich zu machen. Der Einzug in die Genossenschaftskolonie bedeutete für viele Mieterinnen und Mieter einen sozialen Aufstieg. Neben dem Gedanken der Solidarität waren Sauberkeit, Ordnung und Disziplin in der Genossenschaftsbewegung zentrale Werte: Mit jährlichen Wohnungsinspektionen und mahnenden Interventionen von Seiten der Vorstände oder Verwaltungen wurden die Mieterinnen und Mieter zu angepasstem Verhalten erzogen.

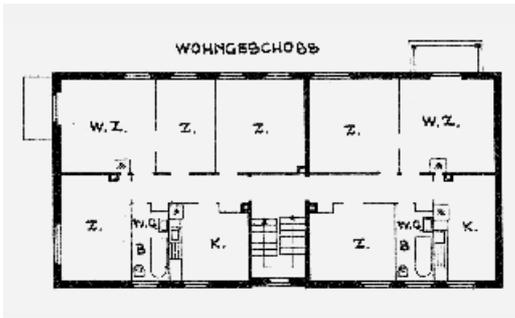
10 Statistisches Amt 1934, *Statistisches Jahrbuch*, S. 36.



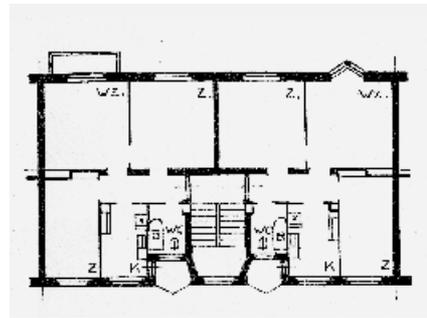
Baugenossenschaft Oberstrass (Anton Higi 1925–1927), typische Wohnungsgrundrisse. (aus: Herter 1932, Nr. 23)



Baugenossenschaft ABZ, Wohnsiedlung Kanzleistrasse (Otto Streicher 1930), typische Wohnungsgrundrisse, 72 und 81 m². (aus: Herter 1932, Nr. 11)



Baugenossenschaft ABZ, Wohnsiedlung Entlisberg (Schneider & Landolt 1928), typische Wohnungsgrundrisse, 57 und 68 m². (aus: Herter 1932, Nr. 3)



Baugenossenschaft Röntgenhof, Wohnsiedlung Ottostrasse (Peter Giumini 1928), typische Wohnungsgrundrisse, 62 m². (aus: Herter 1932, Nr. 15)

Wohnen im Grünen

Das Wohnideal des Wettbewerbs Gross-Zürich, die Dezentralisation der Bevölkerung in Gartenstädten und kleinen Reihenhäusern, wurde im Zürich der Zwischenkriegszeit zwar oft beschworen, aber weniger oft realisiert. Dass das Einfamilienhaus «das Fundament aller Wohnkultur» und «der bessere Nährboden für ein gutes Gedeihen einer Familie» sei, dass mit dem eigenen Haus «Ordnungsliebe, Sparsamkeit und damit das Heimatgefühl stark gefördert» werde und dass «aus dem Einfamilienhaus ohne Zweifel der bessere Staatsbürger und die bessere Staatsbürgerin [...] als aus dem Miethaus» hervorgingen, diese ideologischen Gemeinplätze wiederholte Stadtbaumeister Hermann Herter bei jeder Gelegenheit. Er sah im Bau kleiner Häuser geradezu «eine staaterhaltende Aktion».¹¹ Doch für die Umsetzung dieses Ideals waren die Bedingungen in Zürich nur selten gegeben. Für Kleinhäuser war billiges Land erforderlich, es konnten höchstens 20 bis 30 Prozent der normalen Preise für Wohnbauland bezahlt werden.¹² So finden sich die meisten Kleinhauskolonien an der äussersten Peripherie der Stadt im Friesenberg, in Wollishofen oder Leimbach und oft auf Land, das die Stadt zu ihrem Bau eigens vergünstigte.

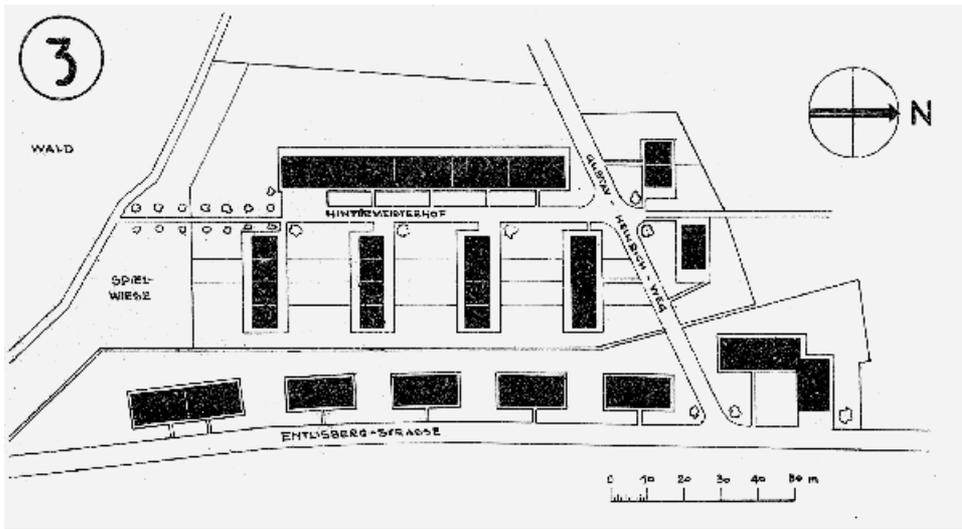
Die Grundform des genossenschaftlichen Wohnungsbaus in der Zwischenkriegszeit war das Mehrfamilienhaus. Doch auch hier veränderten sich die Prämissen. Die Ausnützung des Bodens wurde immer geringer und der geschlossene Baublock öffnete sich mehr und mehr: Vorgärten setzten sich nun auch in den Arbeiterquartieren durch, grüne Innenhöfe wurden selbstverständlich, die Geschosshöhen gingen zurück. Während am Bau selber gespart wurde, die Wohnungen kleiner und die Volumetrien kompakter wurden, ging man mit dem Bauland immer grosszügiger um. Neue Siedlungen entstanden immer öfter am Stadtrand, in aufgelockerten Bauformen, offen für Licht und Luft. Strassenparallele, drei- bis viergeschossige Zeilen mit Vorgärten sind typisch für die 1920er Jahre. Der Strassenraum blieb so klar gefasst, wurde durch die breiten Vorgärten und die geringen Gebäudehöhen jedoch in seiner geschlossenen Wirkung relativiert. Die grossen Bauareale ermöglichten städtebauliche Sonderlösungen. Oft setzte die Stadt mit den bauwilligen Genossenschaften zusammen die bestehenden Quartierpläne mit ihrem engen Strassenraster ausser Kraft und plante stattdessen eine weiträumige Erschliessung. Auf Querstrassen wurde zugunsten von zusammenhängenden Grünhöfen verzichtet.

Die vermehrten Grünflächen waren in der Regel nicht zur Aneignung durch die Bewohnerinnen und Bewohner gedacht. Gärten für die Selbstversorgung gab es in manchen Reihenhauskolonien und in einzelnen städtischen Siedlungen aus der Zeit des Ersten Weltkriegs, in der Regel waren die Höfe und Vorgärten aber nur als wohlgeordnete Schmuckflächen ausgestaltet. Rasen- und Kiesflächen fasste man mit streng geschnittenen Buchsbaumhecken ein, um sie vor unbefugtem Betreten zu schützen. Wäsche aufhängen und Teppiche ausklopfen war dem Arbeitsethos der Zeit angemessener als untätiges in der Sonne Sitzen, und die Spiele der Kinder hatten die strenge Ordnung des Aussenraums zu respektieren.

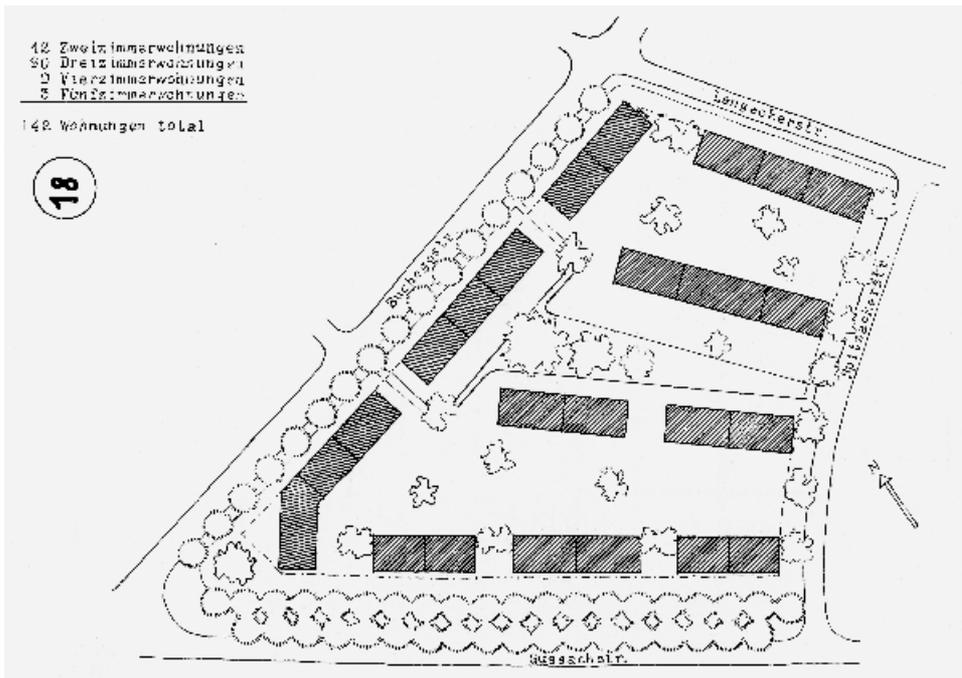
Die allmähliche Auflockerung der Bauweise, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg fortsetzen sollte, wurde dadurch begünstigt, dass die Bautätigkeit sich zunehmend in periphere und damit preiswertere Lagen verschob. Doch stand dahinter auch eine grund-

11 Hermann Herter, «Das Minimal-Kleinhaus», in: *SBZ*, Bd. 85, 1925, S. 5; ders., *Für die Eingemeindung*, 1929.

12 Verkäufe an die Familienheim-Genossenschaft Zürich, Allgemeine Baugenossenschaft Zürich, Baugenossenschaft Vrenelisgärtli Zürich 1925–1930: Fr. 3.– bis 6.–/m². Normalpreis für mehrgeschossige Kolonien: Fr. 30.–/m². Vgl. *Geschäftsberichte des Stadtrates von Zürich*, Rubrik Liegenschaftenverwaltung.



Die Wohnsiedlung Entlisberg der Baugenossenschaft ABZ von Schneider & Landolt (1928). Der Plan zeigt eine neuartige Kammstruktur, die baupolizeiliche Ausnahmegenehmigungen benötigte. Der dominierende Wohnblock am Hintermeisterhof enthält Geschosswohnungen; die Zeilen quer dazu bestehen aus Kleinhäusern. Vgl. die Fotos auf S. 334. (aus: Herter 1932, Nr. 3)

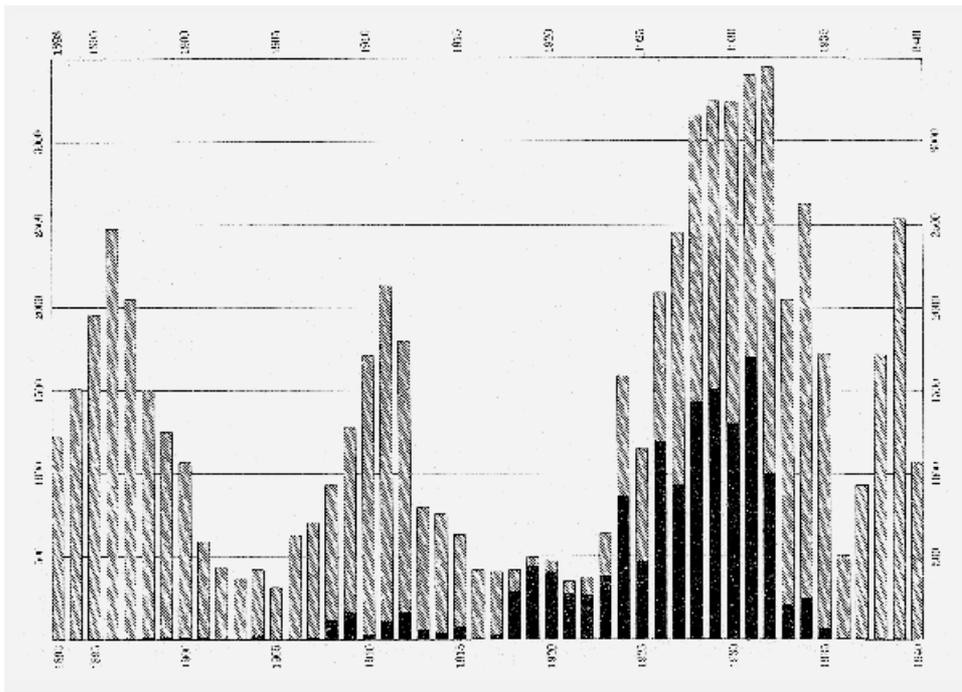


Die Wohnsiedlung der Baugenossenschaft Wiedinghof von Josef Schütz und Ernst Bosshard (1932) an der Guggachstrasse im Milchbuckquartier zeigt den Übergang von der Block- zur Zeilenstruktur. Die Siedlung wird durch Fusswege erschlossen. Vgl. das Luftbild auf S. 368. (aus: Herter 1932, Nr. 18)

legende Veränderung relativer Preise, die schon vor dem Ersten Weltkrieg eingesetzt hatte: Während sich der hauptsächliche Kostenfaktor im Bauwesen, die Arbeit, in den frühen 1920er Jahren stark verteuerte, zeigten die Preise für Bauland in der gleichen Zeit stagnierende und sogar sinkende Tendenz. Dies unterstützte den Trend zur geringeren Ausnutzung des Bodens.

Wohnungsbau und Politik

Zürich stand mit seiner Förderungspolitik an der Spitze der Schweizer Städte. Der Bauvorsteher und spätere Stadtpräsident Emil Klöti verstand es, den gemeinnützigen Wohnungsbau zu einem breit abgestützten öffentlichen Anliegen zu machen, dem auch christlichsoziale, demokratische und freisinnige Kreise zustimmten. Dies gelang, weil Klöti und andere den quasi überparteilichen, staatsbürgerlichen Wert des gemeinnützigen Wohnungsbaus in den Vordergrund stellten. Der Unterschied zwischen Links und Rechts erschöpfte sich in Stilfragen. So sorgten die bürgerlichen Politiker für die Berücksichtigung von kleinen, unpolitischen oder explizit «mittelständischen» Genossenschaften, während die Linke den Bau von Grosssiedlungen durch professionell operierende Bauträger wie die Allgemeine Baugenossenschaft (ABZ) oder die Familienheim-Genossenschaft (FGZ) favorisierte. Im Gegensatz zur Nachbarstadt Winterthur



Konjunkturschwankungen im Wohnungsbau 1893 bis 1940. Schwarz: Öffentlicher und unterstützter Wohnungsbau. (aus: *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, S. 56*)

1896 wird ein erstes Maximum erreicht, gefolgt von der Liegenschaftenkrise um 1900. Auf die 1905 einsetzende Wohnungsnot reagiert die Bauwirtschaft mit Verzögerung; 1911 wird mit 2131 Neubauwohnungen ein weiteres Maximum erreicht. 1916 bricht die private Bautätigkeit wegen explodierender Kosten zusammen, 1918 und 1919 kommen fast ausschliesslich kommunale Wohnungen auf den Markt. Ab 1920 greifen die eidgenössischen Wohnbausubventionen: Die Hauptlast des Wohnungsbaus tragen bis 1924 subventionierte Träger, hauptsächlich Baugenossenschaften. 1924 setzt der private Wohnungsbau wieder ein. Die Stadt fördert gleichzeitig den genossenschaftlichen Wohnungsbau, 1928–1932 werden jährlich über 3000 Wohnungen neu erbaut. Die Stadt stellt 1932 die Wohnbauförderung ein.

verzichtete Zürich fast vollständig auf die Förderung von privatem Wohneigentum, da es keinen Weg gab, um spätere spekulative Preissteigerungen auf den geförderten Häusern zu verhindern. Der Wohnungsbau wurde durch den dominanten öffentlichen Einfluss vermehrt zu einer politischen Angelegenheit.

1924 wurden die Richtlinien für die Förderung des genossenschaftlichen Wohnungsbaues erlassen.¹³ Sie steuerten für viele Jahrzehnte die Stadtzürcher Wohnungspolitik. Die Stadt förderte den genossenschaftlichen Wohnungsbau nicht mit Subventionen, sondern mit hypothekarischen Darlehen: Bis zu 94 Prozent der Anlagekosten werden seit 1924 von der Stadt in Form von Zweithypotheiken finanziert, zudem beteiligt sich die Stadt am Anteilscheinkapital. Mit nur 5.4 Prozent Eigenkapital der Mitglieder, das nicht einmal vollständig einbezahlt zu sein brauchte, konnte eine Baugenossenschaft zu bauen beginnen. Trotzdem blieben, dank hypothekarischer Sicherung, die Risiken der städtischen Darlehen sehr begrenzt. Zur Sicherung der gemeinnützigen Zielsetzung wirkt im Vorstand jeder geförderten Genossenschaft ein Delegierter der Stadt Zürich mit.

Die städtische Wohnbauförderung bewirkte ab 1926 den Bau von jährlich 800 bis 1400 Wohnungen durch die Baugenossenschaften. Im Wettlauf zwischen privaten und gemeinnützigen Erstellern kam es ab 1928 zu einem eigentlichen Boom im Wohnungsbau: Die gesamte Wohnungsproduktion überflügelte Jahr für Jahr das bisherige Maximum von 2500 Einheiten aus dem Jahr 1896 und erreichte 1932 die Rekordzahl von 3450 Neubauwohnungen. Dies führte zu einer spürbaren Verbesserung der Wohnverhältnisse: Die Haushaltsgrössen schrumpften, immer häufiger konnten Familien auf Untermieter verzichten, die Privatsphäre des Individuums dehnte sich aus.

«Die Genossenschaft baut nicht nur Wohnungen, sie baut mit an einer neuen, besseren Menschengemeinschaft, in der einer den anderen nicht bekämpfen und übervertelen muss, sondern hilft und fördert.»¹⁴ Dieser Satz von Dora Staudinger, die im Vorstand der Baugenossenschaft ABZ mitwirkte, macht deutlich, dass die Genossenschaftsbewegung mehr war als Selbsthilfe zur Verbesserung der Wohnsituation. Mindestens die linken Genossenschaften sahen sich als Teil eines umfassenden gesellschaftlichen Reformprozesses.

Die sozialistische ABZ war die grösste Zürcher Baugenossenschaft und überzeugt, dass sie dank schnellem Wachstum mit ihren günstigen Wohnungen das allgemeine Mietzinsniveau beeinflussen konnte. In nicht so ferner Zukunft, glaubten die ABZ-Gründer, werde der Kapitalismus aus dem Wohnungswesen überhaupt verschwinden und «an seine Stelle sozialer Bodenbesitz und sozialer Häuserbau» treten. Die Genossenschaft sah sich als einen praktischen Teil der sozialistischen «Befreiungsbewegung unserer Zeit, welche die Arbeit erlösen und den Menschen zu sich selbst und seiner Würde führen will», wie Dora Staudinger schrieb. Die einzelne Kolonie war für die ABZ nicht Mittelpunkt der Welt und Ziel der gesamten Bemühungen, sondern ein kleiner, praktischer Beitrag zum Sozialismus.

13 Benno Schnüriger, «Entwicklungslinien der Wohnbauförderung in Zürich», in: Koch u. a. 1990, S. 10.

14 Dora Staudinger, «Durch Genossenschaft zum eigenen Heim», in: *Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ, Festschrift zur Einweihung der Wohnkolonie Schaffhauserstrasse*, 22.9.1923, S. 3, Schweizerisches Sozialarchiv.

Wohnungsbau ist Städtebau: Neue Quartiere entstehen

Wohnquartier Letten

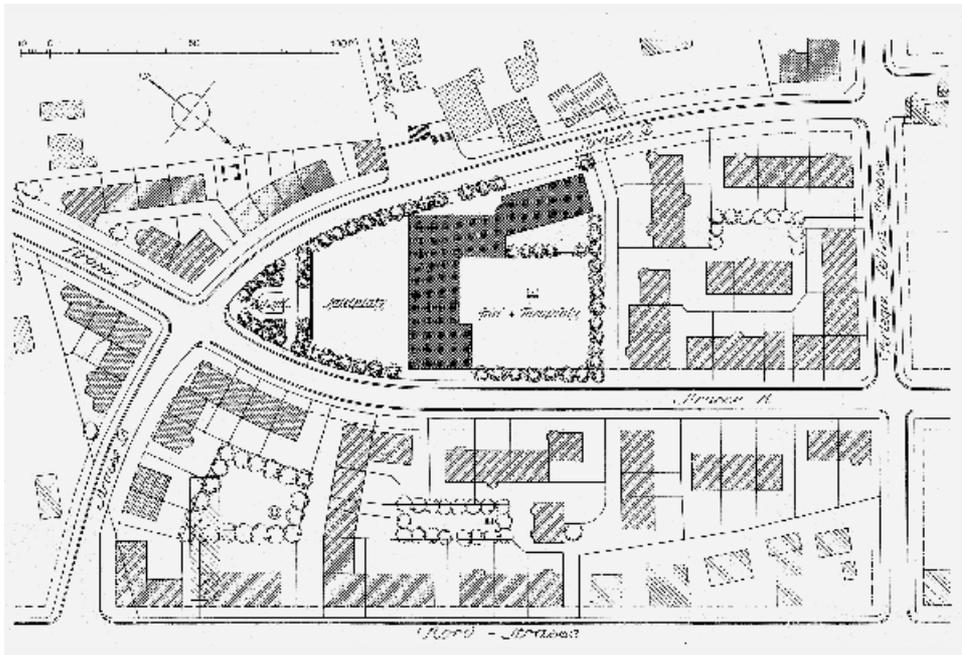
Ein einprägsames Wohnquartier im Sinn des künstlerischen Städtebaus entstand ab 1920 auf städtischem Land auf dem Letten-Plateau in Wipkingen. Die stadträumlichen Leitvorstellungen der Zwischenkriegszeit – Symmetrie, Einheitlichkeit, Horizontalität – sind hier besonders rein verwirklicht. Die 1920 bis 1930 realisierte Überbauung folgt einem Erschliessungsplan von Stadtbaumeister Friedrich Fissler von 1909 und einem Bebauungsplan seines Nachfolgers Hermann Herter von 1921.

Durch systematische Landkäufe hatte die Stadt den Letten 1907 praktisch vollständig in ihren Besitz gebracht, um das Areal für den sozialen Wohnungsbau zu sichern. Der Stadtrat argumentierte damals schon mit der städtebaulichen Chance des Landerwerbs, denn «es läge in der Hand der Stadt, durch eine planmässige offene Bebauung dem Gelände den gegenwärtigen freundlichen Charakter zu wahren und doch den Bedürfnissen der Bevölkerung in jeder Hinsicht dienende Wohnungen zu schaffen».¹⁵ Wohnungsbau und Städtebau waren in dieser Argumentation zwei sich ergänzende Ziele.

Um die neuen Grundsätze des künstlerischen Städtebaus zu erproben, erhielt 1908 der damalige Stadtbaumeister Friedrich Fissler (und nicht das normalerweise zuständige Quartierplanbüro im Tiefbauamt) den Auftrag, «ein von den gewöhnlichen Quartierplänen etwas abweichendes, moderneres Städtebild zu schaffen».¹⁶ Anstelle des üb-

15 *Protokoll Stadtrat* 1238, 28.09.1907.

16 *Protokoll Stadtrat* 176, 11.02.1909.



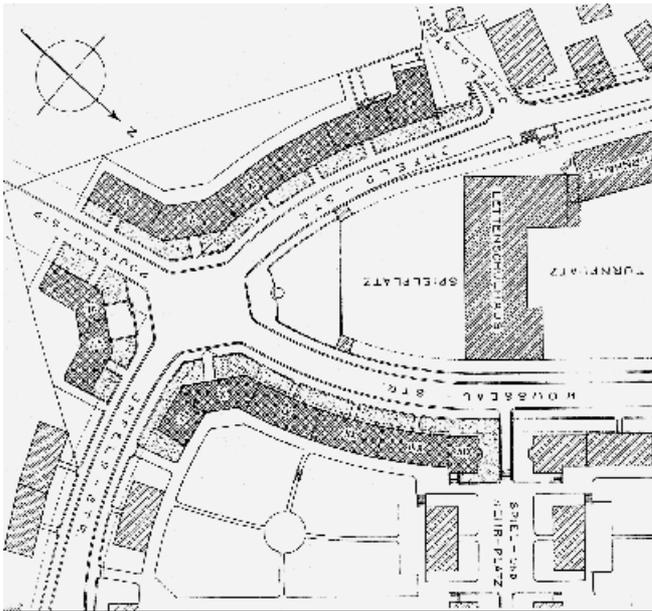
Ausschnitt aus dem Bebauungsplan für das Lettenquartier aus dem Jahr 1909 von Stadtbaumeister Friedrich Fissler, mit dem geplanten Schulhaus der Gebrüder Bräm. (aus: *SBZ*, Bd. 60, 1912, S. 36)

lichen Rechteckrasters wählte Fissler eine Erschliessung des Areals mittels zweier leicht geschwungener Längsstrassen, die sich im vorderen Teil des Quartiers schneiden. An ihrem Schnittpunkt war der Bauplatz für ein Quartiersschulhaus vorgesehen. Querstrassen und Kreuzungen wurden auf ein Minimum reduziert. Das 1914 erbaute Schulhaus blickt in axialer Anordnung auf den kleinen Platz an der Kreuzung der zwei Längsstrassen (Rousseau- und Imfeldstrasse).¹⁷ Als Orientierungspunkt beherrscht es das Quartier mit seinem massigen, durch ein hohes Walmdach und die rote Fassadenfarbe hervorgehobenen Volumen.

Als die Stadt das Bauland im Letten 1920 an zwei gemeinnützige Baugenossenschaften zur Überbauung abtrat, definierte Stadtbaumeister Hermann Herter die entstehende Bebauung.¹⁸ Im Bestreben, dem Platz vor dem Schulhaus raumbildende Wandungen zu geben, hielt er die Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) dazu an, ihre Siedlung in drei Bauten zu konzentrieren. Wie Arme umfingen zwei davon den Platz vor dem Schulhaus als rund 100 Meter lange, geschwungene Baukörper. Das Konzept der langen, niedrigen Gebäuderiegel versties bewusst gegen die Vorschrif-

17 «Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle im Letten, Zürich IV», in: *SBZ*, Bd. 60, 1912, S. 36–39 und 50–53; «Das Letten-Schulhaus in Zürich», in: *SBZ*, Bd. 68, 1916, S. 273–276, Tafeln 37, 38.

18 Kurz 1995, S. 16–21.



Die Kolonie Letten der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals, erstellt auf der Grundlage von Hermann Herters Bebauungsplan von 1921. Der Platz vor der Schule wird mit geschlossenen Wandungen eingefasst. (aus: *SBZ*, Bd. 84, 1924, S. 276)



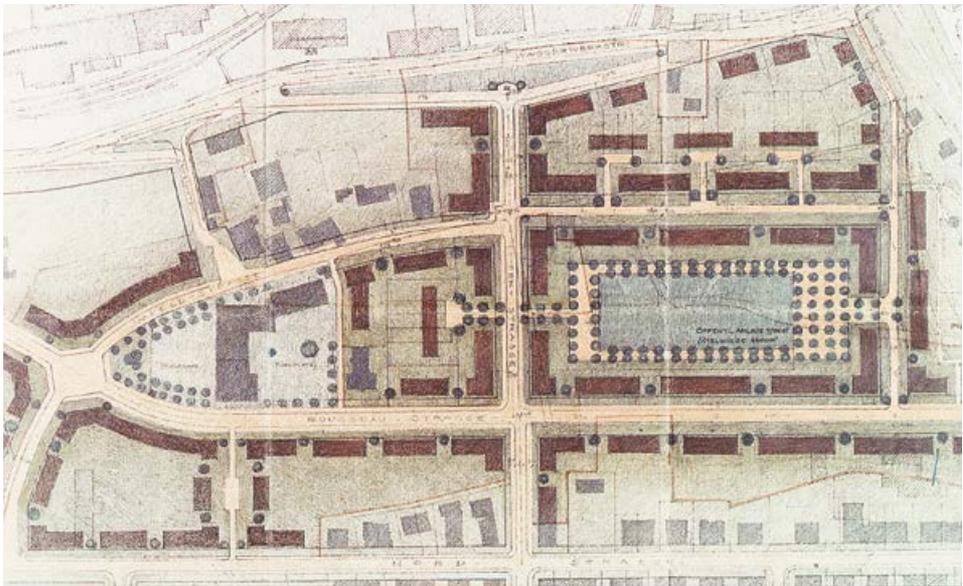


ten der quartierüblichen offenen Bebauung, die Baukörper von höchstens 25 Metern Länge zuließ.¹⁹ Hermann Herter wollte aus der Strassenkreuzung einen möglichst geschlossenen Platz machen.

Die Architektur der von 1921 bis 1922 ausgeführten Siedlung ist einheitlich und schlicht; sie betont die horizontalen Elemente. Im Verhältnis zu ihrer Länge sind die Zeilen niedrig, auf Dachaufbauten wurde verzichtet. Die durchlaufenden Gurt- und Dachgesimse und ein liegendes Fensterformat fassen die Häuser zu einer Einheit zusammen. Die Siedlung ordnet sich in ihrer betonten Horizontalität dem hoch aufstrebenden öffentlichen Repräsentationsbau des Schulhauses unter und versinnbildlicht ebenso die kollektive Idee der Baugenossenschaft als Heimat, wie auch die Rangordnung zwischen öffentlichen und privaten Gebäuden. Den Prinzipien der Symmetrie, der Raumbildung durch geschlossene Strassenwandungen, der Unterordnung des Einzelhauses unter die Grossform des Blocks und der Unterordnung der privaten unter die öffentlichen Bauten werden wir auch in anderen Planungen begegnen. Im Lettenquartier konnten sie besonders rein zur Ausführung kommen, weil die Stadt als alleinige Grundeigentümerin und über die Vergabe von Wohnbau-Fördermitteln in der Lage war, ihre Vorstellungen wirkungsvoll durchzusetzen.

Der von Hermann Herter signierte Überbauungsplan für das ganze Lettenquartier von 1921 war bis in die späten 1930er Jahre für die Überbauung massgebend, was bis heute an der einheitlichen Baustruktur abzulesen ist. Dass von 1920 bis 1932 nur zwei Baugenossenschaften (die BEP und die Baugenossenschaft von Stadt-, Staats- und Pri-

19 *Protokoll Stadtrat* 2091, 27.10.1920; sowie Nr. 2354, 8.12.1920.



Bebauungsplan von Hermann Herter für das Lettenquartier von 1921. Die spätere Bebauung folgte bis zum Zweiten Weltkrieg diesem Plan. (Stadtarchiv Zürich)

vatangestellten, heute Baugenossenschaft Letten) und lediglich zwei Architekturbüros (Leuenberger & Giumini, nach deren Trennung Peter Giumini für die BEP, Leuenberger & Flückiger für die BG Letten) an der etappenweisen Bebauung des Quartiers beteiligt waren, unterstützte die Verwirklichung der städtischen Entwurfsidee.²⁰

Die benachbarten Grundbesitzer und die betroffenen Quartiervereine von Wipkingen und Unterstrass wehrten sich gegen das städtebauliche Konzept Herters. Sie hielten Versammlungen ab und protestierten gegen die langen Baukörper, die den Vorschriften für die offene Bebauung widersprachen.²¹ Ein Hauseigentümer aus der Umgebung drohte der Stadt sogar mit Entschädigungsforderungen, denn er befürchtete eine Entwertung seiner Liegenschaft. Die kleinbürgerlichen Hausbesitzer sahen in der geschlossenen Fassadenfront ein Beispiel der typischen Mietskasernenbauweise des Arbeiterquartiers. Die Gestaltung, die das kollektive Element betonte, stand im Widerspruch zu ihrer eigenen individualistischen Auffassung als Kleineigentümer. Obwohl die geplanten niedrigen Genossenschaftshäuser keine erhöhte bauliche Dichte mit sich brachten, wurden sie von den Nachbarn als Mietskasernen diffamiert: Durch das Eindringen einer unerwünscht proletarischen Wohnform (und proletarischer Mieter) in ihr Quartier befürchteten sie eine Entwertung ihrer eigenen Häuser.²² Ihr Widerstand war jedoch ohne Erfolg.

Gartenstadt Friesenberg

Der Ruf nach dem Kleinhaus für Familien und das Ideal der Gartenstadt bestimmten weiterhin das Denken von Planern, Architektinnen und Genossenschaftsvorständen. Die hohen Zürcher Bodenpreise erschwerten jedoch den Bau von Reihenhaussiedlungen, wie sie etwa in Winterthur oder Basel in den 1920er Jahren in grosser Zahl entstanden. Eine von wenigen Ausnahmen stellt das Friesenbergquartier dar, das etwas abgeschieden am nördlichen Fuss des Üetlibergs liegt, von der Stadt damals durch Lehmgruben und Backsteinfabriken getrennt. 1925 erschloss die Stadt den Friesenberg durch den Ausbau der Tramlinien zum Triemli und zum Albisgüetli. Das Projekt einer städtischen Wohnsiedlung war 1920 am Kollaps der Stadtfinanzen gescheitert, doch ab 1925 entstand im Friesenberg das grösste und einheitlichste Gartenstadtquartier Zürichs, das wie kein anderes die städtebaulichen Intentionen des Wettbewerbs Gross-Zürich verkörpert.²³

Die hauptsächlichen Bauträger im Friesenbergquartier waren die städtische Stiftung Wohnfürsorge für kinderreiche Familien und die Familienheim-Genossenschaft Zürich (FGZ); bis 1934 erstellten sie rund 800 Wohnungen, zumeist als Einfamilienhäuser. Möglich wurde diese Siedlungstätigkeit durch die Bodenpolitik der Stadt, die das von 1896 bis 1931 systematisch erworbene Bauland etappenweise und zu günstigen Preisen zur Verfügung stellte. Der grössere Teil der insgesamt 70 Hektaren blieb als Grünflächen erhalten, der Rest diente als Bauland für die entstehende Gartenstadt: In den Jahren 1925, 1926, 1927, 1928 und 1933 veräusserte die Stadt etappenweise Grundstücke von jeweils 20'000 bis 30'000 Quadratmetern an die FGZ und andere gemeinnützige Bauträger. Sie stellte dabei 3 Franken für unerschlossenes und bis 6 Franken für erschlossenes Bauland in Rechnung. Diese hart an den Selbstkosten liegenden Landpreise ermöglichten die weiträumige Bebauung mit Reiheneinfamilienhäusern.

20 Koch u. a. 1990, S. 230; Jakob, Kurz 1993, S. 62–64; *Mehr als Wohnen 2007*, S. 384, 389f.

21 Gemeinnützige Gesellschaft Wipkingen/Quartierverein, Protokoll vom 8. März 1921, Stadtarchiv Zürich, Archiv GGW; *Protokoll Stadtrat* 491, 23.3.1921.

22 Kurz 1995, S. 16–21.

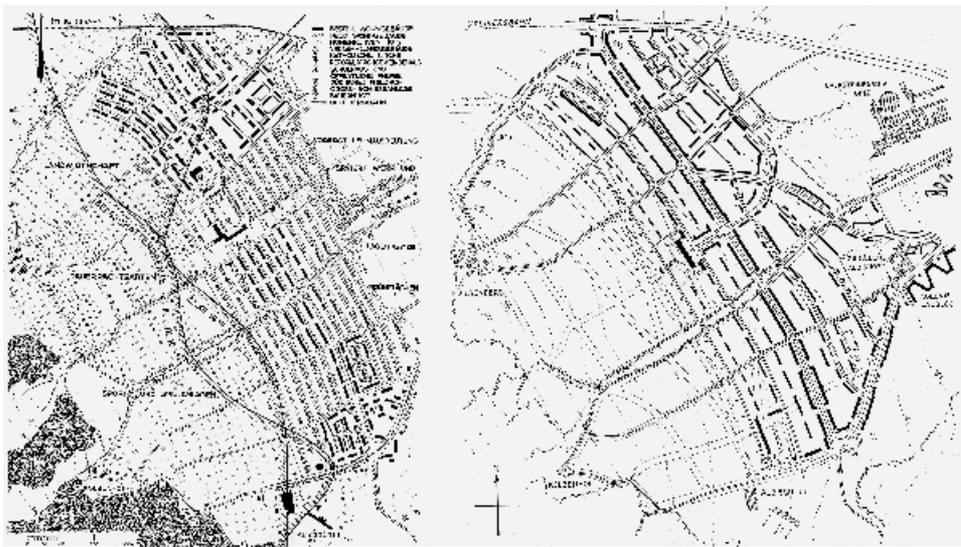
23 Vgl. «Kleinwohnungskolonien «Friesenberg» in Zürich», in: *SBZ*, Bd. 107, 1936, S. 38–41.

Der Friesenberg entwickelte sich so in der Zwischenkriegszeit allmählich zu einem eigenständigen Gartenstadtquartier moderner Prägung: durch Grünflächen rundum isoliert, mit nur fünf Meter breiten Wohnstrassen und eigenen Infrastrukturen wie dem Genossenschaftshaus, Kindergärten, Schule, Läden und Kirche. Die hellen Reihenhausssiedlungen der FGZ, die der Architekt Heinrich Peter zwischen 1926 und 1936 in konsequenter Art plante und ausführte, kennzeichnen das Quartier. Wohl nicht zuletzt aufgrund dieses Leistungsausweises wurde Peter 1937 zum Zürcher Kantonsbaumeister gewählt.²⁴

Der Grundsatz der landschaftlichen Einbettung führte zum Konzept, die konsequent ein- bis zweigeschossigen, ziegelgedeckten Häuserreihen mehrheitlich parallel zu den Höhenlinien anzulegen. Geschlossene Strassenräume strebte Heinrich Peter nicht an, viel wichtiger waren ihm die parallel angeordneten, sonnigen Gartenräume. Dadurch ergab sich ein modern anmutendes Siedlungsbild, das in der seriellen Gleichwertigkeit der Häuser den Siedlungsentwürfen des Neuen Bauens sehr nahe steht. Hangaufwärts ist die ohnehin niedrige Bebauung weiter abgestuft: Auf zweigeschossige Reihenhäuser folgen eingeschossige; den äussersten Siedlungsvorposten bilden die Gartenhäuschen der Schrebergärten. Die grossen Areale der einzelnen Siedlungsetappen erlaubten es, die bestehenden Quartierpläne ohne den mühsamen Einbezug benachbarter Grundeigentümer gezielt an die Bedürfnisse der Baugenossenschaft anzupassen und so ungewöhnliche Bauungs- und Erschliessungsformen wie die parallelen Zeilen in der Kolonie Kleinalbis massgeschneidert zu entwickeln.²⁵

24 Müller 2001, S. 107–143.

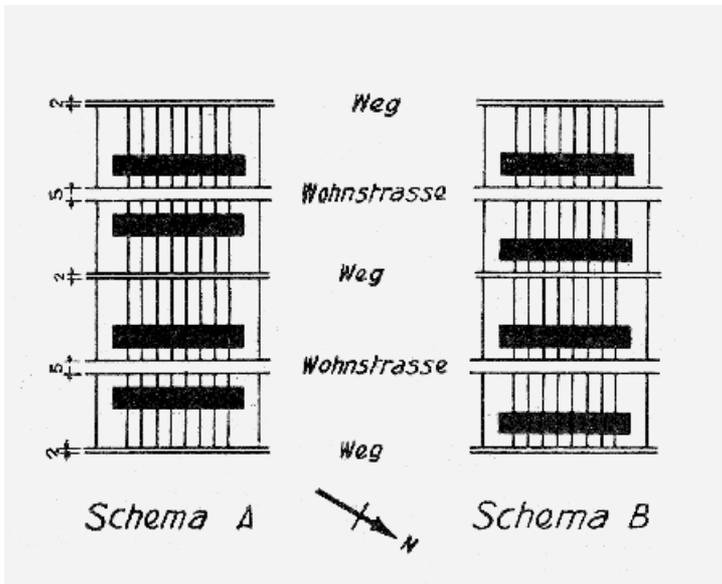
25 Peter 1931.



Ein Plan Hermann Herters von 1920 (rechts) zeigt bereits erste Ansätze der später realisierten Quartierstruktur im Friesenberg. Die meisten Strassen und die strassenbegleitenden Reihenhäuser laufen parallel zu den Höhenlinien. Nur zwei sich kreuzende Rampenstrassen im unteren (nordöstlichen) Teil weichen von diesem Schema ab. Das dominierende Schulhaus besetzt die architektonisch-axiale betonte Mitte. Der Übersichtsplan der Gartenstadt Friesenberg von Heinrich Peter aus dem Jahr 1934 (links) zeigt konsequent parallele Häuserzeilen. Über die Hälfte des Areals bleibt grün. (aus: *SBZ*, Bd. 107, 1936, S. 39)



Serielle Gleichwertigkeit. Parallele Zeilen kennzeichnen die Siedlungsetappe Klein-albis von Kessler & Peter (1931). Schmale Erschliessungswege ersetzen die Quartierstrassen. (BAZ)



Heinrich Peter: Schematische Darstellung eines traditionellen, symmetrisch ausgebildeten Systems von Quartierstrassen mit Gartenwegen (Schema A) und dem im Klein-albis eingeführten parallelen System (Schema B). (aus: Peter 1931, S. 18)

Die hangparallelen Zeilen entsprachen aber auch der alten landwirtschaftlichen Parzellenstruktur und den Obstbaumreihen, die vor der Überbauung das Gebiet bestimmt hatten. Eine weite Grünzone zwischen Siedlung und Wald bettet den Friesenberg bis heute in ein ländliches Umfeld ein. Entlang dem Döltschi- und dem Friesenbergbach, die aus den Wäldern des Üetlibergs herunter fließen, durchdringen breite, naturnah gestaltete Grünzüge die Siedlung und bieten Spazierweg-Verbindungen zum Wald und in die tiefer gelegenen Stadtquartiere. Die Freiraumplanung des Friesenbergquartiers war in ihrer Konsequenz einmalig für die Zürcher Stadtplanung der Zwischenkriegszeit, wurde jedoch in der Nachkriegszeit zum Vorbild für die Konzeption der neuen Stadtquartiere, namentlich Schwamendingens, unter Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner.

Ein Grünflächenplan für Wollishofen

Zu den grösseren Stadtquartieren, deren Bebauungsplan im Anschluss an den Wettbewerb Gross-Zürich nach neuen Grundsätzen überarbeitet wurde, gehört das im Süden der Stadt gelegene Wollishofen. Die stadtplanerischen Mittel Bebauungsplan, systematische Freiraumplanung, Bodenpolitik und Wohnbauförderung kamen bei der Erschliessung dieses Quartiers konzertiert zur Anwendung und liessen ein stellenweise sehr homogenes Stadtbild entstehen. Federführend für die städtebaulichen Entwürfe war hier das Bebauungsplanbüro unter Konrad Hippenmeier.

Wollishofen war um 1918 mit Ausnahme der nördlichen, stadtnahen Teile noch sehr ländlich. Rund um den Dorfkern waren die Höhen der beiden Moränenzüge Entlisberg und Egg und das dazwischen liegende «Moos» weitgehend unbebaut. Eine Revision des städtischen Bebauungsplans war erst 1917 festgesetzt und 1918 rechtskräftig geworden. Geschwungene Strassenlinien und kleine Plätzchen mit versetzten Ecken charakterisieren diese Überarbeitung aus der Hand Friedrich Fisslers.²⁶ Im September 1919 erteilte Emil Klöti dem Bebauungsplanbüro den Auftrag, für Wollishofen einen umfassenden Grünflächenplan zu erarbeiten. Dieser weitete sich in der Folge zu einer Bebauungsplanrevision aus.

Eine Begehung vor Ort hatte den Auftrag veranlasst: Die reformierte Kirchgemeinde plante auf der Egg den Bau einer neuen Kirche, und die städtische Bebauungsplancommission besah sich den Bauplatz mit der Idee, von der Kirche aus einen Grünzug über die Egg Richtung Süden bis nach Kilchberg zu führen. Aus diesem Gedanken ergab sich der Auftrag an Hippenmeier, «eine organische Ausscheidung der Grünflächen für Wollishofen im gesamten» zu studieren.²⁷ Dieses innovative Vorgehen hatte zur Folge, dass ein Quartier erstmals nicht als Stadterweiterung von der Bebauung her, sondern umgekehrt von den Freiflächen aus geplant und gestaltet wurde. Hippenmeiers Bericht lag im Dezember 1922 vor und tangierte alle Aspekte der Quartierentwicklung.²⁸ Im Mai 1926 war die Arbeit am Grünflächenplan abgeschlossen.²⁹ Er wurde für die Stadtplanung in Wollishofen in den folgenden Jahrzehnten zur Richtschnur, seine Umsetzung ist im Stadtbild leicht zu erkennen.³⁰

Wollishofen sollte, dies ist die Grundaussage von Hippenmeiers Studie 1922, im Sinn des Wettbewerbs Gross-Zürich einer jener Vororte sein, die «gewissermassen gesellschaftlich selbständige und auch äusserlich klar in Erscheinung tretende Wohnge-

26 *Verfügung BV* Nr. 561, 22.6.1915, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.

27 Konrad Hippenmeier, *Bericht zu den Grünflächen- und Bebauungsplanstudien Wollishofen*, 6.12.1922, S. 1, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.

28 Ebd.

29 Ebd.

30 Der Plan selber ist in den städtischen Archiven nicht erhalten geblieben.

meinden für sich bilden».³¹ Ein Grüngürtel sollte das Quartier umfassen und dieses sollte, «in der Überzeugung, dass der Flachbau die einzig richtige Wohnform für den grössten Teil der Bevölkerung ist», mit Reihenhäuschen überbaut werden. Eine besondere Bauordnung sollte dies sicherstellen.³²

Ein wichtiges Ziel war für Hippenmeier, die Ausbreitung eines eintönigen, strukturlosen Siedlungsbreis zu verhindern. Diesem Zweck diene vor allem ein ausgedehnter, landwirtschaftlich genutzter Grüngürtel von rund 10 Hektaren im Süden des Quartiers. Er sollte die Stadt von den Nachbarorten Adliswil und Kilchberg trennen und gleichzeitig der Stadtjugend Gelegenheit geben, «die bäuerliche Tätigkeit in nächster Nähe beobachten zu können».³³ Ausläufer dieses Grünzugs sollten über die beiden Moränenzüge stadteinwärts laufen und das zukünftige Quartier einrahmen.

Der wichtigste Grünzug war auf der Egg geplant. Die Höhenlage dieser Promenade versprach eine weite Sicht über den See und in die Wälder des Sihltals. Hippenmeier stattete sie in seiner Studie mit einer doppelten Baumallee aus, mit der Kirche als nördlichem und einer «gartenkünstlerischen Anlage» als südlichem Abschluss. Ein zweiter Grünzug folgte am westlichen Rand des Quartiers der Moränenkante über dem Sihltal vom Muggenbühl zum Entlisberg und verband bestehende Wäldchen und Aussichtspunkte zu einer landschaftlichen Promenade.³⁴ Ein dritter Grünzug schliesslich sollte quer durch das Quartier die Kirche mit den künftigen Quartieren am Entlisberg verbinden. Hippenmeier plante im Anschluss an diesen Grünzug ein Schulhaus mit Sportanlage, «so dass er auch als anregender und gesunder Schulweg für die Kinder seine Bedeutung hat».³⁵ Der Grünflächenplan für Wollishofen hatte keine unmittelbare rechtliche Wirkung, er bildete jedoch die Grundlage für Landerwerbungen durch die Stadt und wurde vor allem im Bereich des Grünzugs Egg weitgehend umgesetzt.

31 Konrad Hippenmeier, *Bericht zu den Grünflächen- und Bebauungsplanstudien Wollishofen*, 6.12.1922, S. 2, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.

32 Ebd.

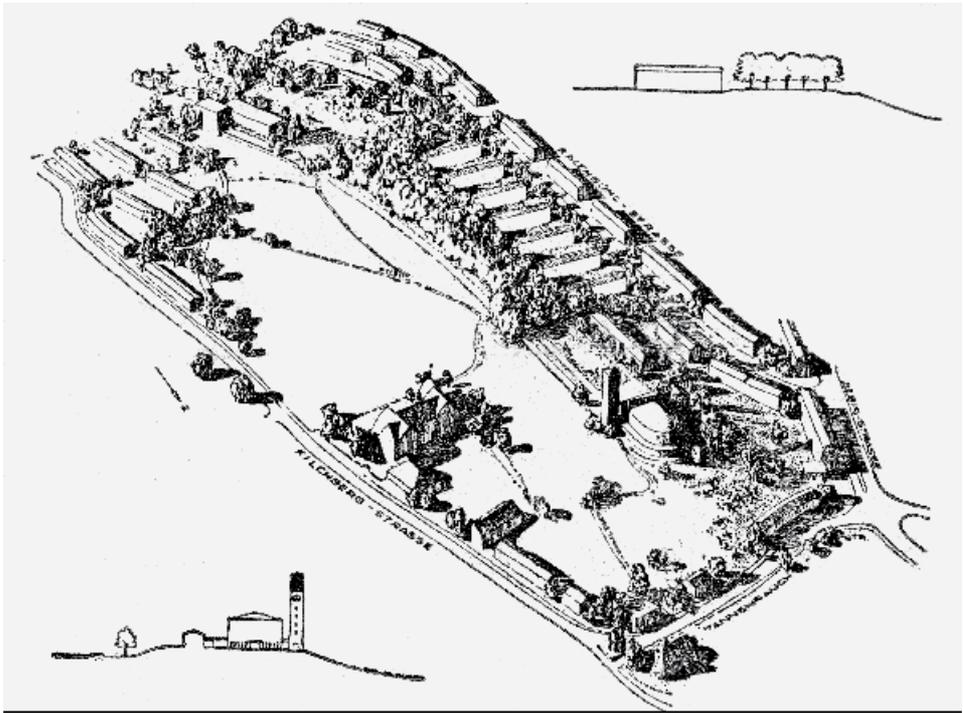
33 Ebd., S. 11.

34 Ebd., S. 8.

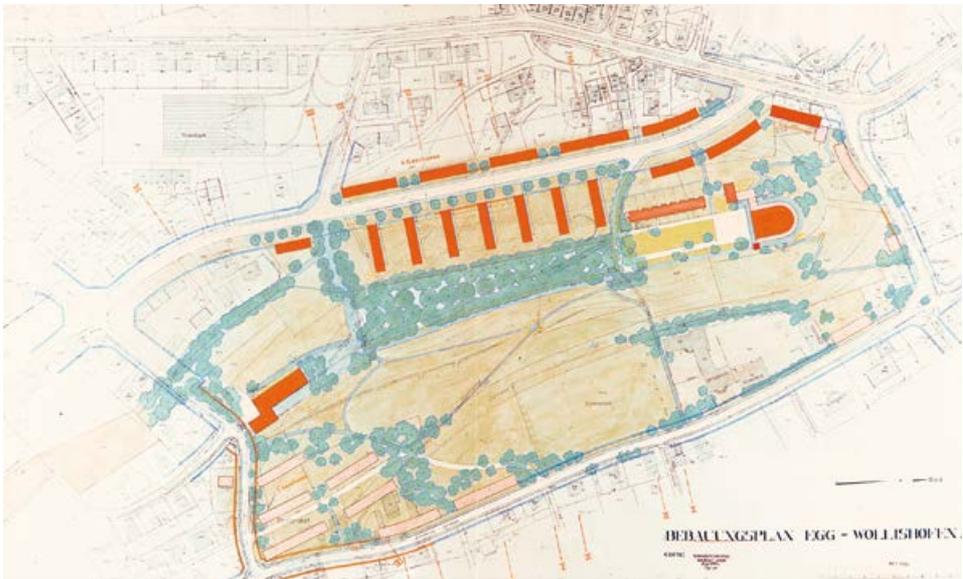
35 Ebd., S. 7.



Der Dorfkern von Wollishofen an der Albisstrasse vor 1926. (BAZ)



Perspektive. (aus: *NZZ*, Nr. 2248, 12.12.1934)



Bebauungsplan von Konrad Hippenmeier für die Egg, 1934. Die Kalchbühlstrasse ist durch parallele Häuserreihen gefasst; Querzeilen am Hang ermöglichen Durchblicke; die Hügelkrone behält ihre landschaftlich freie Gestaltung. Durch die Wiese und quer über die Egg laufend, ist das aufgehobene Projekt für eine Wiggisstrasse aus dem älteren Bebauungsplan erkennbar, links oben steht das Tramdepot von Hermann Herter. (BAZ)

Heute markiert die 1935 gebaute reformierte Kirche von Henauer & Witschi in beherrschender Lage das nördliche Ende der Egg. Ihr grosser, südlicher Vorplatz ist mit Baumreihen architektonisch gestaltet; eine geschlossene, niedrige Häuserzeile begrenzt den Platz Richtung Osten und deutet eine Rahmung des Vorplatzes an. Der eigentliche Grünzug folgt als seeseitig offene Landschaft mit einem schmalen Fussweg dem Moränenrücken. Die späteren Erweiterungen des Grünzugs bis zum Hangfuss an der Kilchbergstrasse und im Süden bis zur Wohnsiedlung Neubühl geben der grossen Freifläche den Reiz landschaftlicher Weite. Obstbäume, Wiesen und Weiden begleiten den Promenadenweg bis zur Stadtgrenze. Die offene, sanft gewellte Parklandschaft geht hier fast unmerklich in die Freiräume der 1931 gebauten Werkbundsiedlung Neubühl mit ihren gestaffelten Zeilen über.

Der Hang des Entlisbergs wurde seit Ende der 1920er Jahre von gemeinnützigen Baugenossenschaften besiedelt. Schon 1924 wandte sich die ABZ an Emil Klöti mit dem Plan, eine grössere Gartenstadtsiedlung zu realisieren und schlug vor, dass die Stadt das benötigte Land erwerbe, um es etappenweise an die ABZ abzutreten.³⁶ So entstand auf der Höhe des Entlisbergs 1928 der Hintermeisterhof von Schneider & Landolt als erste Etappe einer grossen Gartenstadtsiedlung, die am Ende des Zweiten Weltkriegs über 700 Wohnungen umfasste.³⁷ Siedlungen der Strassenbahner und anderer Baugenossenschaften schlossen sich an und gaben dem Entlisberg ein spezifisches, gartenstadtähnliches Gepräge.

Eindrückliche Veränderungen brachte in Wollishofen auch der Ausbau der Albisstrasse zu einer breiten und verkehrsgerechten Ausfallstrasse. Im Bereich des Unterdorfs fiel der Dorfkern von Wollishofen praktisch vollständig dem Strassenausbau zum Opfer. Die Stadt schuf hier Ersatz in Form einer Zentrumsbebauung mit Wohnungen

36 *Schreiben der ABZ an Emil Klöti*, Juni 1924; *Protokoll einer Besprechung von Klöti und Chefbeamten mit Vertretern der ABZ*, 11.8.1924, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31; sowie Akten Hochbauamt 1922–1926 (Genossenschaftlicher Wohnungsbau), Stadtarchiv Zürich, D.II.c.

37 *Mehr als Wohnen 2007*, S. 64f., S. 256, 262 ff.



Der Grünzug Egg um 1939 mit Blick auf die reformierte Kirche von Henauer & Witschi. (BAZ)



Der Hintermeisterhof (Schneider & Landolt 1928) um 1950. Klar gefasster Siedlungsraum; der Ost-West orientierte Wohnblock dominiert mit seinen Treppentürmen die niedrigen Kleinhäuserzeilen. Vgl. den Situationsplan auf S. 319. (BAZ)



Die Siedlung Entlisberg der Allgemeinen Baugenossenschaft ABZ (Schneider & Landolt ab 1928) um 1930. Die geschwungenen Strassen folgen den Höhenlinien und sind durch Fusswege miteinander verbunden. Rechts das 1914 erbaute Bergdörfli (Arnold Huber-Sutter), im Hintergrund der Entlisbergwald, den die Stadt Zürich durch systematischen Aufkauf vor der Rodung bewahrte. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz)

und Läden. Ihre Häuser folgen einer eigenen, hier erstmals angewandten Typologie: In den Obergeschossen bilden sie zur Strasse offene Höfe, die im Erdgeschoss mit Läden ausgefüllt sind. Architekt Arnold Huber-Sutter erstellte die Überbauung 1928 bis 1931 auf städtischem Land für die Baugenossenschaft Zürich 2 (Albisstrasse 48 ff.).³⁸

Recht früh begann die Stadt mit dem systematischen Erwerb von Land in Wollishofen, und zwar vor allem am Hang des Entlisbergs. Einem ersten, grossen Kauf im Jahr 1899 (im Butzen, Entlisberg) folgten ab 1910 systematische Erwerbungen. Das erste Grundstück diente 1911 dem Bau des städtischen Kinderheims Butzen (Friedrich Fissler), ein weiteres 1913 dem Bau der kleinen Gartenstadtsiedlung Bergdörfli durch die Baugenossenschaft Entlisberg (Arnold Huber-Sutter). Hauptsächlich aber erwarb die Stadt Dutzende von Waldparzellen am Entlisberg, die von Rodungen in spekulativer Absicht bedroht waren. Das eidgenössische Forstgesetz von 1902 schützte zwar den Bestand des Waldes, doch der Zürcher Regierungsrat erteilte in jenen Jahren noch grosszügig Rodungsbewilligungen zu Überbauungszwecken.³⁹ Der seit 1910 zuständige Stadtrat Emil Klöti war entschlossen, den Waldbestand am Entlisberg zu schützen und leitete eine systematische Erwerbspolitik ein, die bis 1927 rund 260'000 Quadratmeter Wald in städtischen Besitz brachte.⁴⁰

Die städtische Bodenpolitik blieb aber nicht am Waldrand stehen. Bis 1929 brachte die Stadt rund 220'000 Quadratmeter potenzielles Bauland zwischen Moos und Entlisberg in ihren Besitz, wobei die weitaus grössten Kaufaktionen 1928 und 1929 vom «Roten Zürich» durchgeführt wurden. Nur ein kleiner Teil dieser Flächen wurde überbaut. Grosse Areale im «Paradies» und auf dem Entlisberg wurden als Grüngürtel ausgeschieden oder dienten der Erweiterung des Friedhofs Manegg. Rund 55'000 Quadratmeter Land im Moos verkaufte die Stadt zwischen 1927 und 1930 an gemeinnützige Baugenossenschaften.⁴¹ Für die Freihaltung der Egg erwarb die Stadt zwischen 1923 und 1933 rund 140'000 Quadratmeter. Insgesamt kaufte die Stadt in Wollishofen zwischen 1899 und 1935 mehr als 600'000 Quadratmeter Land zur Durchsetzung ihrer raumplanerischen und sozialen Ziele.

Im Kern der Stadt: Sihlfeld und Sihlhölzliquartier

Als wahrscheinlich grösstes öffentliches Bauvorhaben Zürichs in der Zwischenkriegszeit wurde 1918 die Tieflegung der linksufrigen Zürichseelinie, das heisst der Bahnstrecke Hauptbahnhof–Wiedikon–Enge–Wollishofen in Angriff genommen. Sie hatte tiefgreifende Auswirkungen auf die Gestalt der angrenzenden Quartiere. Der Bahnhof Enge wurde um hundert Meter bergwärts verschoben; das Bett der Sihl wurde grossräumig verlegt und vom neuen Bahntunnel unterfahren. Dabei ging mit dem alten Sihlhölzli ein traditioneller Volkspark verloren – dafür entstand am anderen Ufer die moderne Sportanlage von Hermann Herter. Die 1927 vollendete Bahnverlegung hinterliess im Kern der Stadt weite Brachflächen im Bereich des alten Bahntrassees und der neu entstandenen Tunnelüberdeckungen. Auch die angrenzenden Areale wiesen teilweise Entwicklungsrückstände auf, die durch jahrelange Planungsunsicherheit verursacht waren. Die Stadt versäumte es nicht, diese Chance zu nutzen und die Entwicklung durch weitgehende städtebauliche Interventionen aktiv zu lenken.⁴²

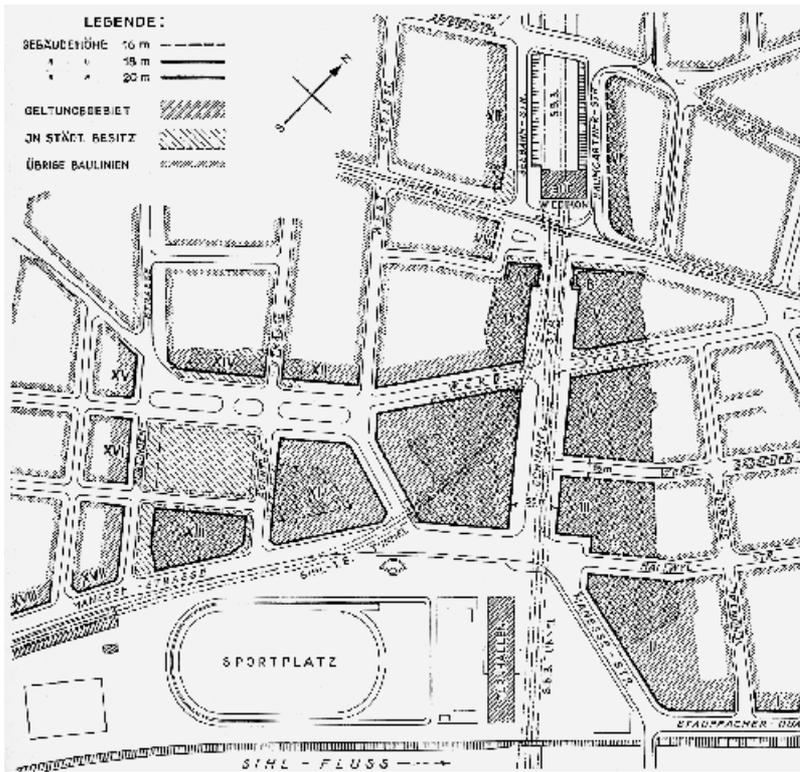
38 *Mehr als Wohnen 2007*, S. 62f.

39 Klöti 1942, S. 9–14; vgl. *Protokoll Stadtrat* 425, 14.6.1921 (Rodungen am Entlisberg).

40 Summe der Flächen berechnet nach Angaben im *Geschäftsbericht Stadtrat*, 1892–1935, Rubrik Liegenschaftenverwaltung.

41 Summe der Flächen berechnet nach Angaben im *Geschäftsbericht Stadtrat*, 1892–1935, Rubrik Liegenschaftenverwaltung.

42 Maurer 1995.



Der Geltungsbereich der Bauordnung für das Sihlhölzli und die Areale in städtischem Besitz. Die Stadt erwarb die Brachfläche der ehemaligen Bahnareale und benachbarte Grundstücke, um die Bebauung im neuen Quartier kontrollieren zu können. (aus: SBZ, Bd. 101, 1933, S. 115)



Die städtebauliche Vision von Hermann Herter: Die breite Achse der Schimmelstrasse (sie liegt über dem Bahntunnel) wird durch die symmetrische Anlage der Bauten hervorgehoben. Im Fluchtpunkt der Achse liegt der Reiterbahnhof Wiedikon (oben), am unteren Ende die Turnhalle Sihlhölzli, beide von Hermann Herter gebaut. Vgl. das Luftbild S. 304/305. (BAZ)



Die Tieflegung der linksufrigen Zürichseelinie erforderte die Verlegung der Sihl beim Sihlhölzli. Links das alte, rechts das neue Flussbett um 1920. (BAZ)



Neue Wohnhäuser und ein Bürogebäude von Ernst Zuppinger an der neu verlegten Sihl. (BAZ; Foto 1932)

Stadtbaumeister Hermann Herter hatte 1920 den Neubau der Station Wiedikon als Reiterbahnhof über den Gleisen vorgeschlagen und erhielt 1924 von den SBB den Auftrag zum Entwurf des Bahnhofs.⁴³ Naheliegenderweise bearbeitete Herter in diesem Zusammenhang auch die Sonderbauordnung für das umliegende Gebiet. Rund um den Bahnhof Wiedikon schuf er eine imposante, von Symmetrie geprägte Quartieranlage. Die gerade Achse der Schimmelstrasse, die über dem Bahntunnel zu liegen kam, gab hier die Gelegenheit, eine Gesamtgestaltung im klassizistischen Geist von Friedrich Ostendorf zu verwirklichen, die den Perspektivzeichnungen aus dem Wettbewerb Gross-Zürich sehr nahe kam. Der Reiterbahnhof Wiedikon und die Sporthalle Sihlhölzli, beide von Hermann Herter entworfen, schlossen die Achse als Fluchtpunkte ab. Hohe, einheitlich gestaltete Gebäudefluchten fassen symmetrisch den breiten Strassenraum und gipfeln am Platz gegenüber dem Bahnhof in zwei identischen Turmbauten. Herter sicherte die plangetreue Realisierung seines Konzeptes mit Sonderbauvorschriften ab, deren Einhaltung die Stadt beim Verkauf der Bauplätze zur Bedingung machte.⁴⁴ Obwohl die Bauten erst in den späten 1930er und frühen 40er Jahren von unterschiedlichen Architekten und Bauherren ausgeführt wurden, entstand ein für Zürich einmaliger, in Volumen, Material und Farbe äusserst einheitlicher Strassenraum.

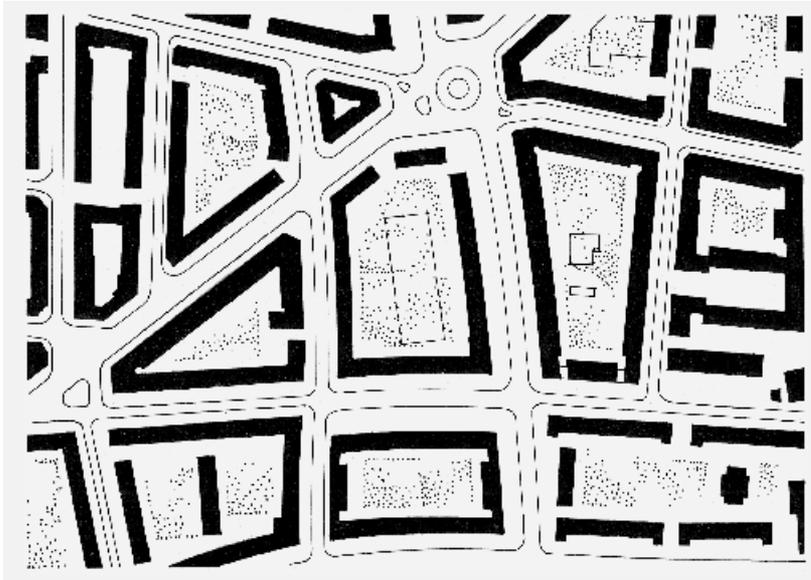
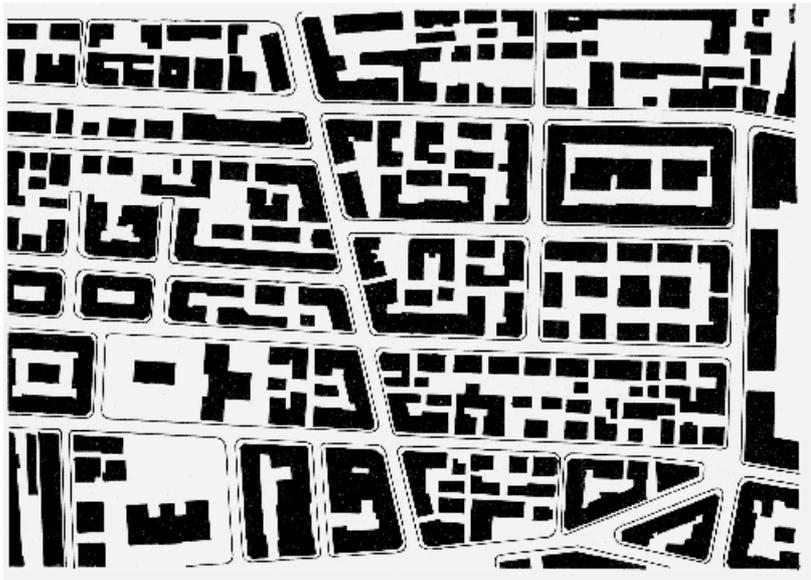
Um seine städtebaulichen Vorstellungen durchsetzen zu können, setzte Herter auch hier auf systematischen Landerwerb durch die Stadt: «Für die bauliche Ausgestaltung des neuen Quartiers», schrieb er, «war der Gedanke wegleitend, die grossen Baugebiete, soweit sie nicht schon durch den Bahnbau der Stadt zufielen, durch Ankäufe zu arrondieren, aus den vielfachen Erfahrungen heraus, dass nur der Grundbesitz der

43 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1920, S. 281; 1924, S. 183.

44 *SBZ*, Bd. 101, 1933, S. 116.



Das Hard- und Sihlfeldquartier wurde im Anschluss an die Tieflegung der linksufrigen Zürichseelinie hauptsächlich von gemeinnützigen Baugenossenschaften überbaut. Charakteristisch sind die weiten Strassenabstände; sie ergeben eine grosszügigere Blockrandbebauung mit grossen Innenhöfen. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz um 1930)



Quartierstrukturen in Zürich-Aussersihl. Oben die Bebauung im Quartier Langstrasse aus dem späten 19. Jahrhundert. Unten, im gleichen Massstab, das Quartier Hard an der linksufrigen Seebahnlinie (wie im Luftbild S. 338). Im Rahmen des Quartierplanverfahrens wurden hier nach 1926 breite Alleen und grosse, einheitliche Baublöcke mit grünen Innenhöfen geschaffen. (aus: *ABZ, 40 Jahre Entwicklung, Zürich 1956*, S. 7/8)

öffentlichen Hand einigermaßen die Möglichkeit verschafft, weitgehenden Einfluss auf die Ausgestaltung des Quartiers zu erlangen.»⁴⁵ Der 1933 in der *Schweizerischen Bauzeitung* publizierte Plan zeigt, dass diese Politik im Bereich der späteren Schimmelstrasse praktisch den gesamten Planungssperimeter in städtische Hand brachte.⁴⁶

Die verschiedenen Abschnitte der «Linksufrigen» wurden planerisch sehr unterschiedlich behandelt. Im Bogen durch das Sihlfeld charakterisieren mächtige Platanenalleen den Einschnitt und ergänzen ihn zu einer raumwirksamen Form. Die Baufelder entlang der neu angelegten Seebahnstrasse wurden an gemeinnützige Baugenossenschaften abgetreten. Konrad Hippenmeier plante diesen Abschnitt im Rahmen des Quartierplanverfahrens. Obwohl in der Zone der geschlossenen Blockrandbebauung gelegen, strahlt dieses von städtischen und genossenschaftlichen Wohnsiedlungen geprägte Quartier einen ganz eigenen Charakter aus, der besonders von den überbreiten, alleengesäumten Strassen und den überdurchschnittlich grossen Baugevierten geprägt ist. Die wohnhygienisch problematischen Aspekte der geschlossenen Bebauung wurden durch die Breite der Strassen, die grossen, als Grünanlagen konzipierten Innenhöfe und durch den Verzicht auf Eckhäuser stark gemildert. Vorgärten lassen den Eindruck eines reinen, durchgrüntes Wohnquartiers entstehen. Das riesige Geviert der 1931 von Kündig & Oetiker erbauten städtischen Wohnsiedlung Bullingerhof beherbergt im Inneren eine öffentliche Spielwiese mit Sportgelegenheiten. Der Innenhof verliert so seinen privaten Charakter und wird zum Park. Wie die benachbarten Genossenschaftssiedlungen weist auch der Bullingerhof nur vier statt der erlaubten fünf Geschosse auf.

Im Quartier Enge waren die grosse Fläche der ehemaligen Bahnstation und das Umfeld des neuen Bahnhofs neu zu gestalten. Die öffentliche Diskussion drehte sich hier vor allem um die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes und des Aufnahmegebäudes, das die Gebrüder Pfister zwischen 1923 und 1927 erstellten.⁴⁷ Die citynahen Areale des ehemaligen Bahnareals an der Alfred-Escher-Strasse kaufte die Stadt 1927 von den SBB. Auch hier regelten Sonderbauvorschriften die Bebauung. Charakteristisch sind hier die verkehrsgerecht gerundeten Gebäudeecken an der Breitingenstrasse, die als bedeutende Verkehrsachse vorgesehen war.

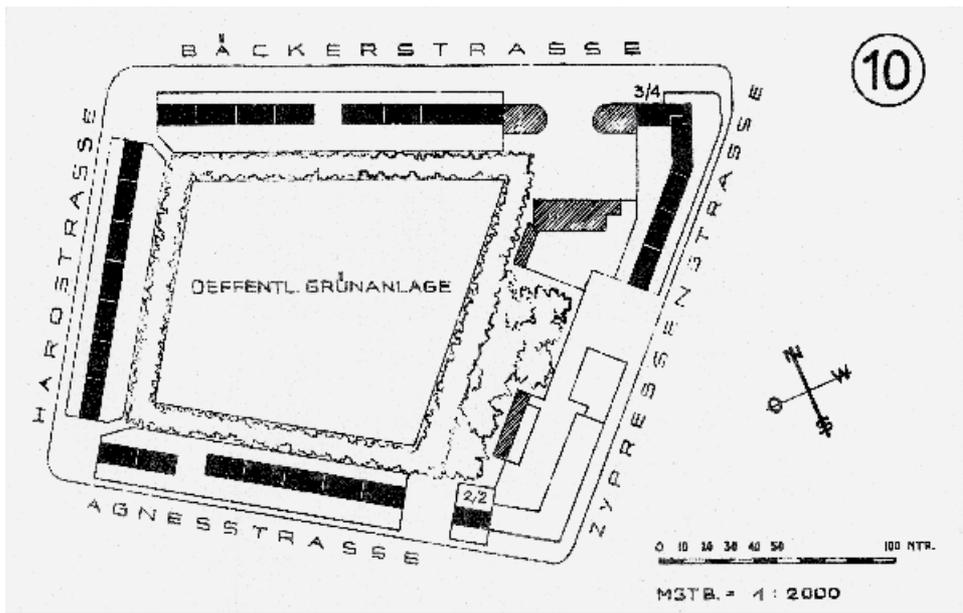
45 Herter 1933.

46 *SBZ*, Bd. 101, 1933, S. 115.

47 Koch 1992, S. 146; von Burg 2000, S. 236–249.



Die Wohnsiedlung Bullingerhof. (BAZ; Foto Beringer 1947)



Die städtische Wohnsiedlung Bullingerhof wurde 1931 von den Architekten Kündig & Oetiker erbaut. Sie umfasst als grosse Hofrandbebauung die öffentliche Bullingerwiese, die als Park und Sportanlage dient. Innen und Aussen, öffentlicher und privater Bereich durchdringen sich hier gegenseitig. (Herter 1932, Nr. 5)

Planungsbeispiel Milchbuck

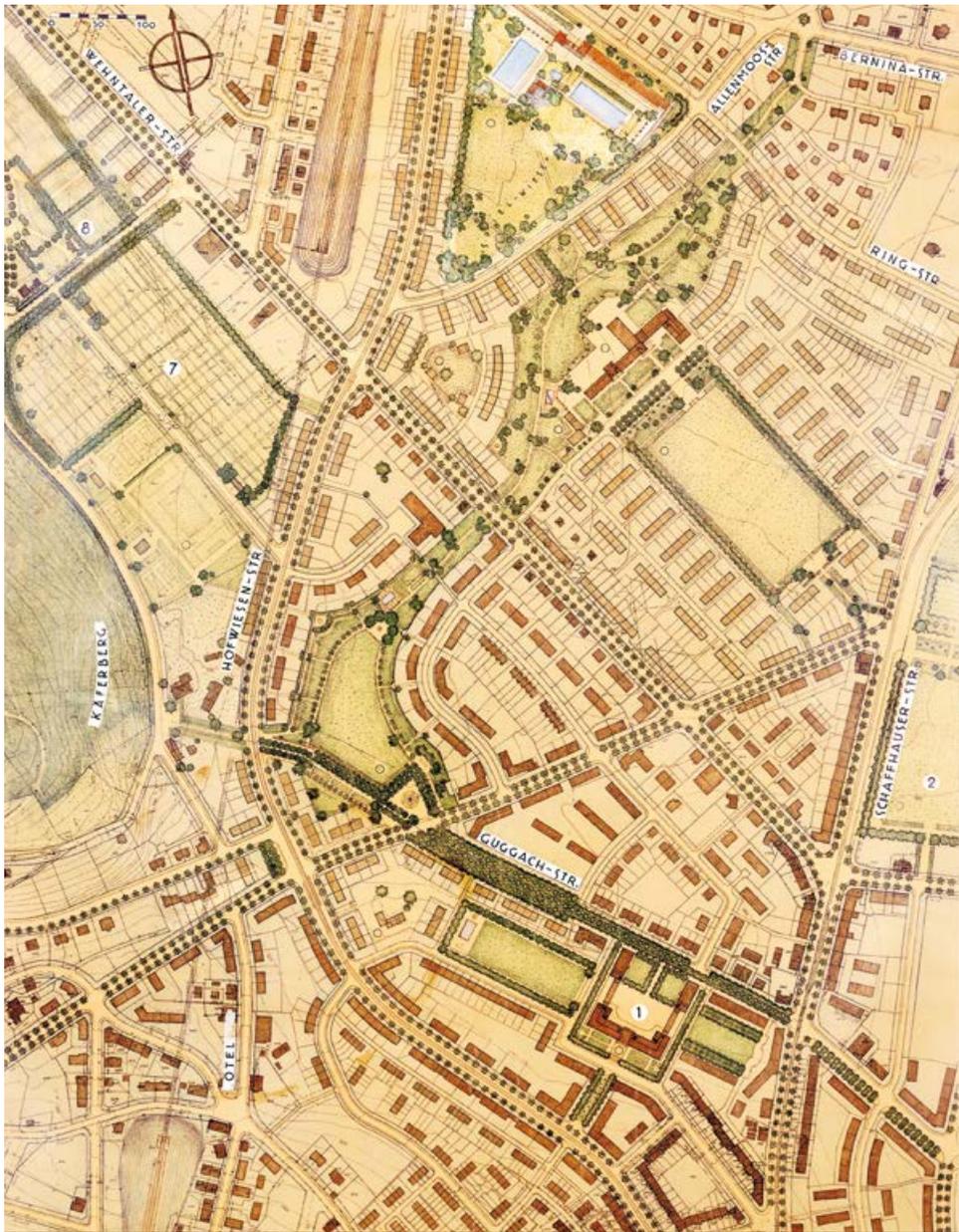
Ein Musterquartier des künstlerischen Städtebaus

Als breiter, flacher Sattel trennt der Milchbuck die Innenstadt und das Limmattal vom nördlich anschliessenden Tal der Glatt. Als Verkehrsübergang bündelt er die verbindenden Strassen zwischen beiden Teilen der Stadt. Aus der Distanz zeichnet sich der Bereich des Milchbucksattels als ein Quartier mit eigenem baulichem Charakter ab. Man blickt auf Ziegeldächer ohne hohe Giebel, auf auffallend lang gestreckte Baukörper, die parallel zu den Höhenlinien im Hang stehen. Ein ruhiges und einheitliches Bild, in dem die Horizontalen dominieren. Einordnung und Gleichheit sind das Thema dieses von genossenschaftlichen Wohnkolonien geprägten Quartiers. Nur an einzelnen Stellen überragen öffentliche Bauten als bewusst gesetzte Akzente die Häusermasse: das breit gelagerte Schulhaus Milchbuck an der Geländekante oder der massive Turm der Pauluskirche. Die ruhige Massenwirkung des Milchbuckquartiers kommt im Vergleich mit dem wirren Bild, das sich auf dem benachbarten Zürichberghang bietet, umso stärker zum Ausdruck. Dort herrschen sichtbar gemachte Konkurrenz und individuelle Repräsentation, private Villen leuchten aus dem dunklen Grün ihrer Gärten heraus, hohe und spitze Giebel geben den Ton an, kein Haus orientiert sich auf die Strasse, jedes blickt selbstbezogen in die Ferne. Der «künstlerische Städtebau» der 1920er Jahre stellte diesem Individualismus und Konkurrenzdenken die grossmasstäbliche und hierarchisch geordnete Architektur der Gemeinschaft gegenüber.

Das Milchbuckquartier gehört zu den Stadtteilen in Zürich, die nach den Grundsätzen des künstlerischen Städtebaus projektiert und realisiert wurden. Zwischen 1918 und 1930 entstand hier ein Musterquartier im Sinn des Wettbewerbs Gross-Zürich. Trotz vielen späteren Veränderungen sieht man ihm diesen starken Planungswillen bis heute an.

Planerische Einzelfragen wie die städtebauliche Einbindung eines geplanten Grossschulhauses und die Anlage einer Grünverbindung zwischen Zürichberg und Käferberg waren 1918 Anlass zur Neuplanung des Quartiers. Doch den Planern war auch die grundlegende Bedeutung dieses beinahe zwei Quadratkilometer grossen Gebiets bewusst: Neben Wollishofen stellte es das grösste noch unbebaute Entwicklungsgebiet in der damaligen Stadt dar. Wenn es überhaupt irgendwo möglich war, ein Wohnquartier ganz nach den Erkenntnissen des Wettbewerbs Gross-Zürich zu schaffen, dann hier.

Schon der Bericht zum ersten Bebauungsplanentwurf enthielt 1920 in didaktischer Ausführlichkeit wesentliche Überlegungen zur Stadtentwicklung Zürichs und zur Gestaltung des Quartiers. Die 1925 erlassene Bauordnung für das Milchbuckquartier erwies sich als so zweckmässig, dass sie später für andere Stadtquartiere wie Wollishofen übernommen und nach der Eingemeindung 1934 auf die neuen Vororte übertragen wurde. Die Instrumente und Massnahmen, die bei der Umsetzung des Bebauungsplans im Milchbuckquartier zur Anwendung kamen, zeigen exemplarisch, dass die Stadtentwicklung nur in die gewünschten Bahnen gelenkt werden konnte, wenn die Planung bewusst über Bauvorschriften, eine aktive Bodenpolitik und gezielte Wohnbauförderung gestützt wurde.



Undatierter Bebauungsplan von Konrad Hippenmeier für das Milchbuckgebiet, ca. 1936. Die Grünzüge entlang der Guggachstrasse und nach Oerlikon strukturieren das Quartier. Niedrige, parallel zueinander angeordnete Häuserzeilen folgen dem Verlauf der Strassen. (BAZ)
Von oben: Freibad Allenmoos, Grünzug nach Oerlikon, Schulhaus Allenmoos mit Sportplatz Steinkluppe, Grünzug Guggachstrasse, Schulhaus Milchbuck (1), Hofwiesenstrasse.

Drei Gründe für die Neuplanung

Das Milchbuckgebiet umfasst die äusseren Teile des Quartiers Unterstrass und zieht sich vom Schaffhauserplatz stadtauswärts bis an die Grenzen von Oerlikon. Um 1918 war die Gegend noch kaum bebaut; Wiesen, Obstbäume und Feldwege charakterisierten den breiten Geländesattel. Dieser scheinbar noch ganz ländlichen Welt war auf dem Papier jedoch bereits eine urbane Planstruktur unterlegt. Der städtische Bebauungsplan hatte schon 1901 das Netz der zukünftigen Hauptstrassen bestimmt, und zwischen 1901 und 1904 war die Erschliessung des zukünftigen Stadtquartiers in 15 Quartierplänen geregelt worden. Man hätte also jederzeit mit dem Bau von Strassen und Häusern beginnen können, doch der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte dies.

Das unverwirklichte Planwerk sah eine dichte urbane Bebauungsstruktur vor. Alle Strassen waren als gerade Linien ins Gelände gelegt. Die Quartierpläne enthielten ein enges und gleichmässiges Strassenraster, das auf die Topografie wenig Rücksicht nahm und vor allem dazu diente, günstige Parzellen für eine Blockrandbebauung bereit zu stellen. Nach 1912 waren die Vorschriften für die erste Zone der offenen Bebauung massgeblich. Wären diese Vorgaben umgesetzt worden, hätte sich ein ähnliches Bild ergeben wie im benachbarten, vor dem Ersten Weltkrieg erstellten Quartier an der Scheuchzer- und Ottikerstrasse.

Doch noch bevor auch nur ein Teil davon realisiert worden war, stiess der Stadtrat das in aufwändigen Verfahren erarbeitete und rechtsverbindliche Planwerk 1919 um. Im Licht des Wettbewerbs Gross-Zürich erschien es so veraltet, dass man dem Tiefbauamt den Auftrag erteilte, das gesamte Gebiet nach neuen Grundsätzen zu bearbeiten. Ein drastischer Schritt, denn durch die Aufhebung der Quartierpläne wurden 1'860'000 Quadratmeter Bauland mit einem Bauverbot belegt. Hunderte von privaten Grundeigentümern mussten allfällige Bauvorhaben sistieren – nicht für einige Monate, sondern, wie sich zeigen sollte, für bis zu zehn Jahre. 15 Quartierpläne, von denen jeder einzelne in jahrelanger Kleinarbeit von städtischen Beamten und zahlreichen Grundeigentümern mühsam und unter erheblichen Kosten erarbeitet worden war, verloren ihre Gültigkeit. Den Grundeigentümern konnte die Stadt im Gegenzug nicht etwa höhere Ausnützungen und Landwerte in Aussicht stellen, im Gegenteil: Sie beabsichtigte, die Baudichte und damit den Wert der Liegenschaften deutlich zu reduzieren. Die Grundeigentümer wurden bei diesem Entscheid nicht einmal angehört.

Den Anstoss zur Neuplanung gab der Wettbewerb Gross-Zürich. Zwei konkrete Vorschläge betrafen das Milchbuckgebiet: Erstens der Plan einer grosszügigen Grünverbindung zwischen Zürichberg und Käferberg. Einige Wettbewerbsteilnehmer, darunter Hermann Herter, hatten die Freihaltung grosser Flächen gefordert, um einen trennenden grünen Riegel zwischen die Stadt und ihre nördlichen Vororte zu schieben. Zweitens die Idee, der projektierten Hofwiesenstrasse weniger einen geometrischen als vielmehr einen landschaftlichen Verlauf zu geben. Da durch die Hofwiesenstrasse eine Tramlinie führen sollte, war dies von grösserer Bedeutung.

Weiteren Anlass gaben die Vorbereitungen für den Bau eines grossen Schulhauses auf der Höhe des Milchbucks im Gebiet zwischen der neuen Strasse und der vorgeschlagenen Grünverbindung. Zwei Schulen mit insgesamt 36 Klassen sollten hier in der grössten Schulanlage der Stadt unterkommen. Der Wettbewerb wurde im Sommer 1918 ausgeschrieben und im Dezember entschieden. Mit der Schule zusammen war auf dem Nachbarareal eine Wohnsiedlung mit öffentlicher Spielwiese zu konzipieren. Der prämierte Entwurf von Albert Froelich sah einen streng symmetrischen, neoklassizistischen Kubus vor. Weit nach vorne auf die Geländekante geschoben, sollte er die Stadt-



Ländliche Welt auf dem Milchbuck um 1922 bei der Einmündung der Irchelstrasse in die Schaffhauserstrasse. (BAZ)



Die Hofwiesenstrasse im Bau 1929 mit Blick in Richtung Oerlikon. (BAZ; Foto Tiefbauamt)

S. 346/347, Das Milchbuckquartier um 1930. In der Mitte das dominierende Schulhaus mit Zugangsachse von Westen. Im Vordergrund links die neu erstellte Hofwiesenstrasse begleitet von genossenschaftlichen Wohnsiedlungen (im Bau); im Hintergrund Oerlikon. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz)





silhouette am Milchbuck abschliessen.⁴⁸ Die statische, kasernenhafte Volumetrie stand im Einklang mit dem neoklassizistischen Zeitgeist – alle prämierten Projekte waren ähnlich konzipiert.

Der monumentale und dominante Charakter des geplanten Schulhauses liess es erforderlich erscheinen, das ganze zukünftige Stadtquartier in die Planung mit einzubeziehen. Wie im Lettenquartier sollte die Umgebung auf das öffentliche Bauwerk ausgerichtet werden. Die grossen Volumen und strengen Symmetrien des Schulhausprojekts drängten in der Weiterbearbeitung dazu, dem Gebäude lange Sichtachsen zu sichern, um es angemessen zur Geltung kommen zu lassen. Diese Forderung fand beim Stadtrat Gehör. Er liess zu diesem Zweck 1920 die Grundstücke unterhalb des Bauplatzes für die Stadt erwerben.⁴⁹

Am 8. April 1919 traf sich die Bebauungs- und Quartierplan-Kommission zu einem Augenschein vor Ort, um das abgeänderte Trasse der Hofwiesenstrasse zu begutachten. Dabei wurde der städtebauliche Zusammenhang zwischen Schulhausanlage, Strassenführung, Tram und Grünverbindung sofort deutlich. Zwei Tage später ging der ebenso umfassend wie allgemein gehaltene «Auftrag zu einer städtebaulichen Neubearbeitung des Milchbuckgebietes»⁵⁰ ans Tiefbauamt. Aus unscheinbaren Anfängen entwickelte sich so der Auftrag zu einer der grossen Planungsarbeiten der Zwischenkriegszeit. Es ist nicht untypisch für das Zustandekommen wichtiger Weichenstellungen in der Verwaltung, dass sie im informellen Rahmen geschehen, bei einem Kommissionsaugenschein oder an Besprechungen, von denen keine Protokolle existieren. Erst im Rückblick wird ihre Tragweite deutlich.

Der Auftrag zur Neubearbeitung ging an Konrad Hippenmeier, zu diesem Zeitpunkt noch Adjunkt für Stadtplanung im Tiefbauamt. Für ihn war dies die erste Gelegenheit zu zeigen, dass er die Erfahrungen aus dem Wettbewerb Gross-Zürich in einem konkreten Planungsgebiet umzusetzen wusste. «Seit dem Wettbewerb Gross-Zürich», schrieb er 1920 im Bericht zu seinem Planentwurf, «bietet sich bei dem Bebauungsplanprojekt Milchbuck zum ersten Mal Gelegenheit zur Bearbeitung eines grösseren Gebietes, bei dem alle in Betracht fallenden Probleme von Grund auf und zusammenhängend studiert werden konnten. Die Lösung der Aufgabe entwickelt gleichsam ein Teilprogramm über die Verwertung der Ergebnisse des Wettbewerbes für einen Bebauungsplan der Stadt und ihrer Vororte.»⁵¹ Mit dieser Einleitung machte Hippenmeier deutlich, dass es um grundlegende Dinge ging, nämlich um einen Meilenstein in der Durchsetzung des modernen Planungsgedankens innerhalb der Verwaltung.

Im Dezember 1920 lag Hippenmeiers Planentwurf vor. Er umfasste eine schriftliche Abhandlung von rund 50 Seiten und einen ganzen Satz von leider nicht erhaltenen Plänen zu Verkehrsstrassen, Bebauung, Grünflächen und öffentlichen Bauten. Der Bericht ist ebenso umfassend wie detailverliebt. Hippenmeier regelte nicht nur Verkehr und Flächennutzung, sondern hatte ein fertiges, gebautes Quartier in seiner räumlichen Qualität vor Augen. Die Gründlichkeit und der Versuch, an alles zu denken, zielten auf einen idealen, fertigen Zustand. Details wie die Höhe von Sockelmäuerchen nehmen beinahe soviel Raum ein wie die Anlage des Strassensystems.

Der Charakter des künftigen Quartiers war durch zwei widersprüchliche Vorgaben definiert. Als Passübergang war es von wichtigen Ausfallstrassen durchzogen: Die

48 SBZ, Bd. 73, 1919, S. 44 ff.

49 Protokoll Stadtrat 1337, 26.6.1920.

50 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z., Dezember 1920*, 23.12.1920 (unterschrieben von Stadtgenieur Victor Wenner, Autor Konrad Hippenmeier), Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 1.

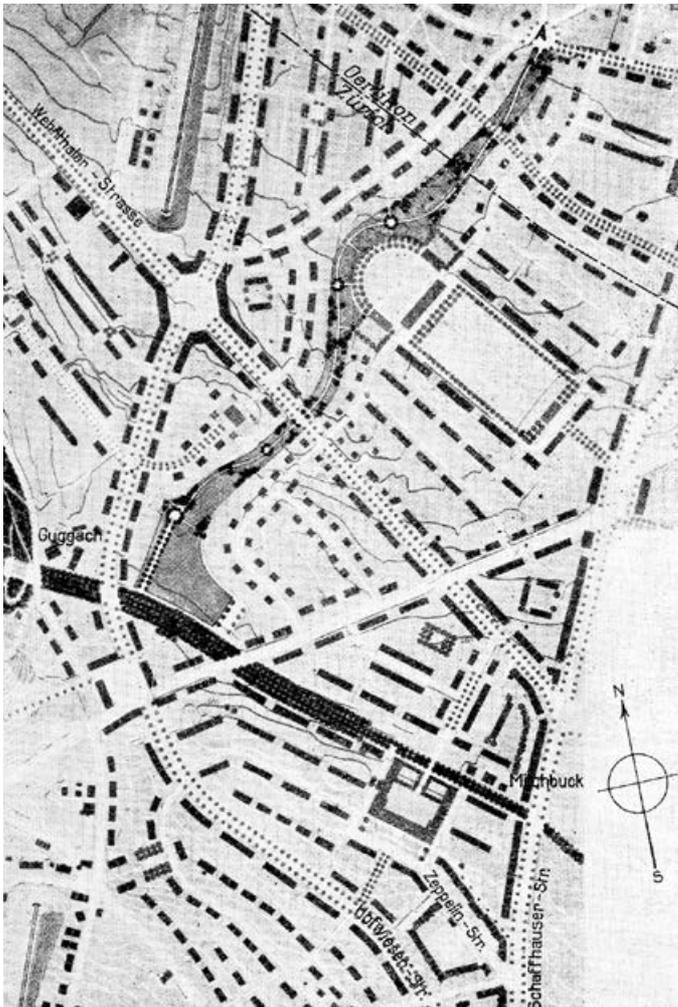
51 Ebd., S. 1.

Winterthurer-, die Schaffhauser- und die 1920 noch nicht erstellte Bucheggstrasse liefen hier zu einem Bündel zusammen. Nun war aber das landschaftliche Thema des Sattels hervorzuheben, der den Stadtraum des Limmattals vom Glatttal trennt. Dazu hätte die Anlage landschaftlicher Grünflächen dienen können, wie sie später in einer ähnlichen Lage auf dem Hönningerberg geschaffen wurden. Doch für ein solches Vorgehen war der Milchbuck bereits zu stark erschlossen. Als grüne Wegverbindung zwischen den Wäldern blieb im Plan Hippenmeiers nur eine breite Doppelallee, die Guggachstrasse. Dafür sollte das Quartier im Sinn einer Gartenstadt möglichst locker und flach bebaut werden und sich wie «eine grosse, mit den umliegenden Wäldern des Zürich- und Käferberges zusammenhängende Grünfläche» ausnehmen.⁵²

Für Hippenmeier und seinen Auftraggeber Emil Klöti war klar, dass «es im Sinn und Geist einer richtigen Entwicklung der Wohnverhältnisse liegt, die Wohndichte noch weiter einzuschränken».⁵³ Die Chance dazu bestand auf dem Milchbuck, weil die Bodenpreise noch niedrig waren und deshalb keine «wesentliche Interessen verletzt

52 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z.*, Dezember 1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 2.

53 Ebd., S. 32.



Die älteste überlieferte Version des Bebauungsplans von Konrad Hippenmeier stammt von 1924. (aus: *SBZ*, Bd. 84, 1924, S. 73)

oder bestehende Werte zerstört» wurden.⁵⁴ Eine Bebauung, die das landschaftliche Element verstärkte, sollte die Topografie des Sattels betonen: «Vor allem lag uns daran, durch die Bebauung die Wasserscheide des Milchbuckes auszuprägen. Lange, ruhige Firste auf der Krette sollen von weit her den Blick auf sich ziehen.»⁵⁵

Verkehr und Strassennetz

Hippenmeier nahm die im Wettbewerb Gross-Zürich behandelten Verkehrsfragen in seinem Milchbuck-Bericht in grosser Breite auf. Er streifte sogar, trotz der ausgeprägten Höhenlage des Gebiets, die Frage, ob vielleicht ein Güterhafen für das neue Quartier erforderlich wäre und befasste sich ausführlich mit der Eventualität neuer Vorortsbahnlinien im Quartier. Beim Strassennetz unterschied Hippenmeier konsequent zwischen Verkehrs- und Wohnstrassen und bemühte sich, «die Strassen so gut als überhaupt möglich dem Gelände anzupassen, seine jeweilige Formation zu künstlerischer Gestaltung zu benutzen, die Zahl der Einmündungen in die Verkehrsstrassen so stark als möglich zu verringern und Bauland zu schaffen, das in jeder Hinsicht befriedigt».⁵⁶

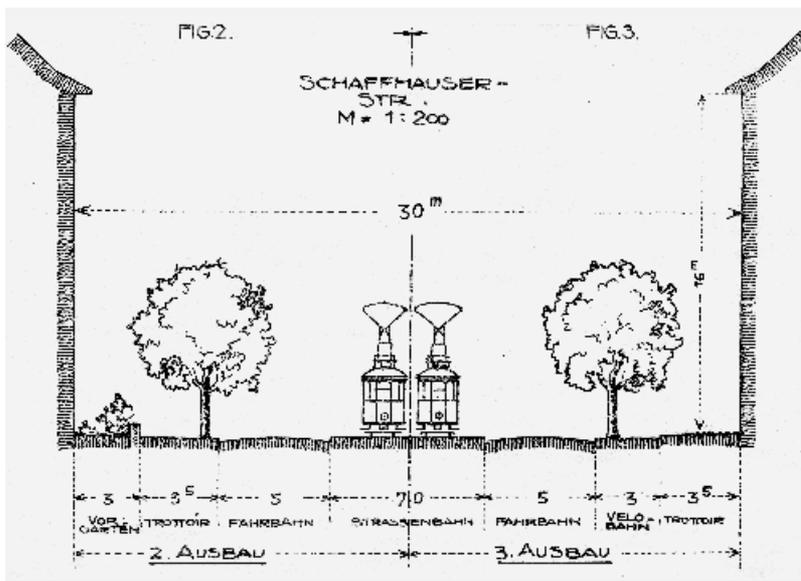
Entscheidend war die neue Führung der Hofwiesenstrasse: Nach dem älteren Projekt hätte sie sich vom Schaffhauserplatz her geradlinig in den Scheitel des Milchbuckesattels gegraben. Hippenmeier führte sie stattdessen in einer weiten Doppelkurve um den Milchbuckscheitel herum zum Bucheggplatz. Tiefe Einschnitte wurden vermieden und der Geländescheitel blieb – wenn auch versteckt hinter Randbebauungen – als Landschaftselement erhalten. Zudem konnten in erheblichem Mass Strassenfläche, Leitungen und Aushubvolumen gespart werden, wie Hippenmeier nachwies.⁵⁷

54 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z.*, Dezember 1920, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 31.

55 Ebd., S. 34.

56 Ebd., S. 27.

57 Ebd., S. 19.



Querprofil der Schaffhauserstrasse. Die Bauliniendistanz beträgt 30 Meter, das Tram besitzt eine eigene Fahrbahn. Die Vorgärten dienen als Reserve für spätere Verbreiterungen. (aus: Hippenmeier 1920, S. 13)

Die weiteren Hauptstrassen, wie die alten Übergänge Schaffhauser- und Winterthurerstrasse und die sich kreuzenden Diagonalverbindungen Buchegg- und Wehntalerstrasse, waren durch technische Zwänge von der Linienführung her gegeben. Offen war die Frage der richtigen Breite und eines zweckmässigen Profils. Anerkannte Normen für die Strassenbreiten standen Hippenmeier nicht zur Verfügung, ebenso wenig Modelle für das zu erwartende Verkehrsaufkommen. Hippenmeier orientierte sich an den Erfordernissen des Automobils: In Zukunft sei mit viel mehr Lastkraftwagenverkehr zu rechnen, wie sich im Ausland abzeichne. «Ohne Zweifel wird sich mit der Zunahme der Besiedelung im Stadtinnern und in den Aussengebieten der Verkehr auf der Schaffhauserstrasse gewaltig steigern.»⁵⁸ Für die Schaffhauserstrasse wurden daher die Baulinienabstände verbreitert und vorerst ein Profil mit Vorgärten angenommen, die später bei Bedarf für den Verkehr beansprucht werden konnten. Langfristig glaubte Hippenmeier an die Notwendigkeit eines Strassenquerschnitts, der «die schnell fahrenden Wagen, Automobile und Strassenbahn, in die Mitte verlegt und den langsamen Fuhrwerkverkehr und die Fussgänger auf die Seite verweist».⁵⁹

Ganz anders, nämlich als begrünter Parkway, sollte die Hofwiesenstrasse ausgestaltet werden. Obwohl auch hier mit einer Tramlinie und einigem Verkehr zu rechnen war, schwebte Hippenmeier eher das Bild einer Wohnstrasse vor. Er schlug hier sogar 40 Meter Baulinienabstand vor, wovon der grösste Teil aber weiträumigen Vorgärten zukommen sollte. Um den Verkehr auf den Hauptachsen nicht zu behindern, wurde die Zahl der Einmündungen minimiert und die Nebenstrassen möglichst parallel zu den Hauptstrassen geführt. Ein Beispiel dafür sind die Seminar- und Zeppelinstrasse, die neben der Hofwiesenstrasse herlaufen und erst kurz vor dem Bucheggplatz in sie einmünden. Dazwischen genügte Fusswege als Querverbindungen. Ein zweites Hauptziel war eine bewusst «den Durchgangsverkehr ausschliessende Linienführung» der Nebenstrassen.⁶⁰

Im Städtebau des 19. Jahrhunderts hatten die Nebenstrassen nur den Zweck, das Gelände zwischen den öffentlichen Verkehrsachsen in möglichst gleichmässige und annähernd rechteckige Baublöcke einzuteilen. Diesem Ziel diente das Quartierplanverfahren. Um den Ansprüchen des künstlerischen Städtebaus zu genügen, mussten die Nebenstrassen zusätzliche Anforderungen erfüllen. Hippenmeier behandelte sie daher als integralen Teil des Bebauungsplans. Es ging ihm darum, die Nebenstrassen der natürlichen Topografie anzuschmiegen, «damit die Bebauung sich organisch in die Landschaft einfügen kann.»⁶¹

Der Zusammenhang zwischen Strassenführung und späterer Bebauung war sehr eng, denn das Baugesetz verlangte, dass die Fassaden auf die Baulinie, also parallel zur Strasse gestellt wurden. Die parallele Führung der Strassen bewirkte automatisch die beabsichtigte, parallele Staffelung der Baukörper im Hang. Hippenmeiers räumliche Vorstellung für die Quartierstrassen ging von parallelen, niedrigen Häuserreihen hinter ausgedehnten Vorgärten aus, das heisst von weiträumigen, aber klar definierten Korridoren. Um dieses angestrebte Strassenbild zusätzlich abzusichern, verlangte Hippenmeier eine besondere Bauordnung für das Milchbuckgebiet.

58 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z., Dezember 1920*, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 12.

59 Ebd., S. 27.

60 *Protokoll Stadtrat 1587*, 17.12.1924 (Weisung zum Bebauungsplan Milchbuck).

61 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z., Dezember 1920*, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 2.

Von ihrer Wirkung hatte Hippenmeier eine sehr klare Vorstellung: «Für die Wohngebäude haben sich in den letzten Jahren typische Formen herausgebildet, die in ihrer äussern Erscheinung wenig voneinander abweichen. Mit der Strassenfassade als einheitlichem Hintergrund jedes räumlichen Strassenbildes kann also heute gerechnet werden.»⁶² Im sachlichen Heimatstil der frühen Zwischenkriegszeit fand das Postulat einer «neuen Tradition» seine Erfüllung. Vor dem Hintergrund dieser sachlich-modernen Architekturkonvention bekam das Werk des Städtebauers eine neue, viel umfassendere Bedeutung. Er, und nicht der einzelne Architekt, war jetzt der entscheidende Gestalter des Stadtbildes, denn Strassenführung und Bauvorschriften definierten alle wesentlichen Gestaltungselemente einer landschaftlich-künstlerischen Stadtanlage.

Aus dieser Haltung heraus ergab sich fast von selbst der Anspruch, auch formale Details wie die Einfriedungen und Böschungen am Strassenrand zu kontrollieren und vorzuschreiben. Für die Zeppelinstrasse zum Beispiel verlangte Hippenmeier im Interesse der künstlerischen Wirkung «einen gleichmässig durchgebildeten, 70 cm hohen Mauersockel» als einheitliche Begrenzung des Strassenraums: «Dass das Material des Mauersockels wie auch seine Bekrönung mit einer Hecke etc. & dass ferner auch die Einfriedung der gegenüberliegenden Seite einheitlich sein muss, erachten wir als selbstverständlich.»⁶³

Selbstverständlich war für Hippenmeier auch, dass das zukünftige Quartier monofunktional dem Wohnen dienen sollte. Nur das unentbehrliche, der Quartiersversorgung dienende Gewerbe war zugelassen. «Schreiner, Schlosser, Schuhmacher etc. möchten wir im Innern von Höfen zusammenlegen. [...] Ein paar Bäume und ein laufender Brunnen werden diesen Höfen jeweils einen eigenen Reiz geben. Für die Kinder», fügte der Planer in einer plötzlichen Gefühlsanwandlung hinzu, «könnte an solchen Orten viel Jugend-Poesie verborgen liegen, aber auch viel erzieherische Werte fürs Leben.»⁶⁴

Stilles Rückgrat: Die Grünflächen

Nicht weniger als 10 von 48 Seiten des Bebauungsplan-Berichts sind dem öffentlichen Grün gewidmet. Das Konzept der Freiflächen war der Kern der Arbeit und zugleich der wichtigste und originellste Teil der Milchbuck-Planung. In Anlehnung an Martin Wagners Grundlagenwerk *Das sanitäre Grün der Städte*⁶⁵ von 1915 differenzierte Hippenmeier die Freiflächen im Milchbuckquartier nach Nutzungen und Benutzergruppen und verband diese zu einem Netz. «Schon die ganz kleinen Kinder», schrieb er, «wollen und müssen ihre Sandplätze haben. Die Schuljugend tummelt sich bei Spiel und turnerischen Übungen auf den Wiesen- & Rasenplätzen der Schulanlagen. Die Älteren füllen einen Teil ihrer freien Zeit mit sportlicher Betätigung aller Art aus. Promenadenstrassen, Ruheanlagen, Aussichtsterrassen, Spazierwege durch Wald und Wiesen sind für Alt und Jung eine Erholung und ein Genuss.»⁶⁶

Die zusammenhängenden Grünzüge, Spazierwege, Spielwiesen und Sportplätze gaben dem Quartier abseits der grösseren Strassen ein diskretes zweites Wegnetz, das namentlich auch für Kinder gefahrlos begehbar ist, «so dass die hauptsächlichsten Grünflächen unter sich zusammenhängen und das ganze Bebauungsplangebiet durchziehen und umschliessen.»⁶⁷

62 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z., Dezember 1920*, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 34.

63 Ebd., S. 28.

64 Ebd., S. 36.

65 Wagner 1915.

66 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z., Dezember 1920*, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 37.

67 Ebd., S. 39.

Zwei grosse Grünverbindungen, die quer zu einander verlaufen, bilden die Hauptachsen des Grünflächennetzes. Vom Käferberg zum Zürichberg zieht sich der vom Stadtrat geforderte Promenadenweg über den Milchbuckssattel entlang der Guggach- und Milchbuckstrasse. Er ist nach Hippenmeiers Vorschlag städtisch-architektonisch formuliert. Von diesem Promenadenweg zweigt beim Bucheggplatz eine breitere, landschaftlich angelegte Grünverbindung ab, die nordwärts bis nach Oerlikon führt. Dieser Grünzug folgt einer natürlichen Mulde des Geländes. In wechselnder Breite durchzieht er, ohne Anlehnung an die Strassenzüge, das Quartier und weitet sich aus in Verbindung mit den öffentlichen Anlagen von Sportplatz und Schule. Kleine Fusswege zweigen in die angrenzenden Wohngebiete ab. Die benachbarte Anhöhe der «Steinkluppe» war als Standort für ein Schulhaus vorgesehen (das spätere Schulhaus Allenmoos); östlich im Anschluss entstand der Sportplatz, im Norden blieb Platz für das Bad Allenmoos.

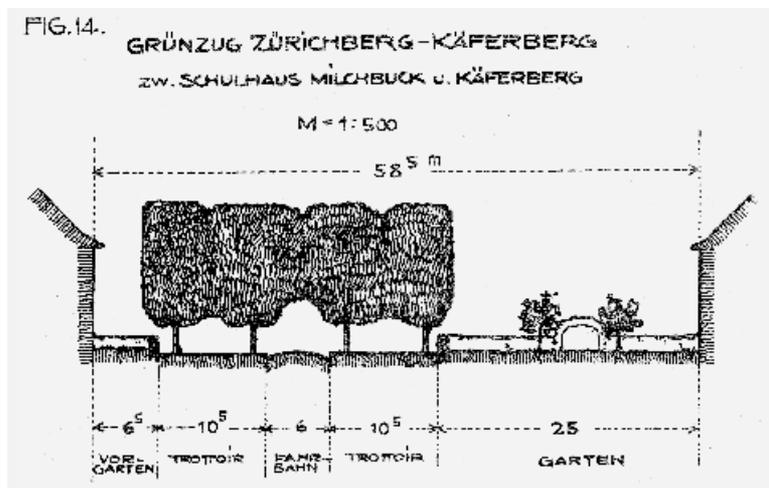
Da auch im Feld der Freiraumplanung keine anerkannte Normen bestanden, musste der Planer seine eigenen Standards setzen. «Wohl die grösste Schwierigkeit bei der Projektierung von Grünflächen», schrieb er, «ist das Abwägen ihrer Grössenverhältnisse zum angrenzenden Baugebiet.»⁶⁸ Auf dem Milchbuck wurden 15 Hektaren öffentliche Grünflächen ausgeschieden, rund acht Prozent des Planungssperimeters. Sie verteilen sich je zur Hälfte auf Sport-, Spiel- und Schulplätze und auf die Grünverbindungen. Zu diesen öffentlichen Flächen kommen die noch wesentlich grösseren privaten Grünbereiche. Die aufgelockerte Bauweise im Milchbuckgebiet ergab im Durchschnitt pro Parzelle rund 80 Prozent Freiflächenanteil, rund 50 Hektaren unbebaute private Hof- und Gartenflächen, die den grünen Charakter des Quartiers nachhaltig bestimmen.⁶⁹

Mit der Grünverbindung vom Zürichberg zum Käferberg beabsichtigte Hippenmeier einen architektonischen Höhepunkt zu setzen. Da ein breiter, landwirtschaftlicher Grüngürtel nicht zur Diskussion stand, schlug der Planer eine urbane, mit künstlerischen Mitteln verschönerte Stadtpromenade in der Mitte des neuen Quartiers vor.

Die Promenade setzte am westlichsten Punkt des Zürichbergs an, dem Vrenelisgärtli. Dort befindet sich in schöner Aussichts- lage am Waldrand ein künstlicher Weiher, der im 19. Jahrhundert als Druckausgleichsbecken für das Wasserwerk Letten angelegt

68 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z.*, Dezember 1920, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 38.

69 Ebd.



Der Grünzug an der Guggachstrasse, eine vierfache Baumallee.
(aus: Hippenmeier 1920, S. 42)

worden war. Dieses im Volksmund als Resiweiher bekannte Reservoir wurde um 1920 technisch nicht mehr benötigt. Von hier aus sollte der Grünzug zuerst steil zur Winterthurerstrasse hinunterführen und von da weg in flacherem Gelände westwärts über den Sattel des Milchbucks zum «Guggach» genannten Ansatzpunkt des Käferbergs. Den mit Limmatwasser gespiesenen Weiher wollte Hippenmeier benutzen, um seinen Grünzug mit künstlichen Wasserfällen, Springbrunnen und Wasserbecken zu begleiten und zu einer eindrucksvollen Anlage auszugestalten. «Das Wasser», beschreibt er sein Projekt, «fällt in einer Kaskade hinunter bis zur Frohburgstrasse. [...] Zu beiden Seiten der Kaskade vermitteln Fusswege und Treppenanlagen den bequemen Auf- und Abstieg.»⁷⁰ Am Fuss dieser Treppenachse war «ein hohes Monument» vorgesehen. Von da aus sollte es entlang der heutigen Milchbuckstrasse geradeaus weitergehen bis zum Schnittpunkt mit der Scheuchzerstrasse. Auch diese Stelle wäre betont worden: «Ein grosses Wasserbassin mit Springbrunnen bietet Gelegenheit, das Wasser der Kaskade nochmals vortreten zu lassen. Von Schatten spendenden Bäumen und bequemen Sitzbänken umgeben, wird die spiegelnde Wasserfläche ein wohlthuender Ruhepunkt für das Auge sein. Aber auch die Kinder werden ihre helle Freude daran haben; denn hier können sie ihre Segelschiffchen fahren lassen.»⁷¹

Ein schönes, romantisches Bild, das man sich ohne weiteres vor Augen führen kann, obwohl weder Pläne noch Skizzen davon erhalten sind. Eine Anlage, die in ihrem Charakter dem 18. und 19. Jahrhundert nahe steht und an die Parks grosser Residenzen oder Kurorte erinnert. Als «kraftvollen Ausdruck städtischen Gemeinschaftswillens» wollte Hippenmeier sie verstanden wissen.⁷² Ein feierliches Staatsverständnis traf sich da mit dem gefühlvollen Gedanken an die Spiele glücklicher Kinder, die man sich als bürgerliche Knaben in sonntäglichen Matrosenanzügen und Mädchen mit Masche im Haar vorstellen kann.

Hippenmeiers Bericht endet in einer mit Pathos vorgetragenen Vision dessen, worum es der Stadtplanung mit all ihren technischen Details und gestalterischen Vorschriften letztlich gehe: um «eine Stadt in der Menschen wohnen, gesund, fröhlich & geistig hochstehend!»⁷³ Er variierte damit das Motto, das er und sein Partner Albert Bodmer über ihre Wettbewerbsarbeit zu Gross-Zürich gesetzt hatten: *Eine Heimat dem neuen Menschen!*

70 Tiefbauamt der Stadt Zürich, *Bericht zum Bebauungsplan Milchbuck des T.A.Z., Dezember 1920*, 23.12.1920, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31, S. 40.

71 Ebd., S. 41.

72 Ebd., S. 42.

73 Ebd., S. 48.

Nutzung	Hektaren	Prozent
1. Plätze, Strassen, Wege	30.15	16.2
2. Sport-, Spiel- und Schulplätze	7.43	4.0
3. Grünzug und Grünverbindung	7.51	4.0
4. Industriegebiet (SRO)	2.89	1.5
5. Bauland	138.44	74.3
Gesamt	186.42	100.0

Flächennutzung im Milchbuckgebiet. Zahlen aus Hippenmeier 1920, S. 38.

Der Bebauungsplan in der Verwaltungsmühle

Aus heutiger Sicht mag es erstaunen, dass Hippenmeiers bedeutende Planungsarbeit, die im Dezember 1920 bereits vorlag, nicht etwa dem politischen Vorgesetzten Emil Klöti direkt präsentiert oder mit den Grundeigentümern diskutiert wurde. Vielmehr liess man das dicke Bündel von Plänen und Berichten unter den Mitgliedern der Bebauungs- und Quartierplankommission zirkulieren. Dieser Kommission gehörten unter dem Vorsitz Klötis die Chefs der zuständigen Ämter (Stadtingenieur, Stadtbaumeister, Quartierplanbüro) sowie als externe Experten die Architekten Werner Pfister und ETH-Professor Karl Moser an.

Die Vernehmlassungsrunde dauerte über ein Jahr und erbrachte umfangreiche Begleitgutachten von Seiten des Quartierplanbüros, des Hochbauamts (Hermann Herter) sowie von Karl Moser.⁷⁴ Alle drei äusserten sich sehr kritisch zum Planungsentwurf,

74 Stellungnahmen des Quartierplanbüros: 24.3.1921, des Hochbauamts (Hermann Herter): 18.8.1921, von Karl Moser: 2.12.1921, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.



Bebauungsplanskizze von Karl Moser zum Milchbuckgebiet, 1920. Der Betrachtungsraum ist wesentlich erweitert, der Grünzug im Guggach als breites Parkband geführt. (BAZ)

besonders das Quartierplanbüro, dessen Chef Heinrich Keller im modernen Städtebau wenig Gutes sah – kein Wunder, denn die 15 aufgehobenen Quartierpläne für das Milchbuckgebiet waren sein Werk gewesen. Jetzt ergriff er die Gelegenheit, um den ungeliebten Aufsteiger Hippenmeier in ein schlechtes Licht zu rücken. Keller fand eine Bauordnung für das Milchbuckgebiet ebenso unnötig wie die Ausscheidung von Sportplätzen oder Grünzügen. Der Entwurf stelle «derart harte Beschränkungen für die Bebauung auf, dass statt einem Fortschritt ein weiterer Stillstand zu erwarten» sei. Mit besonderem Spott bedachte das Quartierplanbüro die verspielte Architektur des Grünzuges: «Selbst die Cascade von Wilhelmshöhe bei Kassel, welche offenbar als Vorbild diente, würde heute nicht mehr erstellt. Sie kostete seinerzeit dem Fürsten den Thron.»⁷⁵

Nicht viel freundlicher äusserte sich der gerade neu gewählte Stadtbaumeister Hermann Herter, der sich als Autorität in Fragen des Städtebaus betrachtete und in Hippenmeier einen unerwünschten Konkurrenten sehen musste. Herter zeigte sich vor allem enttäuscht von der bescheidenen Ausgestaltung der Grünverbindung Zürichberg–Käferberg, «einer Baumallee zwischen hohen Häusern im Gegensatz zu unserer Absicht, ihn zu einem aussichtsreichen Höhen- und Wiesenwegübergang zu machen». Die vorhandenen Mittel, forderte Herter, müssten in den Landerwerb gehen und nicht in «Wasserkünste».⁷⁶ Mit seinem Wunsch nach einem Grüngürtel blieb Herter indessen allein. Schon die Jury im Wettbewerb Gross-Zürich hatte diese Idee als übertrieben gewertet.

Als dritter Gutachter unterstützte Karl Moser, im Gegensatz zum Stadtbaumeister, «eine ganz kräftige Gratbebauung mit langen Firsten» als «Bekrönung der Wasserscheide».⁷⁷ Architektur, nicht Natur sollte an dieser Stelle die weithin sichtbare Stadtsilhouette bestimmen. Für die Grünverbindung schlug aber auch Moser eine naturnahe Gestaltung vor: wechselnde Breite, «teilweise mit Alleen begrenzt und mit schmalen Fusswegen durchzogen, die sich zwischen Obstbäumen, Zier- und Schattenbäumen, Buschwerk und Rasenflächen hindurch bewegen». Moser konkretisierte seine Anregungen in einer grossen Planskizze. Er kritisierte am Entwurf Hippenmeiers vor allem die Führung der Nebenstrassen, die ihm noch «zu wenig den Terrainverhältnissen angepasst» waren. Er schlug vor, sie vermehrt an den Höhenkurven auszurichten und gab ihnen den verkehrsgerechten Schwung, der in Hippenmeiers Entwurf fehlte.

Die Beratung des Milchbuck-Plans in der Bebauungs- und Quartierplankommission dauerte von August 1922 bis Oktober 1923.⁷⁸ Die Kritik der Fachleute zwang zu zahlreichen Variantenstudien, doch letztlich setzte sich Konrad Hippenmeier in fast allen Streitpunkten mit seinen ursprünglichen Vorschlägen durch. Nur die romantische Kaskade (und die Vorortbahnen) waren für immer vom Tisch. Im Dezember 1924 wurden Bebauungsplan und Bauvorschriften vom Stadtrat verabschiedet,⁷⁹ 1925 traten beide in Kraft. Nach fünf Jahren Sperre wurde es damit wieder möglich, im Milchbuckgebiet zu bauen. Weitere vier Jahre vergingen allerdings noch, bis auch die letzten Quartierpläne im Gebiet angepasst und in Kraft gesetzt waren. In seiner – zweifellos von Hippenmeier verfassten – Weisung wies der Stadtrat 1924 darauf hin, dass man «die letzte Gelegenheit» genutzt habe, den aus der Jahrhundertwende stammenden Bebauungsplan neuen Auffassungen anzupassen.

75 Stellungnahme des Quartierplanbüros, 24.3.1921.

76 Stellungnahme des Hochbauamts (Hermann Herter), 18.8.1921.

77 Stellungnahme von Karl Moser, 2.12.1921.

78 *Protokoll BV* Nr. 651, 23.8.1922; Protokoll der Sitzung der Bebauungsplan-Kommission vom 3.8.1922; *Protokoll BV* Nr. 484, 31.5.1923; Protokoll der Bebauungsplan-Kommission vom 30.5.1923; *Protokoll BV* Nr. 1105, 30.10.1923; Protokoll der Sitzung der Bebauungsplan-Kommission vom 29.10.1923, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

79 *Protokoll Stadtrat* 1587, 20.12.1924.

Die neue Milchbuck-Bauordnung erlaubte zwei Vollgeschosse und ein ausgebautes Dachgeschoss. Gegenüber der früheren Zone war das ein Vollgeschoss weniger. Der Gebäudeabstand war mit 10 Metern statt der normalen 7 Meter festgelegt. Den Bau von Reihenhäusern förderte sie mit einer Bestimmung, die ohne Mehrlängenzuschläge Baukörper von 45 statt wie üblich 25 Meter Frontlänge erlaubte. Die Weiträumigkeit der Gartenhöfe war durch die Vorschrift garantiert, «dass zwischen zwei Strassen nur je zwei Häuserreihen vorhanden sein dürfen und Doppelhäuser sowie zusammengebaute Häuser die Längsseite der Strasse zukehren müssen». Die Bauordnung sicherte die stadträumlichen Vorstellungen Hippenmeiers. Sie hatte zur Folge, dass der Milchbuck als Bauzone mit eigenen Bauvorschriften gelten konnte (neben den Zonen der geschlossenen sowie der ersten und zweiten Zone der offenen Bebauung). Die Bestimmungen der «Milchbuck-Zone» wurden 1931 auf Teile von Wollishofen übertragen und dienten nach der Eingemeindung von 1934 als Vorbild für die Bauvorschriften der neuen Stadtquartiere.

Partnerschaft mit Oerlikon

Die Planung des Milchbuckquartiers und insbesondere die Anlage eines Grünzugs vom Bucheggplatz bis nach Oerlikon hinaus wären ohne die Kooperationsbereitschaft der Nachbargemeinde nicht möglich gewesen. Die Oerlikoner Baubehörden hatten schon für den Wettbewerb Gross-Zürich lebhaftes Interesse gezeigt; den geplanten Grünzug machten sie zu ihrem Anliegen, seit er ihnen 1922 erstmals präsentiert worden war. In den folgenden Jahren schickte die Gemeinde Oerlikon mehrmals mahnende und drängende Briefe an die Stadt, um die Planung auf dem Milchbuck zu beschleunigen.⁸⁰

Mit rund 7000 Einwohnerinnen und Einwohnern war Oerlikon eine selbstbewusste Kleinstadt mit einem städtisch verdichteten Kern und einem eigenen Kranz von Vororten. Seinen Aufschwung um die Jahrhundertwende verdankte es nicht nur der Nähe zu Zürich, sondern seiner bedeutenden Industrie, vor allem der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), einer europaweit führenden Unternehmung der Elektrotechnik. Um 1918 war Oerlikon bereits das Zentrum einer eigenen, nur indirekt auf Zürich bezogenen Agglomeration mit den Arbeiter-Wohngemeinden Affoltern, Seebach und Schwamendingen.

Baulich stiess Oerlikon um 1920 nur entlang der Schaffhauserstrasse an die Stadt Zürich. Der «Gubel» genannte, mit Kirche und Schulhäusern bekrönte Hügel südlich des Dorfzentrums bildete noch weitgehend den Abschluss des bebauten Gebiets. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Bebauungsplangebiet Milchbuck zeigten sich um 1920 am Südhang des Gubels Ansätze zu einem Villenquartier.

Oerlikon, das zu den wohlhabenden Gemeinden in der Umgebung von Zürich zählte und vergleichsweise stark verstädert war, besass schon seit der Wende zum 20. Jahrhundert eine professionelle Verwaltung und ein modernes Bauwesen. 1924 schrieb die Verwaltung einen städtebaulichen Wettbewerb aus, um das Zentrum besser zu ordnen und um einen Projektvorschlag für die Grünverbindung nach dem Milchbuck zu erhalten. Die Gestaltung des heutigen Marktplatzes in Oerlikon geht auf diesen Wettbewerb zurück, genauso wie die Strassenführung am Gubelhang und die Anlage einer Grünverbindung von der damaligen Stadtgrenze bis ins Zentrum der Gemeinde hinein.⁸¹ Schon ein Jahr später hatte Oerlikon den Grünzug in seinem Gebiet geplant und ausgestaltet.⁸²

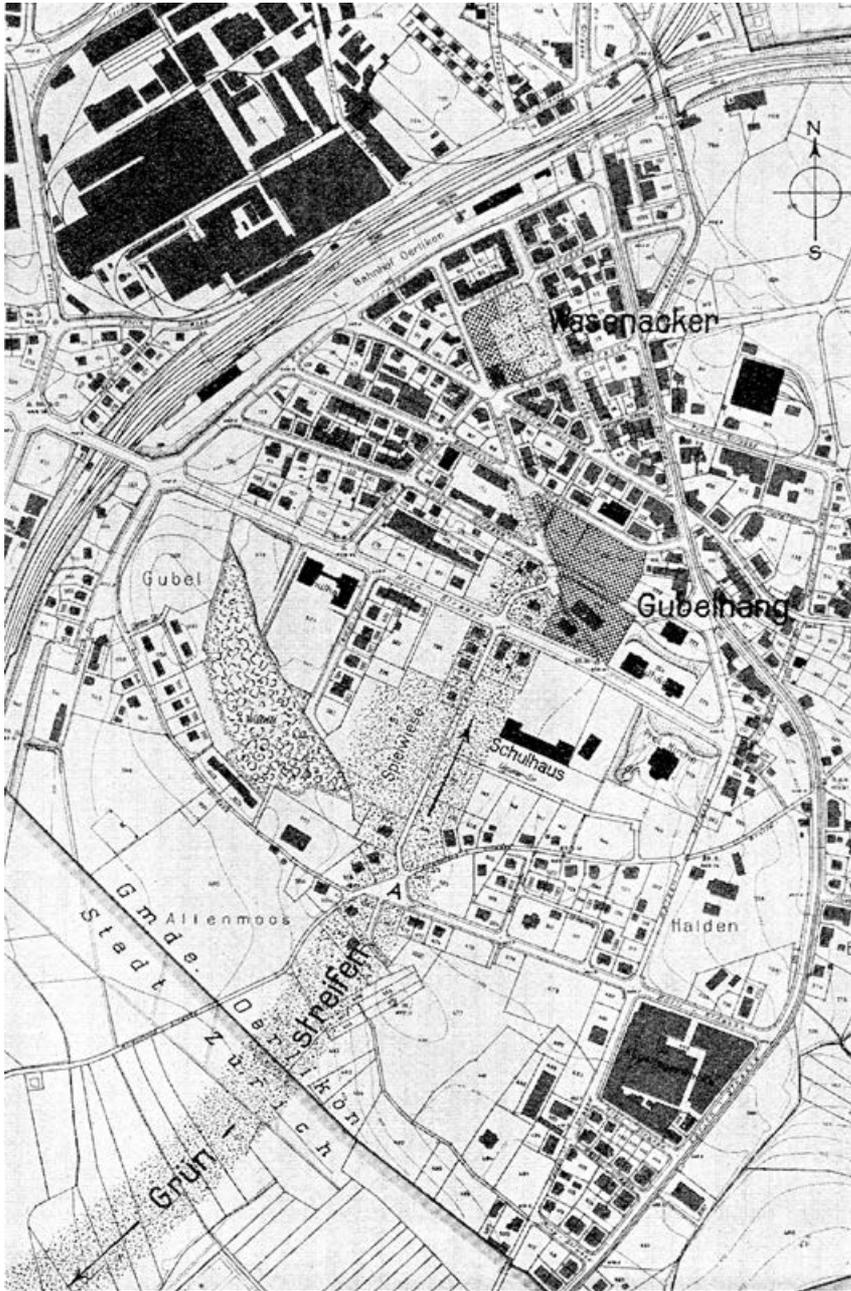
80 *Brief des Gemeinderats Oerlikon an BVI*, 5.2.1923; *Brief des Gemeinderats Oerlikon an BVI*, 12.8.1925, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

81 «Bebauungsplan-Wettbewerbe in Oerlikon», in: *SBZ*, Bd. 84, 1924, S. 55–57 sowie 70–74.

82 *Protokoll BVI* Nr. 1196, 28.10.1928, Schreiben an den Gemeinderat Oerlikon, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

Dass nicht nur die Gemeindebehörde, sondern auch die Grundeigentümer an diesem Projekt Interesse hatten, bezeugt die erstaunliche Tatsache, dass diese das benötigte Land «nach Massgabe ihres Interesses» unentgeltlich an die Gemeinde abtraten.⁸³ Offenbar erkannten die Landbesitzer die aufwertende Wirkung des Grünzugs auf ihre verbleibenden Grundstücke und waren bereit, dafür ein Opfer zu bringen. Solche freiwillige Unterstützung war im benachbarten Zürich nicht zu erwarten.

83 Brief des Gemeinderats Oerlikon an BV I, 5.2.1923, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.



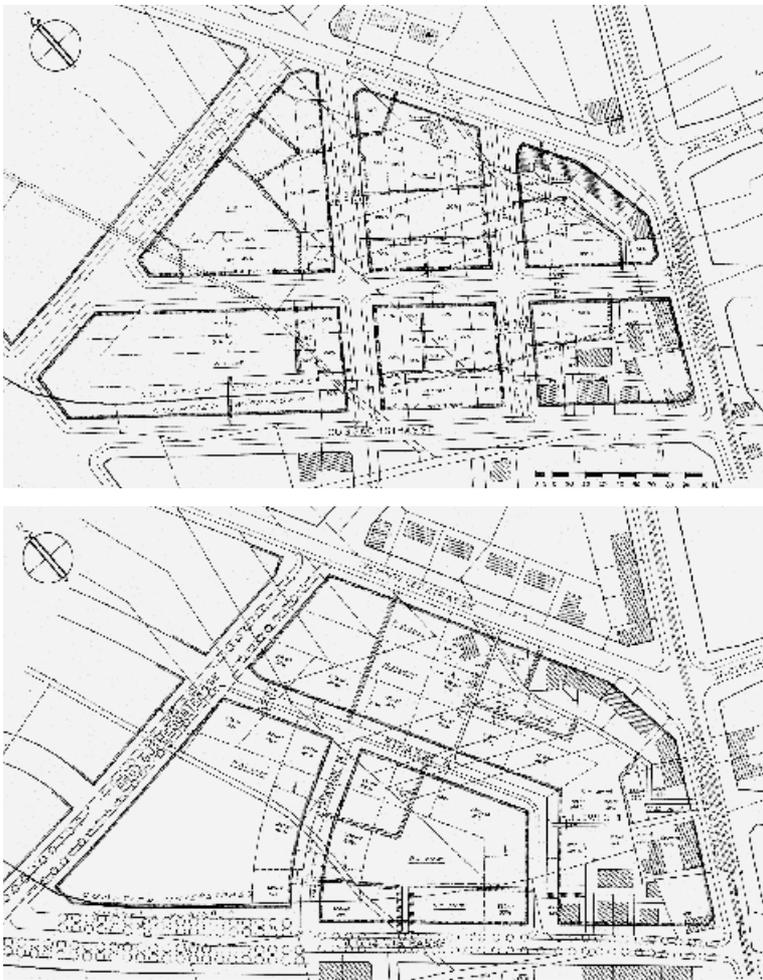
1924 führte die Gemeinde Oerlikon einen dreifachen Bebauungsplan-Wettbewerb durch. Gefordert waren Vorschläge für die Gestaltung eines Marktplatzes im Zentrum (Wasenacker), für die Strassenführung am Gubelhang und für die Grünverbindung nach dem Milchbuck. (aus: *SBZ*, Bd. 84, 1924, S. 55)

Bebauungsplan und Landerwerb: Günstige Marktbedingungen

Mit dem Bebauungsplan und der Bauordnung für den Milchbuck war die künftige Entwicklung zwar auf dem Papier geregelt, aber noch nicht konkret gesichert und umgesetzt. Nur die Baulinien der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Strassen hatten unmittelbare rechtliche Wirkung. Sie zogen im künftigen Strassenprofil ein Bauverbot nach sich und ermöglichten jederzeit eine Enteignung der für den Bau der Strassen benötigten Fläche. Mit einem grossen Baulinienabstand von 40 Metern war auch der Grünzug in der Milchbuck- und Guggachstrasse im Bebauungsplan sichergestellt. Die Quartierstrassen mussten auf dem Weg des Quartierplanverfahrens realisiert werden.

Der detailliert ausgearbeitete Bebauungsplan enthielt jedoch bereits klare Vorgaben für die Feinerschliessung, was die Ausarbeitung der Quartierpläne erleichterte. An einem 1931 publizierten Beispiel erläuterte Konrad Hippenmeier die dabei angewandten Grundsätze:⁸⁴ Besonders stolz war er, dass es gelang, die kostspieligen Strassenflächen auf die Hälfte zu reduzieren. Da der dazu nötige Verwaltungsaufwand nur einen Bruch-

84 Hippenmeier 1931, «Das Quartierplanverfahren».



Alter und neuer Quartierplan zwischen Wehntaler- und Guggachstrasse (1901 und 1927). Die Zahl und Fläche der Quartierstrassen ist auf die Hälfte reduziert, Einmündungen in die Hauptachsen (Schaffhauser- und Wehntalerstrasse) sind vermieden. Von der Strasse A (Langackerstrasse) führen schmale Fusswege zu den Hauptstrassen. (aus: Hippenmeier 1931, S. 4)

teil der eingesparten Strassenbaukosten ausmachte und zudem weniger Bauland gebraucht wurde, lohnte sich die Revision auch für die Grundeigentümer. Ein weiterer wichtiger Punkt war die Vermeidung von Kreuzungen: Damit die Quartierstrassen nicht in die verkehrsreichen Achsen ausmündeten, wurden sie spangenförmig abgelenkt und in ruhigere Nebenstrassen eingeführt.

Für die weitergehenden planerischen Dispositionen fehlten rechtliche Durchsetzungsmittel: Die Landreserven für Schulhäuser, den Sportplatz und den Grünzug nach Oerlikon musste die Stadt erwerben. Gemäss Hippenmeiers Aufstellung von 1920 war zur Sicherung der Planungsziele der Erwerb von rund 15 Hektaren erforderlich.

Schon seit 1919 versuchte Bauvorstand Emil Klöti auf Anraten seiner Beamten, jede Gelegenheit zum Erwerb von Land im Planungsgebiet auf dem Milchbuck zu nutzen.⁸⁵ «Grössere städtebauliche Aufgaben», mahnte Klöti in einem Schreiben an den Finanzvorstand, «lassen sich fast nicht durchführen, wenn sie nicht dadurch erleichtert werden, dass die Stadt sich einen Einfluss als Grundeigentümerin sichert.»⁸⁶ Die Gelegenheit wäre günstig gewesen, weil die Bodenpreise extrem tief lagen. Doch die prekäre Finanzlage der Stadt hielt den Finanzvorstand davon ab, diese Käufe zu tätigen. Eine systematische Landerwerbspolitik setzte im Milchbuckgebiet erst 1924 ein, als der Bebauungsplan bereits beschlossen und genehmigt war.⁸⁷

Ab 1925 machte sich die Stadt mit einigen sehr umfangreichen Landkäufen zur massgeblichen Grundeigentümerin im Milchbuckquartier. Bis 1929 gelangten von den 186 Hektaren des Quartiers rund 17 Hektaren, also neun Prozent, neu in den Besitz der Stadt, etwas mehr als Hippenmeier 1920 gefordert hatte. Dazu kamen Flächen, die schon vorher der Stadt gehört hatten. Zum grössten Teil diente das städtische Land der Anlage von Grünzügen, Spielwiesen und Sportplätzen und dem Strassenbau. Schätzungsweise 130'000 Quadratmeter stellte die Stadt auf dem Milchbuck ausserdem für den Bau von städtischen und genossenschaftlichen Wohnsiedlungen zur Verfügung.

Dass die Stadt so grosszügig Land erwerben konnte, lag an der besonderen Situation auf dem Immobilienmarkt, den langfristig sinkenden Bodenpreisen und dem Zu-

85 *Brief der Immobiliengenossenschaft Fortuna an BVI*, 13.6.1919; *Brief von Stadtgenieur V. Wenner an BVI*, 18.6.1919; *Protokoll BVI* Nr. 787, F III a, Milchbuckareal, Landkauf von Immobiliengenossenschaft Fortuna (BVI an FV, 2.12.1920), Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.

86 *Protokoll BVI* Nr. 787, F III a, Milchbuckareal, Landkauf von Immobiliengenossenschaft Fortuna (BVI an FV, 2.12.1920), Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.

87 *Protokoll BVI* Nr. 378, 24.4.1924, BVI an Finanzvorstand: Umfassendes Programm für den Landerwerb im Milchbuckgebiet, Stadtarchiv Zürich, V.Gc.31.

Jahr	Fläche in m ²	Anzahl Geschäfte
1920	4286	1
1921	0	0
1922	20'697	4
1923	0	0
1924	0	0
1925	104'791	6
1926	2000	3
1927	10'904	3
1928	31'075	6
Summe	170'000	

Landerwerb der Stadt im Milchbuckgebiet, 1920–1929.
(Die Angaben sind aus dem Protokoll des Stadtrates, das die einzelnen Transaktionen enthält, zusammengezogen.)

sammenbruch der Bautätigkeit nach dem Ersten Weltkrieg. In den Quellen zum Milchbuckgebiet finden sich Zeugnisse von dramatischen Notlagen der Grundbesitzer, die ihre Hypotheken nicht mehr bedienen konnten. Die Söhne des Frankfurter Hoteliers Fritz Gömöri verkauften der Stadt 1922 5000 Quadratmeter Land zum Quadratmeterpreis von Fr. 1.50. Dieses Land hatte der Vater 1908 für Fr. 7.45 erworben.⁸⁸ Die Erben hatten mehrfach versucht, ihr Grundstück der Stadt zu verkaufen und ihre ursprünglichen Preisvorstellungen immer tiefer senken müssen – weit unter den Preisstandard der Gegend, den der Stadtrat selber mit 2 bis 5 Franken bezifferte.⁸⁹

Nicht viel besser erging es Max Schlesinger, dem Besitzer der Immobiliengesellschaft Fortuna, die an der alten Guggachstrasse 40'000 Quadratmeter Land besass, das sie weder überbauen noch verkaufen konnte, solange der Bebauungs- und der Quartierplan nicht in Kraft waren. Schlesinger bat im Sommer 1919 fast flehentlich darum, sein Land der Stadt für 3 Franken den Quadratmeter abtreten zu dürfen, um wenigstens den Hypothekarzins los zu werden und seine Firma zu retten. Doch erst 1925 entschloss sich die Stadt zu diesem Schritt. Offensichtlich hatte Schlesinger in der Zwischenzeit keinen andern Käufer gefunden. Denn der Preis war lediglich um 68 Rappen pro Quadratmeter gestiegen, was etwa den in der Zwischenzeit aufgelaufenen Zinsen entsprach.⁹⁰

Zur städtischen Bodenpolitik gehörte aber auch der Verkauf von Land zur Förderung städtebaulicher Ziele. Das Milchbuckquartier zeigt, vor allem in seinem südöstlichen Teil, einen überdurchschnittlich grossen Anteil an Wohnsiedlungen, die mit städtischer Finanzhilfe erbaut worden sind, in den allermeisten Fällen durch gemeinnützige Baugenossenschaften. Fast alle diese Kolonien entstanden in den Jahren 1924 bis 1934, direkt nach der Festsetzung des neuen Bebauungsplans.⁹¹ Ohne die Partnerschaft mit den Baugenossenschaften und die Möglichkeit städtischer Landabgabe hätte sich der grosse Zug einheitlicher städtebaulicher Gestaltungen weder auf dem Milchbuck noch anderswo verwirklichen lassen.

Architektur und Städtebau: Das gebaute Quartier

Die Hauptachse des Milchbuckquartiers bildet die Schaffhauserstrasse. Die alte Landstrasse wurde um 1930 stark verbreitert und zur Ausfallstrasse ausgebaut. Die zahlreichen ländlichen Bauten entlang der Strasse und am Schaffhauserplatz lagen vor den neuen Baulinien und wurden zur Verbreiterung der Strasse geschleift. Der grosse Baulinienabstand erlaubte nunmehr die geschlossene Bebauung mit maximaler Geschosshöhe. Aus einer halbländlichen Vorstadtstrasse wurde ein sehr städtisch wirkender, geschlossener Strassenkorridor. Dieser löst sich am Schaffhauserplatz in eine Verkehrsfläche auf, der die weit voneinander stehenden, verkehrsgerecht gerundeten Häuserfassaden keinen räumlichen Halt zu geben vermögen.

Als städtebaulicher Brennpunkt überragt das Grossschulhaus Milchbuck das umliegende Quartier. Durch seine Stellung auf der Hangkante und sein grosses Volumen beherrscht es nicht nur das umliegende Quartier, sondern definiert auch aus der Fernsicht die Silhouette des Milchbucksattels. Um dieses dominante Volumen in seine Umgebung zu integrieren, brachten die Behörden schon 1919 bis 1922 alles angrenzende Bauland in ihren Besitz und steuerten die Bebauung minutiös. Der Bau der Schule wurde bald nach dem Wettbewerb aus finanziellen Gründen sistiert; sie kam erst 1929 bis 1930 zur Ausführung. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung hatte die pathetische Monumentalität dieses

88 *Protokoll Stadtrat* 562, 20.4.1922.

89 Ebd.

90 *Brief Fortuna/Max Schlesinger an Emil Klöti*, 13. Juni 1919, Stadtarchiv Zürich V.Gc.31.

91 Koch u.a. 1990, Pläne IX und XVII; *Mehr als Wohnen 2007*, S. 322 ff.

Baus bereits etwas Anachronistisches. Die avantgardistische Ausstellung *Der neue Schulbau* zeigte 1932 das Milchbuck-Schulhaus als abschreckendes Beispiel einer Schulkaserne, die kindergerechten Massstäben spottet.⁹²

Die städtische Siedlung Birkenhof, 1925 bis 1926 von Albert Froelich zusammen mit Kündig & Oetiker realisiert, verbindet das Schulareal mit der Schaffhauserstrasse. Die Volumen und Freiflächen von Schule und Wohnsiedlung bilden eine durchkomponierte Einheit. Die öffentliche Spielwiese im Innenbereich der Siedlung geht unmittelbar in die symmetrisch konzipierte Schulanlage über; überlebensgrosse Skulpturengruppen von Arnold Hünerwadel besetzen die Nahtstellen. Zwei betont niedrige Häuserzeilen fassen die Wiese auf zwei Seiten ein; ein viergeschossiges, leicht geknicktes Wohnhaus bildet den Abschluss zur Schaffhauserstrasse. Das hohe Gewicht städtebaulicher Forderungen liess es vertretbar erscheinen, dass der Birkenhof im Gegensatz zu allen anderen Kommunalsiedlungen der 1920er Jahre eher teure Mittelstandswohnungen aufwies, die «für Arbeiterfamilien mit bescheidenem Einkommen nicht erschwinglich» waren, wie die Behörden eingestanden.⁹³

Um der beherrschenden Südwestfront der Schulanlage eine breite Zugangsachse zu sichern, arbeitete die Stadt mit der Baugenossenschaft Hofgarten zusammen. Sie war 1929 gegründet worden, mit dem Zweck, das 1920 erworbene städtische Land zu überbauen. Mit dem Entwurf der Siedlung wurden erneut Kündig & Oetiker beauftragt. Zwei niedrige Häuserzeilen säumen die Zugangsachse und lassen so das Schulhaus umso grösser erscheinen. Der relativ niedrige Landpreis von 23 Franken pro Quadratmeter berücksichtigte die «aus städtebaulichen Rücksichten auferlegten weit gehenden Baubeschränkungen».⁹⁴

Die Partnerschaft von Stadt und Baugenossenschaft ging aber noch weiter: Um auf der gesamten Strecke der Hofwiesenstrasse eine einheitliche Bebauung zu erzielen, verkaufte die Stadt 1931 37'000 Quadratmeter Land für 28 Franken pro Quadratmeter an die gleiche Genossenschaft. Einen 5000 Quadratmeter grossen Teil dieses Areals hatte sie erst im Jahr zuvor von den Gebrüdern Scotoni zum wesentlichen höheren Preis von 41 Franken erworben. Die einheitliche Bebauung der Hofwiesenstrasse war der Stadt dieses finanzielle Opfer wert.⁹⁵ Ihren Abschluss fand die Bebauung der Hofwiesenstrasse mit den von Otto Gschwind entworfenen Häuserzeilen der Mieterbaugenossenschaft Vrenelisgärtli, deren horizontal gestreifte Fassaden und gerundete Balkone die Längselemente der Strasse hervorheben. Auch diese Siedlung entstand auf städtischem Land.⁹⁶

Zwischen den genossenschaftlichen Wohnsiedlungen schwingt sich die Hofwiesenstrasse als breiter und stark durchgrünter Strassenraum stadtauswärts, begleitet von breiten offenen Vorgärten. Die Strasse wurde 1927 erstellt⁹⁷ und nahm 1930 die Gleise

92 *Der neue Schulbau*, Ausstellungskatalog Kunstgewerbemuseum Zürich, Zürich 1932; vgl. auch: Gonzenbach, Moser, Schohaus 1933.

93 *Protokoll Stadtrat* 619, 6.5.1925.

94 *Protokoll Stadtrat* 309, 23.2.1929.

95 *Protokoll Stadtrat* 1420, 11.7.1932; sowie Nr. 206, 30.1.1932.

96 *Protokoll Stadtrat* 857, 10.5.1929.

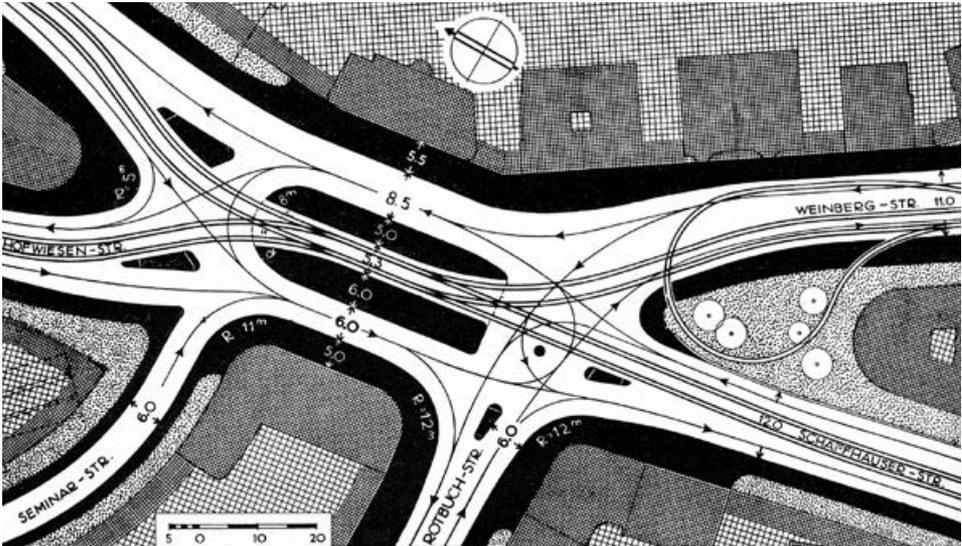
97 *Protokoll Stadtrat* 401, 16.3.1927.







Ausbau von Schaffhauserstrasse und Schaffhauserplatz um 1930. Ländliche Bauten mussten der Strassenverbreiterung weichen. (BAZ; Foto Tiefbauamt der Stadt Zürich)



Der Schaffhauserplatz nach dem Umbau. Die Verkehrsfläche ist wesentlich grösser geworden, das Tram besetzt ihre Mitte. Die Gebäude in den Strassenwinkeln sind konsequent abgerundet. (aus: Hippenmeier 1931, S. 14)



Die Siedlung Hofgarten (Kündig & Oetiker 1930) flankiert die südliche Zugangsachse der Schule. Die niedrigen Zeilen lassen den öffentlichen Bau höher erscheinen. (BAZ)



Die Hofwiesenstrasse um 1950 mit Blick Richtung Stadt. Links die Kolonie Hofgarten (Zweite Etappe, Kündig & Oetiker 1932), rechts die Mieterbaugenossenschaft Vrenelisgärtli (Anton Higi 1931). Eine Birkenallee begleitet den Strassenraum. (BAZ)

der neuen Strassenbahnlinie nach Oerlikon auf (heute Linie 11). Eine lichte Birkenallee gibt der Strasse ihr besonderes Gepräge: Die weissen Stämme korrespondieren mit dem gebrochenen Weiss der begleitenden Häuser. Birkenalleen charakterisieren auch den Grünzug Guggach–Milchbuckstrasse; sie gaben der Wohnsiedlung Birkenhof ihren Namen und sind ein heimliches Identitätsmerkmal des Milchbuckquartiers.

Die Linien der Tramgleise, Trottoirkanten, Einfriedungen, Gurten, Gesimse und Firste liegen parallel und bestimmen den räumlichen Eindruck. Vertikale Elemente wie Giebel, Erker und Dachaufbauten ordnen sich den Gesims- und Firstlinien unter und rhythmisieren durch ihre Wiederholung die langen Zeilen. Die Horizontalität und der einheitliche Charakter der Architektur sind Abbild der Vision von einer geordneten, disziplinierten und harmonischen Gemeinschaft auf den Ebenen von Genossenschaft, Stadt und Gesellschaft, die der Zürcher Stadtplanung als Leitbild vorschwebte.

Vertikal herausragen durften in dieser gesellschaftlich-städtebaulichen Vision lediglich die Bauten von öffentlichen, staatlichen und kirchlichen Institutionen. Keine privaten Türmchen und Giebelchen, sondern nur der hochhausartige Turm der Pauluskirche und das riesige Schulhaus überragen und beherrschen die Häusermassen des Quartiers.

Hinter der Schulanlage liegt der Milchbuck-Grünzug entlang der Guggachstrasse. 40 Meter Baulinienabstand, ein begrünter Streifen zwischen Strasse und Trottoir und breite Vorgärten geben der stillen Quartierstrasse den Charakter einer zwar unspektakulären, aber heiteren Promenade. Genossenschaftssiedlungen und Einfamilienhauszeilen begleiten den Grünzug. Die quartiertypischen Birken sind hier in breiten Reihen gepflanzt. Im Bereich der Schaffhauserstrasse verengt sich der Strassenraum, um sich an der Milchbuckstrasse erneut auszuweiten.



Die Grünverbindung entlang der Guggachstrasse mit vier Baumreihen (unten) um 1932. Diagonal dazu verläuft die Bucheggstrasse. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz)

An der Biegung der Milchbuckstrasse wird der Grünzug vom zweiten vertikalen Akzent des Quartiers, der 1932 erbauten reformierten Pauluskirche, beherrscht. Auf eine breite Terrasse gelagert und flankiert vom Flachbau des Kirchgemeindehauses, thront der Kirchenbau über der platzartigen Kreuzung von vier Quartierstrassen. Der massige Turm charakterisiert die von Martin Risch entworfene Kirche: Sein scheibenförmiges Volumen nimmt die ganze Breite des Kirchenschiffs ein, und die drei hohen Bogenöffnungen der Glockenstube lassen ihn wie einen Triumphbogen erscheinen. Im Wettbewerb von 1929 setzte sich Rischs Monumentalismus gegen modernere Ansätze durch.⁹⁸

Sachlich-modern hingegen sind die von Paul Schumacher entworfenen, weissen Häuserzeilen der Baugenossenschaft Freiblick gegenüber der Pauluskirche. Die Zeilen ihrer vierten Bauetappe stehen auf städtischem Land. Stadtbaumeister Hermann Herter setzte «zur Umrahmung der Kirchenanlage» eine niedrige, geschlossene Bauweise durch, ähnlich wie im Fall des Lettenschulhauses.⁹⁹ Schon 1927 hatte Emil Klöti der Baugenossenschaft Freiblick besondere Förderung zukommen lassen: Ihr Gesuch um städtische Finanzhilfe hatte er damals bewilligt, ohne die dafür zuständige Wohnbaukommission zu fragen: «Dies geschah deshalb», erklärte er später, «um eine einheitliche Überbauung dieses Geländes und damit einen städtebaulich befriedigenden Abschluss gegen die Wohnkolonien Oberstrass und Vrenelisgärtli zu ermöglichen.»¹⁰⁰

Es handelt sich bei den bevorzugt geförderten Bauten um die Zeilen an der Stüssistrasse, die das Gebiet zwischen Schaffhauser- und Scheuchzerstrasse erschliesst und sich mit ihrem geschwungenen Verlauf in die Landschaft einpasst. Die von Klöti erwähnten Kolonien der Baugenossenschaft Vrenelisgärtli liegen östlich der Kolonie Ilanzhofweg der Baugenossenschaft Freiblick. Es handelt sich um ausgedehnte, mittelständische Einfamilienhauskolonien, die in mehreren Etappen von Anton Higi erbaut wurden.¹⁰¹ Der Bau von Reihenhäusern, im Wettbewerb Gross-Zürich als Ideal des Arbeiterwohnbaus propagiert, wurde im Milchbuckquartier kräftig unterstützt. Zwischen 1920 und 1929 erstellte die Baugenossenschaft Vrenelisgärtli rund dreihundert Reihenhäuser mit vier bis fünf Zimmern. Jahr für Jahr profitierte sie von städtischen Fördermitteln und von besonders preiswertem städtischem Bauland. Das, obwohl ihre Reihenhäuser rund doppelt so teuer waren wie Dreizimmerwohnungen im gleichen Quartier und damit für Arbeiterfamilien unerschwinglich, wie in der Wohnbaukommission kritisch bemerkt wurde. Sie wurden – ein Ausnahmefall der städtischen Wohnbauförderung – zum Verkauf an Private erbaut.¹⁰² Das städtebauliche Ziel ging hier den sonst geltenden sozialen Kriterien der Wohnbauförderung vor.

Mit der Siedlung Zangerweg schuf die Baugenossenschaft Vrenelisgärtli eine städtebauliche Besonderheit: Sie liegt, von einer skulpturengeschmückten Zufahrt erschlossen, im grossen Hofbereich der vom gleichen Architekten entworfenen Wohnkolonie Oberstrass, deren dreigeschossige Zeilenbauten an die umliegenden Strassen gesetzt sind.¹⁰³ Die Hof-siedlung bildet mit ihren horizontal versetzten Zeilen einen räumlich klar gefassten, höchst intimen Wohnbereich, dem das städtische Kindergartenhaus einen vornehmen Abschluss gibt.¹⁰⁴

98 «Wettbewerb für eine reformierte Kirche mit Kirchgemeindehaus in Zürich-Unterstrass», in: *SBZ*, Bd. 94, 1929, S. 330–333.

99 *Protokoll Baukollegium*, 17.12.1929.

100 *Protokoll Wohnbaukommission*, 25.8.1927, S. 111, Stadtarchiv Zürich.

101 Koch u.a. 1990, S. 168.

102 *Protokoll Wohnbaukommission*, 25.8.1927, S. 112.

103 Koch u. a. 1990, S. 167f.; Straumann 2001; *Mehr als Wohnen 2007*, S. 56f.

104 Vgl. Straumann 2001.

Nördlich von Bucheggstrasse und Bucheggplatz lockert sich das Gewebe des Milchbuckquartiers weiter auf: Die Waldrandzone des Käferbergs reichte noch jahrzentlang unüberbaut bis an die Hofwiesenstrasse, besetzt von Familiengärten, einer Sportanlage und dem Friedhof Nordheim. Dicht hinter dem Bucheggplatz nimmt der Grünzug Milchbuck–Oerlikon seinen Anfang und schlängelt sich versteckt hinter Strassen und Häusern nordwärts. Als kurze, charakteristisch geschwungene Schlaufen führen die Grebelacker- und die Brunnenhofstrasse in diesen Raum hinein. Auf städtischem Land und mit städtischen Fördermitteln wurden hier um 1930 besonders preiswerte Familienwohnungen gebaut.

Nach nur sechs Jahren waren 1931 die inneren Teile des Milchbuckquartiers fast vollständig überbaut, Strassen und Alleen erstellt, und die neue Tramlinie verkehrte über den Bucheggplatz nach Oerlikon. «Es ist selten», bemerkte daher Konrad Hippenmeier 1936 in der *Schweizerischen Bauzeitung*, «dass der Verfasser eines Bebauungsplanes dessen Durchführung erlebt. In diesem Falle trifft es zu. Neben der Erstellung der Hofwiesenstrasse und verschiedener Nebenstrassen ist das Bebauungsplangebiet bereits mehr als zur Hälfte überbaut.»¹⁰⁵

Hippenmeier schrieb diese Bemerkung in der Einleitung zum Bericht über den Wettbewerb für das Freibad Allenmoos in der *Schweizerischen Bauzeitung*. Mit dem 1938 realisierten Projekt der Architekten Haefeli Moser Steiger und des Gartenarchitekten Gustav Ammann, das im Urteil der Jury «jene frohmütige Stimmung atmet, die einer derartigen Anlage eigen sein muss»¹⁰⁶, hielt auch die klassische Moderne Einzug im Milchbuckgebiet. Das Freibad markiert die ehemalige Stadtgrenze zwischen Oerlikon und Unterstrass und ist bis heute das schönste und grösste Gartenbad der Stadt Zürich geblieben. Im äusseren, auch als Allenmoosquartier bekannten Teil des Milchbuckquartiers, der unmerklich auf das Gebiet von Oerlikon überleitet, setzte die Bebauung überwiegend erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Er wird von einer neuen, zeittypischen Auffassung des Stadtraums geprägt: Quer zur Strasse gestellte Zeilen öffnen hier einen fliessenden Raum – eine Entwicklung, die Hippenmeier 1936 bereits vorausgesehen hatte.¹⁰⁷ Mit dem Bau des Allenmoos-Schulhauses und der Sportanlage Steinkluppe kam die Überbauung des Milchbuckquartiers gegen 1950 zum Abschluss.

Die fünfjährige Planung und ihre Umsetzung seit 1925 schuf auf dem Milchbuck ein Quartier mit hoher Wohnqualität, dessen Grenzen jedoch nicht ohne weiteres erkennbar sind und das keine ausgeprägte eigene Identität aufweist. Das eigentliche Zentrum, der Schaffhauserplatz, liegt am Rand des Quartiers, und die wichtigen öffentlichen Bauten orientieren sich nicht auf diesen Brennpunkt, sondern liegen abseits am ruhigen Grünzug. Die Westtangente und andere grosse Durchgangsstrassen zerschneiden das Milchbuckquartier heute in einzelne Bereiche. Trotz der Belastung durch extrem verkehrsreiche Strassen weist es jedoch bis heute viele Inseln mit überdurchschnittlicher Wohnqualität auf.

105 «Wettbewerb für die Freibadanlage «Allenmoos» auf dem Milchbuck in Zürich» (städtebauliche Einleitung von Konrad Hippenmeier), in: *SBZ* Bd. 107, 1936, S. 232.

106 Ebd., S. 234.

107 Ebd., S. 232.



Der breite Glockenturm der Pauluskirche, hier beim Glockenaufzug 1932, beherrscht den Platz an der Milchbuckstrasse. «Eine feste Burg» lautete das Motto von Martin Risch für seinen Wettbewerbsbeitrag. Rechts die Kolonie Ilanzhofweg IV der Baugenossenschaft Freiblick von Paul Schumacher, 1930. (BAZ)



Irchel- und Milchbuckquartier in einer Luftaufnahme um 1930. Geschwungene Strassenlinien, niedrige, strassenparallele Bebauung und die Erschliessung durch das Tram kennzeichnen das Milchbuckgebiet. In der Mitte ist der Bauplatz für die Pauluskirche sichtbar, rechts dahinter das Tramdepot und unten rechts die Siedlung Zanggerweg mit ihren Reiheneinfamilienhäusern. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz)

S. 372/373, Zwischen den Wohnhäusern der Baugenossenschaft Oberstrass (Anton Higi 1924–1927) führt eine schmale Strasse in den Innenhof, wo sich die Wohnsiedlung Zanggerweg befindet. Skulpturen von Arnold Huggler zeichnen die Einfahrt aus. (BAZ; Foto um 1930)





Langmauer
70



Quartierstrasse mit verkehrsgerechtem Schwung: Die Grebelackerstrasse mit Häusern der Baugenossenschaft der Strassenbahner (Leuenberger & Flückiger 1928). (BAZ)



Das Freibad Allenmoos, 1938–1943 von Haefeli Moser Steiger erbaut, liegt an der Grenze des Milchbuckquartiers mit Oerlikon. Im Hintergrund die Hofwiesen-, vorne die Allenmoosstrasse. (Walter Mittelholzer, Luftbild Schweiz 1943)

Ausblick

Bebauungspläne der 1934 eingemeindeten Vororte

Zu den Grundanliegen des Wettbewerbs Gross-Zürich hatte der Wunsch gehört, die gesamte Entwicklungsregion der Grossstadt über die Gemeindegrenzen hinweg unter einem gemeinsamen Leitbild zu erfassen. In den Diskussionen um die zweite Eingemeindung spielte dieses Argument eine zentrale Rolle. Schon bevor diese Anfang 1934 vollzogen wurde, versuchte die Stadt die Planungsziele über bilaterale Verhandlungen zu koordinieren. Dies geschah oft mit Unterstützung der kantonalen Behörden, die benachbarte Gemeinden zur Vernehmlassung über Bebauungsplanentwürfe ihrer jeweiligen Nachbarn einluden. Das Angebot der Stadt, für die Vorortsgemeinden kostenlos Bebauungsplanentwürfe zu erarbeiten, nahmen vor allem die ländlichen und finanzschwachen Gemeinden gern an. Zu diesen gehörten Altstetten, Höngg, Uitikon und Seebach. Trotzdem lag zum Zeitpunkt der Eingemeindung eine gemeinsame Planung für das erweiterte Stadtgebiet noch in weiter Ferne. In einigen Vororten fehlten für eine geregelte Planungsarbeit allein schon die nötigen Vermessungsgrundlagen.¹⁰⁸

Die Arbeitergemeinde Seebach beauftragte 1923 nicht das Bebauungsplanbüro, sondern Konrad Hippenmeier als Privatperson mit dem Entwurf eines Bebauungsplans für die Gemeinde.¹⁰⁹ Der 1924 fertig gestellte und 1925 vom Regierungsrat genehmigte Plan ist als einer von wenigen Bebauungsplänen aus jener Zeit im Baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich erhalten geblieben. Seebach ist darin als Gartenstadt gestaltet; Kleinhaussiedlungen und freistehende Einfamilienhäuser nehmen den grössten Teil der Fläche ein. Ins Auge springt auch die projektierte Birchstrasse, die den Dorfkern in weitem Bogen nordwestlich umfährt und die Entwicklungsgebiete Seebachs mit Oerlikon und Opfikon verbindet. Dieser Strassenzug wurde später in Teilen realisiert. An der Birch- und der Schaffhauserstrasse sind – der Zeit voraus – Zeilenbauten quer zur Strasse vorgeschlagen.

Die am Hang des Limmattals gelegene Gemeinde Höngg, die zu den grösseren Vororten gehörte, nutzte 1923 das städtische Angebot und beauftragte das Bebauungsplanbüro mit der Konzeption seiner limmatnahen Gebiete. Daraus entstand 1929 ein offizieller Bebauungsplan für das gesamte Gemeindegebiet.¹¹⁰ Viele seiner Festlegungen sind im heutigen Quartier zu erkennen: so die typischen langen, hangparallelen Strassenzüge (Ottenberg-, Ackerstein- und Rebbergstrasse), aber auch die grossen Freiflächen unterhalb der Kirche Höngg und im Imbisbühl. Die eine ist bis heute als Rebberg erhalten, die andere wurde später zum Standort der Schulhäuser Lachenzelg und Imbisbühl. Zum Schutz des Landschaftsbildes ist der ganze Hönggerberg mit einem Bauverbot belegt, ebenso die Geländekante und die Waldränder von der Waid bis zum Kappenbühl.

Die Gemeinde Altstetten, die 1924 bei der Stadt Zürich einen Bebauungsplan bestellt hatte, musste trotz mehrfacher Mahnungen bis 1928 auf das Resultat warten. Die lange Bearbeitungszeit war darauf zurückzuführen, dass Hippenmeier den Bebauungsplan Altstetten zusammen mit dem Gemeindegebiet von Albisrieden und den westlichen Teilen von Aussersihl und Wiedikon studierte, was die Aufgabe komplizierte.¹¹¹ Es ging darum, eine nach der Peripherie abgestufte Bebauung zu erzielen und zwischen Stadt und Vororten, in den Gebieten Im Gut und Letzigraben, nach Möglichkeit tren-

108 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1935, S. 195.

109 Auftrag vom 31.1.1923, Gemeindearchiv Seebach, Stadtarchiv Zürich, VI.SB.D.1.

110 Unterlagen (und Plan) im Gemeindearchiv Höngg, Stadtarchiv Zürich, VI.HG.D.5:2.

111 Vgl. *Geschäftsbericht Stadtrat*, 1924 bis 1928.

nende Grün- und Sportflächen zu erhalten. Der Bebauungsplan ist nicht überliefert, jedoch ein schriftlicher Begleitbericht.¹¹² Ihm ist zu entnehmen, dass Hippenmeier den Hangfuss des Üetlibergs ähnlich wie im Friesenberg weiträumig freihalten wollte. Zwischen Zürich und Altstetten waren grosse Sportanlagen (Letzigrund, Utogrund) vorgesehen. Zur Ergänzung des Strassennetzes plante Hippenmeier schon 1928 die später gebaute Luggwegstrasse, einen Strassenviadukt über die Bahnareale (Europabrücke) und im Süden die spätere Rautstrasse.

Ohne Hilfe aus der grossen Stadt hingegen plante Oerlikon. Der 1898 festgelegte Bebauungsplan hatte im Ortskern eine sehr städtische, geschlossene Blockrandbebauung ausgelöst. 1924 korrigierte die Gemeinde die Entwicklung mit dem Bebauungsplan-Wettbewerb. 1924 bis 1927 entwickelte Oerlikon zudem Bebauungspläne für das Grenzgebiet zu Schwamendingen.¹¹³ Das mittellose, ländliche Affoltern und das bäuerliche Witikon schliesslich blieben bis zur Eingemeindung unberührt von städtischer Planung. In diesen Gemeinden fehlte bis 1934 sogar eine amtliche Vermessung; sie wurde nach der Eingemeindung nachgeholt.¹¹⁴

Vom Generalbebauungsplan zur Ära Steiner

Kurz nach der Eingemeindung begann 1934 die Arbeit an Bebauungsplanrevisionen für wichtige ehemalige Vororte (Albisrieden, Altstetten, Schwamendingen und Witikon). Um die Fehler der Vergangenheit zu vermeiden, ging das Bebauungsplanbüro mit derart grosser wissenschaftlicher Akribie an diese Aufgabe, dass 1940 erst ein einziger Bebauungsplanentwurf für Albisrieden vorlag. Die neue wissenschaftliche Methode sollte für einen Generalbebauungsplan der erweiterten Stadt Zürich als Muster dienen.

Für den Bebauungsplan von Albisrieden zeichnete im Bebauungsplanbüro der Architekt Hans Kupli verantwortlich, der 1940 als Nachfolger von Konrad Hippenmeier die Leitung der Zürcher Stadtplanung übernehmen sollte. Das Planwerk unterscheidet sich von früheren Bebauungsplänen vor allem in der Methodik wissenschaftlicher Grundlagenerarbeitung. Umfangreiche Datenerhebungen zum historischen Bestand, den vorhandenen Nutzungen und Bautypologien, zu den Verkehrsströmen sowie wichtigen Landschaftselementen mündeten in mehrere Teilpläne, aus deren Überlagerung sich erst der Bebauungsplan ergab. Dieses stark am Bestand orientierte Vorgehen glich den Methoden, die seit Mitte der 1930er Jahre in der Altstadtsanierung zur Anwendung kamen. In einem Bericht von 1941 stellte Hans Kupli das Vorgehen anhand der Teilpläne von Albisrieden dar.¹¹⁵

Der «Plan der Vorgeschichte» stützte sich auf die Wild'sche Landeskarte aus den 1840er Jahren und erfasste die Struktur des Vororts vor dem Beginn der Urbanisierung.¹¹⁶ Besonderes Interesse galt dabei nicht nur der Siedlungsstruktur, sondern auch den Strassen und Wegen, den Waldgrenzen und der landwirtschaftlichen Nutzung. Gestützt auf diesen Plan erstellte das Bebauungsplanbüro fotografische Aufnahmen «schutzwürdiger Objekte». In Albisrieden zählten dazu die Kirche, der Dorfplatz und die historische Mühle mit ihrem Weiher – «erst erwerben!», schrieb Emil Klöti an dieser Stelle an den Seitenrand.¹¹⁷ Ein gesonderter Plan stellte die «Verkehrsdichte» auf wichtigen Strassen dar; er basierte auf systematischen Verkehrszählungen und gab Hinweise für den benö-

112 Konrad Hippenmeier, *Bericht zum Bebauungsplan Altstetten*, 9.1.1928, Gemeindecarchiv Altstetten, Stadtarchiv Zürich, VI.AT.D.5:3.

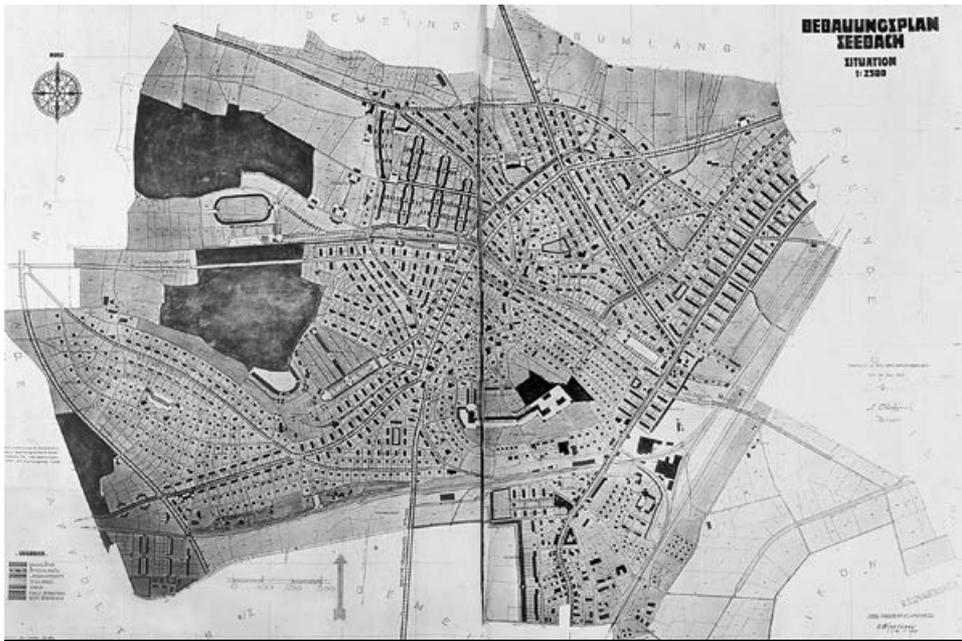
113 *Gemeindecarchiv Oerlikon*, Stadtarchiv Zürich, VI.Oe.D.2 (Bauverwaltung) 13: 1925–1928.

114 Kupli 1941, S. 114 und 123.

115 Ebd., S. 96–108.

116 Ebd., S. 98.

117 Ebd., S. 102.



Bebauungsplan für Seebach von Konrad Hippenmeier 1924. Der Vorort ist als Gartenstadt mit niedriger Bebauung und hohem Anteil von Einfamilienhäusern konzipiert. In weitem Bogen umrundet die projektierte Birchstrasse das Dorfzentrum. (aus: Hippenmeier 1929, S. 16)



Bebauungsplan für Höngg von Konrad Hippenmeier 1929. Die Strassen laufen parallel zum Hang. Die Waldränder und die Geländekante des Hönggerbergs sind weiträumig mit Bauverbot belegt. Freiflächen sind westlich des Dorfkerns im Imbisbühl (später Schulhausstandort) und im Rebberg unter der Dorfkirche ausgewiesen. (aus: Hippenmeier 1929, S.18).

tigten Ausbau der Infrastruktur. Der ‹Nutzungsplan› orientierte sich am Bestand: Gestützt auf grundstückweise Erhebungen zeigte er die zur damaligen Zeit herrschende Nutzungsstruktur auf. Das gleiche gilt für den ‹Staffelplan›, der die bestehende Bebauung nach Gebäudehöhe kartierte. Erst der ‹Verkehrslinienplan› mischte bestehende Infrastrukturen (Wege, Strassen, Gleisanlagen) mit projektierten Verkehrsadern und wies damit auch in die Zukunft. Wie im Verkehrslinienplan überlagern sich im ‹Freiflächenplan› Bestandeselemente (wichtige landschaftliche Objekte) mit Vorgaben für die kommenden Herausforderungen. Die künftig zu erhaltenden Freiflächen waren «nach neuzeitlichen Gesichtspunkten auf Grund von Untersuchungen über die mutmassliche Zunahme und auf den Kopf der Bevölkerung berechnet», wie Kupli bemerkt.¹¹⁸

Die zahlreichen Bestandespläne flossen schliesslich im ‹Bebauungsplan› zusammen: Er enthielt, wie die Stadtzürcher Bebauungspläne vor der Eingemeindung, eine Bebauungsstudie, die vorgesehenen Freiflächen und das Strassennetz und gab «ein Bild über die künftig gedachte Abgrenzung des Industrie-, Wohn-, Siedlungs- und landwirtschaftlichen Baulandes». Dieser umfassende Bebauungsplan war wie bisher ein verwaltungsinternes Dokument mit dem Ziel, «die bauliche Entwicklung auf lange Sicht vorausschauend vorzubereiten, damit bei einer plötzlich einsetzenden Entwicklung die Ausdehnung der Stadt in geordnete Bahnen gelenkt werden kann».¹¹⁹ Rechtsverbindlich wurden nur die Bau- und Niveaulinien der öffentlichen Strassen.

Die umfassende Erarbeitung von Daten zum baulichen und landschaftlichen Bestand des Entwicklungsgebiets mutet modern an und bedeutet einen grossen Schritt über das eher künstlerisch-intuitive Vorgehen hinaus, das vor der Eingemeindung die Konzeption der Bebauungspläne beherrschte. Zweifellos stärkte sie das Bewusstsein und die Wertschätzung für historische und landschaftliche Schutzobjekte. Doch die Wissenschaftlichkeit stiess in einem entscheidenden Punkt an ihre Grenzen: Für die Prognose der künftigen Entwicklung gab sie den Planern keine zusätzlichen Daten an die Hand – darin blieben sie auf intuitive Annahmen angewiesen.

Nach dem Tod Konrad Hippenmeiers 1940 übernahm Hans Kupli die Leitung des Bebauungs- und Quartierplanbüros und machte seine Methode für das ganze Amt zum Massstab. Dabei scheiterten die Planer aber am Umfang der selbst gestellten Aufgabe. Schon 1940 ist im Geschäftsbericht des Stadtrates zu lesen: «Die Vorbereitungen für die Aufstellung eines Generalbebauungsplanes, der im Interesse eines generellen Idealprogrammes der baulichen Stadtentwicklung und eines methodischen Arbeitsprozesses notwendig ist, konnte nicht im erwünschten Masse gefördert werden.»¹²⁰ Der Arbeitsrückstand vergrösserte sich von Jahr zu Jahr infolge der übertrieben akribischen Erfassungsmethoden: «Für jede Liegenschaft», berichtet der Stadtrat 1942, «wird eine Karte angelegt, die Angaben enthält über Art der Bebauung, Grundstückgrösse, Zahl der Bewohner, der gewerblichen Betriebe, überbaute Fläche, Geschosszahl, Nutzungsfläche, Anzahl der Wohnungen, hygienische und sanitäre Einrichtungen, Mietpreise, Versicherungs- und Steuerwert, Handänderungen, Baujahr, Erhaltungs- oder Schutzwürdigkeit der Baute, Nutzungsart und anderes mehr, zum Teil in verschiedenen Zeitabschnitten (1941, 1930, 1910, 1896).»¹²¹ Dabei geriet die Arbeit in Rückstand, und Entwicklungsvisionen traten vollkommen in den Hintergrund.

So verwundert es nicht, dass die Arbeit am ‹Generalbebauungsplan› irgendwann in den 1940er Jahren sang- und klanglos eingestellt wurde. Neue Entwicklungen hatten die Bemühungen des Bebauungsplanbüros überholt: Schon mitten im Zweiten Weltkrieg

118 Kupli 1941, S. 104.

119 Ebd., S. 105.

120 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1940, S. 210.

121 *Geschäftsbericht Stadtrat* 1942, S. 209.

setzten Bundessubventionen den genossenschaftlichen Wohnungsbau wieder in Gang, eine neuerliche Wohnungsnot wie 1918 sollte vermieden werden. In Schwamendingen und anderen Vororten entstanden neue Wohnsiedlungen auf grossen Arealen.

Die Führung in diesen Grossprojekten übernahm 1943 der neu gewählte Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner. Zusammen mit den bauwilligen Genossenschaften entwarf er, um Zeit zu sparen, «Überbauungspläne» für die neuen Siedlungsareale.¹²² Um das zeitraubende Quartierplanverfahren zu umgehen, übernahm in den meisten Fällen die Baugenossenschaft selber den Bau von Erschliessungsstrassen. Bald ging das Hochbauamt dazu über, solche Überbauungspläne für ganze Stadtquartiere zu entwerfen und Bauträger, die um Subventionen nachsuchten, auf diese Pläne zu verpflichten. Die Überbauungspläne des Hochbauamtes unterscheiden sich in nichts von Bebauungsplänen: Sie enthalten Bebauungsstudien, Grünflächen, das Strassennetz und die öffentlichen Bauten. Das Hochbauamt entwarf diese Pläne aber wieder in Architektenmanier, nach künstlerischen und nicht nach wissenschaftlichen Grundsätzen – und das hiess in Monaten statt in Jahren. Die Durchsetzung dieser Pläne wurde nicht nur durch das wiedergewonnene Tempo, sondern auch durch die Subventionierung fast des gesamten Wohnungsbaus in der frühen Nachkriegszeit massiv erleichtert. Die Aufsicht über die Wohnbauförderung gab dem Hochbauamt enorme Verfügungsmacht. Die vom Historiker Ruedi Weidmann beschriebene und analysierte frappante Durchschlagskraft der Stadtplanung in den 1940er Jahren hat diese Epoche als «Ära Steiner» in die Architekturgeschichte eingehen lassen.¹²³

Am Ende des Kriegs hatte Albert Heinrich Steiner die wichtigsten stadtplanerischen Kompetenzen an sich gezogen: Der Auftrag, für die gesamte Stadt einen neuen Bau- und Zonenplan zu schaffen, ging 1943 ebenso an das Hochbauamt wie die Führung des 1946 geschaffenen Büros für Altstadtsanierung. Dem Bebauungsplanbüro blieb nach dem Zweiten Weltkrieg als eigenes Arbeitsgebiet nur noch die Verkehrsplanung. Die bis heute bestehende, für Zürich spezifische Trennung der Verkehrsplanung von der Siedlungs- und Nutzungsplanung hat in diesen Vorgängen am Ende des Zweiten Weltkriegs ihre Ursache.

In inhaltlicher Hinsicht brachte die «Ära Steiner» aber wenig neue Ansätze, sie ist vielmehr eine Fortsetzung der Politik der Zwischenkriegszeit in wesentlich vergrössertem Massstab. Der Überbauungsplan für Schwamendingen aus dem Jahr 1948 gleicht in wesentlichen Aspekten den Plänen für den Milchbuck oder den Friesenberg: Weite Grünflächen umschliessen das neue Quartier, Grünzüge reichen tief ins Siedlungsgebiet hinein, an sie sind Schulen und Kindergärten angeschlossen. Die Dichte der Bebauung ist im Vergleich zur Zwischenkriegszeit weiter reduziert, die Gebäudehöhen sind geringer, die Abstände grösser geworden und die Begeisterung für das Einfamilienhaus erreichte in der zweiten Nachkriegszeit ihren Höhepunkt. Der hauptsächliche Unterschied zu den Plänen der Zwischenkriegszeit liegt in der Stellung und Kubatur der Bauten: Um fließende Stadträume zu schaffen, sind die Zeilen jetzt fast immer quer zu den Strassen gestellt, und über die Abstufung der Gebäudehöhen entwickelt sich die sogenannte «Differenzierte Bauweise» mit den ersten Wohnhochhäusern 1952.

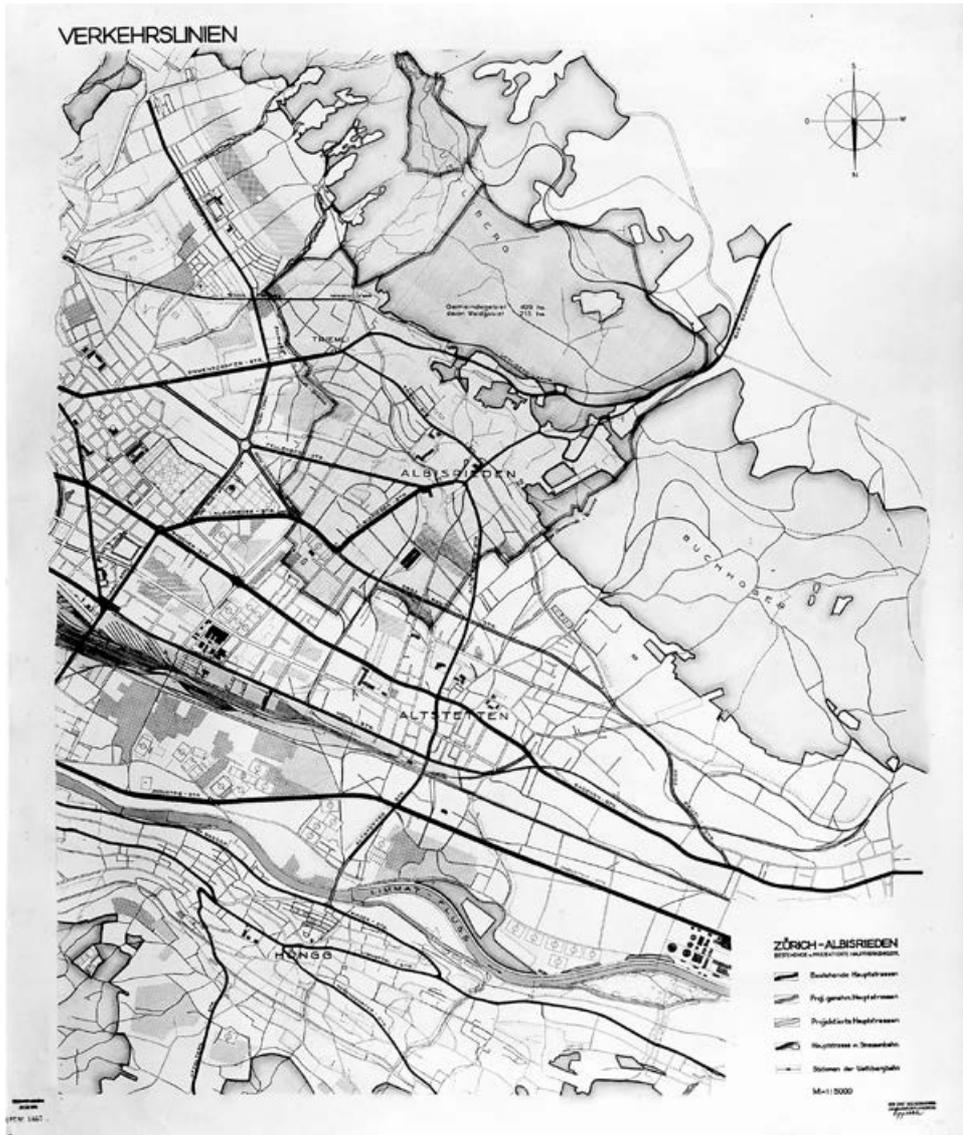
Die 1947 verabschiedete neue Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich enthielt erstmals verbindliche Vorgaben zur Flächennutzung. Namentlich sollten durch die Festlegung von Landwirtschaftszonen Freiflächen dauernd erhalten werden. Um die Landwirtschaftszone entspann sich jedoch ein Rechtsstreit grundsätzlicher Art, der in den 1950er Jahren das Bundesgericht mehrfach beschäftigte.¹²⁴ Das Ende der Bundessub-

122 Weidmann 2000, S. 90–93.

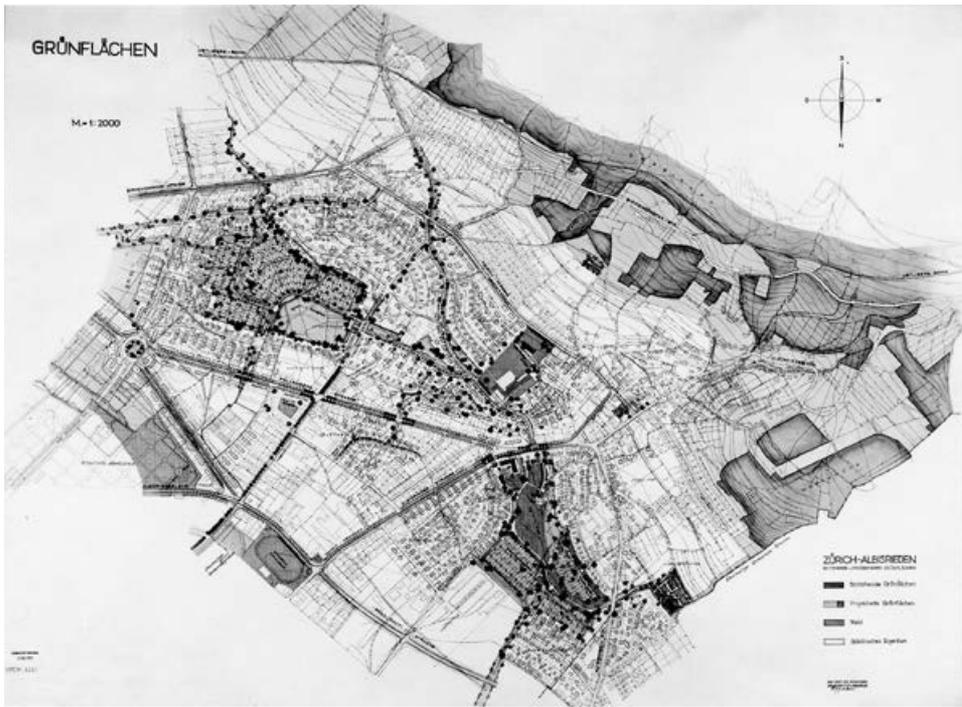
123 Ebd., S. 81–109.

124 Eisinger 2004, S. 92–137.

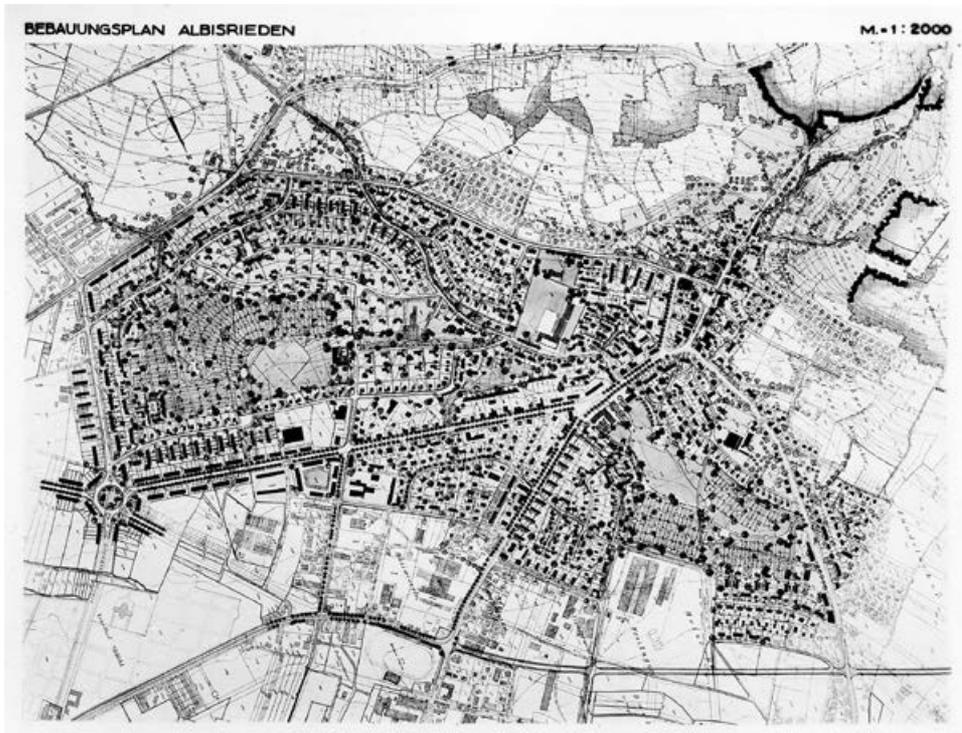
ventionen für den Wohnungsbau im Jahr 1950 beendete die grosse Gestaltungsmacht der Stadtbehörden bei der Anlage neuer Quartiere. Mittels Arealbonus und Ausnahmegewilligungen gelang es ihnen auch später, grosse Gesamtlösungen zu verwirklichen. Mit dem Boom des Autoverkehrs, der Planung von Autobahnen und Expressstrassen und mit dem Massenwohnungsbau stellten sich der Stadtplanung in den 1950er Jahren aber neue Aufgaben, und das Entwicklungstempo der Hochkonjunktur beschleunigte die Veränderungen des Stadtraums in einem Mass, das direkte Vergleiche mit der Zwischenkriegszeit nicht mehr zulässt. Ab Mitte der 1950er Jahre bestimmten neue stadträumliche, soziale und wirtschaftliche Prämissen die Stadtentwicklung. Der Konsens, der seit 1918 die Stadtentwicklung so massgeblich geprägt hatte, zerfiel.



Der Verkehrslinienplan dient als Grundlage zum Bebauungsplan Albisrieden (1940). Auffälligstes Element ist der spinnenförmige Verkehrsknoten am Gutplatz. Die spätere Rautstrasse ist projektiert. (aus: Kupli 1941, S. 103)



Der Grünflächenplan als Teil des Bebauungsplans. Freiflächen begleiten die Waldränder am Üetliberg. Grosse Freiflächen mit Familiengärten sind im Inneren der Baugebiete vorgesehen (Triemli, Bachwiesen). Ein diagonaler Grünzug vernetzt die Freiflächen untereinander. (aus: Kupli 1941, S. 104)



Der Bebauungsplan entstand aus der Überlagerung der Teilpläne. Der schwarz eingetragene Bebauungsvorschlag dient der Überprüfung der räumlichen Wirkung und bildet den verwaltungsmässigen Vergleichsmaßstab für künftige Bauvorhaben. (aus: Kupli 1941, S. 105)



Das Goldene Zeitalter der Stadtplanung: Wipkingen 1939. Das Stadtbild ist geordnet und diszipliniert. Einheitlich wirkende, niedrige Wohnhäuser stehen in hangparallelen Reihen und fügen sich ins Gelände ein, das dominierende Schulhaus (Hermann Herter 1932) hat eine einheitliche Umrahmung erhalten, ein breiter Grünstreifen schliesst die Bebauung nach oben ab. Der Verkehr ordnet sich auch auf der künftigen Westtangente der Siedlung unter. (Werner Friedli, Luftbild Schweiz)



Überbauungsplan für Schwamendingen 1948. Grünflächen umgeben das Quartier, durchdringen es in breiten Grünzügen und umfliessen jede einzelne Wohnsiedlung. Im Bauboom der frühen Nachkriegszeit, der hauptsächlich vom subventionierten Wohnungsbau getragen war, übernahm das Hochbauamt unter Albert Heinrich Steiner die Führung in der Planung neuer Quartiere. Die Planungsgrundsätze aus der Zwischenkriegszeit blieben in der ›Ara Steiner‹ massgeblich und kamen in Schwamendingen besonders prägnant zur Wirkung. (BAZ)

Im Rückblick erscheint die Periode von 1918 bis in die Mitte der 1950er Jahre als ein Goldenes Zeitalter der Stadtplanung in Zürich. Luftbilder zeigen eine Stadt, die erkennbare, bewusst geplante Struktur- und Gestaltungsmuster sowie ein hohes Mass an räumlicher Geschlossenheit aufweist. In Bezug auf Gebäudehöhen und Volumen herrschte eine Einheitlichkeit und Grosszügigkeit, die noch nicht von Hochhäusern und massigen Nutzbauten durchbrochen ist. Offene Gartenhöfe trennen die strassenbegleitenden Häuserreihen oder umfliessen quer gestellte Zeilenquartiere. Grosszügige Grünflächen fassen auch die grösseren Strassenzüge ein, die Fahrbahnen beanspruchen nur einen geringen Teil des öffentlichen Strassenraums.

Von der Zwischenkriegszeit bis weit nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs spielte sich das Stadtwachstum noch zum weitaus grössten Teil innerhalb der Stadtgrenzen ab und wurde von den städtischen Behörden aktiv gesteuert. Die Ausbildung einer weiträumigen Agglomeration zeichnete sich zwar bereits ab, doch spielte sie noch eine untergeordnete Rolle. In ihrem Hoheitsgebiet kontrollierte die Stadt Zürich die Entwicklung vor allem mit den Mitteln der Bodenpolitik, der Wohnbauförderung und detailliert ausgearbeiteter Bebauungspläne, die die Entwicklung im gewünschten Sinn steuerten. Ein sehr grosser Teil der privaten wie der genossenschaftlichen Bautätigkeit konnte durch Landvergabe oder Fördermittel direkt beeinflusst werden; die Quartierplanarbeit übertrug die neuen Grundsätze auch auf die übrigen Neubaugebiete. Ein so hoher Grad öffentlicher Intervention im Bereich der Stadtentwicklung wurde weder vor noch nach dieser Periode je wieder erreicht.

Dass die Resultate aus heutiger Sicht nicht nur positiv gewertet werden können, versteht sich von selbst, denn die Einheitlichkeit der Planungsgrundsätze liess wenig Spielraum für alternative Entwicklungen: Im Kampf gegen den «schrackenlosen Individualismus» der Vorkriegszeit normierten die Planer nicht nur den städtischen Raum, sondern auch die private Lebenswelt der Menschen: Das Modell der Kleinfamilie beherrschte ihr Denken. Ausschliesslich für sie waren die normierten Kleinwohnungen der Baugenossenschaften gedacht. Unverheiratete hatten in diesen Konzepten keinen Platz. Auch architektonische Experimente hatten es in der wohlgeordneten Planungswelt der Zwischenkriegszeit schwer. Die «Disziplinierung des Stadtbildes» beinhaltete eine Disziplinierung der Menschen selbst. Die Planungen der Zwischenkriegszeit waren in ihrer funktionalen Determiniertheit zudem weder auf Wandel noch auf Anpassbarkeit angelegt. Die Wohnquartiere, in denen Bebauung, Grünflächen und Strassennetz eine Einheit bilden, erweisen sich in ihrer Überdeterminiertheit einer grundlegenden Erneuerung gegenüber als ebenso sperrig wie die minutiös optimierten Wohnungsgrundrisse jener Zeit.

Literatur und Quellen

Literatur seit 1950

- archithese* 2, 1995, Themenheft «Hermann Herter, Stadtbaumeister von Zürich (1919–1942)».
- Walter Akeret, *Die zweite Zürcher Eingemeindung von 1934*, Bern 1977.
- Gerd Albers, *Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875–1945: Texte und Interpretationen*, Düsseldorf 1975.
- Christoph Allensbach, *Architektur in der Schweiz. Bauen im 19. und 20. Jahrhundert*, Zürich 1998.
- Architektenlexikon der Schweiz 19./20. Jahrhundert (ALS)*, hg. von Isabelle Rucki und Dorothee Huber, Basel 1998.
- Anna Bähler, u. a., *Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur*, Bern 2003.
- Hans-Peter Bärtschi, *Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl*, Zürich 1983.
- Jörn Barnbrock (Hg.), *Materialien zur Ökonomie der Stadtplanung*, Braunschweig 1975.
- Baukultur in Zürich*, hg. von der Stadt Zürich, Amt für Städtebau:
- Band 1: *Affoltern, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach*, Zürich 2002.
 - Band 2: *Hirslanden, Riesbach*, Zürich 2003.
 - Band 3: *Aussersihl, Industrie*, Zürich 2004.
 - Band 4: *Wiedikon, Albisrieden, Altstetten*, Zürich 2005.
 - Band 5: *Enge, Wollishofen, Leimbach*, Zürich 2006.
 - Band 6: *Stadtzentrum, Altstadt/City*, Zürich 2008.
- Belser Stilgeschichte*, Band 3: *Neuzeit*, Stuttgart 1993.
- Elfi Bendikat, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890–1914. Strukturbedingungen, politische Konzeptionen und Realisierungsprobleme*, Berlin, New York 1999.
- Leonardo Benevolo, *Die Geschichte der Stadt*, Frankfurt, New York 1975.
- Leonardo Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Roma, Bari 1985 (1963).
- Jean-François Bergier, *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Zürich 1990.
- Klaus Bergmann, *Agrarromantik und Grossstadtförmlichkeit*, Meisenheim a. d. Glan 1970.
- Othmar Birkner, *Bauen und Wohnen in der Schweiz 1850–1920*, Zürich 1975.
- Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975*, Zürich 1994.
- Franziska Bollerey, Gerhard Fehl, Kristiana Hartmann (Hg.), *Im Grünen wohnen – im Blauen planen. Ein Lesebuch zur Gartenstadt*, Hamburg 1990 (Stadt, Planung, Geschichte 12).
- Sebastian Brändli u. a. (Hg.), *Schweiz im Wandel. Studien zur neueren Gesellschaftsgeschichte. Festschrift für Rudolf Braun zum 60. Geburtstag*, Basel, Frankfurt a. M. 1990.
- Sebastian Brändli u. a., *Hottingen. Von der ländlichen Streusiedlung zum urbanen Stadtquartier*, Zürich, Egg 2000.
- Ruedi Brassel-Moser, *Dissonanzen der Moderne. Aspekte der Entwicklung der politischen Kulturen in der Schweiz der 1920er Jahre*, Zürich 1994.
- Rudolf Braun, *Industrialisierung und Volksleben. Die Veränderungen der Lebensformen in einem ländlichen Industriegebiet vor 1800*, Erlenbach 1965.
- Rudolf Braun, *Das ausgehende Ancien Regime in der Schweiz. Aufriss einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des 18. Jahrhunderts*, Göttingen 1984.
- Kai Buchholz u. a. (Hg.), *Die Lebensreform, Entwürfe zur Neugestaltung von Leben und Kunst um 1900*, Darmstadt 2001.
- Madlaina Bundi, *Chronologie. 100 Jahre Schweizer Heimatschutz*, Zürich 2004.
- Madlaina Bundi (Hg.), *Erhalten und Gestalten. 100 Jahre Schweizer Heimatschutz*, Baden 2005.
- Lucius Burckhardt (Hg.), *Der Werkbund in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Form ohne Ornament*, Stuttgart 1978.

- Dominique von Burg, *Gebrüder Pfister. Architektur für Zürich 1907–1950*, Sulgen 2000.
- Jan Capol, *Die Sehnsucht nach Harmonie. Eine semiotische und mentalitätsgeschichtliche Interpretation der Fassadenbilder der Zürcher Baugewerkschaften*, Zürich 2000.
- Jan Capol, Thomas Meyer (Hg.), *Relikte der Industrie. Vergangenheit und Zukunft in Zürich West*, Zürich 2006.
- André Corboz, *Stadt der Planer – Stadt der Architekten*, Zürich 1988.
- André Corboz, *Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen*, Basel 2001. (Bauwelt Fundamente 123).
- Gordon Craig, *Geld und Geist. Zürich im Zeitalter des Liberalismus 1830–1869*, München 1988.
- Elisabeth Crettaz-Stürzel, *Heimatstil. Reformarchitektur in der Schweiz 1896–1914*, Frauenfeld 2003.
- Bernhard Degen, *Abschied vom Klassenkampf. Die partielle Integration der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung zwischen Landesstreik und Weltwirtschaftskrise (1918–1929)*, Basel, Frankfurt a. M. 1991.
- Luzi Dosch, *Rittmeyer & Furrer. Eine Architektengemeinschaft zwischen Jugendstil und Neuem Bauen*, Winterthur 1986.
- Robert Dünki, *Verfassungsgeschichte und politische Entwicklung Zürichs 1814–1893*, Zürich 1990.
- Susanne Eigenheer, *Bäder, Bildung, Bolschewismus. Interessenkonflikte um das Zürcher Volkshaus, 1890–1920*, Zürich 1993.
- Angelus Eisinger, *Städte bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940–1970*, Zürich 2004.
- Roland Engel, *Gegen Festseuche und Sensationslust. Zürichs Kulturpolitik 1914–1930 im Zeichen konservativer Erneuerung*, Zürich 1990.
- Andreas Ernst u. a. (Hg.), *Kontinuität und Krise. Sozialer Wandel als Lernprozess. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Schweiz*, Zürich 1994.
- Andreas Ernst, Erich Wigger (Hg.), *Die Neue Schweiz? Eine Gesellschaft zwischen Integration und Polarisierung (1910–1930)*, Zürich 1996.
- Felix Escher, *Berlin und sein Umland. Zur Genese der Berliner Stadtlandschaft bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts*, Berlin 1985.
- Gerhard Fehl, Juan Rodriguez-Lores (Hg.), *Städterweiterungen 1800–1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland*, Hamburg 1983.
- Gerhard Fehl, Juan Rodriguez-Lores (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmässige Erneuerung europäischer Grossstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik*, Basel, Berlin, Boston 1995.
- Stefan Fisch, *Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer*, München 1988.
- Reiner Flik, *Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933*, Köln 2001.
- Janos Frecot, Jonas F. Geist, Diethart Kerbs, *Fidus. Zur ästhetischen Praxis bürgerlicher Fluchtbewegungen*, München 1972.
- Annette Frei, *Die Welt ist mein Haus. Das Leben der Anny Klawa-Morf*, Zürich 1991.
- Dieter Frick, «Zur Entwicklung von Forschung und Lehre auf dem Gebiet des Städtebaus und der Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin», in: Reinhard Rürup (Hg.), *Wissen und Gesellschaft. Beiträge zur Geschichte der Technischen Universität Berlin 1879–1979*, Berlin 1979, S. 215–237.
- Bruno Fritzsche, «Städtisches Wachstum und soziale Konflikte», in: *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik* 4, 1977, S. 446–473.
- Bruno Fritzsche, «Grundstückpreise als Determinanten städtischer Strukturen», in: *Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege* 4, 1977, S. 36–54.
- Bruno Fritzsche, «Das Quartier als Lebensraum», in: Werner Conze, Ulrich Eberhardt (Hg.), *Arbeiterexistenz im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1981, S. 92–113.
- Bruno Fritzsche, «Mechanismen der sozialen Segregation», in: Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), *Homo habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnens in der Neuzeit*, Münster 1985, S. 155–168.
- Bruno Fritzsche, «Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz», in: Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), *Stadtwachstum, Industrialisierung, sozialer Wandel. Beiträge zur Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert*, Wien 1986, S. 175–194.
- Bruno Fritzsche, «Vorhänge sind an die Stelle der alten Lumpen getreten. Die Sorgen der Wohnungsfürsorger im 19. Jahrhundert», in: *Schweiz im Wandel. Festschrift für Rudolf Braun zum 60. Geburtstag*, Basel, Frankfurt a. M. 1990, S. 383–396.
- Bruno Fritzsche, «Der Transport bürgerlicher Werte über die Architektur», in: Hans-Peter von Aarburg, Kathrin Oester (Hg.), *Wohnen. Zur Dialektik von Intimität und Öffentlichkeit*, Freiburg i. Ü. 1990, S. 17–34.
- Bruno Fritzsche, Max Lemmenmeier, «Das Jahrhundert der Revolutionen», in: *Geschichte des Kantons Zürich*, Band 3: 19. und 20. Jahrhundert, Zürich 1994, S. 16–309.
- Bruno Fritzsche u. a., *Historischer Strukturatlas der Schweiz*, Aarau 2001.
- Bruno Fritzsche, «Escher Wyss, ein Stück Industriegeschichte» in: Stadt Zürich, Amt für Städtebau (Hg.), *Relikte der Industrie. Vergangenheit und Zukunft in Zürich West*, Zürich 2006.

- Hans-Rudolf Galliker, *Tramstadt. Öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs*, Zürich 1997.
- Heinz Geretsegger, Max Peintner, *Otto Wagner 1841–1918. Unbegrenzte Grossstadt – Beginn der modernen Architektur*, Salzburg, Wien 1983 (1964).
- Sigfried Giedion, *Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte*, Hamburg 1994 (1947).
- Karl Grunder, *Der Bezirk Dietikon*, Basel 1997 (Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich Bd. 9).
- Erich Gruner (Hg.), *Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz 1880–1914. Soziale Lage, Organisation und Kämpfe von Arbeitern und Unternehmern, politische Organisation und Sozialpolitik*, Band 1: *Demographische, wirtschaftliche und soziale Basis und Arbeitsbedingungen*, Zürich 1987.
- David Gugerli, *Allmächtige Zauberin unserer Zeit. Zur Geschichte der elektrischen Energie in der Schweiz*, Zürich 1994.
- David Gugerli, *Redeströme. Zur Elektrifizierung der Schweiz 1880–1914*, Zürich 1996.
- Kurt Guggenheim, *Alles in Allem*, Zürich 1957 (Roman).
- Paul Guyer, *Die Geschichte der Enge*, Zürich 1980.
- Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, Oxford 1990.
- Peter Hall, Colin Ward, *Sociable Cities. The Legacy of Ebenezer Howard*, Chichester 1998.
- Michael Hanak (Hg.), *Nachkriegsmoderne Schweiz. Architektur von Werner Frey, Franz Füg, Jacques Schader, Jakob Zweifel*, Basel 2001.
- Kristiana Hartmann, *Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform*, München 1976.
- Karin Hausen, «Die Polarisierung der Geschlechtscharaktere – Eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben», in: Heidi Rosenbaum (Hg.), *Seminar: Familie und Gesellschaftsstruktur. Materialien zu den sozioökonomischen Bedingungen von Familienformen*, Frankfurt a. M. 1978, S. 161–191.
- Andreas Hauser, *Das öffentliche Bauwesen in Zürich*, erster Teil: *Das kantonale Bauamt 1798–1895*, Zürich 2000 (Kleine Schriften zur Zürcher Denkmalpflege 4).
- Andreas Hauser, *Das öffentliche Bauwesen in Zürich*, dritter Teil: *Das städtische Bauamt 1798–1907*, Zürich 2000 (Kleine Schriften zur Zürcher Denkmalpflege 6).
- Andreas Hauser, Cristina Gutbrod, «Eine Realutopie. Gustav Gulls Projekt für ein Zürcher Stadthaus im Oetenbach», in: Hochbaudepartement der Stadt Zürich (Hg.), *Drei Umbaustategien. Die Zürcher Verwaltungsbauten von Gustav Gull*, Zürich 2004, S. 40–59.
- Friedrich Heeb (Hg.), *Aus der Geschichte der Zürcher Arbeiterbewegung. Denkschrift zum 50jährigen Jubiläum des «Volksrecht» 1898–1948*, Zürich 1948.
- Sonja Hildebrand u. a. (Hg.), *Haefeli Moser Steiger. Die Architekten der Schweizer Moderne*, Zürich 2007.
- Thilo Hilpert (Hg.), *Le Corbusiers «Charta von Athen». Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe*, Braunschweig 1984.
- Hochbaudepartement der Stadt Zürich (Hg.), *Drei Umbaustategien. Die Zürcher Verwaltungsbauten von Gustav Gull*, Zürich 2004.
- Burkhard Hofmeister, *Die Stadtstruktur. Ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde*, Darmstadt 1980.
- Fabian Hodel, *Versorgen und Gewinnen. Die Geschichte der unternehmerisch tätigen Stadt Luzern*, Luzern 1997.
- Klaus-Dieter Hornberger, *Interdependenzen zwischen Stadtgestalt und Baugesetz. Untersuchung des Spannungsfeldes zwischen der stadträumlichen und der baurechtlichen Entwicklung im Verlauf des 20. Jahrhunderts, dargestellt am Beispiel der Stadt Zürich*, Zürich 1980.
- Benedikt Huber u. a., *Urbanisationsprobleme in der Ersten und in der Dritten Welt. Festschrift für Walter Custer*, Zürich 1979.
- Benedikt Huber, Michael Koch (Hg.), *Wohnungsbau ist Städtebau. Beiträge zu den stadtplanerischen Komponenten des Wohnungsbaus*, Zürich 1985.
- Dorothee Huber, Walter Zschokke, *Die Architektin Lux Guyer 1894–1955. Das Risiko, sich in der Mitte zu bewegen*, Zürich 1983.
- Karin Huser Bugmann, *Scheitel an der Sihl. Einwanderung, Leben und Alltag der Ostjuden in Zürich 1880–1939*, Zürich 1998.
- Monika Imboden, Franziska Meister, Daniel Kurz (Hg.), *Stadt – Raum – Geschlecht. Beiträge zur Erforschung urbaner Lebensräume im 19. und 20. Jahrhundert*, Zürich 2000.
- Monika Imboden, *Die Schule macht gesund. Die Institutionalisierung des schulärztlichen Dienstes der Stadt Zürich und die Macht hygienischer Wissensdispositive in der Volksschule 1860–1900*, Zürich 2003.
- Kurt Imhof, Gaetano Romano, *Diskontinuität der Moderne. Zur Theorie des sozialen Wandels*, Frankfurt 1996.
- INSA. *Inventar der neueren Schweizer Architektur*:
 - Band 1: *Aarau, Atdorf, Appenzell, Baden* (Hanspeter Rebsamen, Peter Röllin), Zürich 1984.
 - Band 2: *Basel, Bellinzona, Bern* (Hanspeter Rebsamen, Peter Röllin), Zürich 1986.
 - Band 3: *Biel, La Chaux-de-Fonds, Chur, Davos* (Hanspeter Rebsamen, Peter Röllin), Zürich 1982.
 - Band 10: *Winterthur, Zürich, Zug* (Cornelia Bauer u. a.), Zürich 1992.

- Ursina Jakob, Daniel Kurz (Hg.), *Wipkingen – Lebensräume, Verkehrsräume. Geschichte eines Zürcher Stadtquartiers 1893–1993*, Zürich 1993.
- Rudolf Jaun, *Management und Arbeiterschaft. Verwissenschaftlichung, Amerikanisierung und Rationalisierung der Arbeitsverhältnisse in der Schweiz 1873–1959*, Zürich 1986.
- Hans Ulrich Jost, «Bedrohung und Enge (1914–1945)», in: *Geschichte der Schweiz und der Schweizer*, Band 3, Basel 1986, S. 731–819.
- Hans Ulrich Jost, *Die reaktionäre Avantgarde. Die Geburt der neuen Rechten in der Schweiz um 1900*, Zürich, Lausanne 1992.
- Joseph Jung, *Alfred Escher 1819–1882. Der Aufbruch zur modernen Schweiz*, Zürich 2006.
- Andreas Kägi, *Der Finanzhaushalt der politischen Gemeinde Zürich von 1830 bis 1870 unter besonderer Berücksichtigung der Steuern*, Lizentiatsarbeit Uni Zürich, Zürich 1985 (unveröffentlicht).
- Regina Kägi-Fuchsmann, *Das gute Herz genügt nicht. Mein Leben und meine Arbeit*, Zürich 1968.
- Peter Kamber, *Vladimir Rosenbaum und Aline Valangin. Geschichte zweier Leben*, Zürich 1990.
- George Kammann, *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964*, Zürich 1990.
- Diethart Kerbs, Jürgen Reulecke (Hg.), *Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880–1933*, Wuppertal 1998.
- Michael Koch u. a., *Kommunaler und genossenschaftlicher Wohnungsbau in Zürich. Ein Inventar der durch die Stadt geförderten Wohnbauten 1907–1989*, Zürich 1990.
- Michael Koch, *Städtebau in der Schweiz 1800–1990. Entwicklungslinien, Einflüsse und Stationen*, Zürich 1992.
- Mario König, Daniel Kurz, Eva Sutter, «Klassenkämpfe, Krisen und ein neuer Konsens – der Kanton Zürich 1918–1945», in: *Geschichte des Kantons Zürich*, Band 3, Zürich 1994, S. 250–349.
- Mario König, «Auf dem Weg in die Gegenwart – Der Kanton Zürich seit 1945», in: *Geschichte des Kantons Zürich*, Band 3, Zürich 1994, S. 350–479.
- Barbara Koller, «*Gesundes Wohnen*. Ein Konstrukt zur Vermittlung bürgerlicher Werte und Verhaltensnormen und seine praktische Umsetzung in der Deutschschweiz 1880–1940, Zürich 1995.
- Wolfgang Krabbe, *Gesellschaftsveränderung durch Lebensreform. Strukturmerkmale einer sozialreformerischen Bewegung im Deutschland der Industrialisierungsperiode*, Göttingen 1974.
- Wolfgang Krabbe, *Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster*, Stuttgart 1985.
- Kerstin Krebber, *Die Heusteigschule von Theodor Fischer in Stuttgart, 1904–1906*, Stuttgart 1995.
- Georg Kreis u. a., *Basel. Geschichte einer städtischen Gesellschaft*, Basel 2000.
- Thomas Krückemeyer, *Gartenstadt als Reformmodell. Siedlungskonzeption zwischen Utopie und Wirklichkeit*, Siegen 1997.
- Christof Kübler, *Wider den hermetischen Zauber – Rudolf Gaberel und Davos. Rationalistische Erneuerung alpiner Architektur um 1930*, Chur 1997.
- Stefan Kühl, *Die Internationale der Rassisten, Aufstieg und Niedergang der internationalen Bewegung für Eugenik und Rassenhygiene im 20. Jahrhundert*, Frankfurt 1997.
- Daniel Künzle, «Stadtwachstum, Quartierbildung und soziale Konflikte am Beispiel von Zürich-Aussersihl 1850–1914», in: Sebastian Brändli u. a. (Hg.), *Schweiz im Wandel*, Basel, Frankfurt a. M. 1990, S. 43–58.
- Daniel Künzle, «City, Millionenvorstadt und Arbeiterquartier. Demographische und baulich-soziale Entwicklung in Zürich 1914–1930», in: *Unsere Kunstdenkmäler* 42, 1991, S. 164–177.
- Klaus Kuhn, *Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozess technologischer Integration und sozialer Vernetzung*, Pfaffenweiler 1997.
- Daniel Kurz, *Gross-Zürich. Der Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte, 1915–18*, Ausstellung und Katalog im Architekturforum Zürich 1989.
- Daniel Kurz, «Die Organisation von Gross-Zürich. Der Zürcher Bebauungsplanwettbewerb 1915–1918», in: *Unsere Kunstdenkmäler* 42, 1991, S. 198–207.
- Daniel Kurz, «Zürich lernt von Gross-Berlin. Der Zürcher Bebauungsplanwettbewerb 1915–18 und seine Auswirkungen auf den Wohnungsbau», in: Wolfgang Hofmann, Gerd Kuhn (Hg.), *Wohnungspolitik und Städtebau 1900–1930*, Berlin 1993, S. 89–108.
- Daniel Kurz, «Städtebau, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung», in: Fritz Lendenmann (Hg.), *Hundert Jahre Gross-Zürich. 60 Jahre 2. Eingemeindung 1934*, Zürich 1994, S. 29–41.
- Daniel Kurz, «Licht, Luft und saubere Ordnung. Sozialdemokratie und Stadtplanung in der Zwischenkriegszeit», in: *Traverse* 2, 1994, S. 61–75.
- Daniel Kurz, «Die Disziplinierung des Stadtbildes. Architektur, Städtebau und Politik in der Ära Herter (1919–1942)», in: *Archithese* 2, 1995, S. 16–26.
- Daniel Kurz, Thomas Schempp, «Gemeindewerke und die Anfänge der Leistungsverwaltung auf kommunaler Ebene (1880–1914). Schweizer Städte im Vergleich», in: Ueli Pfister, Maurice de Tribolet (Hg.), *Sozialdisziplinierung – Verfahren – Bürokraten. Entstehung und Entwicklung der modernen Verwaltung*, Bern 1999 (itineraria fasc. 21).

- Daniel Kurz, Christine Morra-Barrelet, Ruedi Weidmann, *Das öffentliche Bauwesen in Zürich*, vierter Teil: *Das städtische Bauamt 1907–1957*, Zürich 2000 (Kleine Schriften zur Zürcher Denkmalpflege 7).
- Daniel Kurz, «Die Genossenschaft baut mit an einer besseren Menschengemeinschaft». Entwicklungslinien des gemeinnützigen Wohnens», in: Christian Caduff, Jean-Pierre Kuster (Hg.), *Wegweisend Wohnen. Gemeinnütziger Wohnungsbau im Kanton Zürich an der Schwelle zum 21. Jahrhundert*, Zürich 2000, S. 9–21.
- Daniel Kurz, «Heimatschutz zwischen Moderne und Bewahrung», in: Jakob Zweifel (Hg.), *Die zweite Generation der Moderne*, Baden, Wien 2001, S. 66–79.
- Brian Ladd, *Urban Planning and Civic Order in Germany 1860–1914*, Cambridge Mass, 1991.
- Vittorio Magnago Lampugnani, Romana Schneider (Hg.), *Moderne Architektur in Deutschland 1900 bis 1950. Reform und Tradition*, Frankfurt 1992.
- Vittorio Magnago Lampugnani (Hg.), *Die Architektur, die Tradition und der Ort. Regionalismen in der europäischen Stadt*, Stuttgart 2000.
- Fritz Lendenmann, Pietro Maggi, Beat Haas, *Hundert Jahre Gross-Zürich. 100 Jahre 1. Eingemeindung 1893*, Zürich 1993.
- Fritz Lendenmann, Daniel Kurz, Beat Haas, *Hundert Jahre Gross-Zürich. 60 Jahre 2. Eingemeindung 1934*, Zürich 1994.
- Steffen Lindig, *Der Entscheid fällt an den Urnen. Sozialdemokratie und Arbeiter im Roten Zürich 1928 bis 1938*, Zürich 1979.
- Kevin Lynch, *Das Bild der Stadt*, Berlin 1968 (1959).
- Pietro Maggi, *Arnold Bürkli. Stadt- und Quaiingenieur, Bauten und Werke für Zürich*, Zürich 1990.
- Guy P. Marchal, Aram Mattioli (Hg.), *Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität*, Zürich 1992.
- Aram Mattioli, «Die Moderne und ihre Kritiker. Zur seismologischen Qualität antimodernistischer Einstellungen im Kanton Fribourg», in: Andreas Ernst, Erich Wigger (Hg.), *Die Neue Schweiz? Eine Gesellschaft zwischen Integration und Polarisierung (1910–1930)*, Zürich 1996, S. 107–126.
- Bruno Maurer, «Die ‹Ausgestaltung› eines Quartiers. Hermann Herters ‹Spezialbauordnung› für das Sihlhölzliquartier von 1933» in: *Archithese* 2, 1995, S. 28f.
- Standish Meacham, *Regaining Paradise. Englishness and the Early Garden City Movement*, New Haven 1999.
- Mehr als Wohnen. Gemeinnütziger Wohnungsbau in Zürich 1907–2007. Bauten und Siedlungen*, hg. vom Finanzdepartement und Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Zürich 2007.
- Christina Melk-Haen, *Hans Eduard von Berlepsch-Valendàs. Wegbereiter des Jugendstils in München und Zürich*, Egg 1993.
- Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930*, Wien 2002.
- Stanislaus von Moos, *Industrieästhetik*, Disentis 1992 (Ars Helvetica XI).
- Kurt Möser, *Die Geschichte des Autos*, Frankfurt 2002.
- Thomas Müller, *Das öffentliche Bauwesen in Zürich*, zweiter Teil: *Das kantonale Bauamt 1896–1957*, Zürich 2001 (Kleine Schriften zur Zürcher Denkmalpflege 5).
- Winfried Nerdinger, *Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer*, Berlin 1988.
- Irma Noseda, Martin Steinmann, *Zeitzeichen – Signes du temps. Schweizer Baukultur im 19. und 20. Jahrhundert*, Zürich 1988.
- Urs Nussbaum, *Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme*, Zürich, Bern 1989.
- Werner Oechslin, *Stilhülle und Kern. Otto Wagner, Adolf Loos und der evolutionäre Weg zur modernen Architektur*, Zürich 1994.
- Werner Oechslin, «Grossstadt Zürich – eine verkannte Episode in der Geschichte der Limmatstadt», in: *archithese* 2, 1995, S. 30–37.
- Werner Oechslin, *Moderne entwerfen. Architektur und Kulturgeschichte*, Köln 1999.
- Werner Oechslin (Hg.), *Albert Heinrich Steiner. Architekt, Lehrer, Städtebauer*, Zürich 2001.
- Werner Oechslin (Hg.), *Hochschulstadt Zürich. Bauten für die ETH 1855–2005*, Zürich 2005.
- Joachim Petsch, «Heimatkunst – Heimatschutz. Zur Geschichte der europäischen Heimatschutzbewegung bis 1945», in: *werk-archithese* 27–28, 1978, S. 49–52.
- Giorgio Piccinato, *Städtebau in Deutschland 1870–1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*, Braunschweig, Wiesbaden 1983.
- Julius Posener (Hg.), *Ebeneser Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte*, Berlin 1968 (Bauwelt Fundamente 21).
- Julius Posener, «Vorlesungen zur Geschichte der Neuen Architektur», in: *ARCH+* 53, 58, 59, 63, 64, 1980–1982.
- Julius Posener, *Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelms II*, München 1979.
- Hanspeter Rebsamen, «Stadt und Städtebau in der Schweiz 1850–1920. Entwicklungslinien und Schwerpunkte», in: *INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur*, Band 1, Zürich 1984, S. 54–77.
- Hanspeter Rebsamen, *Bauplastik in Zürich 1890–1990*, Zürich 1989.

- Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt 1985.
- Hans Jörg Rieger, *Die farbige Stadt. Beiträge zur Geschichte der farbigen Architektur in Deutschland und der Schweiz 1910–1939*, Zürich 1976.
- Heiner Ritzmann, *Historische Statistik der Schweiz*, Zürich 1996.
- Lisa Rööfli, «Kunst und Krise vor dem Ersten Weltkrieg in der Schweiz», in: Andreas Ernst, Erich Wigger (Hg.), *Die Neue Schweiz? Eine Gesellschaft zwischen Integration und Polarisierung (1910–1930)*, Zürich 1996, S. 145–165.
- Gaetano Romano, «Zeit der Krise – Krise der Zeit. Identität, Überfremdung und verschlüsselte Zeitstrukturen», in: Andreas Ernst, Erich Wigger (Hg.), *Die Neue Schweiz? Eine Gesellschaft zwischen Integration und Polarisierung (1910–1930)*, Zürich 1996, S. 41–78.
- Isabelle Rucki, *Das Hotel in den Alpen. Die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur von 1860 bis 1914*, Zürich 1988.
- Reinhard Rürup (Hg.), *Wissen und Gesellschaft. Beiträge zur Geschichte der Technischen Universität Berlin 1879–1979*, Berlin 1979.
- Thorsten Scheer, Josef Paul Kleihues, Paul Kahlfeldt (Hg.), *Stadt der Architektur Architektur der Stadt. Berlin 1900–2000*, Berlin 2000.
- Christian Schenkel, *Die erste Zürcher Stadtvereinigung von 1893*, Zürich 1980.
- Paul Schmid-Ammann, *Emil Klöti. Stadtpräsident von Zürich, ein schweizerischer Staatsmann*, Zürich 1965.
- Barbara Schmucki, «Vom Schwung der Fahrt zur Form der Strasse. Strasse, Stadt und Veränderungen des städtischen Raums im Zeichen der Massenmotorisierung», in: *Traverse* 6, 1999, S. 151–170.
- Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt a. M. 2001.
- Roman Schönauer, *Von der Stadt am Fluss zur Stadt am See. 100 Jahre Zürcher Quaianlagen*, Zürich 1987.
- Axel Schollmeier, *Gartenstädte in Deutschland*, Münster 1990.
- Schweizerisches Landesmuseum (Hg.), *Die Erfindung der Schweiz 1848–1948. Bildentwürfe einer Nation*, Zürich 1998.
- Hansjörg Siegenthaler, «Die Schweiz 1914–1984», in: *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Band 6, Stuttgart 1987, S. 482–512.
- Hansjörg Siegenthaler, *Regelvertrauen, Prosperität und Krisen. Die Ungleichmässigkeit wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung als Ergebnis individuellen Handelns und sozialen Lernens*, Tübingen 1993.
- Axel Simon, *Stadtentwicklung Zürich (Hg.), Wohnen in Zürich*, Teufen 2006.
- Wolfgang Sonne, «Ideen für die Grossstadt. Der Wettbewerb Gross-Berlin 1910», in: Thorsten Scheer, Josef Paul Kleihues, Paul Kahlfeldt (Hg.), *Stadt der Architektur – Architektur der Stadt. Berlin 1900–2000*, Berlin 2000, S. 67–78.
- Ueli Straumann, *75 Jahre Zanggerweg 1926–2001*, Jubiläumsschrift für die Anwohnerinnen und Anwohner, Zürich 2001 (unveröffentlicht).
- Anthony Sutcliffe, *The Rise of Modern Urban Planning 1800–1940*, London 1980.
- Alfred Traber, *Vom Werden der zürcherischen Arbeiterbewegung. Jubiläumsschrift der Sozialdemokratischen Partei der Stadt Zürich 4*, Zürich 1957.
- Adolf Max Vogt, «Die Architektur des 19. Jahrhunderts», in: *Belser Stilgeschichte*, Band 3: *Neuzeit*, Stuttgart 1999, S. 49–124.
- Traverse* 2, 1994, Themenheft «Stadt entziffern».
- Traverse* 2, 1999, Themenheft «Strasse und Strassenverkehr».
- Um 1900. Art Nouveau und Jugendstil*, Zürich 1952 (Wegleitung des Kunstgewerbemuseums Zürich 194).
- François Walter, *La Suisse Urbaine 1750–1950*, Carouge 1994.
- François Walter, *Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800*, Zürich 1996 (1990).
- François Walter (Hg.), *La Suisse comme ville. Colloque du Groupe d'Histoire urbaine Genève, 12–13 mars 1998*, Basel 1999 (Itinera fasc. 22).
- Hans-Ulrich Wehler, *Modernisierungstheorie und Geschichte*, Göttingen 1975.
- Ruedi Weidmann, *Hochhaus und Hochkonjunktur. Planung und Bau der ersten Hochhäuser in Zürich 1946–1952*, Lizentiatsarbeit Uni Zürich, Zürich 1999 (unveröffentlicht).
- Ruedi Weidmann, «Albert H. Steiner, Zürcher Stadtbaumeister 1943–1957» in: *Das öffentliche Bauwesen in Zürich*, vierter Teil: *Das städtische Bauamt 1907–1957*, Zürich 2000 (Kleine Schriften zur Zürcher Denkmalpflege 7), S. 80–113.
- Peter Weingart, Jürgen Kroll, Kurt Bayertz, *Rasse, Blut und Gene. Geschichte der Eugenik und Rassenhygiene in Deutschland*, Frankfurt 1988.
- Martin Weyer-von Schoultz, *Max von Pettenkofer (1818–1901). Die Entstehung der modernen Hygiene aus den empirischen Studien menschlicher Lebensgrundlagen*, Frankfurt 2006.
- Erich Wigger, «Wir und die andern». Die Zürcher Bauern in der gesellschaftlichen Krise zur Zeit des Ersten Weltkriegs», in: Andreas Ernst u. a. (Hg.), *Kontinuität und Krise. Sozialer Wandel als Lernprozess*, Zürich 1994, S. 277–300.
- Erich Wigger, *Krieg und Krise in der politischen Kommunikation. Vom Burgfrieden zum Bürgerblock in der Schweiz 1910–1922*, Zürich 1997.
- Ernst Winkler (Hg.), *Dokumente zur Geschichte*

der schweizerischen Landesplanung, Zürich 1979.
 Albert Wirz, *Die Moral auf dem Teller. Dargestellt am Leben und Werk von Max Bircher-Benner und John Harvey Kellogg*, Zürich 1993.
Zürcher Bau- und Wohngewossenschaft 1893–1993, Jubiläumsschrift, Zürich 1993.
 Peter Zweifel, *Aspekte von Stadtplanung und Stadtentwicklung in Zürich 1860–1890*. Lizentiatsarbeit Uni Zürich, Zürich 1981 (unveröffentlicht).

Zeitschriften und Zeitungen

archithese, Internationale Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur, hg. vom Verband freierwerbender Schweizer Architekten FSAI, Sulgen ab 1980.
Heimatschutz, Zeitschrift der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz, Bern ab 1905.
Neue Zürcher Zeitung, (liberale Tageszeitung), Zürich, seit 1780.
Schweizerische Baukunst, Zeitschrift für Architektur, Baugewerbe, Bildende Kunst und Kunsthandwerk, Offizielles Organ des Bundes Schweizerischer Architekten (BSA), Bern 1908–1913.
Schweizerische Bauzeitung (SBZ), Organ des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA), Zürich 1883–1978.
Der Städtebau, Monatsschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen, gegründet von Theodor Goecke und Camillo Sitte, Berlin 1904–1939.
Volksrecht. Sozialdemokratisches Tagblatt. Publikationsorgan der sozialdemokratischen Partei der Schweiz, des Kantons Zürich und der Arbeiterunion Zürich, Zürich 1898–1970.
Das Werk. Architektur, Kunstgewerbe, Freie Kunst. Offizielles Organ des Bundes Schweizer Architekten (BSA) und des Schweizerischen Werkbundes (SWB), Bern-Bümpliz 1914–1976.
Das Wohnen, Organ des schweiz. Verbandes für Wohnungswesen und Wohnungsreform, Zürich, seit 1928. (1925 bis 1927 *Schweizerische Zeitschrift für Wohnungswesen*).

Zeitgenössische Literatur (gedruckte Quellen)

25 Jahre Bauen. *Denkschrift zum fünfundschwanzig-jährigen Bestehen der Firma Heinrich Hatt Haller Hoch- und Tiefbau in Zürich*, Zürich 1928.
 25 Jahre Eden, Eden 1924.
 100 Jahre Technik, 1830–1930. *Die Baufirma Locher + Cie. in Zürich*, Zürich 1930.
 Casimir Hermann Baer, «Das Schweizer Wohnhaus», in: *Heimatschutz* 5, 1908, S. 33.
 Albert Baur, «Wie man einen Hang bebaut», in: *Schweizerische Baukunst* 15, 1910, S. 202.

Albert Baur, «Vom Städtebau einst und jetzt», in: *Heimatschutz* 2, 1911, S. 9.
 Reinhard Baumeister, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin 1876.
 Walter Curt Behrendt, *Die einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau. Ein Beitrag zur Stadtbaukunst der Gegenwart*, Berlin 1911.
 Walter Curt Behrendt, *Der Kampf um den Stil im Kunstgewerbe und in der Architektur*, Stuttgart 1920.
 Walter Curt Behrendt, *Der Sieg des neuen Bau-stils*, Stuttgart 1927.
Bericht des Preisgerichtes über den Ideenwettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Biel und ihrer Vororte. Januar 1919, Biel 1919.
 Hans Eduard von Berlepsch-Valendàs, *Die Garten-Stadt München-Perlach*, München 1910.
 Hans Eduard von Berlepsch-Valendàs, *Die Gartenstadt in England. Ihre Entwicklung und ihr jetziger Stand*, München 1911.
 Hans Bernoulli, *Städtebau-Ausstellung Bern 1914. Beschreibung der Kollektiv-Ausstellung*, hg. vom Schweizerischen Städteverband, Zürich 1914.
 Hans Bernoulli, «Die Arbeiterwohnung auf der Schweizerischen Werkbundaussstellung Zürich», in: *Werk, Sondernummer der Schweizerischen Werkbundaussstellung Zürich 1918*, Zürich 1918, S. 149–156.
 Hans Bernoulli, «Skizzen von der internat. Städtebautagung Amsterdam 1924», in: *SBZ*, Bd. 84, 1924, S. 239–241, 256–258.
 Hans Bernoulli, *Schweizerische Städtebauausstellung Zürich 1928* (veranstaltet vom Bund Schweizer Architekten BSA im Kunsthaus Zürich), Katalog mit Beiträgen von Hans Bernoulli, Camille Martin, Konrad Hippenmeier, Zürich 1928.
 Hans Bernoulli, «Die rationelle Stadterweiterung», in: *Werk* 1928, S. 323–329.
 Hans Bernoulli, «Die rationelle Stadterweiterung», in: *Werk* 1928, S. 323–329.
 Hans Bernoulli, «Die Episode des systematischen Kleinwohnungsbaus», in: *Werk* 1929, S. 140–145.
 Hans Bernoulli, Camille Martin, *Städtebau in der Schweiz. Grundlagen*, Zürich 1929.
 Hans Bernoulli, *Die organische Erneuerung unserer Städte. Ein Vorschlag*, Zürich 1942.
 Hans Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, Erlenbach-Zürich 1946.
 Wilhelm Bickel, *Zürich als Wirtschaftsmetropole. Ergebnisse der eidg. Betriebszählung 1929*, Zürich 1932 (Statistik der Stadt Zürich 39).
 Carl Brüschiweiler, Hans Thomann, *Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse in der Stadt Zürich*, Zürich 1909 (erweiterter Sonderdruck aus: Erismann 1909).
 Carl Brüschiweiler, *Boden-, Bau- und Wohnungspolitik der Stadt Zürich 1908–1912*, Bericht an

- den X. Internationalen Wohnungskongress im Haag, Den Haag 1913 (Separatdruck aus dem Kongressbericht).
- Carl Brüscheiler, «Städtebauliches», in: *Zürcher Wochenchronik* 8 und 9, 1911, S. 86–87, 89–91.
- Carl Brüscheiler, *Zürchs Aufstieg zur Grossstadt*, Zürich 1925 (Sonderdruck aus: *Adressbuch der Stadt Zürich* 1925).
- Fritz Brupbacher, *Kindersegen – und kein Ende? Ein Wort an denkende Arbeiter*, München 1910 (1903).
- Fritz Brupbacher, *Erinnerungen eines Revoluzzers*, Zürich 1927.
- Fritz Brupbacher, *Zürich während Krieg und Landesstreik*, Zürich 1928.
- Fritz Brupbacher, *60 Jahre Ketzer. Selbstbiografie von Fritz Brupbacher*, Zürich 1935.
- Karl Bücher, *Die Wohnungs-Enquête in der Stadt Basel vom 1.–19. Februar 1889. Im Auftrage des Regierungsrathes bearb. von Karl Bücher*, Basel 1891.
- Arnold Bürkli-Ziegler, *Die Wasserversorgung der Stadt Zürich*, Winterthur 1871.
- W. Burkhard-Streuli, *Bericht des Stadtgenieurs zu Händen der städtischen Behörde über den Zustand der Wasserversorgung*, Zürich 1884.
- Adolf Damaschke, *Die Bodenreform und die Lösung der Wohnungsfrage*, München 1906.
- Adolf Damaschke, *Die Bodenreform*, Jena 1913.
- Adolf Damaschke, *Aus meinem Leben*, Leipzig, Zürich 1924.
- Henri Eberlé, *Kommunaler Wohnungsbau der Stadt Zürich von 1910–1920*, Zürich 1922.
- Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring, Richard Petersen, *Gross-Berlin. Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Grossstadt*, Berlin 1910 (illustrierte Publikation des Erläuterungsberichts zum Wettbewerb Gross-Berlin 1909).
- Rudolf Eberstadt, *Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage*, Jena 1917 (1909).
- Einfache Schweizerische Wohnhäuser. Aus dem Wettbewerb der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz*, Bern 1908.
- Friedrich Engels, *Die Lage der arbeitenden Klasse in England*, Berlin 1932 (1844).
- Friedrich Engels, *Zur Wohnungsfrage*, 2. Auflage, Hottingen-Zürich 1887.
- Friedrich Erismann, Stadtrat von Zürich, *Gesundheits- und Wohlfahrtspflege der Stadt Zürich*, Zürich 1909 (Festschrift zur 34. Versammlung des dt. Vereins für öffentliche Gesundheitspflege in Zürich 1909).
- Conrad Escher, *Die grosse Bauperiode der Stadt Zürich in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts*, Zürich 1914.
- Conrad Escher, *Die Stadtvereinigung in Zürich auf den 1. Januar 1893*, Zürich 1920 (1912).
- Guillaume Fatio, *La campagne genevoise d'après la nature*, Genève 1899.
- Guillaume Fatio, *Genève à travers les siècles*, Genève 1900.
- Guillaume Fatio, *Ouvrons les yeux! Voyage esthétique à travers la Suisse*, Genève 1904.
- Friedrich Fellenberg, *Die Kolonie Heimgarten. Entstehungsgeschichte, Werdegang und Gründe für den Verfall*, Berlin, Verlag Lebensreform, 1908.
- Emil Fehr, *Die Grundzüge des zürcherischen Quartierplanverfahrens*, Zürich 1910 (Beiträge zur schweiz. Verwaltungskunde 3).
- Festschrift Polytechnikum 1905. Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Eidgenössischen Polytechnikums in Zürich*, Band 2: *Die bauliche Entwicklung Zürichs in Einzeldarstellungen*, Zürich 1905.
- Benjamin Fritschi-Zinggeler, *Die Vereinigung von Zürich und Ausgemeinden. Ein Beitrag zur Lösung dieser Tagesfrage*, Aussersihl 1887.
- Gartenstadt Hellerau. Ein Bericht über den Zweck, die Organisation, die Ansiedelungs-Bedingungen, die bisherigen Erfolge und die Ziele*, Dresden 1911.
- Geschichte der Zürcher Stadtvereinigung von 1893*, hg. von der Stadtkanzlei, Verfasser: Hans Müller, Zürich 1919.
- Albert Gessner, *Das deutsche Miethaus. Ein Beitrag zur Städtekultur der Gegenwart*, München 1909.
- Sigfried Giedion, *Befreites Wohnen. 85 Bilder erläutert von Sigfried Giedion*, Zürich 1929.
- Sigfried Giedion, *Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition*, Zürich 1976 (1941).
- Theodor Goecke, «Wald- und Parkgürtel, eine Anregung für Gross-Berlin», in: *Gross-Berlin*, Berlin 1906, S. 13.
- Wilhelm von Gonzenbach, Werner M. Moser, Willi Schohaus, *Das Kind und sein Schulhaus*, Zürich 1933.
- R. Greuter, H. Hindermann, *Gross-Bern und seine zukünftige Gestaltung. Anregungen zur planmässigen Stadterweiterung*, Bern 1918.
- Gross-Berlin 1906. Anregungen zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung von GROSS-BERLIN*. Gegeben von der Vereinigung Berliner Architekten und dem Architektenverein zu Berlin, Berlin 1906.
- Werner Hegemann, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin*, 2 Bände, Berlin 1911 und 1913.
- Clemens Heiss, *Wohnungsreform und Lokalverkehr*, Göttingen 1903 (Die Wohnungsfrage und das Reich 7).
- Hermann Herter, *Für die Eingemeindung der Zürcher Vororte*, hg. vom Aktionskomitee für Eingemeindung, Zürich 1929.
- Hermann Herter, Hochbauamt der Stadt Zürich, *Kommunaler und gemeinnütziger Wohnungsbau*, Zürich 1932.
- Hermann Herter, «Die Neuanlage und der

- Baubauungsplan des Sihlhölzli-Quartiers in Zürich», in: *SBZ*, Bd. 101, 1933, S. 115.
- Konrad Hippenmeier, «Die Projekte für die Umgestaltung des Hauptbahnhofes in Zürich», in: *Werk* 1927, S. 92–98.
- Konrad Hippenmeier, «Zürich und Vororte. Bebauungspläne und Grünflächen», in: *Der Städtebau* 1, 1929, S. 12–21.
- Konrad Hippenmeier, «Zürcher Verkehrszählungen», in: *Zürcher Statistische Nachrichten*, 1931, S. 2–20.
- Konrad Hippenmeier, «Das Quartierplanverfahren in der Stadt Zürich», in: *Bebauungspläne und Quartierpläne, Beilage zur Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen*, Nr. 1, Januar 1931, S. 1–9.
- Konrad Hippenmeier, «Freihaltung der Hoffläche im Quartierplanverfahren der Stadt Zürich», in: *Bebauungspläne und Quartierpläne, Beilage zur Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen*, Nr. 2, Februar 1931, S. 9–10.
- Konrad Hippenmeier, «Bauzonenordnungen», in: *Bebauungspläne und Quartierpläne, Beilage zur Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen*, Nr. 7, Februar 1931, S. 45–48.
- Konrad Hippenmeier, «Neuere Verkehrsplätze in der Stadt Zürich», in: *Bebauungspläne und Quartierpläne, Beilage zur Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen*, Nr. 7, Dezember 1931, S. 9–15.
- Ernst Höhn, *Die Verkehrsnot in der Stadt Zürich*, Zürich 1927 (Separatdruck der *Zürcher Post*).
- Ebenezer Howard, *Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte*, hg. von Julius Posener, Berlin 1968 (1902).
- Hermann Jansen, *Vorschlag zu einem Grundplan für Gross-Berlin*, München 1910 (illustrierte Publikation des Erläuterungsberichts zum Wettbewerb Gross-Berlin 1909).
- Carl Jegher, «Zur Eröffnung der Zürcher Städtebau-Ausstellung», in: *SBZ*, Bd. 57, 1911, S. 61.
- Carl Jegher, «Die Neugestaltung des Paradeplatzes und anderer Verkehrsplätze in Zürich», in: *SBZ*, Bd. 93, 1929, S. 70.
- Hans Kampffmeyer, *Gartenstadtbewegung und ästhetische Kultur*, Schlachtensee 1904 (erweiterte Umarbeitung des Artikels «Gartenstädte», aus: *Kunstwart* 16, 1904).
- Hans Kampffmeyer, *Die deutsche Gartenstadtbewegung*, Berlin 1911.
- Hans Kampffmeyer, *Die Gartenstadtbewegung*, 2. Auflage, Leipzig 1913.
- H. Kayser, «Nordamerikanische Parkanlagen», in: *Der Städtebau* 9, 1905, S. 113.
- Gustav Keyssner, *Theodor Fischer. Wohnhausbauten*, Leipzig o. J. (1912).
- Emil Klöti, *Die Zürcher Eingemeindungsfrage. Vortrag gehalten vor der Zürcher Volkswirtschaftlichen Gesellschaft*, Zürich 1927.
- Emil Klöti, *Schutz der Wälder und Aussichtspunkte im Gebiete der Stadt Zürich*, Zürich 1942 (Separatum aus: *Jahrbuch des Verbandes zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee*).
- Emil Klöti, *Zürchs zweite Eingemeindung vom Januar 1934*, Zürich 1956.
- Gustav Kruck, *Die Entwicklung der Städtischen Strassenbahn Zürich 1897–1924. Grundlagen zur Revision der Taxordnung 1925*, Zürich 1925.
- Gustav Kruck, *Zürchs Verwaltung und industrielle Gemeindebetriebe. Nach Vorträgen in der Zürcher Volkshochschule*, Zürich 1927.
- Friedrich Landmann, «Begriff und Aufgabe der Lebensreform», in: *25 Jahre Eden*, Eden 1924, S. 127.
- Julius Langbehn, *Rembrandt als Erzieher. Von einem Deutschen*, 48. Auflage, Leipzig 1908.
- O. Lüscher, *Die Wasserversorgung der Stadt Zürich*, Zürich o. J. (ca. 1936).
- Paul Mebes, *Um 1800. Architektur und Handwerk im letzten Jahrhundert ihrer traditionellen Entwicklung*, Band 1, München 1908.
- Emil Mörsch, *Der Betoneisenbau*, hg. von Wayss & Freitag AG, Berlin 1902.
- Hermann Muthesius, *Stilarchitektur und Baukunst*, 1901.
- H.N. (Hans Naef), «Die Wohnkolonien der BEP in Zürich», in: *SBZ*, Bd. 84, 1924, S. 261.
- Friedrich Ostendorf, *Sechs Bücher vom Bauen*, Band 1, 1913.
- H.P., «Die organische Auffassung der Architektur», in: *Schweizerische Baukunst* 5, 1912, S. 83, 98.
- Heinrich Peter, «Der «Quartierplan» im Quartierplan», in: *Bebauungspläne und Quartierpläne, Beilage zur Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen*, Nr. 3, April 1931.
- Richard Petersen, *Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Gross-Berlin*, Berlin 1911 (Vortrag).
- Richard Petersen, *Verkehrsfragen bei Stadterweiterungen, erläutert an Beispielen von Zürich und Danzig*, Leipzig 1921 (Vortrag).
- Paul Pflüger, *Die Wohnungsfrage mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Zürich*, Zürich 1899.
- Paul Pflüger, *Der Gemeindegemeinschaftssozialismus der Stadt Zürich. Denkschrift zum sozialdemokratischen Kommunaltag in Zürich*, Zürich 1908.
- Paul Pflüger, *Die Wohnungsfrage in ethischer und kultureller Beziehung*, Zürich 1909.
- Paul Pflüger, Johannes Hüppy, *Handbuch des Schweizerischen Gemeindegemeinschaftssozialismus*, Zürich 1910.
- Alfred Ploetz, *Die Tüchtigkeit unserer Rasse und der Schutz der Schwachen*, Berlin 1895.
- Leonhard Ragaz, *Die Neue Schweiz*, Olten 1917.
- Hans-Bernhard Reichow, *Organische Stadtbaukunst*, Braunschweig 1948.
- Robert Rittmeyer, «Die deutsche Städtebauausstellung in Berlin», in: *Schweizerische Baukunst* 15, 1910, S. 210–212.
- Robert Rittmeyer, «Über die äussere Gestaltung

- menschlicher Siedelungen», in: *Heimatschutz* 5, 1919, S. 97.
- Wilhelm Schallmeyer, *Über die drohende körperliche Entartung der Kulturmenschheit*, Berlin 1891.
- H. Schatzmann, *Kommunale und genossenschaftliche Boden- und Baupolitik*, Bern 1913 (Vorträge im I. staats- und handelswissenschaftlichen Kurs des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins).
- Karl Scheffler, *Der Architekt*, Leipzig 1907 (Die Gesellschaft, 10).
- Karl Scheffler, *Architektur der Grossstadt*, Berlin 1913.
- Karl Scheffler, *Der Beruf des Architekten*, Zürich 1918 (Sonderabdruck aus SBZ, Bd. 71, 1918).
- Karl Scheffler, «Die Zukunft der Grossstadt», in: SBZ, Bd. 81, 1923, S. 217–222, 233–235.
- U. Schläpfer, *Über die Ergebnisse der Wohnungserhebung in Zürich im Jahre 1896*, Zürich 1900.
- Schlussbericht über den Internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte*, Redaktion Carl Jegher, im Selbstverlag der Städtischen Bauverwaltung, Zürich 1919.
- Gotthard Schuh, Gotthard Jedlicka, *Zürich. Photobuch*, Neue erweiterte Auflage, Zürich 1939.
- Paul Schultze-Naumburg, *Kulturarbeiten, Band I, Hausbau. Einführende Gedanken zu den Kulturarbeiten*, München 1901.
- Paul Schultze-Naumburg, *Kulturarbeiten, Band IV, Städtebau*, München 1906.
- A. Senti, «Zürichs Bevölkerung am 1. Dez. 1930», in: *Zürcher Statistische Nachrichten* 4, 1930.
- A. Senti, «Zürichs Spiel-, Turn- und Sportplätze», in: *Zürcher Statistische Nachrichten* 2, 1942.
- Georg Simmel, *Die Grossstädte und das Geistesleben*, München 1903.
- Georg Simmel, *Gesamtausgabe*, Band 5: *Aufsätze und Abhandlungen 1894–1900*, hg. von Heinz-Jürgen Dahme und David Frisby, Frankfurt a. M. 1992.
- Camillo Sitte, *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien*, Wien 1889.
- Camillo Sitte, «Enteignungsgesetz und Lageplan», in: *Der Städtebau* 1, 1904, S. 5 ff.
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Die Wohnungs- und Grundstückserhebung in der Stadt Zürich im Oktober/November 1896*, zweiter Teil: *Textliche Darstellung*, Zürich 1907.
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Die Bau-tätigkeit in der Stadt Zürich 1896–1905*, Zürich 1907 (Statistik der Stadt Zürich 7).
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Der Wohnungsmarkt in Zürich und Umgebung am 1. Dezember 1910*, Zürich 1911.
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Statistische Unterlagen für den Ideen-Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Zürich und ihrer Vororte*, Zürich 1915 (Statistik der Stadt Zürich 18).
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Zürich und Vororte. Statistische Unterlagen zur Eingemeindungsfrage 1926*, Zürich 1927 (Statistik der Stadt Zürich 32).
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Zürich und Vororte. Neue statistische Unterlagen zur Eingemeindungsfrage 1931*, Zürich 1931 (Statistik der Stadt Zürich 36).
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1912/1913*, Zürich 1914.
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1933*, Zürich 1934 (mit historischen Zahlenreihen).
- Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1940*, Zürich 1941 (mit historischen Zahlenreihen).
- Dora Staudinger, «Unser Kampf gegen die Wohnungsnot», in: *Allgemeine Baugenossenschaft Zürich*, Zürich 1919 (Werbeschrift).
- Strandbad-Verein Zürich, *Für die Körperkultur. Werbeschrift für Körperkultur*, Schriftleitung J. Böckli, Zürich 1925.
- Adolf Streuli, *Die Zürcher Liegenschaftenkrise. Eine wirtschafts- und socialpolitische Studie*, Zürich 1902.
- Hermann Josef Stübben, «Der Städtebau», in: Josef Durm u. a. (Hg.), *Handbuch der Architektur*, 9. Halbband, Darmstadt 1890.
- Bruno Taut, *Die Stadtkrone*. Mit Beiträgen von Paul Scheerbart, Erich Baron, Adolf Behne, Jena 1919.
- Bruno Taut, «Auflockerung der Städte», in: *Werk* 1925, S. 123–125.
- Hans Thomann, Carl Brüscheweiler, *Die Wohnungen der Stadt Zürich am 1. Dezember 1910*, Zürich 1919 (Statistik der Stadt Zürich 21).
- Raymond Unwin, *Grundlagen des Städtebaues*, Berlin 1910 (1909).
- Martin Wagner, *Das sanitäre Grün der Städte*, Berlin 1914.
- Martin Wagner, «Generalbebauungspläne. Allgemeingültiges zu dem Ideenwettbewerb um einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte», in: *Technisches Gemeindeblatt*, Nr. 23, 1917, S. 286.
- Otto Wagner, *Moderne Architektur*, Wien 1895, 2. Auflage 1898.
- John Wattmann, *Beziehungen zwischen Strassenbahnen und Bebauungsplänen. Bericht des Direktors der Städtischen Strassenbahnen Cöln zum XVI. Internationalen Strassenbahn- und Kleinbahn-Kongress Brüssel*, Brüssel 1910.
- August Weismann, *Das Keimplasma. Eine Theorie der Vererbung*, Jena 1892.
- Victor Wenner, «Die Assanierung der Stadt Zürich», in: *Die Assanierung der Städte in Einzeldarstellungen*, Band 1, Heft 3, Leipzig 1903.

- Victor Wenner, «Der Bebauungsplan der Stadt Zürich», in: *SBZ*, Bd. 52, 1909, S. 40–52.
- Th. Weyl (Hg.), «Die Assanierung von Zürich», in: *Die Assanierung der Städte in Einzeldarstellungen*, Band 1, Heft 3, Leipzig 1903.
- Fritz Wichert, «Gegenwart und Werkbund», in: *Werk* 1930, S. 313–316.
- U. Winterhalter, A. Senti, *Städtische Strassenbahn Zürich 1896–1936*, Zürich 1936 (Sonderdruck aus den Zürcher Statistischen Nachrichten 1936).
- Paul Wittig, *Zur Schnellbahnfrage Gross-Berlins*, Berlin 1908 (Unterlage zum Wettbewerb Gross-Berlin).
- H. Wolff, *Zürichs Bevölkerung seit der Stadtvereinigung 1893–1906*, Zürich 1906 (Statistik der Stadt Zürich 6).
- Heinrich Zschokke, *Die Schweiz in ihren klassischen Stellen und Hauptorten*, 2., durchgesehene und ergänzte Auflage, Stuttgart und St. Gallen 1858 (1838).

Archivquellen

- Akten des Bauvorstandes I*, Stadtarchiv Zürich V.G.c.31.
- Akten Tiefbauamt 1893–1933*, Stadtarchiv Zürich V.G.c.105.
- Bericht der Grosstadträtlichen Kommission über die Arbeiter-Wohnungsfrage*, 1899, Stadtarchiv Zürich.
- Albert Bodmer, Konrad Hippenmeier, *Generalbericht*, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich (Erläuterungsbericht zum Beitrag im Wettbewerb Gross-Zürich 1918).
- Friedrich Fissler, *Persönlicher Nachlass*, Stadtarchiv Zürich VII.141.
- Geschäftsberichte des Stadtrates von Zürich 1860–1940* (gedruckt), Stadtarchiv Zürich.
- Hermann Herter, *Charakteristische Schnitte durch das Wettbewerbsgebiet*, Plan, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich.
- Konrad Hippenmeier, *Die Sanierung der Altstadt in Zürich*, Zürich 1937 (hektografierter Bericht, Stadtarchiv Zürich).
- Konrad Hippenmeier, *Bericht über die Seeufergestaltung 1939*, Zürich 1939 (hektografierter Bericht, Stadtarchiv Zürich).
- Emil Klöti, *Das Baurecht im Dienste kommunaler Boden- und Wohnungspolitik. Bericht erstattet dem Stadtrat von Zürich, Januar 1943*, Stadtarchiv Zürich.
- Emil Klöti, *Persönlicher Nachlass*, Stadtarchiv Zürich VII.27.
- Hans Kupli, *Bericht an den Vorstand des Bauamtes I über Aufgaben und Organisation des Bebauungs- und Quartierplanbureaus 1941*, Stadtarchiv Zürich.
- «Petition der Bürgergemeinde Zürich unter Zuzug der Niedergelassenen an den hohen

- Grossen Rath des Kantons Zürich um Erlassung eines städtischen Baugesetzes, 21.11.1861», in: *Akten betr. die Bauordnung für Zürich und Winterthur*, Staatsarchiv Zürich V II 1.1./2.
- Protokoll BV I*, Protokoll des Bauvorstandes I, Stadtarchiv Zürich V.G.c.31.
- Protokoll des Stadtrates von Zürich* (gedruckt), Stadtarchiv Zürich.
- Protokoll Baukollegium* (gedruckt), Stadtarchiv Zürich.
- Protokoll Wohnbaukommission* (gedruckt), Stadtarchiv Zürich.
- Wettbewerb Gross-Zürich, Akten des Stadtbau-meisters*, Stadtarchiv Zürich V.G.c.67.

Abkürzungen

- | | |
|-------|---|
| ABZ | Allgemeine Baugenossenschaft Zürich |
| BAZ | Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich |
| BSA | Bund Schweizer Architekten |
| FGZ | Familienheim-Genossenschaft Zürich |
| SATUS | Schweizerischer Arbeiter-, Turn- und Sportverband |
| SIA | Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein |
| SWB | Schweizerischer Werkbund |
| ZIA | Zürcher Ingenieur- und Architekturverein |

397 Register

Personenregister

- Balsiger, Hermann 143, 261, 303
Baer, Casimir Hermann 109, III, 114
Baumeister, Reinhard 88, 122
Baur, Albert 132, 143, 165
Bernoulli, Hans 107, 128, 130, 132, 142, 155, 159, 209, 253, 255, 259, 261, 267, 285, 315
Bodmer, Albert 107, 155, 158, 159, 166, 172–174, 179, 189, 198, 200, 205, 218–220, 253, 306, 355
Bürkli, Arnold 26–27, 63, 80

Cauer, Wilhelm 271
Curjel, Hans 100, 105, 115, 135, 162

Eberstadt, Rudolf 122, 128, 140–141, 154, 156, 168, 192–194, 204, 213, 217–218
Erismann, Friedrich 66, 116

Fischer, Theodor 13, 89, 92, 103, III, 130, 132
Fissler, Friedrich 80, 82, 143, 259, 322–323, 330, 335
Fritzsche, Bruno 15, 17, 65
Froelich, Albert 158, 161, 344, 363
Furrer, Walter III, 158, 160, 182–183, 185, 195–197

Genzmer, Felix 122, 130, 156
Gessner, Albert 211
Giedion, Sigfried 16, 103, 187, 223
Gleim, Carl Otto 271
Goecke, Theodor 92, 122, 129, 139
Gschwind, Otto 363
Gull, Gustav 17, 46–46, 85, 132, 143, 155, 159, 183, 184, 197, 261, 271, 285, 291, 293

Haefeli, Max 100, 132, 142, 143, 261, 284, 291, 308
Haefeli, Max Ernst 255, 308, 370
Herter, Hermann II, 158, 159, 175, 179, 184–186, 195–196, 201, 219, 242, 257–260, 263, 279, 283, 290, 293, 315, 318, 322–328, 335, 336, 338, 344, 356–357, 369
Higi, Anton 369
Hippenmeier, Konrad 107, 155, 158, 160, 166, 172–174, 179, 189, 198, 200, 205, 218–220, 253, 255, 257–263, 266–268, 271, 273, 275, 277, 282, 293, 295, 301–306, 330, 331, 340, 348–361, 370, 375–378
Howard, Ebenezer 118–121, 124, 127–129, 154
Huber-Sutter, Arnold 335

Indermühle, Karl 108, 158

Jansen, Hermann 122, 143, 154, 156, 182, 185, 188–189, 192, 213–218, 284, 288, 306
Jegher, Carl 142, 143, 158, 163, 165, 189, 261, 273, 284

Kampffmeyer, Hans 97, 122, 126, 204–205
Kägi-Fuchsmann, Regina 60
Klöti, Emil 66, 82, 143, 144, 155, 157, 210, 236, 240, 242, 244, 257–260, 266, 269, 299, 309, 313, 320, 330, 333, 335, 349, 356, 361, 369, 376
Knell, Karl 287
Kündig, Karl 135, 158, 161, 187, 202–205, 208, 223, 244, 340, 341, 363
Kupli, Hans 260, 376, 378

Langbehn, Julius 99, 101

Martin, Camille 158, 253
Mebes, Paul 105, 107, 211–212
Messel, Alfred 99–100, 102, 211
Möhring, Bruno 140–141, 154, 156, 162, 168, 192–194, 213, 217–218
Moser, Friedrich 158, 163, 287
Moser, Karl 17, 100, 103, 105, III, 132, 135, 158, 159, 162, 196, 230, 261, 271, 285, 293, 294, 353, 357
Moser, Werner Max 255, 308, 370
Muthesius, Hermann 99, 102, 122, 126

Oetiker, Heinrich 135, 158, 161, 187, 202–205, 208, 223, 244, 260, 363
Olmsted, Frederick (Jr.) 215
Ostendorf, Friedrich 13, 105, 107, 166, 189, 223, 338

Petersen, Richard 140–141, 154, 156, 168, 169, 192–194, 205, 213, 217–218, 271
Pfister, Otto III, 132–135, 158, 161, 293, 306–308, 340
Pfister, Werner III, 132–135, 158, 161, 261, 285, 293, 306–308, 340, 356
Pfleghard, Otto 100, 132, 261, 291
Pflüger, Paul 20, 34, 51–52, 60, 66
Posener, Julius 16, 194, 199

Rittmeyer, Robert 108, III, 140, 158, 160, 182–183, 185, 195–197, 253, 259, 315

Scheffler, Karl 13, 102, 154, 155, 163, 165, 182, 189, 192, 198, 201, 210–211, 315, 316
Schmitz, Bruno 194
Schultze-Naumburg, Paul 13, 20, 104–105, 107

Schürch, Wilhelm 158, 163, 287
 Semper, Gottfried 25, 97, 196
 Simmel, Georg 21
 Sitte, Camillo 12, 88–93, 99, 104, 121–122,
 129–132, 138, 143, 164, 166, 202, 223
 Salvisberg, Otto Rudolf 158
 Spelterini, Eduard 34
 Staudinger, Dora 321
 Steiner, Albert Heinrich 15, 260, 268, 297, 330,
 376–379, 382
 Stübßen, Hermann Josef 88, 122

Taut, Bruno 13, 126, 130, 194, 199, 284, 311
 Tessenow, Heinrich 126

Unwin, Raymond 120–122, 127, 164, 218

Wagner, Martin 156–157, 300, 353
 Wagner, Otto 101, 104, 111
 Wenner, Victor 42, 143

Zollikofer, Walter 158, 187, 102–205, 208, 223
 Zöllig, Karl 158, 182, 185, 195–197

Orts- und Sachregister

Altstadtsanierung 14, 26, 182–188, 252, 261, 263,
 291–298, 296–297, 311, 376, 379
 Arbeiterbewegung 11–12, 17, 20, 23, 38, 47,
 65–67, 84, 107, 138, 211, 225–228, 248, 251
 Ausfallstrasse 142, 182, 196, 278, 288–291, 333,
 348, 362
 Automobil 13–15, 34, 84, 163, 166, 180–183, 187,
 188, 222, 232–233, 252, 260, 273, 275–284,
 287, 289
 Axialität 107, 223, 284, 301, 323, 328

Basel 24, 51, 111, 178, 259, 327
 Baulinie 11, 26, 43, 82, 182, 185, 202, 204,
 261, 267, 285–288, 293, 309, 350, 352, 360,
 362, 368
 Bebauungsplan/Quartierplan 17, 27, 42–43, 46,
 52, 63, 81, 89, 126–128, 133, 135, 139, 144,
 155–160, 167, 172, 182, 201, 214, 223, 252,
 259–263, 266–268, 274, 277, 285, 288, 293,
 297–298, 306, 308–310, 313, 318, 322, 328,
 330, 340, 344, 348, 352–362, 380, 375–381,
 383
 Berlin 11–16, 19, 22, 82, 92, 97–100, 105, 122, 128,
 130, 132, 138, 139–222, 277
 Bern 24, 76, 135, 142, 189, 228, 248, 253,
 255–256
 Biel 159, 163, 228, 252
 Blockrand 16, 26, 42, 52–56, 63, 70–72, 77, 84,
 205, 21, 213, 254, 309, 338, 340, 344, 376
 Bodenreform 85, 87, 118–119, 122, 127–128,
 265, 267

Einfamilienhaus 12, 52, 72, 74–76, 201, 204, 211,
 240, 252, 318, 327, 369, 368, 371, 375, 379

Eingemeindung 24, 38, 53, 70, 81–83, 164, 167,
 199, 215–217, 240–242, 253, 261, 268, 311, 342,
 358, 375–378

Freifläche/Grünfläche 52, 80, 92, 140, 202, 211,
 215–223, 240, 257, 269, 262–263, 266–268,
 299–301, 306, 308–310, 318, 327, 330, 333,
 348–349, 353, 354, 363, 375, 377–381, 383

Grünzug/Grüngürtel 82–83, 126, 132, 201,
 217–220, 289, 299, 306, 310, 330–333, 335,
 342, 353–361, 368–370, 379

Hafenanlagen 178–180, 201, 219, 223, 306
 Heimatsstil 16, 103–105, 107, 108, 114, 127, 156,
 315, 353
 Hellerau bei Dresden 126–127
 Historismus 82, 93–94, 97, 99, 101, 103, 108,
 138, 155

Karlsruhe 13, 103, 105, 126, 159, 162
 Klassische Moderne 13, 85–86, 103, 110, 215,
 223, 370

La Chaux-de-Fonds 228
 Lausanne 76, 253
 Lebensreform 14, 16, 85, 87, 115–118, 122, 138,
 208, 222
 Letchworth 120–121
 London, Hampstead Garden Suburb 120–121, 218
 Luzern 135, 252, 259

Mietskaserne
 München 14, 20, 47–52, 56, 63, 70, 72, 205,
 211, 327

Neoklassizismus 105, 107, 189, 284, 298, 310,
 344, 348

Organismus/organisch 41, 97, 99, 115, 116, 121,
 129, 132, 140, 163–167, 196, 197, 211, 215, 218,
 222–223, 299, 330, 352

Parkway 187, 215, 223, 289, 352

Seeufer 155, 220, 268, 273, 288–289, 299–308
 Strassenbahn 15, 20, 34, 40–41, 75, 84, 169–170,
 181, 187, 222, 260, 264, 273, 288, 352, 368
 Stuttgart 109, 130, 159, 160, 163, 166
 Symmetrie 13, 99, 107, 121, 189, 196, 223, 284,
 301, 310, 322, 326, 338, 348

Vorortverkehr 155, 172, 178, 269, 271

Waldrand 81–82, 201, 215, 220, 354–355, 370,
 375, 377, 381
 Washington D.C. 216
 Wien 93, 97, 102, 104, 115, 140, 142, 215–216, 301
 Winterthur 135, 140, 159, 160, 269, 320, 327
 Wohnsiedlung 80, 140, 158, 161, 163, 200, 208,

- 229–232, 244, 260, 315, 327, 333, 340, 344,
361, 363, 368, 379, 382
- Wohnstrasse 119, 126, 127, 130, 132, 135, 142, 143,
202–204, 289, 328, 350, 352
- Zürich
- Albisrieden 375–380
- Altstadt 17, 24–27, 34, 40, 45–46, 48, 63, 70,
80, 84, 94, 96, 162, 172–173, 180–185, 189,
194–197, 243, 252, 260–263, 265–267,
271–272, 276–277, 279, 281–287, 291–298, 311
- Altstetten 76, 172–173, 180, 200–201, 219, 240,
261, 375–376
- Aussersihl 15, 24, 27, 31, 34, 36, 38, 46, 48,
50–53, 56, 60, 66, 81, 97, 181, 229, 263,
267, 269, 274, 285, 298–299, 303, 309,
335–340, 375
- Fluntern 27, 40, 46, 72, 81–82, 116, 132, 220,
265, 274, 303, 342
- Friesenberg 73, 80, 130, 230, 260, 262–265,
274, 275, 299, 301, 318, 327–330, 376, 379
- Höngg 40, 170, 200, 240, 261, 275, 375, 377
- Oerlikon 76, 97, 200, 240, 248, 269, 272–273,
275, 344, 354, 358–359, 361, 368, 370,
375–376
- Riesbach 27, 52–53
- Schwamendingen 131, 170, 240, 330, 358,
376, 379
- Seebach 131, 180, 240, 261, 358, 375
- Unterstrass 52, 53, 63, 72, 170, 220, 262–266,
274–275, 299, 303, 327, 342–344, 348–363,
368–370, 379
- Wiedikon 27, 31, 38, 46, 48, 50, 52–53, 66, 70,
80, 220, 244, 260, 265, 269, 274, 275, 301,
308, 318, 335–338, 375
- Wipkingen 27, 46, 48, 52, 70, 76, 80–83, 116,
162, 173, 248, 260, 263, 265, 269, 272, 290,
303, 316, 322–327, 348, 354, 375
- Wollishofen 80, 131, 170–173, 220, 244,
262–263, 265, 267–269, 274, 288–289, 298,
318, 330–335, 342, 358

Redaktion
Ruedi Weidmann, Zürich

Lektorat
Daniel Weiss, Zürich

Satz und Gestaltung
Prill & Viecelli, Zürich
in Zusammenarbeit mit Kathrin Urban

Scans und Bildbearbeitung
Dennis Amstutz, Winterthur

Schriften
DTL Fleischmann

© 2021 für diese Ausgabe
gta Verlag, ETH Zürich
Institut für Geschichte und Theorie der Architektur
Departement Architektur
8093 Zürich
www.verlag.gta.arch.ethz.ch

© Text: beim Autor
© Abbildungen: gemäss Bildlegenden

Nach Drucklegung der Erstausgabe dieses Buches (2008) sind die Bestände von Luftbild Schweiz an die Bibliothek der ETH Zürich übergegangen. Der Nachweis lautet daher: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz.

Der Autor und der Verlag haben sich bemüht, alle Inhaber von Urheberrechten ausfindig zu machen. Sollten dabei Fehler oder Auslassungen unterlaufen sein, bitten wir um Benachrichtigung.

Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND

ISBN (print) 978-3-85676-420-3
ISBN (pdf) 978-3-85676-423-4
<https://doi.org/10.54872/gta/4234>

Die vorliegende Arbeit wurde von der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich im Wintersemester 2006/07 auf Antrag von Prof. Dr. Bruno Fritzsche und Prof. Dr. Werner Oechslin als Dissertation angenommen.

Dank
Die Publikation der Erstausgabe 2008 wurde finanziell grosszügig unterstützt von:

Stadt Zürich, Amt für Hochbauten
Stadt Zürich, Amt für Städtebau
Stadt Zürich, Tiefbauamt
Stadt Zürich, Stadtentwicklung
Cassinelli-Vogel-Stiftung, Zürich

Das Baugeschichtliche Archiv der Stadt Zürich (BAZ) stellte unentgeltlich den grössten Teil des Bildmaterials zur Verfügung.

Der Autor dankt Elisabeth Fritzsche-Nägeli, die im Angedenken an seinen Hochschullehrer und Doktorvater Bruno Fritzsche den Druck der Neuauflage ermöglicht hat.

gta Verlag

ETHzürich

This open-access publication is also available as a printed book
at bookstores or at <https://verlag.gta.arch.ethz.ch>.

Dichte Quartiere, überfüllte Wohnungen, ungesunde Existenzbedingungen, fehlendes Grün – die europäischen Städte boten um 1900 ein ernüchterndes Bild. Mit ihrem enormen Wachstum gingen rasante Veränderungen einher, die als Chaos wahrgenommen wurden. Immer vehementer forderte die Kritik eine grundlegende Reform aller Lebensbereiche, sie betraf den Städtebau ebenso wie das soziale und das private Dasein der Menschen. Die Idee der Gartenstadt versprach eine umfassende Alternative zur Stadt bisheriger Prägung.

In der Folge entstanden in schweizerischen wie in deutschen Städten neue Quartiere von grosser Einheitlichkeit und starker Ausstrahlung. Der Gedanke von Ordnung und Disziplin wie auch die Vision sozialer Gerechtigkeit und Integration finden darin ihren sichtbaren Ausdruck. Gleichzeitig aber setzten der öffentliche und der motorisierte Verkehr eine Dynamik in Gang, die das enge Gefüge der traditionellen Stadt sprengte und eine weitreichende Trennung der Funktionen einleitete: Die Agglomeration begann Gestalt anzunehmen. Am Beispiel Zürich schildert dieses Buch die Veränderungen der Stadt im 20. Jahrhundert. Es liefert eine kompakte Beschreibung der sozialen und rechtlichen Verhältnisse, der theoretischen Positionen und ihrer praktischen Umsetzung in der Stadtplanung.