



Titelbild

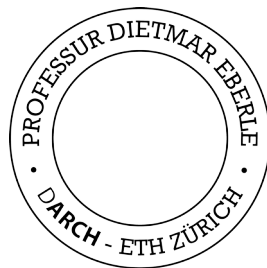
Quelle:
Les Cités obscures, Le dernier Plan
François Schuiten & Benoît Peeters
Editions Casterman Bruxelles 1989

“Mies van der Rohe glaubte, dass Architektur GUTE GRÜNDE und WAHRE GRÜNDE haben muss. GUTE GRÜNDE sind praktischer Art, während WAHRE GRÜNDE philosophischer Art sind. Die architektonischen Entscheidungen trifft man anhand von WAHREN GRÜNDEN, während man mit GUTEN GRÜNDEN die Projekte erklärt.”

Werner Blaser - Mies van der Rohe, Die Kunst der Struktur 1981

HANDWERKHEFT I

KONTEXTE



ETH Zürich
Professur Dietmar Eberle
Departement Architektur
Entwurf III / IV

Handwerkheft I

Entwurf III / IV

2. Jahreskurs

Konzept und Struktur

Marcello Nasso

Inhalt und Bearbeitung

Raphael Haefeli, Franziska Hauser, Nicolas Rüst,

Anouk Bennon, Andrea Wolfer, Marcello Nasso

Grafik und Layout

Julien Brassel, Sören Davy, Lukas Herzog

Tino Glimmann, Raphael Stähelin, Hubert Holewik

Herausgeber

Professur Dietmar Eberle

ETH Zürich 2014

Departement Architektur

Stefano Franscini Platz 5

CH 8093 Zürich

INHALT

Einleitung

Interview mit Professor Dietmar Eberle.....	8
---	---

Stadtentwicklung Zürich

Zürich in Zeitschnitten.....	14
------------------------------	----

Zürich im Vergleich: Berlin - München - Wien.....	38
---	----

Baukultur in Zürich

MITTELALTER

Altstadt.....	42
---------------	----

GRÜNDERZEIT

Aussersihl.....	74
-----------------	----

Industriegebiet.....	82
----------------------	----

MODERNE

Altstetten.....	90
-----------------	----

Oerlikon.....	98
---------------	----

Schwamendingen.....	104
---------------------	-----

Anhang

Luigi Snozzi, 18 Aphorismen.....	110
----------------------------------	-----

Weiterführende Literatur.....	129
-------------------------------	-----

EINLEITUNG





Ambrogio Lorenzetti (1290 - 1348), Effetti del buon governo in città, Siena 1338 - 1339

Professor Dietmar Eberle
Interview

*Quelle:
Global Housing Project, 25 Buildings since 1980
Josep Lluís Mateo, Ramias Steinemann
ACATAR Verlag Zürich 2008*

Dan Budik

Ich möchte mit Ihnen anfangs über das Bild der Stadt sprechen, welches heutzutage vor allem anhand von Themen wie Infrastruktur und öffentliche Gebäude diskutiert wird. Das Gros der Städte wird de facto stark von Wohnbauten geprägt, die im Gedächtnis jedes einzelnen nur einen geringen Stellenwert besitzen. Wie sehen Sie die Bedeutung des Wohnungsbaus innerhalb des heutigen Stadtgefüges?

Dietmar Eberle

Ich glaube, zuerst einmal steht dahinter eine viel grundlegendere Frage; nämlich jene, als was ich «Stadt» überhaupt begreife. Wenn wir generell über die Stadt reden, dann besteht doch eigentlich die Frage, inwieweit sie von einem wachsenden Anteil der Menschen tatsächlich als Umgebung wahrgenommen wird, mit der sie sich identifizieren können und wo sie sich beheimatet fühlen. Aus diesem Grund ist hier immer auch die Frage nach der Identität von Bedeutung. Dies wiederum bedingt eine kritische Reflexion dessen, was in den letzten fünfzig Jahren in den hoch entwickelten Ländern passiert ist. In dieser Zeit haben sich die Agglomerationen deutlich stärker entwickelt als die Kernstädte selbst, wobei uns erstere heute um einiges gesichtsloser erscheinen als letztere. Bei der Frage nach der Bedeutung des Wohnungsbaus im Stadtgefüge geht es also zuerst einmal darum, als was ich die Stadt, auf die ich mich beziehe, eigentlich begreife.

Dan Budik

Ich meinerseits übe heftige Kritik an der internationalen (Fehl-)Entwicklung einer Agglomeratisierung der Städte. Persönlich halte ich dies für die Fortsetzung eines Irrwegs, der in der klassischen Moderne mit ihrem Unverständnis gegenüber der Stadt angelegt wurde. Ich glaube nicht, dass eine Agglomeratisierung der Stadt uns jene Antworten liefern wird, auf die es sich langfristig hinzuarbeiten lohnt.

Dietmar Eberle

Historisch betrachtet verhielt es sich meist so, dass der Antrieb zu einer wesentlichen Neuformulierung der Stadt aufgrund ihrer infrastrukturellen Situierung erfolgte bzw. infolge von technischen Veränderungen auf infrastrukturellem Gebiet: Die Infrastruktur ist zweifelsohne der öffentlichste Ort der Stadt. Insofern ist es auch nicht ganz verwunderlich, dass sich einem die Identität einer Stadt so stark über infrastrukturelle Kontexte mitteilt. Am Ende geht es in unserer Zeit – und dabei unterscheide ich ausdrücklich zwischen den hoch und wenig entwickelten Ländern – immer um die Frage nach der Identität, um die Gesichts- und Geschichtsqualitäten einer Stadt. Wenn Sie sich fragen, was München zu München oder Hamburg zu Hamburg macht, dann sind es gewisse aus der Geschichte herrührende Spezifika und Konventionen, die den öffentlichen Raum dieser Städte formuliert und geprägt haben und die heute als wichtige Qualitäten empfunden werden. Ich bin unbedingt dafür, dass wir uns vertieft mit der Identität einer Stadt beschäftigen und glaube keinesfalls, dass die Zukunft in generalisierenden Antworten liegt. Ein Wohnbau in München unterliegt anderen Anforderungen als ein Wohnbau in Hamburg. Und zwar nicht so sehr aus infrastrukturellen, topographischen oder geologischen Gründen, sondern wegen der kulturellen Konventionen, die diesen Ort zu dem machen, wie er sich uns heute darstellt.

Dan Budik

Wie sehen Sie die Beziehung zwischen der Öffentlichkeit beziehungsweise dem öffentlichen Raum, den Sie gerade angesprochen haben, und den Wohnbauten als Entwicklungsspielraum für Individualität?

Dietmar Eberle

Wenn man Orte als eine Form von Atmosphäre begreift, die zweifelsohne wahrgenommen wird und wenn man sich zugleich vergegenwärtigt, dass etwa 60 bis 65 Prozent der Baumasse einer Stadt allein den Wohnbauten zufällt, dann versteht man deren Bedeutung für das öffentliche Milieu. Demzufolge glaube ich auch, dass der wichtigste Kundenkreis von Wohnbauten künftig nicht der Bewohner darstellt, sondern vielmehr der Passant, der mit zur spezifischen Identität des Ortes beiträgt. Mir ist bewusst, dass ein solcher Standpunkt eine oft missverstandene konservative Position repräsentiert. Ich glaube aber, dass wir heute vor einer ganz entscheidenden Frage stehen, nämlich der, inwieweit wir tatsächlich zur Agglomeratisierung der Stadt beitragen wollen oder ob wir uns – im Gegensatz zur Moderne - wieder vermehrt auf die spezifischen Identitäten der Städte besinnen wollen. In Bezug auf eine Stärkung und sichtbare Schärfung letzterer kann der Wohnbau tatsächlich einen wichtigen Beitrag leisten.

Dan Budik

Sie haben viele Wohnprojekte unterschiedlicher Art und Größe verwirklicht, und dies sowohl in der Schweiz als auch in Europa oder China. Wie beeinflussen der Kontext und die regionale Identität Ihre Projekte bzw. wie bestimmen lokale Gesetze den Prozess des Entwerfens?

Dietmar Eberle

Mir geht es jeweils darum, zu versuchen, die lokale, identitätsstiftende Atmosphäre einer Stadt zu begreifen und in der Folge einen Beitrag dazu zu leisten, diese zu stärken. Aus diesem Grund fällt ein Wohnbauprojekt in Wien, Belgien oder auch in Zürich immer unterschiedlich aus. Gerade eben hat unser Büro die Arbeit an der Genossenschaftssiedlung «Ruggächern» in Zürich Affoltern beendet. Besonders gefreut hat mich dabei, dass jeder, der bisher die Siedlung gegangen ist, immer eins empfunden hat: einen Ort, der eine starke Identität ausstrahlt. Einen solchen Beitrag sollte eigentlich jeder Wohnungsbau leisten können; eine Identität zu schaffen, die weit über die einzelnen Baukörper hinausgeht. Bis heute habe ich in mehr als zwölf Ländern über 10'000 Wohnungen erstellt – ein in diesen Größenverhältnissen eher ungewöhnliches Betätigungsfeld für einen Architekten; es gibt wohl nur ganz wenige, die auf diesem Gebiet ähnlich viele kulturelle Erfahrungen vorzuweisen vermögen. Nun ist es allerdings tatsächlich so, dass jeder dieser zwölf Standorte einen ganz unterschiedlichen Kontext aufweist, der sich wiederum in den lokalen Konventionen widerspiegelt. Dies bedingt, dass man den Ort, an dem man baulich tätig ist, erst einmal in entwurfstechnischer Hinsicht begreifen muss. Dazu gehören natürlich auch all jene immateriellen Faktoren, die den Entwurfsprozess bestimmen. Baugesetze etwa – obwohl vermeintlich objektiv – fallen je nach Ort vollkommen unterschiedlich aus. Wenn Sie einen Holländer fragen, wie breit ein Korridor ist, dann wird er Ihnen mit 70 cm antworten. Fragen Sie dagegen einen Schweizer, sind es 120 cm per Gesetz. Fragen Sie mich nicht, was besser ist: Die Frage nach der Qualität lässt sich nicht anhand eines direkten Vergleiches zwischen Zürich und Amsterdam oder zwischen Amsterdam und Madrid bemessen. Vielmehr ist sie immer eine Frage der Relation zu den Konventionen, die am entsprechenden Ort herrschen. Ich halte es für eine wesentliche Qualität, dass wir so viele unterschiedliche Konventionen besitzen. Diese lokalen Spezifika, – damit meine ich nicht die Baugesetze, sondern vielmehr die Wertvorstellungen, die sich unter anderem auch in ersteren artikulieren – führen zu unterschiedlichen baulichen Ergebnissen. Meines Erachtens wäre es ein beträchtlicher Verlust, diese auszublenden oder vereinheitlichen zu wollen. So gesehen stellen Konventionen und Baugesetze einen ganz wesentlichen Beitrag zu jener Identitätsfindung dar, von der ich vorhin sprach.

Dan Budik

Die Thematik der Qualität im Wohnungsbau, welche Sie ansprechen, wurde unter anderem am letzten ‚ETH Wohnungsbau Forum 2007‘ diskutiert, wobei der Frage nachgegangen wurde, welche Qualitätsprofile und Definitionen bestehen, und wie sich diese in Abhängigkeit von Interessenlagen, Zielgruppen und nationalen Gegebenheiten verändern. Herr Eberle, was ist Ihrer persönlichen Meinung über Qualität im Wohnungsbau?

Dietmar Eberle

Die Frage nach der Qualität – oft mit der Frage nach dem Wohnungsgrundriss gleichgesetzt – ist eine höchst individuelle Frage, sie trifft allein denjenigen, der die fragliche Wohnung nutzt. Ob jemand eher ein großes Bad, ein kleines oder aber zwei separate Bäder bevorzugt oder ob er eine offene oder geschlossene Küche will, ist eigentlich keine Frage der architektonischen Qualität. Die Aufgabe des Architekten besteht heute im Wohnungsbau vielmehr darin, solche Rahmenbedingungen zu schaffen, die mehrere unterschiedliche Lebensentwürfe zulassen. Jegliche Vorstellung von Qualität ist immer eng verknüpft mit einem gewissen sozialen und gesellschaftlichen Hintergrund. Vor allem in den 1960er und 1970er Jahren wurden diese Wertvorstellungen zum wesentlichen strukturierenden Element der Architektur gemacht. Heute reißen wir diese Wohnbauten, die aufgrund einer eng begrenzten Normvorstellung von Qualität entstanden sind, im großen Stil wieder nieder. Dieses Niederreißen heißt in jedem Land anders: in der Schweiz Ersatzneubau, in Deutschland Stadtrückbau. Gerade aus dieser Geschichte heraus sollten wir lernen, unsere Bauten künftig viel eher als Gefäße zu planen, innerhalb derer sich unterschiedliche Lebensentwürfe realisieren lassen. Dies hat rein gar nichts mit der in vergangenen Zeiten viel besungenen technischen Flexibilität zu tun. Vielmehr sollten wir damit aufhören, die Organisation einer Wohnung in Funktionen zu denken.

Wenn Sie Gebäude analysieren, kommen Sie relativ schnell zur Einsicht, dass die Art der Nutzung eines Gebäudes jene Komponente ist, die eine Lebensdauer von nur etwa 15 Jahren aufweist. Sowohl aus einer ökologisch nachhaltigen Perspektive als auch in ökonomischem Sinne sollten Gebäude jedoch eine wesentlich höhere Lebensdauer besitzen. In einer von uns durchgeführten Untersuchung des ETH Wohnforums wurde beispielsweise eruiert, was in Bezug auf die Benutzung von Gebäuden in den letzten 40 Jahren alles so passiert. Dabei haben wir vor allem etwas herausgefunden: dass die Gebäude nie so genutzt wurden, wie sich das die Architekten vorgestellt hatten. Ich denke also, dass das Entwerfen von Wohnbauten heute viel stärker reduziert werden sollte auf das Entwerfen von Strukturen, die adäquate Rahmenbedingungen für individuelles Wohnen schaffen.

Dan Budik

Das Profil des ETH Wohnforums wird unter anderem folgendermaßen umschrieben: ‚Unter dem Vorzeichen der Nachhaltigkeit... erforscht und beurteilt das ETH Wohnforum die Situation von Wohnungsbau und Wohnweisen... Wie haben sich in den letzten Jahrzehnten die programmatischen Anforderungen an Wohnbauten verändert und welche Entwicklungen sehen Sie in Zukunft?‘

Dietmar Eberle

Im Prinzip ist es so, dass die programmatischen Anforderungen sehr lange auf die Idee der klassischen Familienwohnung und den daraus resultierenden Funktionszuweisungen der Räume fokussiert waren. Zugleich wurden sie auch von der strikten Trennung zwischen Arbeiten und Wohnen bestimmt. Das waren ganz spezifische Wertvorstellungen. In der heutigen Gesellschaft beobachten wir nun, wie sich einerseits die Haushaltsformen und andererseits die Einkommenssituation stark verändert. Der Übergang von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft bedeutet in Wirklichkeit eine Umorganisation des Arbeitsprozesses, der durch dessen projektspezifische Ausrichtung bedingt wird. Ein ganz wesentlicher Aspekt ist dabei, dass die Arbeit zum einen zeitlich klar umschrieben und damit sozusagen auch beschränkt wird und dass sie in der Folge dezentralisiert werden kann. Dies gilt nicht für 100% eines Jobs, aber für wesentliche Teile. Insofern gehe ich auch davon aus, dass Gebäudestrukturen, sollen sie langfristig Bestand haben, nicht mehr für einen spezifischen Verwendungszweck definiert sein dürfen. In diesem Zusammenhang wird übrigens in unserem Büro gerade ein Projekt für Amsterdam erarbeitet. Bauherrin ist eine der großen holländischen Wohngenossenschaften, die unter anderem dabei ist, eigene, bisweilen bedeutende funktionalistische Projekte der Architekturgeschichte niederzureißen. In Ihrem Briefing gab sie uns mit auf den Weg, dass die Nutzung das einzige sei, an das wir nicht denken sollten. Gemeinsam versuchen wir nun, ein Gebäude zu entwickeln, das nicht – wie üblich – in den nächsten fünf bis fünfzehn Jahren eine Rendite von etwa 6% abwirft, sondern bei dem eine Zeitspanne von 100 Jahren ins Auge gefasst wird, dafür aber mit 3% Rendite. Mit dem Resultat dieses Projektes bin ich sehr zufrieden. Obwohl nächstens mit dem Bau begonnen werden soll, sind das einzige, was wir nie gezeichnet haben, die Grundrisse... Wir haben uns stattdessen auf jene Dinge konzentriert, die einem Gebäude an Wert verleihen: sein ästhetisches Erscheinungsbild, seine Materialisierung und vor allem auch die Qualität der öffentlichen Bereiche. In nutzungstechnischer Hinsicht unterliegt dagegen alles der Idee einer großen Offenheit, die unterschiedliche Lebens- bzw. Arbeitsentwürfe zulässt. Für mich ist dieses Projekt eines der interessantesten Experimente, das wir zurzeit machen, weil dabei eine für die Architektur essentielle Frage in den Raum gestellt wird: Was entwirft ein Architekt, wenn man ihm das Programm entzieht?

Dan Budik

Den Architekten bleibt unter den heutigen Vorzeichen des Wohnungsbau ein nur sehr enger Spielraum für die Entwicklung von Wohnungstypologien. Die Rahmenbedingungen für das Innenleben bezüglich Funktionalität und Raumgrößen sind sehr eng abgesteckt. Inwieweit sind diese Konventionen im zeitgenössischen Wohnungsbau aufzubrechen und wie sehen Sie die Weiterentwicklung der klassischen Typologien?

Dietmar Eberle

Im Gegenteil, das, was Sie hier Raumtypologien nennen, halte ich nur für einen Ausdruck eines zu geringen Wissens über die Vielgestaltigkeit dessen, was es auf der Welt wirklich gibt. Dass diese Raumtypologien durchaus ihre Qualitäten haben, hängt allein mit den regionalen kulturellen Konventionen zusammen, auf deren Grundlage sie erstellt werden. Für das, was in Zürich als Raumqualität oder eben als

raumtypologische Qualität empfunden wird, ernten Sie in Holland, Dänemark oder der Türkei nur ein müdes Lächeln. Speziell in Bezug auf die von Ihnen gestellte Frage äußert sich dieser kulturelle Kontext in Relation zur Konvention extrem stark - und gerade deshalb muss man über dessen beschränkte Gültigkeit Bescheid wissen. Zugleich herrschen innerhalb eines regionalen kulturellen Kontextes wesentliche Wertvorstellungen, die gewisse Typologien zweckmäßiger als andere erscheinen lassen. Wenn man einmal ausreichend davon kennt, dann fragt man sich selbst, warum die eine besser sein sollte als die andere. Ich weiß es nicht.

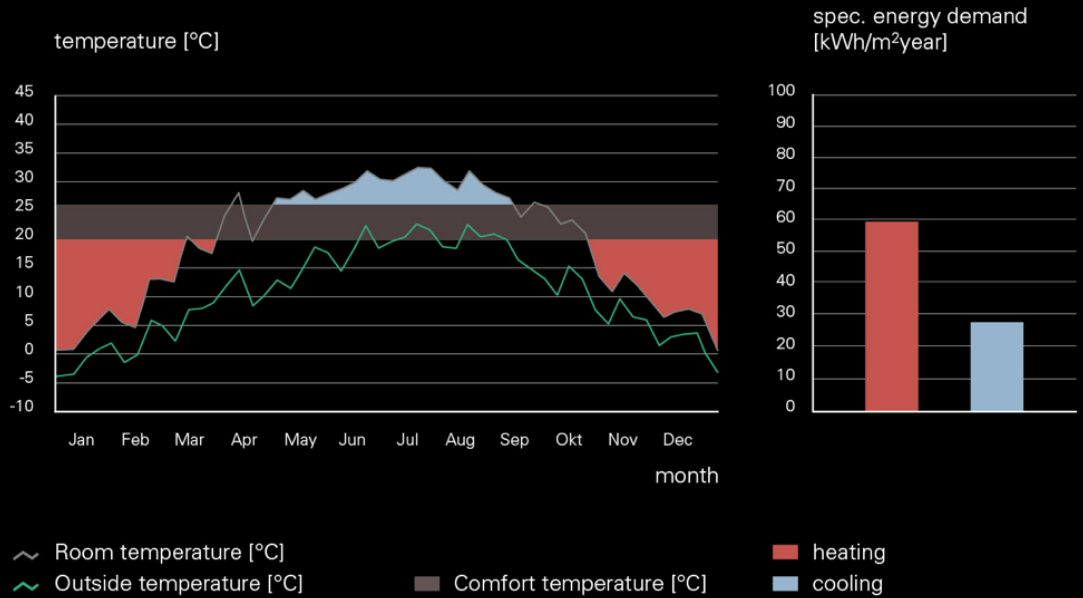
Dan Budik

Sie beschäftigen sich seit rund dreißig Jahren mit Wohnungsbau. Schon während ihres Studiums Ende der 1970er Jahre haben Sie angefangen, nicht nur Wohnhäuser zu planen, sondern auch eigenständig zu bauen - ich denke etwa an das Einfamilienhaus-Projekt ‚Im Fang‘ in Vorarlberg. Unterdessen haben Sie viele unterschiedliche Wohnbauten realisiert: Wie hat sich Ihre Wahrnehmung von Wohnen beziehungsweise von Wohnraum in all den Jahren verändert?

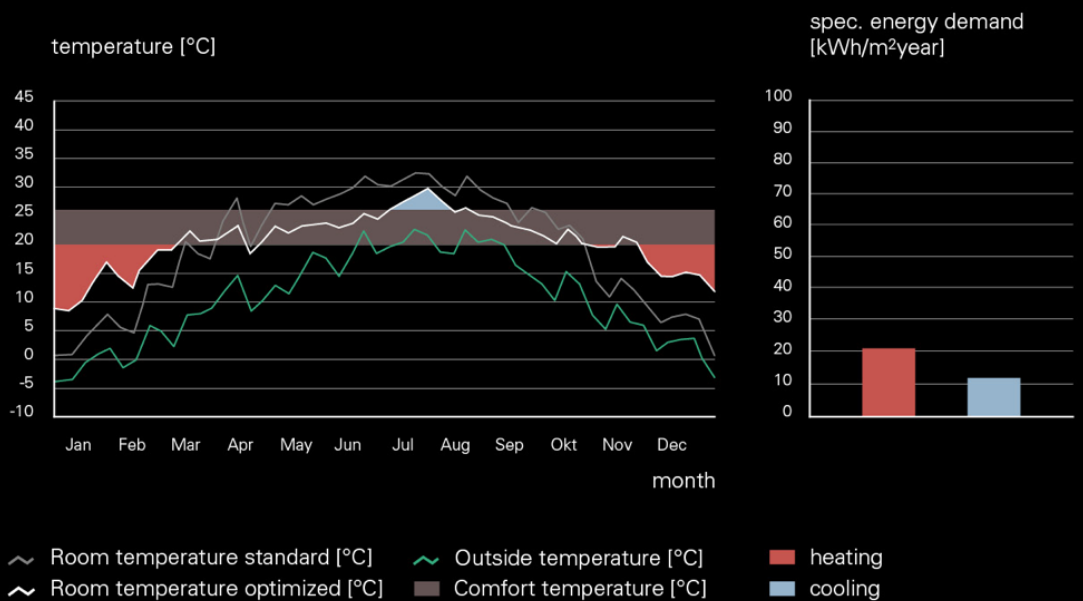
Dietmar Eberle

Mein großes Problem ist es, dass ich selbst relativ wenig Zeit habe, um zu wohnen. Trotzdem gibt es natürlich auch bei mir gewisse Determinanten – insbesondere Konventionen, mit denen ich aufgewachsen bin – die mein Wohlbefinden beeinflussen. Als erstes ist mir etwas ganz Banales wichtig, nämlich die Akustik. Die Raumbegrenzungen sollten derart sein, dass ich beim Wohnen nicht Lärmbelastungen ausgesetzt bin, auf die ich keinen Einfluss habe. Ein weiteres wichtiges Anliegen sind mir beispielsweise die Materialien: Ich liebe ganz einfach Holzfußböden. Und da ich keine geschlossenen Räume mag, will ich drittens immer auch die Option haben, eine gewisse Durchgängigkeit schaffen zu können. Letztlich ist es mir persönlich sehr wichtig, dass mir ausreichend Raum zur Verfügung steht; dies hat auch mit Größenordnungen zu tun. Es gibt also eine ganze Menge Dinge, die für mich aufgrund meines kulturellen Hintergrundes essentiell sind und auf die ich bis heute Wert lege – wenn auch in Abhängigkeit meines Alters in unterschiedlichen Intensitäten. Das ist im Übrigen genau jenes Recht auf Selbstbestimmung über persönliche Konventionen und Vorlieben, das ich jedermann zugestehen will.

Following the Standard

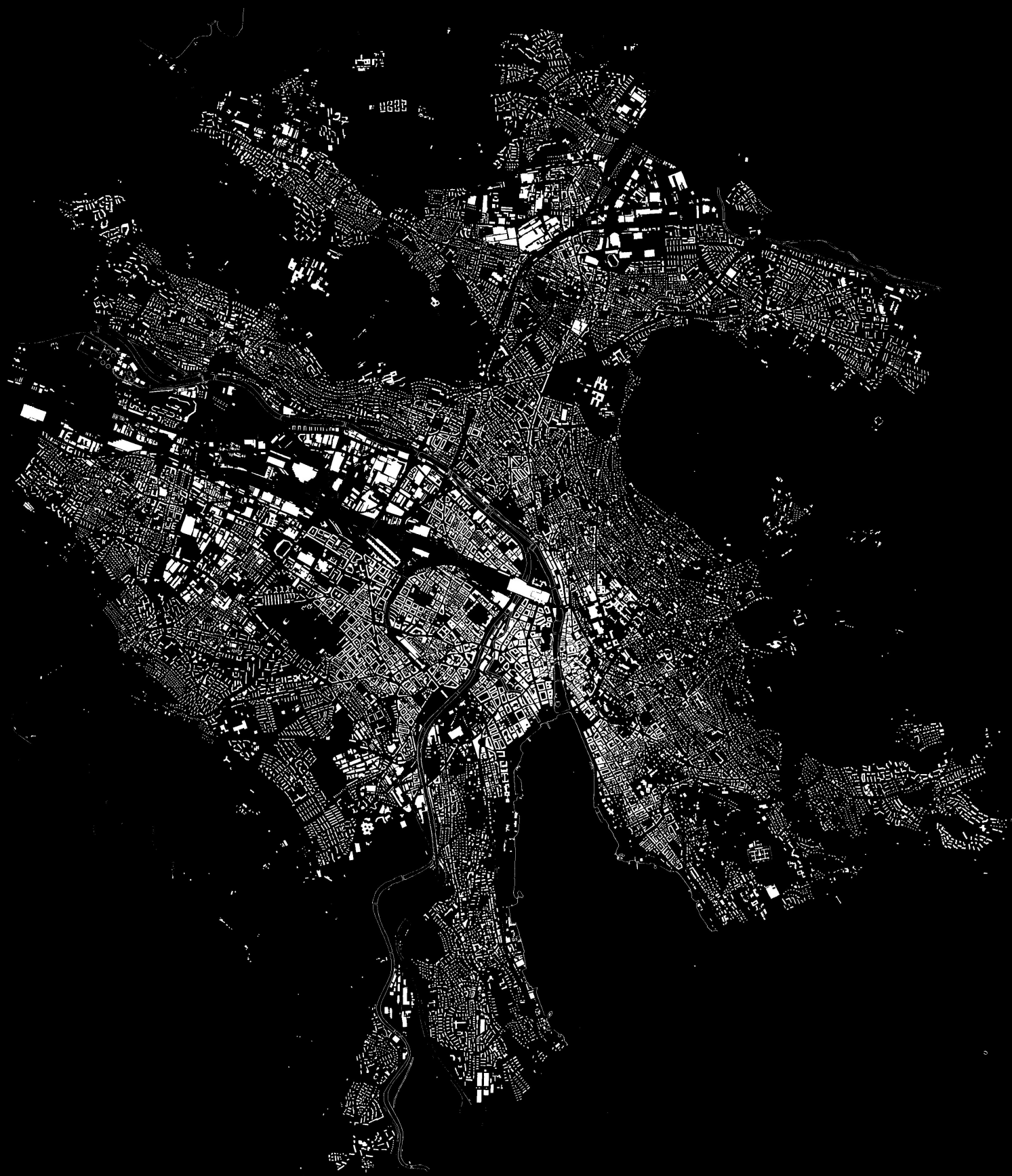


Optimized Building Envelope



ZÜRICH IN ZEITSCHNITTEN
1825 - 1990

Quelle:
Zürich in Zeitschnitten 1825 - 1990
Architekturforum Zürich 1991



1990
Tafel 13

1825 - 1840

Tafel 2

Im Jahre 1825 herrschte in Zürich die nach den napoleonischen Kriegen wiederauferstandene städtische Aristokratie, 15 Jahre später dagegen das liberale Bürgertum. Das Stichwort heisst Regeneration. Das Symbol der Herrschaft der Stadt über das Land, die barocke Stadtbefestigung, auch jene gegen den See, wurde nach 1831 geschleift. Das war der wesentlichste Eingriff in das Stadtbild seit fünf Generationen. Auf dem frei gewordenen Gelände entstanden im Osten der Gürtel der öffentlichen Bauten: Kantonsschule 1839-42, Kantonsspital 1837-42, Pfrundhaus 1840-42. Der Verkehr innerhalb der Stadt wurde verbessert, namentlich durch den Bau der ersten steinernen Brücke Zürichs, der Münsterbrücke von 1838. Am Zeltweg entstanden 1836-40 die Escher-Häuser, die ersten Mietshäuser für bürgerliche Ansprüche.



1825
Tafel 2

1840 - 1855

Tafel 3

Zürichs „Karriere“ fuhr mit der Eisenbahn. 1847 ist sie angekommen. „Die Geschichte unserer Eisenbahnen ist so eng mit der Politik, der Wirtschaft und der Kultur des Landes verbunden, dass man sie für eine bestimmte Zeit als Dominante des nationalen Lebens ansehen muss.“ (Kurt Guggenheim 1961). Nationales Leben hiess Industrialisierung und Ausbau des Eisenbahnnetzes. Der Aufstieg Zürichs zur Wirtschaftshauptstadt der Schweiz begann mit dem Bau folgender Linien: 1847 Zürich-Baden, 1855 Oerlikon Winterthur, 1856 Zürich-Oerlikon. Der erste Bahnhof war als Provisorium gedacht und lag schlecht zugänglich ausserhalb der Stadt. Trotzdem verbarg sich darin der Kern der künftigen Stadtentwicklung und damit Zürichs neue Mitte.

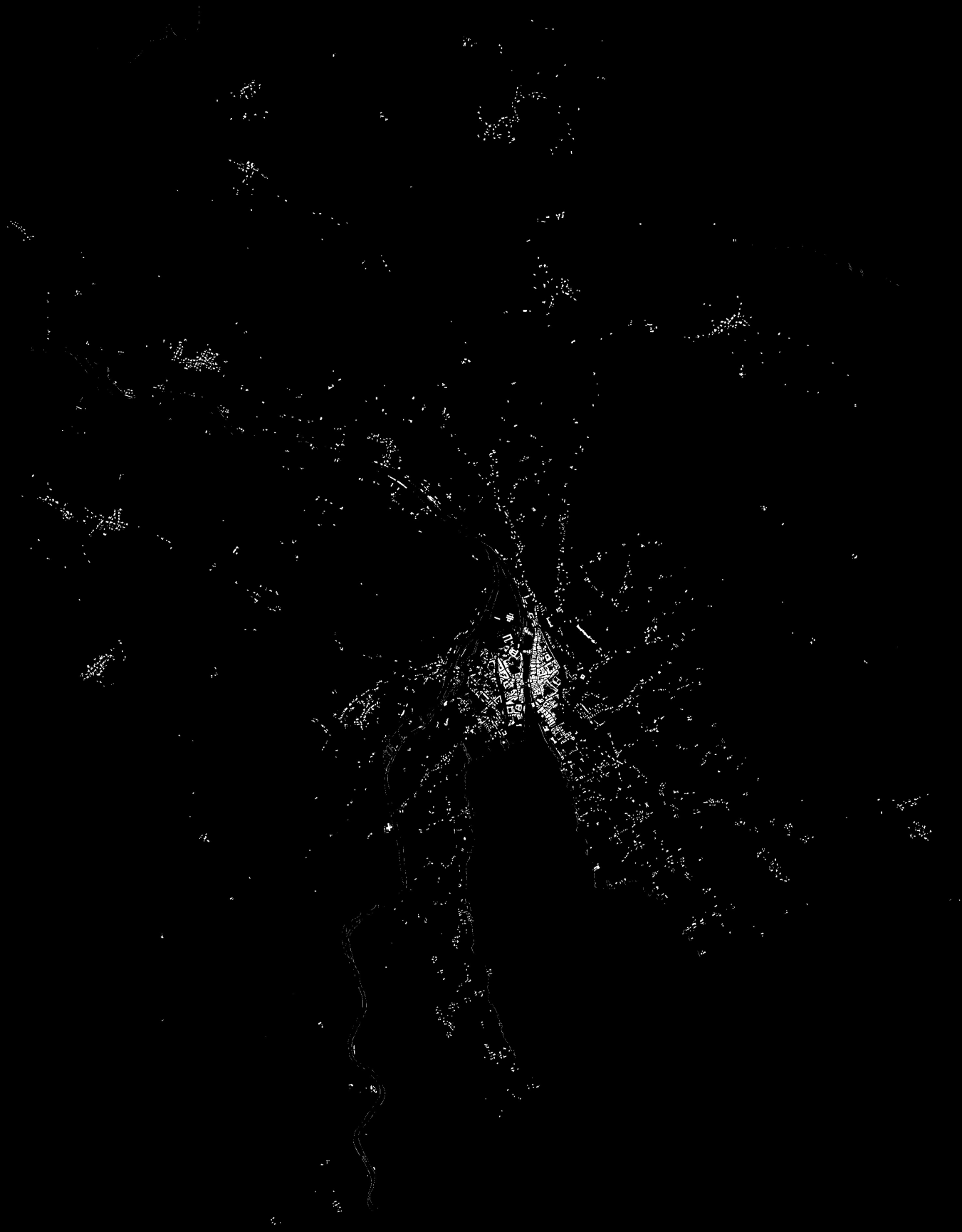


1840
Tafel 3

1855 - 1870

Tafel 4

Der Bau weiterer Eisenbahnlinien ging weiter: 1864 Zürich-Affoltern-Zug-Luzern, 1865 Zürich-Bülach. Auch die Stadt wurde bahntauglicher gemacht. Die Bahnhofbrücke von 1864 erlaubte endlich einen bequemen Zugang von Fuhrwerken auch von rechts der Limmat. Links wurde der Bau der Bahnhofstrasse an Stelle des mittelalterlichen Fröschengrabens im Oktober 1865 abgeschlossen. 1856 wurde der Bahnhof zum erstenmal erweitert. Die Stallungen und das neue Zeughaus in Aussersihl waren 1865 bereits fertig, die Kaserne in Planung. Im Burghölzli entstand bis 1870 die neue Irrenanstalt. Der Semperbau der ETH wurde 1864 eingeweiht. Die Backsteinfabrik Binz, die von 1861 bis 1912 in Betrieb war, setzte zum erstenmal den neuen industriellen Massstab; die Grossbauten kündigten sich an. Die ersten Häuserblöcke des späteren Kreises 4 entstanden an der Badenerstrasse, 1864 die Aktienhäuser, ein frühes Beispiel für den gemeinnützigen Wohnungsbau.



1855
Tafel 4

1870 - 1885

Tafel 5

Nach langen Auseinandersetzungen wurde die Linienführung der linksufrigen Seebahn mit dem Bau der Strecke Zürich-Näfels 1865 endgültig festgelegt. Die damalige Stadt umfahrend führt sie heute noch in einem Bogen aus dem Sackbahnhof und berührt den See erst in der Enge. Die Uetlibergbahn von 1875 gehörte schon zur Gruppe der Tourismusbahnen. In Seebach fuhr die Nationalbahn 1877, eine Konkurrenzbahn der Nordostbahn und ihres Zürich beherrschenden Chefs Alfred Escher, bewusst an Zürich vorbei und in ihren finanziellen Ruin. Herausragende Neubauten: Wannerbahnhof 1871, Zentralhof 1873, Kaserne 1876, Wasserwerk Letten 1879, Kreditanstalt am Paradeplatz 1882. Zwischen 1878 und 1882 wurden Zähringerstrasse und -platz ins mittelalterliche Gefüge der Altstadt eingeschnitten. 1872 verlegte die Werkzeugfabrik Sieber, Gisiker und Taveri ihren Betrieb von Rorschach nach Oerlikon, wo schon 1865 die erste Maschinenfabrik entstanden war.



1870
Tafel 5

1885-1900

Tafel 6

Im Jahr 1887 wurden die Quaianlagen, an denen unter der Leitung des Stadtgenieurs Arnold Bürkli von 1882-88 gebaut wurde, eingeweiht. Das wichtigste Bauwerk war die Quaibrücke von 1884. Seit der Schleifung der Schanzen hatte sich die Uferlinie ständig verändert. Die Stadt an der Limmat wandelte sich zur Stadt am See. Das Zürcher Eisenbahnnetz fand mit der rechtsufrigen Seebahn von 1894 (Tunnel von Letten nach Stadelhofen) und der Sihltalbahn 1897 einen vorläufigen Abschluss (Die Dolderbahn von 1895 war nicht Teil des Bahnnetzes). Da der erste Viadukt nach Wipkingen zu steil war, musste 1898 die steinerne Bogenbrücke erstellt werden. Die Röntgenstrasse zeichnet heute noch den Verlauf des ersten Damms nach. Escher-Wyss verlegte 1890-94 die Fabrik vom Stampfenbach nach dem heutigen Escher-Wyss-Platz. Wichtige Neubauten: Opernhaus 1891, Rotes und Weisses Schloss 1899, Tonhalle 1895, Landesmuseum 1898, Grandhotel Dolder 1899, Schützenhaus Albisgütli 1898, Turm der Predigerkirche 1898, Stadthaus 1900. Wollishofen, Leimbach, Enge, Wiedikon, Aussersihl, Wipkingen, Unter-, Oberstrass, Fluntern, Hottingen, Hirslanden und Riesbach wurden 1893 eingemeindet.



1885
Tafel 6

1900 - 1915

Tafel 7

Die Bahnen wurden zwischen 1900 und 1903 verstaatlicht und die 1900 gegründeten SBB konnten 1901 einen weiteren Um- und Ausbau des Bahnhofs einweihen. Die Hauptwerkstätten der SBB wurden 1911 in Betrieb genommen. Schon 1897 war der neue Güterbahnhof eingeweiht worden. Der Neumühlequai mit der Walchebrücke von 1913 und das Seewasserwerk in Wollishofen waren die bedeutendsten Infrastrukturbauten der Zeit. Die Stadt schickte sich an, eine repräsentative Stadtkrone zu errichten. Ihr Zentrum war die Achse der 1913 erbauten Rudolf Brun-Brücke. Die Amtshäuser III, IV und V sowie die Sternwarte Urania (1906) sind die ausgeführten Teile eines Planes des Architekten Gustav Gull, der auch den Lindenhof und den Abbruch der Schipfeh Häuser mit einbezog. Der Wohnungsbau erreichte namentlich in den Kreisen 4 und 5 aber auch im Seefeld einen Höhenpunkt. Wichtige Neubauten: Kirche St. Jakob 1901, Schlachthof 1905, Volkshaus 1910, Saalbau 1928, Kaspar Escher-Haus 1911, erst Geschäftshaus, nach 1919 kantonale Verwaltung, Kunsthaus 1910, Peter- und St. Anna-Hof an der Bahnhofstrasse 1913, Universität 1914, Krematorium Sihlfeld 1915.



1900

Tafel 7

1915 - 1930

Tafel 8

Nach dem ersten Weltkrieg folgte die Periode des „Roten Zürich“. Die Stadt baute teils selbst oder unterstützte den Wohnungsbau, namentlich die Baugenossenschaften. Das Zauberwort hiess Siedlung und die Gartenstadt war das Vorbild. Beispiele: Kolonie Laubegg an der Uetlibergstrasse 1921-22. Bernoullihäuser im Hardturm 1925. Familienheimgenossenschaft im Friesenberg, in mehreren Etappen erbaut 1925-31. Baugenossenschaften Freiblick und Sonnenhalde in Leimbach 1931. Bullingerhof 1931 und die architektonisch wichtigste von allen Siedlungen Neubühl in Wollishofen 1931. Daneben entstanden weiter private Häuser. Ein vergleichender Blick auf den Zürichberg von 1915 und 1930 zeigt das Ausmass der privaten Bautätigkeit. Wichtige Bauten: Nationalbank 1922, Zoo 1929.



1915
Tafel 8

1930 - 1945

Tafel 9

Für die Tieferlegung der linksufrigen Seebahn mit einem neuen Engetunnel und den neuen Bahnhöfen Enge 1926 und Wiedikon 1926, musste die Sihl um 4 Meter angehoben werden. An Stelle der ehemaligen Insel entstand 1932 eine Sportanlage. Der Hauptbahnhof wurde 1929-33 einmal mehr umgebaut und erweitert. Seit 1933 ist die kantonale Verwaltung zusammengefasst, die neuen Verwaltungsgebäude am Walchetor ergänzen das Kaspar Escher-Haus zum Regierungszentrum. Seit der Reformation, vierhundert Jahre lang, hatten dem Kanton säkularisierte Klöster und bestehende Bauten genügt. In der zweiten Eingemeindung werden Albisrieden, Altstetten, Höngg, Affoltern, See-bach, Oerlikon, Schwammendingen und Witikon 1934 mit der Stadt vereinigt. Wichtige Bauten: Kunsteisbahn und Wellenbad Dolder 1930-35, Hallenstadion Oerlikon 1939.



1930
Tafel 9

1945 - 1960

Tafel 10

Freie Limmat! - hiess eine Parole der Zeit. Der Seeabfluss wurde 1950 neu reguliert und beim Drahtschmidli ein neues Dachwehr errichtet. Die Einbauten in der Limmat wurden abgerissen und durch das Globusprovisorium ersetzt. Die Papierwerdinsel verschwand und eine Strassenunterführung nimmt heute den Platz des ehemaligen Flussarms ein. Das Kantonsspital, das seit den Dreissigerjahren neu geplant wurde, konnte 1954 eingeweiht werden. 1953 wurde das Waidspital gebaut und 1959 wurde das Gymnasium Freudenberg, der Leitbau der Epoche, bezogen. Nach dem zweiten Weltkrieg verlagert sich die Entwicklung Zürichs nach aussen, namentlich Schwammendingen wird ausgebaut: Die Siedlungsgenossenschaft Vitasana 1945-48. Arbeiter-Siedlungsgenossenschaft Dreispitz 1945. Schwammendingen Zentrum 1947-56. Das Tram folgt erst 1986. Als Kuriosum erinnert die 1966 abgebrochene Seilbahn über das untere Seebecken an die Gartenbauausstellung G 59.



1945
Tafel 10

1960 - 1975

Tafel 11

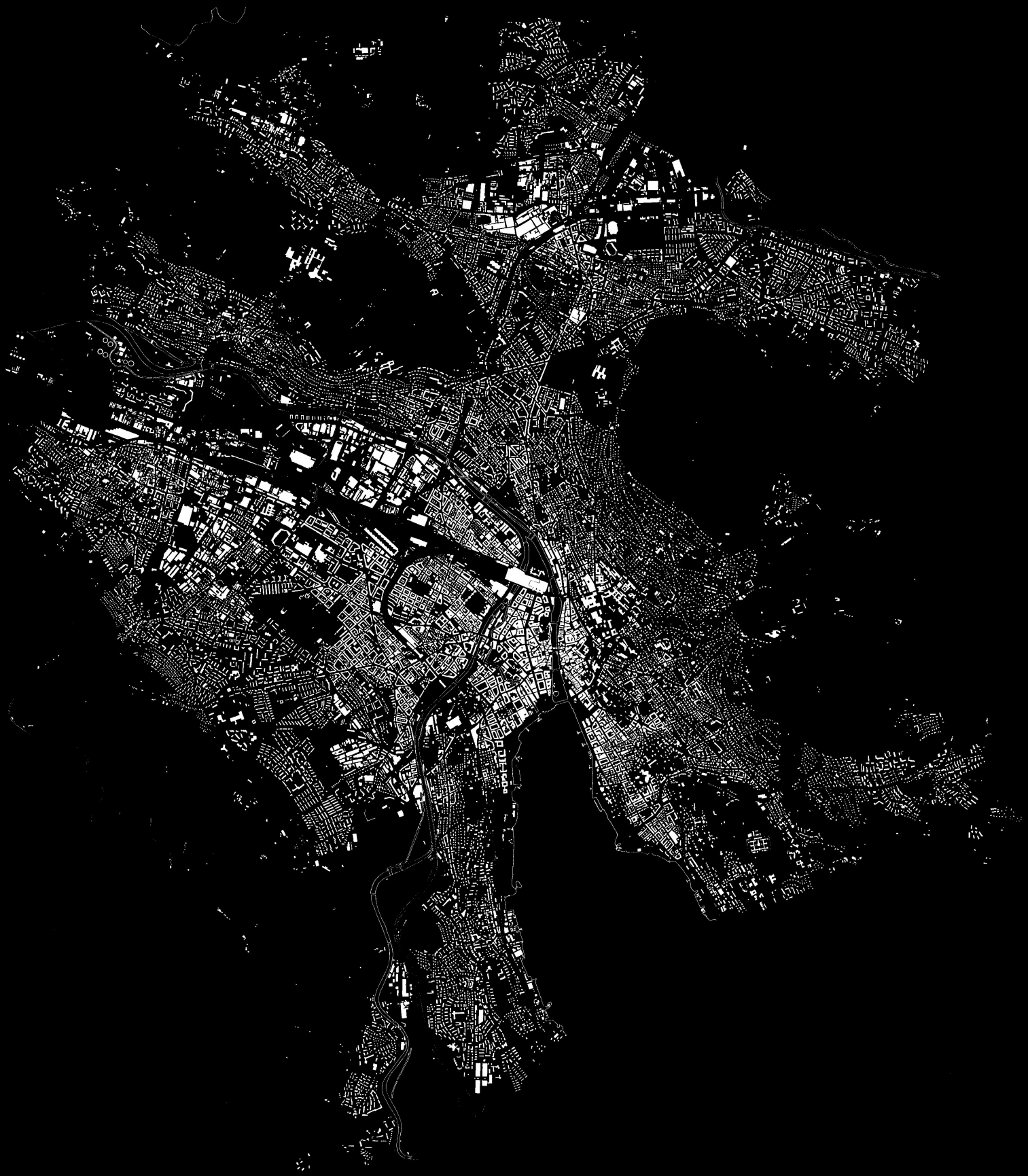
Für die Hochschulen wird es im Zentrum zu eng. Bereits 1963 wurde das neue Tierspital bezogen und 1964-73 wird die erste Etappe der ETH-Hönggerberg gebaut. 1971-76 folgt die zweite. Die Landwirtschaftliche Forschungsanstalt, 1878 als „Schweizerische Samenkontroll-Station“ gegründet und 1941 nach Oerlikon gezügelt, kam 1968 ins Reckenholz. Das Stadtspital Triemli ist 1970 beendet und das Waidspital wird 1968 zum erstenmal erweitert. Auch für Zürich beginnt das Autobahnzeitalter. Doch blieb vom ursprünglichen Plan, N1 und N3 am Platzspitz mit dem Ypsilon an einem Punkte zu verknüpfen, nur Stückwerk. Gebaut wurden N3 bis Sihlhölzli, die N1 bis Aubrugg und bis zum Hardturm. Verbunden wurden diese Stichautobahnen mit dem «Funktionsprovisorium» vom Bucheggplatz über den Escher-Wyss-Platz und die Hardbrücke durch den Kreis 4 bis zur Hochstrasse über der Sihl ausgangs der Allmend Brunau. Ebenfalls gebaut wurde die Flughafenautobahn und die Flughafenlinie der SBB (1971-80). Die Dolderbahn wurde zur Zahnradbahn umgebaut und verlängert.



1960
Tafel 11

1975 - 1990
Tafel 12 und 13

Auch die Universität baute ihren zweiten Standort aus. 1983 konnte die erste, 1987 die zweite Etappe der Uni Irchel auf dem Gelände der ehemaligen Landwirtschaftsschule Strickhof eröffnet werden. Die Achzigerjahre gehören der S-Bahn. Die Neubaustrecke vom Hauptbahnhof bis nach Dietlikon ermöglichte endlich den Zürcher Durchgangsbahnhof und damit Durchmesserlinien. Dafür waren der Bau des Hirschengraben-, des Zürichbergtunnels und der Bahnhöfe Stadelhofen, Stettbach und Museumsstrasse nötig. Die Uetliberg und die Sihltalbahn wurden vom Bahnhof Selnau bis zum Hauptbahnhof verlängert. Auch die Autobahnen machten Fortschritte. Die Nordumfahrung und der Milchbuckunnel wurden fertiggestellt, ohne dass das unterdessen abgemagerte Ypsilon gebaut wurde. Eine neue Parole tauchte auf: Die Stadt ist gebaut. Wenn wir die Karten betrachten, so sagt das nichts weiteres als, dass auf dem heutigen Gemeindegebiet keine ins Gewicht fallenden unbebauten Flächen mehr vorhanden sind. Jeder Neubau bedingt einen Abbruch, was nichts anderes bedeutet als, dass wir von der Stadterweiterung in die Periode des Stadtumbaus eingetreten sind.



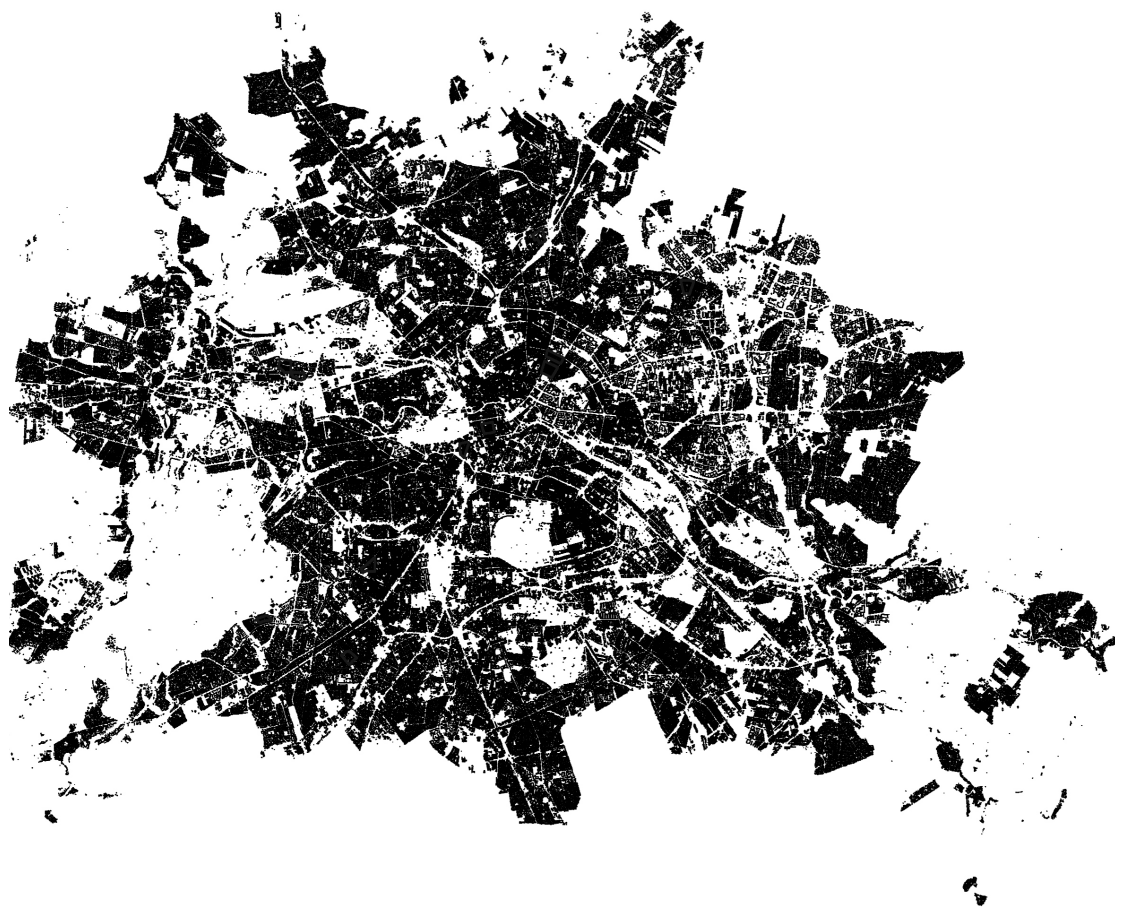
1975
Tafel 12

ZÜRICH IM VERGLEICH



0 5000 m
Zürich

Koordinaten	47° 27' N, 8° 32' O
Fläche	91,88 km ²
Höhe über Meer	408 m
Einwohner	391.068
Bevölkerungsdichte	4.256 Einw./ km ²



0 5000 m
Berlin

Koordinaten	52° 31' N, 13° 24' O
Fläche	891,85 km ²
Höhe über Meer	35 m
Einwohner	3.510.032
Bevölkerungsdichte	3.936 Einw./ km ²



0 5000 m
München

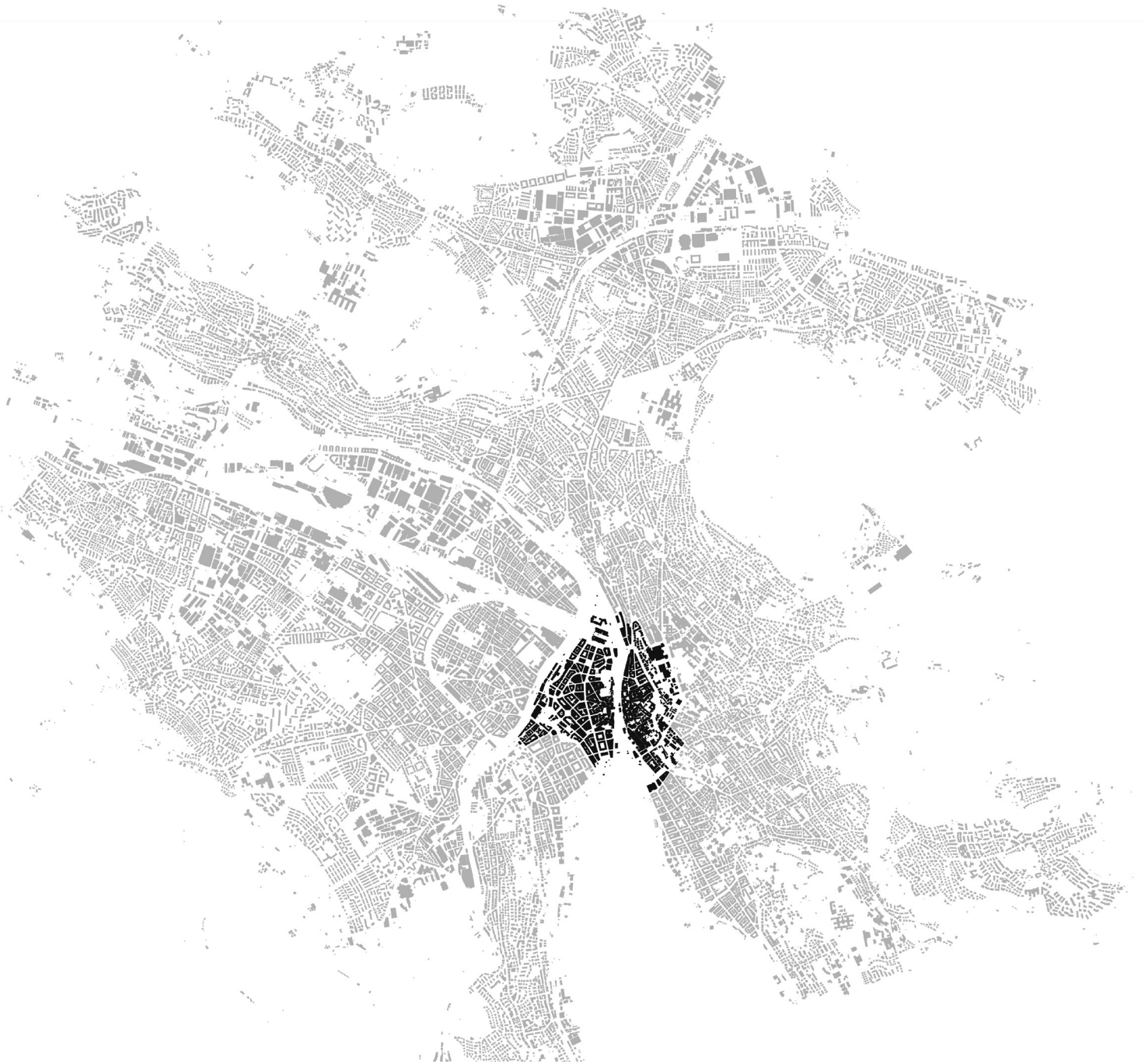
Koordinaten	48° 09' N, 11° 35' O
Fläche	310,4 km ²
Höhe über Meer	518 m
Einwohner	1.378.176
Bevölkerungsdichte	4440 Einw./ km ²



0 5000 m
Wien

Koordinaten	48° 12' N, 16° 22' O
Fläche	414,87 km ²
Höhe über Meer	156 m
Einwohner	2.419.000
Bevölkerungsdichte	4132 Einw./ km ²

MITTELALTER
Altstadt



Quelle:
Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Baukultur in Zürich - Band 6
Verlag NZZ Zürich 2008

KELTEN UND RÖMER

Eine Forschungslücke wird geschlossen

Zwischen den prähistorischen Spuren der Seeufersiedlungen („Pfahlbauten“) und den römischen Siedlungsspuren auf dem Gebiet der heutigen Zürcher Altstadt bestand lange Zeit eine Forschungslücke. Für die Zeit von 850 bis 15 v. Chr., die Epoche der Kelten, war wenig bekannt. Zwar stiessen die Archäologen, insbesondere in den Gewässern, immer wieder auf Funde aus dieser Zeit wie Münzen, Eisenbarren, Glasarmringe oder Amphorenscherben. Die Spuren einer dazugehörigen keltischen Siedlung fehlten hingegen. Auch bekannte Zürcher Archäologen wie Ferdinand Keller oder Emil Vogt konnten diese Lücke im Verlauf ihrer Forschungen nicht schliessen. Sie vertraten dezidiert die Haltung, die Siedlungsanfänge der heutigen Altstadt würden auf eine römische Gründung zurückgehen. Erst 1999 konnte die Stadtarchäologie diese Auffassung durch eine Ausgrabung am Rennweg widerlegen: Bereits Kelten hatten auf der Kuppe und an den Abhängen des Lindenhofs gesiedelt.

Bei weiteren Ausgrabungen auf der linken Seite der Zürcher Altstadt konnten noch mehr Spuren der keltischen Zeit gefunden und untersucht werden. Es kamen Überreste von einfachen Pfostenbauten zum Vorschein, mit Böden aus gestampftem Lehm und mit Lehm überstrichenen Flechtwerkwänden. Wichtige Zeugnisse dieser ältesten bisher bekannten Siedlung auf dem Gebiet der heutigen Altstadt sind zudem Feuerstellen, Gruben zur Lagerung von Vorräten und Gruben für die Entsorgung von Abfällen innerhalb und ausserhalb der Häuser. Über den Alltag der keltischen Bewohnerinnen und Bewohner von Zürich erzählen Scherben verschiedener Gefässe sowie Glasarmringe und Metallfunde. Die Kelten haben getöpft, geschmiedet, vermutlich Handel betrieben und Bier gebraut. Das belegen ausgekeimte Dinkelkörner und Malzreste, die am Rennweg gefunden wurden. Alle Funde zusammen ermöglichen eine Datierung der keltischen Siedlung in die Zeit um 80-40 v. Chr.

Oppidum und Siedlung

Julius Caesar beschreibt in seinem Bericht über den Gallischen Krieg die keltischen Befestigungen, die Oppida: Schanzanlagen an leicht zu verteidigenden Orten mit Gräben und Wällen, die aus Erde, Stein oder Holz bestanden, bestückt mit Toren und Türmen. Zu den bekannten Beispielen in der heutigen Schweiz gehören die keltischen Schanzanlagen auf dem Mont Vully (Kanton Freiburg), auf der Engehalbinsel (Kanton Bern) und in Rheinau (Kanton Zürich). Auf dem Lindenhof stand vermutlich ebenfalls ein Oppidum, ein kleines zwar, topografisch und strategisch jedoch nicht weniger bedeutend. Die Lage am Seeausfluss und die häufigen Münzfunde deuten auf die Funktion des Ortes als Handelsplatz hin. Die dazugehörige Siedlung erstreckte sich rund um den Lindenhofhügel und schloss ein Gebiet von etwa sieben Hektaren ein. Ein Grabensystem unterteilte sie in ihrem Innern und grenzte wohl profane von sakralen Bereichen ab.

Turicum

Die Namen vieler römischer Siedlungen in der Schweiz sind unsicher oder unbekannt. Der Siedlungsname am Ort der heutigen Zürcher Altstadt hingegen ist bekannt: „Statio Turicensis“ oder „Turicum“ lautete die Bezeichnung. Sie befindet sich auf dem Grabstein für den eineinhalbjährigen Lucius Aelius Urbicus, der um 200 n. Chr. verstorben war. Die Inschrift bezeichnet damit die Bedeutung der Siedlung: Statio bedeutet Zollstation oder Zollposten. Der Vater von Lucius war Vorsteher dieses Zollpostens. „Turicensis“ bzw. „Turicum“ hat keltische Wurzeln und leitet sich vom keltischen Personen- und Ortsnamen „Turus“ ab. Das keltische Oppidum mit seiner Siedlung entwickelte sich somit zum Zollposten an der Grenze zwischen den frühromischen Provinzen Raetia und Germania Superior. Eine Kopie des Grabsteins von Lucius, der 1747 auf dem Lindenhof gefunden wurde, steht heute an der Pfalzgasse, dem südlichen Aufgang zum Lindenhof.

Der Vicus an der Limmat

Spätestens um 15 v. Chr. dürfte Turicum ins Römische Reich integriert worden sein. Unter dem ersten römischen Kaiser, Augustus, entstand auf dem Lindenhof eine militärische Anlage. Die dazugehörige zivile Siedlung entfaltete sich an den Ufern der Limmat. Sie war keine planmässige Neugründung wie zum Beispiel „Vitodurum“ (Oberwinterthur), sondern entwickelte sich aus der keltischen Siedlung heraus zum römischen Dorf und später zur Kleinstadt. Diese Art Siedlung heisst auf Lateinisch „vicus“, eine Bezeichnung, die ebenfalls von Julius Caesar überliefert ist. Ein Vicus steht im Gegensatz zu grösseren Städten mit römischem Stadtrecht wie „Augusta Raurica“ (Augst im Kanton Basel-Landschaft) oder „Aventicum“ (Avenches im Kanton Waadt), die auf ihrem Höhepunkt um die 20 000 Einwohnerinnen und Einwohner zählten. Im weiteren Umfeld von Turicum, in den heutigen Quartieren Wollishofen,

Albisrieden und Altstetten, entstand gleichzeitig eine Handvoll Gutshöfe. Sie versorgten die Siedlung Turicum an der Limmat und nutzten sie vermutlich gleichzeitig als Umschlagort für ihre landwirtschaftlichen Produkte.

Das spätrömische Kastell auf dem Lindenhof

In spätrömischer Zeit rückt erneut der Lindenhof in den Mittelpunkt der Siedlung. Am Ende des 3. oder spätestens im 4. Jahrhundert wurde er wieder militärisch befestigt. Auf seiner Kuppe entstand ein Kastell mit acht bis zehn Türmen und einer Innenbebauung, von der allerdings wenig bekannt ist. Reste dieses Bauwerks können heute noch im Lindenhof-Keller besichtigt werden (Schlüssel im Baugeschichtlichen Archiv, Neumarkt 4). Teile der Umfassungsmauer sind auf der Ostseite der heutigen Lindenhof-Stützmauer erhalten und bei der Sanierung 2005 entdeckt worden. Die Befestigung des Lindenhofs in der späten Kaiserzeit widerspiegelt die unruhigen Verhältnisse, die den allmählichen Untergang des römischen Reichs einleiteten. Ihren festungsartigen Charakter hat die Anlage über das römische Reich hinaus bis ins Hochmittelalter bewahrt. Besonders nachts, wenn sich die Stützmauer durch die Beleuchtung von der übrigen Bebauung am Ostabhang des Lindenhofs abhebt, lässt sich erahnen, welches eindrucksvolle Bild das Kastell einst geboten hat.

VON TURICUM ZU ZÜRICH

Das römische Erbe

Der Niedergang des weströmischen Reiches im 5. Jahrhundert ging mit einem starken Bevölkerungsrückgang einher. Das befestigte Turicum blieb allerdings, wie andere Orte in den nordwestlichen Provinzen, auch nach dem Ende des Imperiums bewohnt. Einen Hinweis auf die durchgehende Besiedlung bis in unsere Zeit gibt die Überlieferung des antiken Namens, der in frühmittelalterlichen Schriftquellen zum Beispiel als lateinisches „turegum“ oder althochdeutsches „ziurichi“ überliefert ist. Vor allem der Lindenhof blieb durchgehend besiedelt. Umfangreiche Geländearbeiten und der Bau mehrerer Steingebäude weisen im 7. und 8. Jahrhundert auf eine intensive Nutzung des Kastellinneren hin. Aussergewöhnlich für die Zeit ist die Anwendung der Steinbautechnik in römischer Tradition, da im Frühmittelalter sonst die Holzbauweise vorherrschte. Das Kastell bildete weiterhin das weltliche Zentrum und behielt seine Funktion als Befestigung, als Castrum oder Castellum bei. Erst im 13. Jahrhundert wurden die römischen Kastellmauern weitgehend abgebrochen.

Eine Mauer mit Geschichte

2005 liess die Stadt die gegen die Limmat gewandte östliche Stützmauer des Lindenhofs umfassend sanieren. Die archäologischen Abklärungen ergaben, dass die Mauer in mehreren Phasen vom 4. bis ins 20. Jahrhundert erbaut wurde. Sie zeichnen die Geschichte des Lindenhofs vom Römerkastell zur „grünen Oase“ der Zürcher Altstadt nach. Die Kastellmauer des 4. Jahrhunderts, die älteste noch stehende Mauer Zürichs, ist gegen die Limmat hin in die Höhe von zwei Metern erhalten. Geröll aus dem stadtnahen Sihlbett diente als Baumaterial. Rund tausend Jahre später, im 15. Jahrhundert, wurde die Kastellmauer als Fundament für die heute noch bestehende Stützmauer genutzt. Das spätrömische Kastell prägte somit die Form der Lindenhofterrasse mit. Weitere Veränderungen folgten im 17. Jahrhundert im Zusammenhang mit dem Bau des Brunnens und des zugehörigen Brunnenhäuschens, das heute als Taubenschlag dient. Nach dem teilweisen Abtragen der zur Limmat abfallenden Hofhalde wurde die Mauer im 19. Jahrhundert unterfangen.

St. Peter die älteste Kirche

Der Kult um die Stadtheiligen Felix und Regula prägte die Kirchenlandschaft der mittelalterlichen Stadt. Nach der Legende liessen die Römer die Geschwister enthaupten, weil sie nicht von ihrem christlichen Glauben ablassen wollten. Die Legende setzt ihr Martyrium in die spätrömische Zeit um 300. Sowohl für die Wasserkirche, dem Ort des Martyriums, als auch für das Grossmünster, der Grabstätte der Heiligen, ist ein entsprechender Ursprung nicht auszuschliessen, doch reichen die ältesten bekannten Baureste an beiden Stellen nicht vor das 10. Jahrhundert zurück. Eine frühe Gründung war auch die an der Strasse nach Westen gelegene Kirche St. Stephan (heute St. Anagasse 9), von der jedoch keine Spuren mehr vorhanden sind.

Die früheste archäologisch nachgewiesene Kirche in Zürich ist ein Vorgängerbau der Pfarrkirche St. Peter, eine kleine Saalkirche mit Apsis aus dem 8./9. Jahrhundert. Die heutige St.-Peter-Kirche ist das Resultat mehrerer Bau-

phasen: Der Unterbau des wuchtigen Turms über dem Chor stammt aus dem 13. Jahrhundert, die Zifferblätter der Turmuhr wurden 1538 angebracht und das barocke Langhaus entstand 1705-1706.

Hypothesen zu den frühen Zürcher Stadtbefestigungen

Lange schien klar, dass Zürich seit jeher über eine Stadtbefestigung verfügt hatte. Man konnte sich eine Stadt ohne Stadtmauern nicht vorstellen. Zürich habe insgesamt drei mittelalterliche Befestigungen aufgewiesen, war die gängige Haltung der Historiker. Bekannt war aber nur die letzte dieser drei Stadtmauern, die spätmittelalterliche aus dem 13. Jahrhundert. Wie die ersten beiden ausgesehen haben könnten, lag im Dunkeln. Im 19. Jahrhundert versuchte man den Verlauf älterer Mauerzüge im Innern der Altstadt zu rekonstruieren. Aus den 1970er-Jahren stammt die These, Zürich habe vor dem 13. Jahrhundert gar keine Stadtbefestigung besessen. Weil das damals die Archäologen bestätigten, fand diese Meinung Eingang in die historischen Darstellungen. Schliesslich stiess die Stadtarchäologie 1997 bei Untersuchungen am Rennweg auf die Überreste von zwei älteren Phasen der Stadtmauer. Somit lässt sich die heutige Haltung eher wieder mit der ursprünglichen vergleichen: Die mittelalterliche Stadtbefestigung Zürichs wies mindestens drei Phasen auf.

Die früh- und hochmittelalterliche Stadtbefestigung

Um 800 spricht der unbekannte Verfasser der ältesten legende von Felix und Regula vom „castrum turicum“, dem „Kastellort Zürich“. Heute ist klar, dass er damit das spätrömische Kastell gemeint hat, das auch im Mittelalter Kristallisationspunkt von Zürich war. Am Rennweg fand die Stadtarchäologie zudem einen Graben, der die Kuppe des Lindenhofs in einem weiteren Radius als die Kastellmauer umfasste. Dieser Graben datiert ins 10. oder 11. Jahrhundert. In dieser Zeit war auch das Fraumünster von einem Graben und wohl auch einer Mauer oder Palisade umgeben. In dieser Zeit umschloss die Befestigung somit nicht die ganze Siedlung, sondern konzentrierte sich auf die zentralen Stellen. Vielleicht im 11., sicher aber im 12. Jahrhundert wurde dann die ganze Siedlung von einer Mauer eingefasst. Diese Stadtbefestigung verlief nun bereits mehr oder weniger am Ort der spätmittelalterlichen aus dem 13. Jahrhundert. Sie war aber wesentlich weniger massiv. Die Pfalz war zu dieser Zeit eine Art „Stadtburg“.

AUFBRUCH IM 13. UND 14. JAHRHUNDERT

Das reichsunmittelbare Zürich

Die Zähringer waren im Hochmittelalter die Inhaber der Reichsvogtei über Zürich. Als das Geschlecht 1218 erlosch, erklärte Kaiser Friedrich II die Stadt, und mit ihr auch das Grossmünsterstift und das Fraumünsterkloster, für reichsunmittelbar. Zudem erhob Friedrich die Äbtissin des Fraumünsters zur Reichsfürstin. Sie betrachtete sich damit als Stadtherrin. Der Stadt gelang es jedoch in den folgenden zwei Jahrhunderten, weitgehende Kontrolle über die Äbtissin zu erlangen und faktisch „freie Reichsstadt“ zu werden. Seit 1220 ist in Zürich ein Rat nachgewiesen. Sein Siegel trug die Umschrift „consilii et civium Turicensium“, übersetzt „Rat und Bürger von Zürich“. Seit 1251 ist das Rathaus genannt. Es stand bereits am Ort des heutigen Limmatquai 55. Laut einer schriftlichen Quelle stiess es an ein Steinhaus des Ulrich Manesse, das offenbar unmittelbar an die Rathausbrücke gebaut war. Um 1400 wurde es durch einen Neubau ersetzt, ein weiteres Mal 1694.

Der Lindenhof wird Festplatz

Nach dem Aussterben der Zähringer verlagerte sich das Machtzentrum vom Lindenhof hinunter zum Rathaus. Der Rat der Stadt Zürich liess die Pfalzburg abbrechen, die Festungsgräben auffüllen und auf der Limmatseite des Lindenhofs die spätrömische Kastellmauer weitgehend schleifen. Um 1300 bestimmte der Rat, dass niemand auf dem Lindenhof bauen dürfe. Er wollte dem Lindenhof seinen herrschaftlichen Charakter für immer nehmen. Noch bis ins 14. Jahrhundert nutzten vornehme Familien Teile der Terrasse als Friedhof. Ansonsten diente der Lindenhof als Versammlungs- und Festplatz. Im 15. Jahrhundert liess die Stadt auf der Limmatseite die Umfassungsmauer auf den Fundamenten der Kastellmauer neu errichten und im Norden die Terrasse erweitern. Die Bepflanzung mit Linden ist seit dem 15. Jahrhundert nachgewiesen. 1668 folgte der Brunnen mit Brunnenhäuschen als Teil eines Pumpwerks, das Wasser von der Limmat auf die Terrasse des Lindenhofs förderte. Der Brunnen erhielt um 1850 die heutige Schale, die Figur mit der „Tapferen Zürcherin“ stammt aus dem Jahr 1912.

Grossbaustellen des 13. Jahrhunderts

Der Machtantritt der städtischen Kommune im frühen 13. Jahrhundert erwies sich als äusserst produktiv für Zürich. In den folgenden Jahrzehnten geschah ein eigentlicher Quantensprung in der Stadtentwicklung. Neue Quartiere und Plätze entstanden, fünf grosse Klöster wurden angesiedelt, vier davon in der Stadt selbst, das Zisterzienserinnenkloster Selnau in unmittelbarer Nähe. Aber auch gegen innen erfolgte eine Verdichtung, indem die Parzellen dichter überbaut und die Gassenfluchten zunehmend geschlossen wurden. Viele Gebäude waren nun ganz oder teilweise in Stein errichtet. Die bis anhin dominierende Holzbauweise verlor an Bedeutung. Die grösste Baumassnahme bildete der Bau der neuen Stadtbefestigung, die für Jahrhunderte das Erscheinungsbild der Stadt massgeblich prägte.

Die spätmittelalterliche Stadtbefestigung

Schriftquellen weisen ab den 1220er-Jahren auf eine intensive Bautätigkeit an der neuen Stadtmauer hin. Um 1300 dürften die wichtigsten Partien abgeschlossen gewesen sein. Die Gesamtlänge der Stadtmauer betrug rund 2400 Meter. Zur Befestigung gehörten 16 Türme, darunter fünf Tortürme, und zwei einfache Mauertore. Gegen den See begrenzten das Grendeltor und eine Pfahlreihe, die Schwirren, das Stadtgebiet. Das Grendeltor stand im See, an einer Stelle vor dem heutigen Hechtplatz, die heute aufgeschüttet ist. Ebenfalls im Wasser stand der Wellenberg-turm. Im 16. Jahrhundert wurden exponierte Stellen, wie das Rennwegtor, durch einen modernen Turmtyp ersetzt, die niedrigeren und bullig wirkenden Bastionen, die mit Geschützen versehen werden konnten. Im 17. Jahrhundert musste die mittelalterliche Stadtmauer dem barocken Schanzenstern weichen. Die Befestigungstürme und -tore blieben aber im Wesentlichen bis ins 19. Jahrhundert erhalten. Sie dienen als Symbole städtischer Macht.

Zwei Seiten der Befestigung

Die spätmittelalterliche Befestigung war auf den beiden Seiten der Limmat unterschiedlich gebaut. Links der Limmat im Gebiet der heutigen Bahnhofstrasse befand sich mit dem Abschnitt am ehemaligen Fröschengraben ihre „Schauseite“. Hier stand über einem doppelten Wassergraben eine rund 8,5 Meter hohe, freistehende Mauer, begleitet von zahlreichen, relativ niedrigen Türmen. Im stark ansteigenden Gelände auf der rechten Seite der Limmat stellte die Befestigung einen mächtigen, 20 Meter breiten und über sechs Meter tiefen, flachen und trockenen Graben dar. Die Stadtmauer war hier bis auf die flache Sohle des Grabens hinunter gebaut. Die Türme standen auf dieser Seite in grossen Abständen. Bis ins 18. Jahrhundert begleitete ein zweiter, kleinerer Graben diesen Hauptgraben. Der Hauptgraben beherbergte seit 1529 eine Attraktion, die ihm seinen Namen gab: Hirsche. Bestand hatte diese Frühform des Zoos bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, als der Hirschengraben aufgefüllt und zum ersten Boulevard der Stadt umgestaltet wurde.



Grossbaustellen des
13. Jahrhunderts, hervorgehoben
auf der Stadtansicht von Jos Murer,
1576.

Ein städtischer Platz

Wie erwähnt, deutete Zürich im 13. Jahrhundert den Lindenhof vom Zentrum höfischer Macht zur städtischen Freifläche um. Ähnlich erging es der direkten Konkurrenz der Stadt, der Fraumünsterabtei. Im 13. Jahrhundert schuf die Stadt neben der Kirche mit dem Münsterhof den grössten Platz innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauern. Dafür mussten einige Häuser, vor allem aber die Umfassungsmauer des Klosters an dieser Stelle sowie ein grosser Friedhof der Abtei weichen. Das Areal des Klosters mit dem Friedhof wurde auf einen schmalen Streifen entlang der Kirche reduziert. Damit wurde das Kloster besser in den Stadtraum eingebunden. Vermutlich ging es bei diesen Baumassnahmen um die städtebauliche und damit politische Einbindung des Klosters, dessen Äbtissin sich als Stadtherrin betrachtete. Die archäologisch nachgewiesenen Baustrukturen aus der Zeit vor diesen Massnahmen sind in der Pflasterung des Platzes nachgezeichnet.

Planmässige Stadterweiterung

Der Rennweg steht mit seiner Dimension und dem gradlinigen Verlauf einzigartig da im Gefüge der Altstadt. Er wird in der Mitte rechtwinklig von der Kuttel- und Fortunagasse gequert, was im Grundriss eine Kreuzform ergibt. Die historische Forschung hat in dieser symbolträchtigen Kreuzform ein planmässiges Vorgehen der Herzöge von Zähringen gesehen. Archäologische Grabungen haben aber gezeigt, dass anstelle der Kuttel- und der Fortunagasse bis ins 13. Jahrhundert ein älterer Graben der Stadtbefestigung verlief. Diesen hatte man nach 1250 zugeschüttet und in eine Gasse umgewandelt. Die Kreuzform ist also Zufall und die Anlage des Rennwegquartiers erfolgte Jahrzehnte nach dem Aussterben der Zähringer unter der Ägide der Stadt. Im Zentrum des neuen Quartiers, im Schnittpunkt von Rennweg mit Kuttel- und Fortunagasse, wurde um 1300 ein städtischer Sodbrunnen angelegt. Der neue Rennweg wurde zur wichtigsten Hauptgasse links der Limmat und über das Rennwegtor zur Hauptstrasse Richtung Westen.

Adelstürme

Die markantesten Steinbauten neben den Kirchen und der Stadtbefestigung stellen in Zürich die mittelalterlichen Adelstürme dar. Sie sind auf dem Murerplan von 1576 deutlich sichtbar. Die ältere Forschung hatte in diesen Türmen Relikte früherer Stadtbefestigungen gesehen. Heute ist sicher, dass sie gleichzeitig mit der spätmittelalterlichen Stadtbefestigung im 13. Jahrhundert entstanden sind. Die Türme bildeten den markantesten Teil der meist grösseren Gebäudekomplexe, die neben den Türmen weitere, repräsentative Wohnbauten und Ökonomiegebäude umfassten. Ihre Erbauer sind zumeist unbekannt, da die schriftliche Überlieferung später einsetzte. Unter den frühen Bewohnern befanden sich auch Nichtadelige, wie die einflussreiche Familie Bilgeri. Die Türme blieben meist bis weit ins 19. Jahrhundert gut sichtbar im Stadtgefüge erhalten und waren oft noch im Besitz bedeutender Familien.



Aus der Stadtsilhouette
herausragende Adelstürme auf der
Stadtansicht von
Jos Murer, 1576.

Der Neubau des Fraumünsters

Das Fraumünster ist im Frühmittelalter als bedeutendes königliches Eigenkloster gegründet worden. Vom Kloster ist heute nichts mehr zu sehen. Mit Ausnahme des Südturms aus dem 12. Jahrhundert stammen die wichtigsten Bauteile aus dem 13. und 14. Jahrhundert. Als Kaiser Friedrich II der Äbtissin 1218 den Titel einer Reichsfürstin verlieh, wurde sie zur gleichbedeutenden Gegenspielerin der Stadt, die er gleichzeitig für reichsunmittelbar erklärt hatte. Zeichen der Selbstbehauptung des Fraumünsters war der Neubau der Kirche, der im 13. Jahrhundert mit Nordturm, romanischem Chor und Querschiff einsetzte. Im reich geschmückten Querhaus lässt sich der Übergang vom romanischen zum gotischen Baustil im letzten Viertel des 13. Jahrhunderts beobachten. Der Bau des schlichteren Langhauses begann noch im 13. Jahrhundert, die Einwölbung erfolgte vermutlich erst im 15. Jahrhundert – provisorisch als Holzgewölbe. Im immer schlichter werdenden Bau zeichnet sich der Niedergang der Abtei ab. Das heutige Steingewölbe stammt von 1911/12. 1969/70 gestaltete Marc Chagall die Chorfenster.

Zunftverfassung von 1336

Der Zürcher Rat des 13. Jahrhunderts setzte sich aus Adligen und reichen Kaufleuten zusammen. Den Handwerkern war die politische Tätigkeit verwehrt. 1336 stürzten sie mit Hilfe des Ritters Rudolf Brun den alten Rat und schufen eine neue Regierung. Brun sicherte sich das Bürgermeisteramt auf Lebenszeit. Mit der ältesten Stadtverfassung, dem „Ersten Geschworenenbrief“ von 1336, gruppierte Brun die männlichen Stadtbewohner in „Handwerker“ und in die vornehme „Gesellschaft der Constaffel“. Für den neuen Rat bestimmte er aus dem Kreis der Constaffel 13 Ratsherren. Gleich viele Ratsherren stellten die Handwerker, die Brun in 13 Zünfte eingeteilt hatte. Bis zum „Vierten Geschworenenbrief“ von 1489 wurde die Verfassung mehrmals geändert. Insbesondere entstand am Ende des 14. Jahrhunderts zusätzlich zum bestehenden Rat der Grosse Rat. Der ursprüngliche Rat hiess nun Kleiner Rat.

«Haus zum Rüden» - Versammlungsort der vornehmen Constaffel

Die Constaffel traf sich unter der Dachlaube im Lunkhofen-Haus (Limmatquai 36) zum Umtrunk und zum Politisieren. 1348 stimmte der Rat dem Neubau der Trinkstube zu. Die Trinkstubengesellschaft der Constaffel – genannt „zum Rüden“ – liess ein Gebäude in Form einer offenen Laubenhalle erstellen. Diesen eingeschossigen Neubau (Rüdenplatz 1) stockte die Trinkstubengesellschaft mit einem dreijochigen Saal auf, der eine Tonnendecke aus Holz besitzt (heute „Gotischer Saal“). Der heutige, leicht vorkragende Oberbau stammt von 1653. 1937 wurde das Riegelwerk sichtbar gemacht und limmatseitig im Erdgeschoss eine an die Laubenhalle erinnernde Fussgängerarkade hergerichtet. Von 1348 bis 1400 diente die Rüdenstube auch als Ratssaal, obwohl bereits 1252 bei der Rathausbrücke das Rathaus stand. Als die Stadt 1396 ein neues Rathaus errichtete, baute sie den Ratssaal nach dem Vorbild des Rüden.

Frühe Zunfthäuser

Nach dem Vorbild der Constaffel gründeten die Zünfte zu Beginn des 15. Jahrhunderts eigene Trinkstuben – die Zunfthäuser. Ähnlich gut erhaltene Zunftstuben wie das Haus zum Rüden fehlen. Bemerkenswert ist im „Haus zum Goldenen Horn“ (Marktgasse 20) die Decke mit geschnitzten Rosetten aus dem Jahr 1520. Die Zunft zur Schmiden hatte das Haus 1412 erworben. Die Rosetten zeigen Fabelwesen, Einfüssler, Menschen ohne Kopf oder Menschen mit Tierköpfen. Sie stehen im Zusammenhang mit den Entdeckungsfahrten in die Neue Welt. Man stellte sich damals die Bewohner jenseits der Ozeane so vor. Eine gute Vorstellung der spätmittelalterlichen Zunfthäuser vermitteln zwei weitere Gebäude. Zum einen das ehemalige „Zunfthaus zur Schifflenten“ (Schiffplände 32), im Besitz der Zunft von 1425-1798; es besass einen Saal, der 1498 quer über die Strasse gebaut wurde. Zum anderen das „Zunfthaus zur Zimmerleuten“ (Limmatquai 40), das seit 1415 von der Zunft genutzt wird. Der Gesamtumbau von 1708 hielt sich formal an das Vorgängergebäude. Das Gebäude wurde beim Brand vom November 2007 stark beschädigt.

INFRASTRUKTUR ZWISCHEN NUTZWERT UND REPRÄSENTATION

Bauboom um 1400 als Ausdruck des städtischen Selbstbewusstseins

In den Jahrzehnten vor und nach 1400 liess die Stadt Zürich wichtige öffentliche Bauvorhaben ausführen. Sie lassen auf das gestiegene Repräsentationsbedürfnis schliessen, das mit dem Beginn der territorialen Expansion der Stadt im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts und mit der politischen Reorganisation, dem „Dritten Geschworenenbrief“ von 1393, zusammenfällt. Zürich begann damals mit dem Kauf und der Eroberung grösserer Landstriche, was schnell zu einem beachtlichen Territorium führte. 1366 brachte der Rat am Turm von St. Peter eine grosse mecha-

nische Stadtuhr an, mit einem einzigen Zifferblatt gegen das Rathaus. Das war die Vorgängerin der heutigen grossen Uhr, die von 1538 stammt. 1392 erfolgte der Bau des neuen Kornhauses am Weinplatz, 1397-1401 jener des zweiten Rathauses. 1412 erstellte die Stadt ein neues Kaufhaus und 1420 ein neues Schlachthaus. 1402-1404 erfolgte die Pflasterung der Gassen. Im gleichen Zeitraum bauten die Zünfte ihre Gesellschaftshäuser.

Wasserleitungen und Brunnen

Die Dominikaner erbauten 1240 die erste Leitung Zürichs, die Wasser in die Stadt und in ihr Kloster führte. Es war eine aufwändige Konstruktion aus Tonröhren, eingegossen in einen Ziegelmehlmörtel. Ein Rest davon kann im Stadtmauer-Keller (Chorgasse 22, Schlüssel im BAZ, Neumarkt 4) besichtigt werden. Die Leitung wurde zugunsten des später üblichen Systems der ausgebohrten Baumstämme („Teuchel“) aufgegeben. Die Stadt selbst liess erst um 1400 Wasserleitungen bauen. Seit 1421 stehen Röhrenbrunnen am Neumarkt, in der Kirchgasse und auf der Stüssihofstatt. 1430 erhielt auch die linke Stadtseite mit dem Bau der Albisriederleitung fliessendes Wasser über eine Quellwasserleitung. Sie führte ihr Wasser zu zwei Brunnen am Rennweg. Der älteste erhaltene Brunnen ist der Stüssibrunnen (Stüssihofstatt bei Nr. 10), Figur und Säule werden 1573 erwähnt, sind vermutlich aber älter. Der Trog stammt aus dem 18. Jahrhundert und stand zuerst auf dem Münsterhof.

Sodbrunnen und Schöpfräder

Vor der Anlage von Quellwasserleitungen bezogen die Zürcher und Zürcherinnen das Wasser in Sodbrunnen aus dem Grundwasser. Ein Sodbrunnen ist an der Kreuzung Rennweg Fortunagasse erhalten. Er ist rund zehn Meter tief und um 1300 entstanden. Auf dem Murerplan von 1576 ist er von einer Holzkonstruktion mit Dach umgeben und mit dem Stadtwimpel versehen, was ihn als öffentlichen Brunnen kennzeichnet. Es gab auch private Sodbrunnen, einer ist in der Liegenschaft Predigergasse 17 erhalten. In Zürich wurde bis in die Neuzeit zusätzlich mittels zweier grosser Schöpfräder Wasser aus der Flussmitte der Limmat entnommen. Die beiden Räder waren mit der Rathaus- und der Fraumünsterbrücke verbunden. Erstmals erwähnt ist das untere Rad 1382, das obere 1415. Die Limmat trieb die Wasserräder an, daran befestigte Kübel schöpften Wasser aus dem Fluss und gossen es in einen Trog. Leitungen führten es weiter zu den Brunnen auf beiden Stadtseiten. Solche Schöpfräder waren in der Schweiz sonst nicht bekannt und erregten bei Besuchern immer wieder Aufsehen.

Mittelalterliche Entsorgung

Die sogenannten „Ehgräben“, 1304 erstmals erwähnt, dienten in der eng bebauten mittelalterlichen Stadt als Entsorgungssystem. Sie gehen aus dem hochmittelalterlichen Parzellierungssystem hervor. Felder und Gärten wurden damals mit kleinen Wassergräben be- und entwässert, die zugleich die Grenzen bildeten. Von dieser Funktion



Die Rathausbrücke mit Marktständen um 1900.

leitet sich die Vorsilbe „Eh“ für legal, rechtsgültig ab. Mit der Überbauung der Parzellen blieben die Ehgräben als kleine Gassen offen. Menschlicher und tierischer Kot wurde darin mit Stroh zu Mist gebunden. Dieser wurde auf die Felder und in die Weinberge am See geführt. Spätestens bei der Leerung der Gräben floss die Jauche in den Fluss. Die Stadt liess bei der „Kloakenreform“ von 1867 die ersten Kanalisationsleitungen in die Ehgräben verlegen. Die Ehgräben wurden damit zum öffentlichen Grund und haben sich bis heute erhalten, z. B. neben dem Haus Schiffflände 32 (Schlüssel im Baugeschichtlichen Archiv, Neumarkt 4). In anderen Quartieren gab es Fäkalengruben. Sie standen oft an der Parzellengrenze und wurden von den Bewohnern mehrerer Häuser über das Plumpsklo benutzt.

Strassen und Brücken

Zwei Hauptverkehrsachsen führten durch die Stadt: Oberdorf-, Münster-, Niederdorfgrasse als Nord-Süd-Verbindung sowie Neumarkt, Rindermarkt, Rathausbrücke, Strehlgasse und Rennweg als Ost-West-Verbindung. Am Flussufer führte eine Nebenachse vom Rathaus zur Schiffflände unter den noch erhaltenen Lauben hindurch. Bemerkenswerter Bestandteil dieser ehemaligen Strasse sind die mit Kreuzrippengewölben aus dem 13. Jahrhundert ausgestatteten Lauben der Häuser Limmatquai 36 und 38 der adligen Familien Lunkhofen und Manesse. Die erste Erwähnung der beiden Zürcher Brücken, der „oberen Brücke“ (Münsterbrücke) und der „unteren Brücke“ (Rathausbrücke), stammt von 1221. Bis in die Neuzeit waren sie die einzigen Brücken zwischen Rapperswil und Baden. Die Vorgänger der Rathausbrücke reichen vermutlich bis in römische oder keltische Zeit zurück. Nur die Rathausbrücke war befahrbar, die Münsterbrücke blieb bis ins 19. Jahrhundert ein Fussgängersteg. Die Rathausbrücke war schon früh Teil des Marktes und wurde 1606 platzartig erweitert.

Schifffländen

Der stille Ausflusstrichter der Limmat aus dem See bot günstige Verhältnisse für die Schifffahrt und eignete sich gut als Hafenbecken. Hier fand der Übergang vom Wasser- zum Landverkehr und von der See- zur Flussschifffahrt statt. Während die 70 Kilometer lange Seestrecke von Zürich- und Walensee in beiden Richtungen befahren wurde, liess sich die Limmat wegen der Strömung nur talwärts befahren. An verschiedenen Orten gab es Anlegestellen, so beim damaligen Kornhaus am Weinplatz und beim damaligen Werkhof neben dem Fraumünster, wo Holz und Steine verarbeitet wurden. Als alte Anlegestelle gilt die «Schiffflände» beim Grossmünster, wo sich lange das Kaufhaus befand. Der heutige kleine Platz war im Mittelalter ein Hafenbecken, ebenso der benachbarte Hechtplatz. Hier wird besonders deutlich, wie im Lauf der Jahrhunderte der See und das Flussufer durch Aufschüttungen zurückgedrängt wurden.

WOHNEN UND GEWERBE IM 16. UND 17. JAHRHUNDERT

Entgegen den Erwartungen wird die Baukultur Zürichs im Jahrhundert nach der Reformation weder durch obrigkeitliche noch durch kirchliche Projekte geprägt. Mit zwinglianischem Sinn für das Nötige und das Nützliche nutzte die Stadt die bauliche und wirtschaftliche Infrastruktur der aufgehobenen Klöster für ihre neuen oder reorganisierten Institutionen. In den alten mittelalterlichen Kirchen fanden auch die reformierten Gottesdienste statt. Eine starke Bautätigkeit entfalteten hingegen private Liegenschaftsbesitzer und Unternehmer. Einerseits wuchs mit dem Aufschwung der vorindustriellen Textilfabrikation der Bedarf nach grossflächigen Arealen und Gebäuden für Produktion und Wohnen, andererseits löste die grosszügige Subventionspolitik der Stadt eine Welle von Um- und Neubauten von Wohnhäusern aus.

„Boom“ im Wohnbau

den Häuserfassaden der Altstadtgassen lassen sich nur wenige Fenster aus dem Mittelalter entdecken, hingegen viele grosszügig, befensterte Fassaden des 16. Jahrhunderts. Sie gehen zurück auf eine intensive Bauperiode in den Jahrzehnten nach der Reformation, die den Zürcher Gassen ein neues Gesicht verlieh. Begünstigt wurde diese massive Erneuerung im Wohnbau einerseits durch die gute Wirtschaftslage, andererseits durch die verbilligte Abgabe von Baumaterial durch die ab 1539 gar durch Bargeldzuschüsse. Diese Subventionen ermöglichten einer breiten Schicht von Hausbesitzern den Um- oder Neubau. Begüterten Bauherren erlaubte der Zuschuss, das am Baumaterial gesparte Geld für Zierrat zu verwenden; für aufwändige Fenster (Kreuzstock- und Bandfenster, seltener Staffelfenster) oder für Fenstersäulen, die mit ihrer Zier und ihren Besitzerwappen den Stolz der Bauherrschaft zeigten.

Ein früh neuzeitliches Industriequartier

An der hinteren Schipfe lag bis ins 19. Jahrhundert ein industriell geprägtes Quartier. Der ehemalige Besitz des Klosters Oetenbach am Wasser und am Siedlungsrand war dafür prädestiniert. 1565 richtete der Glaubensflüchtling Evangelista Zanino in einem Gewerbebau des Klosters eine Seidenzwirnerie ein, wofür er von der Stadt ein Darlehen und Land für den Anbau von Maulbeerbäumen erhielt. Exemplarisch zeigt dieser Vorgang das Interesse der Stadt am Wiederaufschwung des Textilgewerbes und den Anteil, den nach Zürich geflüchtete Tessiner Reformierte daran leisteten. Im 17. und 18. Jahrhundert bauten die Textilfabrikantenfamilien Werdmüller und Escher das Unternehmen aus und führten es bis 1867 erfolgreich fort. Der Name der Liegenschaft, „Wollenhof“, und die Baugestalt des Fabrik- und Wohngebäudes direkt am Wasser erinnern noch an den Betrieb, der aus mehreren Wohn- und Gewerbebauten bestand. Auf gewerbliche Nutzungen gehen auch die schlichten Gebäude am Ufer zurück: Nach der Reformation als Waschhäuser gebaut, in der Blütezeit der Textilindustrie als Farbhäuser genutzt, wurden sie im 19. Jahrhundert zu Werkstätten und Fabrikationsbetrieben umgebaut.

Edles und bescheidenes Wohnen

Die Aufwertung eines Uferabschnitts im Stadtzentrum zur gehobenen Wohnzone stellt beispielhaft der Bau der Wühre 1637-1643 dar. Bis heute strahlt die sorgfältig gemauerte und gepflästerte, ursprünglich befahrbare Passage zwischen Weinplatz und Münsterbrücke eine verhaltene Eleganz aus. Es waren ästhetische Argumente, mit denen die Stadt ihre finanzielle Beteiligung an der Uferpassage begründete, deren Bau die Anwohner initiiert hatten. Damit einher ging der Neubau von Liegenschaften durch vermögende Besitzer, die – erstmals in der Stadtzürcher Baugeschichte – die Aussicht auf die Limmat baulich einbezogen: Der damals reichste Zürcher, Oberst Hans Caspar Schmid, hatte in den 1630er-Jahren an der Stelle der späteren „Meise“ (Münsterhof 20) ein Palais mit einer imposanten Terrassenloggia über der Wühre bauen lassen. Der Giebelbau des „Neuhaus“ (Wühre 7), den Ratsherr Matthias Landolt 1637 errichtete, ist zwar in der Bauform konventionell, wird aber durch eine ungewöhnlich grosszügige Befensterung gegen die Limmat der Lage gerecht. Verlierer der sozialen und baulichen Aufwertung des Quartiers war das ansässige Gewerbe, die Bader und vor allem die Gerber, denen 1669 verboten wurde, die Felle in die Limmat zu legen. Eine gegensätzliche Siedlungsstruktur – kleine Parzellen und einfache, niedrige Zeilenbauten – weisen zur gleichen Zeit die schmalen Gassen oberhalb der Oberdorfstrasse auf. Das vorwiegend von Handwerkern bewohnte Quartier – besonders die Franken- und Schlossergasse – prägen kleinmassstäbliche, schmucklose Giebelhäuser mit geringen Raumhöhen.



Schipfe 30/32. Hintere Schipfe mit
„Wollenhof“ um 1870.

Erker, Türmchen, Dachpavillons

In Zürich treten Erker an Bürgerhäusern erst im 17. und 18. Jahrhundert vermehrt auf. Sie prägen aber die Gasenräume weder im selben Mass wie in St. Gallen oder Schaffhausen, noch weisen sie vergleichbar kunstvollen Schmuck auf. Mehr Licht, eine Erweiterung des Wohnraums und ein besserer Ausblick auf die Gasse waren die praktischen Vorteile dieser Fassadenvorbauten. Deren Bau stiess nicht immer auf das Wohlwollen der Nachbarn, die dagegen Einspruch erhoben oder mit dem Bau eigener Erker reagierten. Nicht selten war nachbarliche Konkurrenz der Anlass, sich baulich zu „brüsten“. Das ist womöglich der Grund für die grosse Dichte barocker Holzerker an der unteren Augustinergasse. Repräsentative Gesten waren auch Türmchen und Dachpavillons. Als exklusive Statussymbole der gesellschaftlichen Elite kommen sie seltener und nur an Liegenschaften in Aussichtslage vor. Zu den wenigen erhaltenen gehören der rückseitig angebaute Turm von Rennweg 26 und der Dachpavillon von Schipfe 45 aus dem frühen 18. Jahrhundert. Sie boten Aussicht auf den Lindenhof und waren von dort aus auch gut zu sehen.

SCHANZEN UND BAROCKE VORSTÄDTE

Vor dem Hintergrund des Dreissigjährigen Kriegs von langer Hand geplant, wurde mit dem barocken Schanzenstern 1642-1678 das aufwändigste Bauvorhaben der neueren Zürcher Stadtgeschichte realisiert. Ein gewaltiges, ungewöhnlich grosszügig konzipiertes Festungswerk, das sich weniger als Reaktion auf eine aktuelle Bedrohungslage denn als Ausdruck von Machtpolitik und Repräsentationslust erklären lässt. Der Schanzengraben, wo sich der geknickte Verlauf der Wallbefestigung zwischen Hauptbahnhof und See heute noch abschreiten lässt, und die heutige Rämistrasse zeigen den Umfang der 1833-1841 abgebrochenen Befestigung. Von den Bastionen ist einzig die «Kau» erhalten (hinter Pelikanstrasse 40), von den Ravelins das Bauschänzli in der Limmat. Der Schanzenstern umschloss ein weites Vorgelände, wo sich die barocken Vorstädte (Talacker, Stadelhofen, Zürichberghang) entwickelten, Wohn- und Geschäftsquartiere der Oberschicht. Im flachen Gelände des Talackers legte die Stadt schon während des Schanzenbaus die Hand auf fast alle Liegenschaften, um eine planmässige Bebauung nach ihren (ästhetischen und wirtschaftlichen) Interessen zu steuern. 1661 standen einerseits die passende Bauordnung und andererseits die nötige Infrastruktur bereit; rechtwinklige Erschliessungsachsen mit den Hauptstrassenzügen Talacker und Pelikanstrasse, die sich am grosszügig angelegten, quadratischen Pelikanplatz kreuzen.

Textilgewerbe und Wohnkultur im Talacker

Die von der Stadt ausgeschiedenen Grossparzellen erwarben fast ausschliesslich im Textilverlag tätige Familien und Firmen, die hier bessere räumliche Voraussetzungen vorfanden als in der mittelalterlichen Stadt. Die Bauordnung



Blick in die untere Augustinergasse um 1900.

von 1661 sah eine geschlossene Zeilenbebauung mit gleich hohen traufständigen Wohnhäusern an der Strasse und Ökonomiegebäuden und Gärten an der Rückseite vor. 1670/80 wurden die beiden Wohnhäuser „Weltkugel“ und „Schanzenhof“ nach dieser Ordnung erbaut. Sie sind fast als einzige dem Abbruch entgangen (1972 an die Bären-gasse 20-22 verschoben, Wohnmuseum). Mit Kämmlstuben, Farb- und Gewerbehäusern bilden sie ein vorindustrielles Ensemble im Besitz von zwei Textilfabrikanten. Der bauordnungsgemäss uniforme äussere Aspekt wird durch kostbare Einrichtungen, unter anderem mit einem ausstuckierten Festsaal in jedem Haus, wettgemacht. Von den „Pelikan“-Häusern, dem einst stattlichsten Komplex von Wohn-, Verlags- und Fabrikationsgebäuden, steht heute noch das Wohnhaus „Zum Grossen Pelikan“ von 1675 am Pelikanplatz 5 (1930/31 umgebaut). Beispielhaft steht der „Pelikan“ für jene Seidenfabrikanten, die ihre Betriebe aus den engen Platzverhältnissen der Altstadt ins Neubaugelände verlegten, um Produktion und Verlag in grossem Massstab betreiben zu können. Ein weiteres Beispiel: 1592 hatten die Gebrüder David und Heinrich Werdmüller vor den Mauern der Stadt, in der Gegend des heutigen Warenhauses Jelmoli, die erste Seidenfabrik gegründet. Die rasch erwirtschafteten Gewinne wurden in den Ausbau des Unternehmens reinvestiert, aber auch in für Zürich ungewohnter Weise zur Schau getragen. Das im Landesmuseum eingebaute Prunkzimmer aus dem „Alten Seidenhoh“ – einer der schönsten Spätrenaissance-Wohnräume der Schweiz vermittelt mit kunstvoller Vertäferung, Kassettendecke und dem Pfau-Ofen den aristokratischen Lebensstandard der Familie um 1620.

Landsitze an der Zürichberghalde

Im Unterschied zum planmässig überbauten Talacker bewahrte das Vorstadtgebiet am Zürichberghang oberhalb des Hirschengrabens einen ländlichen Aspekt und blieb locker bebaut. Zwischen Reben und Obstgärten bauten begüterte Stadtbürger Landsitze in Form traditioneller, schmuckloser Giebelbauten. Vermögen und Kunstsinn präsentierten sie in kostbaren Inneneinrichtungen. Das 19./20. Jahrhundert griff zwar mit den Bauten der ETH und der Universität massiv ins barocke Siedlungsbild ein, doch die erhaltenen Bauten lassen die barocke Bebauung noch erahnen, beispielsweise das Ensemble des „Neuberg“ (Hirschengraben 56, 60) oder das „Stockargut“ (Künstlergasse 15). Das Doppelgiebelhaus Stockargut, vor dem sich ein terrassierter Garten mit Pavillon erstreckt, liess sich der Handelsherr Joseph Orelli-Meyer von Knonau 1691-1693 bauen. Die zum Hirschengraben abfallenden gutseigenen Rebberge und Obstgärten sind heute überbaut.

DIE AUFWERTUNG DES LIMMATRAUMS IM 17. UND FRÜHEN 18. JAHRHUNDERT

Mancher Besucher Zürichs um 1600 dürfte sich über die altertümliche Erscheinung der öffentlichen Bauten gewundert haben, die im Zentrum der Stadt die Limmat säumten. Tatsächlich standen die spätmittelalterlichen, teils aus Holz errichteten Bauten des Rathauses, des Kornhauses und der Zunfthäuser in merkwürdigem Kontrast zu den vielen in Stein erneuerten Wohnhäusern. Gut hundert Jahre später präsentierte sich die Stadtsilhouette entlang der Limmat um einiges moderner und ansehnlicher. Anstelle des baufälligen hölzernen Kornhauses am Weinplatz war ein hübscher Platz entstanden, mit der Wühre eine schöne Uferpassage, und an beiden Ufern reihten sich stattliche Neubauten der Obrigkeit und der Zünfte.

Das neue Kornhaus

Mit Ausnahme des Schützen- und des Bauhauses hatte die Stadt im Jahrhundert nach der Reformation keine Neubauten erstellt. Erst mit dem Kornhaus (1616-1619 erbaut), das bis 1897 an der Stelle des heutigen Waldmann-Denkmal am Stadthausquai stand, realisierte sie wieder ein grösseres Projekt. Verkehrstechnisch günstig gelegen und grossräumig, entsprach der Bau der neuen Kornpolitik, zur Preisregulierung Vorräte anzulegen und die Stadt als Getreideumschlagplatz zu etablieren. Zugleich verliehen die prominente Lage an der Einfahrt vom See in die Stadt, das Bauvolumen, die Treppengiebel und die reiche Fassadenbemalung dem Kornhaus einen repräsentativen Aspekt. Wie das Rathaus stand das Kornhaus in der Limmat über zwei parallelen Wasserdurchläufen, die der Getreideanfuhr per Schiff dienten.

Das Rathaus

Wie die zwei mittelalterlichen Vorgänger markiert der dritte Rathausbau (1694-1698, Limmatquai 55) eine wichtige Etappe in der politischen Entwicklung der Stadt: Im Westfälischen Frieden 1648 hatte die Eidgenossenschaft die formelle Reichsunabhängigkeit erreicht, Zürich war zu einer souveränen Stadtrepublik geworden. Diesem Status verlieh der aufgrund architekturtheoretischer Traktate sorgfältig projektierte Neubau Ausdruck. Der allseitig freiste-

hende, in die Limmat vorgebaute, mit sorgfältigem Steinquaderwerk verkleidete Palazzo wirkt zentrumsbildend. Konzeptionell dicht und kohärent lösen die Architektur und die Bildprogramme den Anspruch eines Regierungsbaus auf europäischem Niveau ein.

Freiheit und Souveränität der jungen Republik dominieren als Thema den Fassadenschmuck, der in der zürcherischen Bautradition erstmalig und in diesem Reichtum einzigartig ist. In den prunkvoll ausgestatteten Repräsentationsräumen und Ratssälen gelangt vor allem das „Gute Regiment“ zur Darstellung, das Friede und Gerechtigkeit garantiert.

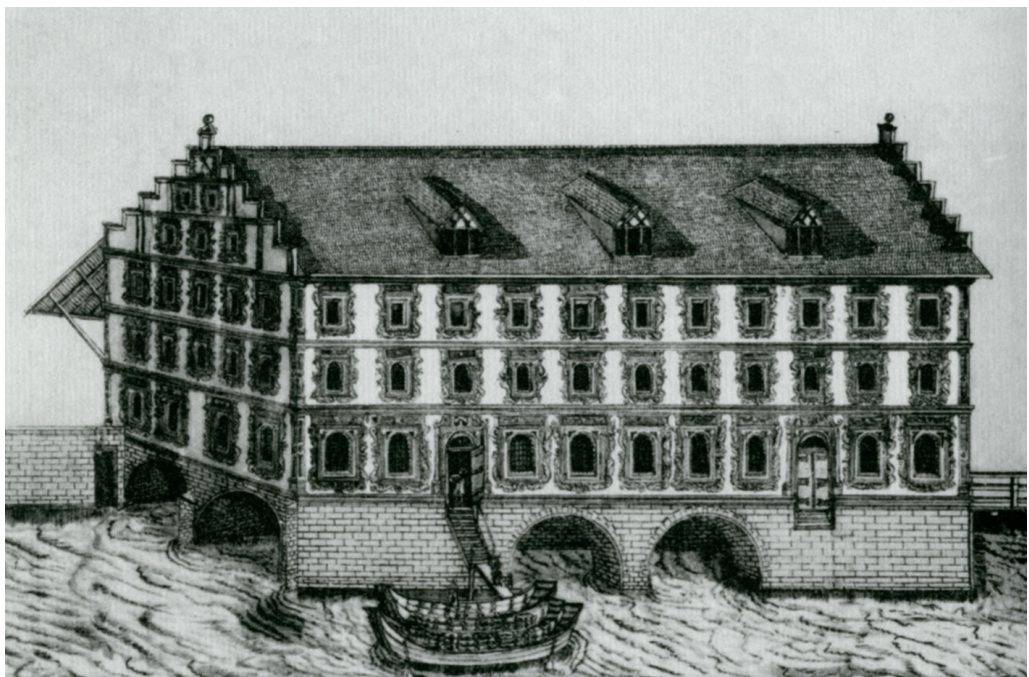
Die Zunfthäuser

Die Architektur des Rathauses setzte einen Massstab, der unter den Zünften als Mitträger des Staatswesens offenbar den Ehrgeiz nach einer präsentableren Erscheinung ihrer Häuser anstachelte. Die Zunft zur Zimmerleuten (Limmatquai 40) machte 1708 den Anfang mit einem schönen, aber eher konventionellen Sichtquaderbau in zurückhaltenden Barockformen. Die Krämerzunft zur Saffran, direkt gegenüber dem Rathaus (Limmatquai 54), hatte bereits 1669/70 ihre Liegenschaft vergrößert und in Stein neu ausgeführt. Nicht Baufähigkeit oder Platzprobleme waren demnach Anlass für den nochmaligen Neubau von 1719-1723, sondern die Absicht, der vornehmen Nachbarschaft die Stirn zu bieten. Es ist bezeichnend, dass die Zunft für den prächtigen, mit Haustein verkleideten Bau und dessen Ausstattung eine Reihe von Handwerkern verpflichtete, die am Rathaus tätig gewesen waren. Einen für Zürich völlig unkonventionellen Akzent setzte das von einer Balustradenbrüstung mit goldverzierten Pyramiden und Vasen eingefasste Flachdach. Schon nach wenigen Jahren wurde es allerdings durch ein konventionelles Walmdach ersetzt.

DAS «PALAIS»: EIN NEUER BAUTYP IM STADTBILD DES 18. JAHRHUNDERTS

Der Neubau für die Zunft zur Meisen

Der Bau des Zunfthauses zur Meise (1752-1757, Münsterhof 20) anstelle des schmidtschen Palais setzte architektonisch neue Massstäbe. Bauherrin war die Meisenzunft, mitbeteiligt an den Kosten und an der Planung die Physikalische Gesellschaft als künftige Mieterin. Baumeister dieses für Zürcher Verhältnisse spektakulären Baus war David Morf. Er hatte sich seit den 1730er-Jahren vor allem im Dienst der Zünfte verdient gemacht. Mit dem „Meisen“-Palais realisierte er seinen ersten Neubau. An exponierter Lage wird erstmals in Zürich ein „Hotel entre cour et jardin“ in der Tradition des französischen Schlossbaus realisiert, ein Bautyp, der ein aristokratisches Selbst-



Kornhaus von Südosten. Federzeichnung aus dem Regimentsbuch von Gerold Escher, um 1700.

verständnis zum Ausdruck bringt und – als städtebaulichen Gewinn – einen räumlichen Bezug zur Umgebung schafft: Der hufeisenförmige Ehrenhof bezieht den Münsterhof als Vorplatz ein, die Limmat ersetzt den Garten. Die Balkone auf der ehemaligen Zunfttage – die ersten in Zürich – vermitteln zwischen Aussen- und Innenraum.

Ein Privatpalais: Der „Rechberg“

Mit dem Neubau des „Rechberg“ („Krone“) 1759-1770 übernimmt eine private Bauherrschaft die „moderne“ französische Dreiflügelanlage (Hirschengraben 40). Das Wohn- und Geschäftshaus des Textilfabrikantenpaars Hans Kaspar und Anna Werdmüller-Oeri setzte in der lockeren Bebauung des vorindustriellen Textilizentrums im Florhofquartier einen Akzent urbaner Eleganz. Das raumgreifende Konzept dieses Bautyps stiess hier auf ideale Voraussetzungen: Die rückseitige Hanglage zur Schanze liess sich für einen terrassierten Barockgarten nutzen, das Vorgelände gegen den Hirschengraben als Vorfahrt, von der sich ein freier Blick auf die Schaufassade des Palais ergab. Die Gesamtanlage, die Monumentalität und die architektonische Durchgestaltung des Baus sowie die herrschaftliche Ausstattung sprengten die Konventionen der biedereren heimischen Wohnarchitektur – eine aristokratische Gebärde hart an der Grenze der „convenance“, der standesgemässen Schicklichkeit.

Eine „beinahe fürstliche Wohnung“: Das Waisenhaus

Schlechte Luft, mangelnde Hygiene und Bewegung gaben den Anstoss, den Waisen, die zusammen mit den Strafgefangenen im alten Oetenbachkloster untergebracht waren, eine bessere Unterkunft zu erstellen. Die Stadt liess im ehemaligen Klosterbaumgarten 1765-1771 einen Bau errichten, der – luftig über der Limmat gelegen – nicht nur den gesundheitlichen und erzieherischen Anforderungen, sondern auch ihren Repräsentationsansprüchen entsprach (Bahnhofquai 3). Es war seit dem Rathausbau das bedeutendste öffentliche Bauvorhaben an ebenso exponierter Lage. Das Projekt des Tessiner Architekten Gaetano Matteo Pisoni im Stil eines italienischen Palazzo erschien dennoch zu imposant und wurde etwas redimensioniert. Als „grösste Zierde der Stadt“ und als fortschrittliche fürsorgliche Institution im Sinne der Aufklärung stiess das über der Limmat thronende Waisenhaus bei Einheimischen und Fremden auf Bewunderung. Das Gebäude bot Einrichtungen für die soziale Erziehung, den Schulunterricht und praktische Arbeiten. Gleichermassen funktional und repräsentativ war auch die Gartenterrasse, die dem Spiel im Freien diente, mit dem barocken Gartenparterre und den skulpturenbestückten Brunnen aber auch einen herrschaftlichen Aspekt besass. Die Einbindung in den grossstädtischen Amtshäuserkomplex Gustav Gulls 1911-1914 hat der architektonischen Präsenz des Baus keinen Abbruch getan, ihn jedoch seiner Umgebung beraubt.



Zunfthaus zur Meise, von Südwesten, 1938.

Landschaft in der Stadt

Mit dem wissenschaftlichen, ästhetischen und literarischen Interesse an der Natur zur Zeit der Aufklärung wuchs das Bestreben, die Natur auch in den Stadtraum einzubeziehen: Die Stadt liess öffentliche Grünflächen anlegen, es mehrten sich gestaltete Gärten bei Wohnhäusern. Die wohlhabenden Stadtbewohner holten sich Ideallandschaften in Form bemalter Wandverkleidungen in die Innenräume, den echten Landschaftsausblick ermöglichten grössere Fenster und Balkone. Der bis zur Eröffnung der Quaianlagen (1887) beliebteste öffentliche Park war die Platzspitzpromenade, die die Stadt nach 1780 ausserhalb der Schanzen, beim Zusammenfluss von Limmat und Sihl, nach französischem Vorbild anlegen liess. Die Promenade diente nicht nur der Erholung, sondern war vor allem Treffpunkt der geistigen Elite und der galanten Gesellschaft Zürichs und wurde deshalb auch von Fremden gerne aufgesucht. Seit der Errichtung des Denkmals für den Idyllendichter und Maler Salomon Gessner 1793 avancierte der Park als „Gessner's Promenade“ zu einer der ersten Sehenswürdigkeiten Zürichs. Er wurde mehrfach umgestaltet und dem Zeitgeschmack angepasst, besonders für die Schweizerische Landesausstellung 1883, auf die der Musikpavillon zurückgeht, und 1898 mit dem Bau des Landesmuseums. Erfüllte die Platzspitzpromenade eine wichtige soziale Funktion – „Sehen und gesehen werden“ –, stieg man zum Genuss der Aussicht zur Hohen Promenade empor, wo die 1784 gepflanzte Allee mit einer offenen Gartenlaube prächtige Ausblicke über den See, die Uferlandschaften und das Alpenpanorama bot.



Platzspitzpromenade, 1890.

VOM STADTSTAAT ZUR STADTGEMEINDE (1798 -1830)

Revolution und Restauration

Mit dem Einmarsch französischer Truppen ins Waadtland im Jahre 1798 brach die Alte Eidgenossenschaft zusammen. An ihre Stelle trat die Helvetische Republik, ein Einheitsstaat nach den Prinzipien der Französischen Revolution. Am 29. März 1798 nahm eine Versammlung im Grossmünster die neue Verfassung an, ein Freiheitsbaum auf dem Lindenhof signalisierte die neue Zeit. Knapp einen Monat später, am 26. April, besetzten die Franzosen Zürich. Im folgenden Jahr geriet die Stadt in den Strudel des zweiten Koalitionskrieges. Nach der ersten Schlacht von Zürich im Juni 1799 rückten die Österreicher, später die verbündeten Russen in die Stadt ein. Ende September wurden sie in der zweiten Schlacht wieder von den Franzosen vertrieben. Schon bald versank die Helvetische Republik in Chaos und Anarchie. 1803 diktierte Napoleon die Mediationsverfassung und setzte dabei auf die alten Strukturen und die alten Geschlechter. Auch in Zürich etablierten sich wieder die „ci-devants“, die alten Regenten. Die Restauration, die 1803 einsetzte, wurde nach dem Ende Napoleons, 1815, noch einmal verstärkt. Nur noch wenige Relikte erinnerten an die Versprechungen der Helvetik. So etwa war die Landschaft, die rund 95 Prozent der Gesamtbevölkerung stellte und vor 1798 überhaupt keine politischen Rechte im Staat hatte, nach 1815 mit immerhin 79 von 212 Abgeordneten vertreten. Das einzige öffentliche Gebäude von Bedeutung, das 1826 während der Restaurationszeit entstand, war bezeichnenderweise die Polizei-Hauptwache neben dem Rathaus, ein schlichter klassizistischer Bau von Hans Caspar Escher (Limmatquai 61). Bereits 1806 hatte Escher in den Gebäuden des ehemaligen Barfüsserklosters das Casino erbaut (Hirschengraben 13), ein Versammlungsort der feinen Gesellschaft, in dem vor allem Konzerte gegeben wurden. 1873/74 baute der Kanton das Casino zum Obergericht um.

Industrialisierung

Bedeutender aber war Hans Caspar Escher als Unternehmer. 1805 gründete er zusammen mit dem Bankier Salomon Wyss eine mechanische Baumwollspinnerei. Dabei baute er mit einer Belegschaft, die er persönlich ausgebildet hatte, die Maschinen selbst. Aus den mechanischen Werkstätten der Spinnerei entwickelte sich nach 1825 die Maschinenfabrik. 1860 wurde die Spinnerei aufgegeben, 1873 war Escher-Wyss mit über 1300 Beschäftigten die grösste Maschinenfabrik der Schweiz. Zu den ursprünglichen Spinnmaschinen kamen Turbinen, Pumpen, Dampfmaschinen und Schiffe sowie einige Lokomotiven. Die erste Fabrik wurde in der „Neumühle“ (beim heutigen Central) eingerichtet. Die Schleifung der Schanzen in den 1830er-Jahren verschaffte dem wachsenden Unternehmen etwas Luft; in der Folge entstand ein un-übersichtliches Konglomerat am Hang über der Limmat. Ab 1891 wurde die Fabrik sukzessive nach dem Industriegelände im Hard verlegt, in die leerstehenden Hallen zogen vorübergehend andere Firmen ein.

LIBERALER AUFBRUCH (1831-1860)

Regeneration

Ende 1830 fegte die erstarkte liberale Opposition das alte Regiment hinweg. Am 20. März 1831 wurde die neue republikanische Verfassung von der Bevölkerung mit grosser Mehrheit angenommen. Für die Stadt bedeutete sie das Ende ihrer Vorherrschaft. Äusseres Zeichen war die 1833 von der Landschaft durchgesetzte Schleifung der barocken Festungsanlage. Davon übrig geblieben sind der Schanzengraben, die Hohe Promenade, das Bauschänzli und das Katzbollwerk (Pelikanstrasse 40), auf dem 1838 ein botanischer Garten mit einem Gewächshaus eingerichtet wurde. Es dauerte noch Jahrzehnte, bis das Schanzenareal mit öffentlichen und privaten Gebäuden aufgefüllt war. Die zwei zentralen Aufgaben des neuen Kantons, die allgemeine Schulpflicht und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, lösten auch in der Stadt grosse Bauvorhaben und eine grundlegende Veränderung des Raumgefüges aus. Zur Anfangsfinanzierung diente der „Direktorialfonds“, in den seit dem 17. Jahrhundert die Erträge aus dem Postregal geflossen waren und über den bisher die städtischen Kaufleute verfügt hatten. Im „Züriputsch“ von 1839 stürzten konservative Kräfte die allzu forsche liberale Regierung, aber nur für wenige Jahre.

Die Zürcher Liberalen spielten eine wichtige Rolle im Kampf um den neuen Bundesstaat, der mit der Verfassung von 1848 Wirklichkeit wurde. Mitten im reaktionären Europa war der Unruheherd Schweiz Zufluchtort für progressive Intellektuelle und Künstler, die nicht nur das kulturelle, sondern auch das politische Leben enorm bereicherten. In Zürich lebten unter anderen der Dichter Georg Büchner, der Komponist Richard Wagner, der Architekt Gottfried Semper und eine ganze Reihe deutscher Professoren, die an der neu gegründeten Universität lehrten. Das

Wachstum, das nach 1830 einsetzte, lässt sich ablesen an der Zunahme der Bevölkerung. 1830 war sie noch gleich gross wie 1798 (rund 10'000 Einwohner), bis 1860 verdoppelte sie sich auf 19'750 Personen.

Landstrassen und Posthof

Für den Strassenbau gab der junge Kanton Zürich doppelt so viel Geld aus wie für das Erziehungswesen. So genannte Kunststrassen waren die Voraussetzung für witterungsunabhängige und fahrplanmässige Postkurse, die sprunghaft zunahmen. Die Stadt verlegte deshalb die Post von der engen und überlasteten Münstergasse auf die linke Seite der Limmat und liess beim ehemaligen „Säumärt“ (heute Paradeplatz) durch Hans Conrad Stadler den Posthof bauen. Am 31. Oktober 1838 fand die Eröffnung mit einem Galadiner im benachbarten, gleichzeitig erbauten Hotel Baur statt (Bahnhofstrasse 28, Poststrasse 12). 1844 eröffnete Johannes Baur, ein Tourismuspionier aus dem Vorarlberg, sein zweites Hotel „Baur au Lac“ (Talstrasse 1, Börsenstrasse 25-27). Das Haus am Paradeplatz hiess fortan „Baur en Ville“ (heute Hotel Savoy). Als die Post 1873 ein neues Gebäude an der Bahnhofstrasse bezog, bauten private Investoren anstelle des Posthofes den „Zentralhof“, Mietshäuser für gehobene Ansprüche (Fraumünsterstrasse 21-29, Kappelerstrasse 14-16). Als direkte Verbindung von der „grossen Stadt“ auf der rechten Limmatseite zum neuen Verkehrszentrum entstand der Durchbruch der Poststrasse und die daran anschliessende Münsterbrücke. Entworfen hat sie in den Jahren 1835-1838 der Wiener Ingenieur Aloys von Negrelli, der später auch beim Eisenbahnbau und beim Bau des Suezkanals eine wichtige Rolle spielte. Die Münsterbrücke war, nach der Rathaus- oder Gemüsebrücke, der zweite mit Fuhrwerken befahrbare Limmatübergang und der erste aus massivem Mauerwerk.

Hafen

Relativ spät, erst 1835, nahm das erste aus England importierte Dampfschiff seine Fahrten auf dem Zürichsee auf. 1860 gab es sechs weitere Dampfer auf dem Zürich- und Walensee, alle erbaut von Escher-Wyss. Die Dampfschiffahrt diente dem fahrplanmässigen, kommerziellen Güter- und Personenverkehr mit den bevölkerungsreichen Seegemeinden und als Zubringer zu den Bündner Pässen. Ausflugsfahrten mit „Salondampfern“ gewannen erst nach 1870 an Bedeutung. 1837-1840 baute die Stadt einen grossen Hafen, der sich vom Hechtplatz bis zur heutigen Falkenstrasse erstreckte. Gleichzeitig entstand daneben ein neues Kornhaus. Die Abfolge der Kornhäuser markiert die Zentrumsverlagerungen. Das alte Kornhaus, ein prachtvoller Renaissancebau von 1662, stand an der Limmat, im Schutz der Stadtbefestigung. An den ehemaligen Prachtbau erinnern nur noch zwei Bogenöffnungen, durch die die Schiffe einst einfuhren. Nach der Schleifung der Schanzen entstand der Neubau beim Hafen auf der heutigen Sechseläutenwiese, dem nun wichtigsten Umschlagsplatz. 1860 liess die Stadt einen Neubau am Bahnhof (beim heutigen Landesmuseum) errichten; das Kornhaus auf der Sechseläutenwiese wurde zur Tonhalle, einem



Ehemalige Fabrikhallen von Escher-Wyss am Neumühlequai, 1909.

Versammlungsort, in dem nicht nur Konzerte stattfanden, sondern auch Gemeindeversammlungen und grosse Festveranstaltungen. So etwa feierten hier die Deutschen 1871 den Sieg über Frankreich mit einem „Kommers“. Der handgreifliche Protest der Bevölkerung gegen diese Siegesfeier ging als „Tonhallekrawall“ in die Geschichte ein.

Limmatquai

Von den neuen Verkehrsknoten Posthof und Hafen gingen weitere Strassensanierungen aus. Mit einer Brücke über den Schanzengraben (1835) an der Stelle der abgebrochenen Wollishofer Pforte entstand erstmals eine direkte Fahrstrasse vom Paradeplatz über den Bleicherweg nach der Enge. Umfangreicher waren die Veränderungen auf der rechten Limmatseite. Bis ins 19. Jahrhundert waren hier die Häuser direkt ans Ufer gebaut, ähnlich wie heute noch auf der andern Seite im Abschnitt zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke (Wühre und Schipfe). Einzige durchgehende Nord-Süd-Verkehrsachse war der enge Strassenzug von Niederdorfstrasse, Münstergasse und Oberdorfstrasse. Nur ein kurzes Strassenstück an der Limmat, zwischen Rathaus und Rosengasse, hatte das Restaurationsregiment 1823-1825 gebaut. In den 1830er-Jahren verlangte der neue Hafen nach einem besseren Zugang zur neu erstellten Münsterbrücke. Dieses als „Sonnenquai“ bezeichnete Strassenstück wurde als „Rathausquai“ bis zum Rathaus verlängert. Auch an dieser zentralen Lage entstanden Hotels. 1855-1859 liess die Stadt endlich die Strecke von der Rosengasse bis zur Neumühle erstellen und nannte sie „Limmatquai“. Die unterschiedlichen Bezeichnungen weisen auf die etappenweise und lange Entstehungsgeschichte hin; seit 1933 heisst die ganze Uferstrasse Limmatquai. Erst unter der Führung des Baukollegiums wagte sich die Stadt in den 1860er-Jahren an die kostspielige Sanierung der „Metzgpassage“ beim Rathaus. Dazu wurde das an die Hauptwache anschliessende, in der Limmat stehende Schlachthaus in die Walche verlegt. An seiner Stelle entstand die Fleischhalle, in der die Metzger ihre Verkaufsstände aufschlugen. Das Café, das heute an dieser Stelle steht, nimmt die Formen des ehemaligen Schlachthauses wieder auf (Limmatquai 61).

Ästhetik im öffentlichen Raum

Die Aufwertung des öffentlichen Raums war ein zentrales Anliegen der bürgerlichen Stadtregierung. Ordnung und Reinlichkeit waren sowohl aus ästhetischen wie aus hygienischen Überlegungen anzustreben. Ein ganzes Bündel von Massnahmen verfolgte diesen Zweck: Seit 1836 sammelten städtische Abfuhrwagen den Kehricht ein, die traditionellen Waschplätze an der Limmat wurden aufgehoben, das Aufhängen von Wäsche über dem „Reichsboden“ verboten. Ebenso gehörten zur Aufwertung des öffentlichen Raums „Fusswege unmittelbar neben der Fahrbahn“, also Trottoirs, die erstmals beim Bau der Münsterbrücke erstellt wurden, die Gasbeleuchtung (ab 1855), die Kennzeichnung der Strassen mit weisser Schrift auf blau emaillierten Schildern (1852) und die Einführung von Hausnummern (1865). Auch die Buden und Brettverschläge, die sich seit dem Mittelalter an die Fassaden der Kirchen anlehnten, verschwanden allmählich. Als Ersatz waren die säulengeschmückten Kaufhallen am Hechtplatz 7 gedacht (1835).

Schule und Bildung

Der obligatorische Schulunterricht „für Kinder aller Volksklassen“ war ein zentrales Anliegen des liberalen Staates, denn die vollständige Alphabetisierung war Voraussetzung für das Funktionieren der Demokratie und das Gedeihen der industriellen Produktionsweise. Der hervorragende Stellenwert der Bildung drückt sich in den meist aufwändigen Schulhäusern aus, die nicht in erster Linie als „kindgerechte“ Bauten konzipiert sind, sondern als repräsentative Bauten zum Ruhm des republikanischen Staates. Ein hervorragendes, wenn auch stilistisch untypisches Beispiel ist das Mädchenschulhaus beim Grossmünster (1849) von Gustav Albert Wegmann, ein mächtiger, dreigeschossiger Kubus, der mit seinen Blendbogen, Lisenen und Rundbogenfenstern Elemente des Grossmünsters übernimmt. Die Alte Kantonsschule mit den beiden Abteilungen klassisches Gymnasium und mathematisch-naturwissenschaftliche Industrieschule bereitete auf eine akademische Laufbahn vor. Im Streit um den Standort setzte sich Zürich gegen Winterthur durch. 1842 wurde das Gebäude von Gustav Albert Wegmann auf dem Schanzenareal eröffnet. Krönender Abschluss des staatlichen Bildungswesens war die Gründung der Universität im Jahre 1833. Sie fand vorerst in der ehemaligen Fraumünsterabtei, dann im „Hinteramt“ (Augustinergasse) Unterkunft. 1864 bezog sie den Südflügel des neu erbauten Polytechnikums.

1848 hatte Zürich den Wettbewerb um den Bundessitz an Bern verloren, wurde dafür aber mit der „polytechnischen Schule“ entschädigt (Rämistrasse 101). Zum ersten Architektur-Professor an der 1854 gegründeten Institution wurde Gottfried Semper berufen. 1859-1864 erbaute Staatsbauinspektor Johann Caspar Wolff nach den Plänen von

Semper das Polytechnikum auf ehemaligem Schanzenareal. Die Westfassade des Neurenaissance-Palastes prägte das Stadtbild. Die heute dominierende Kuppel entstand während des umfassenden Umbaus durch Gustav Gull in den Jahren 1915-1924.

Das System Escher

System Escher nannten bereits die Zeitgenossen die enge Verflechtung von Politik und Wirtschaft, wie sie von Alfred Escher, Spross einer reichen Kaufmannsfamilie aus der Enge, virtuos gehandhabt und autoritär kontrolliert wurde. Brennender Ehrgeiz, strenge Selbstdisziplin und eine ungeheure Schaffenskraft führten ihn rasch die Karriereleiter empor: 1844 Grossrat, 1848 Regierungsrat und „Amtsbürgermeister“ (Präsident des Regierungsrates), 1849, im Alter von 30 Jahren, Präsident des Nationalrates, 1853 Gründer der Nationalbahn, 1856 Gründer der Kreditanstalt. Gegen die „Günstlings- und Interessenherrschaft“ erhob sich die demokratische Opposition, die ihren Schwerpunkt nicht zufälligerweise in Winterthur hatte. Winterthur sah sich gegenüber der alten Rivalin Zürich immer wieder benachteiligt. 1869 setzte die demokratische Bewegung eine neue Kantonsverfassung mit mehr Volksrechten (Initiative und Referendum) durch. Auch nachdem Escher nicht mehr im politischen Zentrum stand, blieb sein Einfluss gross. Er war massgeblich beteiligt am Bau der Gotthardbahn, als deren Direktionspräsident er bis 1878 wirkte. Die Eröffnung der Gotthardbahn, 1882, machte Zürich endgültig zum Zentrum des schweizerischen Eisenbahnnetzes und wurde im folgenden Jahr mit der grossen Landesausstellung auf dem Platzspitz gefeiert. 1889 entstand das Denkmal von Richard Kissling für den 1882 verstorbenen Escher (Bahnhofplatz). Escher hat sich aber auch um Kultur und Bildung Verdienste geschaffen. Als Erziehungsrat und Erziehungsdirektor förderte er das kantonale Bildungswesen. Ihm war in erster Linie zu verdanken, dass das eidgenössische Polytechnikum (heute ETH) nach Zürich kam. Eschers Wirken hat sich fest ins Stadtbild eingeschrieben. „Seine“ Bauten definieren drei strategische Orte der Stadt: Der Bahnhof als neues Zentrum, das Polytechnikum (Rämistrasse 101) hoch über der Stadt und die Kreditanstalt (heute Credit Suisse) am Paradeplatz 8 als Brennpunkt der Finanzwelt.

DER UMBAU DER STADT (1860-1893)

Die Stadt der Ingenieure

Der in den 1830er-Jahren begonnene Umbau der Stadt erfährt 30 Jahre später neuen Schwung und eine grössere Dimension. Ausdruck dafür ist das Baukollegium, ein von der Gemeindeordnung von 1859 vorgesehenes, beratendes Gremium aus Privatleuten und Behördenvertretern. 1860 wählte es den damals erst 27-jährigen Arnold Bürkli zum Stadtgenieur. Der Stadtgenieur, eine neu geschaffene Schlüsselfunktion, symbolisiert den Paradig-



Kaufhallen am Hechtplatz, 1945.

menwechsel: Die Probleme der rasch wachsenden Stadt sollten mit technischen Mitteln gelöst werden. Fassbar wird der neue Geist auch an der Kritik, die der Sekretär des Baukollegiums, Conrad Escher, an den bisherigen Entscheidungsträgern äusserte. Der „Bauherr“ (für das Bauwesen verantwortliche Stadtrat) Leonhard Ziegler hätte „für Neuerungen und namentlich grössere Unternehmungen weder Sinn noch Verständnis“ gehabt, und der Stadtbaumeister Kaspar Ulrich sei zwar ein tüchtiger Beamter gewesen, hätte aber nicht „die Bildung eines Technikers im neueren Sinn“ besessen. Neben der Verkehrs- und Stadtplanung gehörte der Bau der Kanalisation zu Bürklis wichtigsten Aufgaben. Die Typhus- und Choleraepidemien in den Jahren 1865-1867, die man mit Staunässe und verseuchtem Boden in Verbindung brachte, mahnten zur Dringlichkeit. 1867 gab es 10 km Abzugskanäle, 1873 bereits 80 km, 1900 dann 182 km. Auch die 1868 beschlossene Einführung der zentralen Wasserversorgung galt als wesentliches Element der Seuchenprävention, bedingte aber ihrerseits eine ausgebaute Kanalisation und weitere grosse Infrastrukturbauten, u. a. eine Filteranlage in der Limmat zur Entnahme von Wasser und ein Pumpwerk im Letten (1875-1878). 1871 waren bereits 902 von 1408 Wohnhäusern des heutigen Kreis 1 angeschlossen. 1865 befasste sich Bürkli in einem Bericht mit der Wünschbarkeit von Strassenbahnen; es dauerte allerdings noch fast zwanzig Jahre, bis das „Rössliträm“ 1882 seinen Betrieb aufnahm.

Bahnhofquartier und Bahnhofstrasse

1847 war der erste Bahnhof beim Platzspitz, jenseits des Schanzengrabens errichtet worden. Pläne, die Linie bis an den See weiterzuziehen und beim Paradeplatz den definitiven Bahnhof zu bauen, zerschlugen sich. Solange die Eisenbahn sich auf die Strecke Zürich-Baden beschränkte, war der damals abgelegene Standort kaum von Nachteil. Erst 1854 begann der Aufbau eines eigentlichen Eisenbahnnetzes, bereits acht Jahre später waren sämtliche Städte nördlich der Alpen untereinander und mit den ausländischen Netzen verbunden. Damit entwickelte sich die Eisenbahn zum wichtigsten Verkehrsträger, und die Lage des Bahnhofs im „abgelegensten Winkel der Stadt“, den man nur auf Umwegen erreichen konnte, wurde zum Problem. Zuoberst auf der Prioritätenliste des Baukollegiums stand deshalb die Erschliessung des Bahnhofquartiers mit einer Brücke nach der rechten Limmatseite und einer breiten Strasse nach dem Paradeplatz und See. Dem Bau der Bahnhofbrücke (1861-1863) stand die Einmündung des Schanzengrabens in die Limmat im Wege. Er wurde deshalb in die Sihl geleitet und in seinem unteren Teil aufgeschüttet.

Die Bahnhofstrasse entstand 1863-1864 als 24 Meter breiter, lindenbestandener Boulevard über dem zugeschütteten „Frö-schengraben“, in den ein grosser Sammelkanal für die Kanalisation gelegt worden war. Das Rennwegbollwerk, das mächtigste noch verbleibende Monument der mittelalterlichen Stadtbefestigung, fiel der Spitzhacke zum Opfer. 1864 erliess die Stadt ein „Baureglement für das neue Stadtquartier beim Bahnhof und die



*Rämistrasse 101 um 1880.
Polytechnikum (1859 - 64).*

Bauten an der Bahnhofstrasse“. Vorgeschrieben war der Bau repräsentativer fünfgeschossiger Blockrandbauten. Ab 1867 entstanden Hotels, Wohn- und Geschäftshäuser auf diesem ehemaligen Schanzengelände zwischen Sihl, Limmat, Bahnhofplatz und Sihlkanal (heute Uraniastrasse).

Der See: Vom Wirtschafts- zum Erholungsraum

Von alters her war der See in erster Linie Wirtschaftsraum. An flachen Ufern liessen sich bevorzugt Bauunternehmer, Zimmerleute und Steinmetze nieder, da sich hierher schweres Baumaterial leicht transportieren liess. So auch im mittelalterlichen Kratzquartier südlich des Fraumünsterklosters zwischen Limmat, See und der heutigen Bahnhofstrasse. Im 18. Jahrhundert entdecken Dichter und Gelehrte die Natur als Gegenkraft zur zivilisationsmüden Gesellschaft des Rokoko. Im gleichen Jahr, da Rousseaus preisgekrönte Schrift „Discours sur les sciences et les arts“ (1750) erschien, veröffentlichte der junge Dichter Friedrich Gottlieb Klopstock seine „Ode an den Zürichsee“. Erst allmählich aber setzte sich im 19. Jahrhundert die Umgestaltung der Seeufer zum Erholungsraum durch. 1803 zog die Stadtverwaltung in das ehemalige Bauhaus im Kratz ein. 1844 eröffnete Johannes Baur sein Hotel „Baur au Lac“, 1849 entstand die Stadthausanlage auf Aufschüttungsgebiet, das vor allem aus dem Material des Schanzenabbruchs stammte. 1863 gab der Kanton als Eigentümer des Sees den flachen, morastigen Uferstreifen frei. Die Nordostbahn nutzte diesen Umstand, um die geplante Linie auf der rechten Seeseite unmittelbar entlang des Ufers rund um das untere Seeende nach dem Bahnhof Enge zu projektieren. 1873 erhob sich dagegen massive Opposition. Die Eisenbahngesellschaft verpflichtete sich dazu, mit finanzieller Unterstützung der Gemeinden die Linie unterirdisch nach dem Letten und zum Hauptbahnhof zu führen. Wegen der grossen Wirtschaftskrise in der zweiten Hälfte der 1870er-Jahre wurde diese allerdings erst 1894 fertiggestellt. Der erfolgreiche Widerstand gegen die Eisenbahnpläne gab den Anstoss, den lange aufgeschobenen Umbau der Stadt am See mit verschiedenen, aufeinander bezogenen Projekten voranzutreiben.

Kratzquartier und obere Bahnhofstrasse

Gegen die Weiterführung der Bahnhofstrasse vom Paradeplatz zum See sträubten sich Konservative, weil sie den Abbruch des Kratzturms und des „Baugartens“ bedingte, einer kleinen Erhebung mit einem idyllischen Gartenrestaurant. Sie konnten sich aber nicht durchsetzen. 1876 beschloss die Gemeindeversammlung, den Baugarten zu opfern. 1877-1880 entstand die obere Bahnhofstrasse, gleichzeitig begann die Umgestaltung des Kratzquartiers. An die Stelle der „unordentlichen“ mittelalterlichen Nutzungsvielfalt, die unter den Puristen der damaligen Verantwortlichen schon längst ein Dorn im Auge war, trat ein rechtwinkliges Strassenraster zwischen Fraumünster und Stadthausanlage, Bahnhofstrasse und Stadthausquai. Prestigebauten begannen die teure Bahnhofstrasse zu säumen. Um 1870 kostete am Paradeplatz der Quadratmeter schon gegen 300 Franken – im Vergleich dazu verdiente



Bahnhofbrücke, 1880.

zum Beispiel ein Maurer drei Franken am Tag. Begehrter war der Standort bei Finanzinstituten. Bereits 1873 liess sich hier die Bank in Zürich nieder (Bahnhofstrasse 36, St. Peterstrasse 12), darauf 1875 die Bank Leu (Bahnhofstrasse 44) sowie die Börse (Bahnhofstrasse 3, 1877-1880). Den architektonischen Höhepunkt setzte die Kreditanstalt, deren Neubau Friedrich Wanner 1873-1877 am Paradeplatz errichtete (Paradeplatz 8). Die Bahnhofstrasse war aber auch eine erstklassige Wohnadresse. Neben dem Zentralhof (ehemals Posthof) entstand 1878-1888 der Kappelerhof, ebenfalls Mietshäuser im Blockrandbau für gehobene Ansprüche (Bahnhofstrasse 12-16).

Quaianlagen

1872 bildeten Vertreter der betroffenen Gemeinden Zürich, Enge und Riesbach die „Seequai-Kommission“, welche Projekte ausarbeiten liess. 1881 beschlossen die Stimmberechtigten die Ausführung des Werks. 1882 begannen die Arbeiten unter der Leitung von Arnold Bürkli, der als Stadtgenieur demissioniert hatte, um diese Arbeit auszuführen. Im Juli 1887 fand die Einweihung der Quaianlagen mit einem grossen Volksfest statt. Bereits Ende 1884 war die Quai-Brücke eröffnet worden.

Verkehrsknoten Bellevue

Die Quai-Brücke verschloss den Zugang zum Limmatrichter; die Dampfschiffe, die zu Ausflugsbooten geworden waren, legen seither nicht mehr an der Schiffflände, sondern bei der Stadthausanlage an; der alte Hafen bei der Sechseläutenwiese wurde beim Bau der Quaianlagen zugeschüttet. An seine Stelle trat eine weitläufige Platzanlage, die bis heute in der Abfolge von Bellevue-, Sechseläuten-, Theater- und Stadelhoferplatz nur vage definiert ist. Zwar fehlte es nicht an grossartigen und prunkvollen Projekten an dieser städtebaulich empfindlichen Stelle, doch zerschlugen sich alle. Der rechtsufrige Brückenkopf der Quai-Brücke, nach dem 1858 erbauten Hotel Bellevue benannt, entwickelte sich zum wichtigen Verkehrsknoten am Südeinde der alten Stadt, der immer wieder den wachsenden und sich ändernden Verhältnissen angepasst werden musste.

Die Vollendung der Zürcher „Ringstrasse“

Das 1881 vom Architekten Heinrich Ernst entwickelte „Rämistrasse-Unternehmen“ sah eine Verbreiterung der vom Heimplatz steil abfallenden und im unteren Teil engen „Rämischlucht“ zum Bellevue vor. Mit diesem Bau fand die Zürcher „Ringstrasse“ auf dem ehemaligen Schanzenareal am See den Anschluss an das übergeordnete Strassennetz und eine repräsentative Gestaltung durch den Komplex von Wohn- und Geschäftshäusern zwischen Waldmannstrasse und oberem Hirschengraben, den Heinrich Ernst 1885-1888 baute (Rämistrasse 23-39). Noch später wurde die Ringstrasse an ihrem nördlichen Ende geschlossen. Erst die 1896 erbaute Weinbergstrasse stellte eine befahrbare Verbindung zwischen Leonhardstrasse und Central her. Das Central, Pendant zum Bellevue auch darin, dass der Name von einem benachbarten Hotel stammt, wurde mit dem Bau des Limmatquais (1859) und der Bahnhofbrücke (1864) zum wichtigen Verkehrsknoten, der mit der Weinbergstrasse noch an Bedeutung gewann. Seit der Eröffnung des Neumühlequais (1912) münden sieben Strassen auf den engen Platz.

BELLE EPOQUE (1893-1914)

Späthistorismus

Die Eingemeindung von 1893 fiel in eine Periode optimistischer Hochkonjunktur und weckte grosse Erwartungen in die Zukunft. Politik und Behörden stellten sich auf den grösseren Massstab der Stadt ein, Bauprojekte in ungewohntem Massstab veränderten in wenigen Jahren die Topografie des Stadtzentrums. Die hochgemute Stimmung der Belle Epoque fand ihren Ausdruck im dekorationsfreudigen Stil des Späthistorismus. Die Häufung von baulichem Schmuck wie Säulen, Pilaster, geschwungenen Balkonen und schweren Fensterverdachungen, Kuppeln und Türmchen brachte nicht nur das wirtschaftliche Selbstbewusstsein der Nutzer zum Ausdruck, sondern ebenso den kommerziellen Konkurrenzkampf der Ersteller, oft Baufirmen oder private Spekulanten. Die letzte Baulücke am Bahnhofplatz besetzten 1892-1895 der Architekt Adolf Asper und die Bauunternehmung Baur mit dem Haus „Du Nord“ (Bahnhofplatz 1), einem Wohn- und Geschäftshaus für höchste Ansprüche. Die zwei rustizierten Sockelgeschosse dienen geschäftlichen Nutzungen. Karyatiden tragen das Gurtgesims, über dem die mit Kolossalpilastern ausgezeichneten Wohngeschosse aufsteigen. Die Risalite endeten ursprünglich in kecken Türmchen, die Ecken zum Platz sind turmartig gerundet. Im Umfeld der Bahnhofstrasse entstanden um 1893 bereits die ersten Geschäftshäuser, die nur Läden und Büros, aber keine Wohnungen enthielten: So das Haus

„Metropol“. Der grossstädtische Architekt Heinrich Ernst erbaute 1893 dieses Bürohaus (Börsenstrasse 10) nach amerikanischem Muster als Stahlskelett-Konstruktion mit tragenden Pfeilern und vorgehängter Glasfassade, deren erkerartige Ausbuchtungen einerseits Licht in die Tiefe der Büros bringen, anderseits der Fassade einen barocken Schwung verleihen, der sich in der üppigen Dekoration der Dachzone fortsetzt.

Moderne Verwaltungsbauten

Die Behörden der eingemeindeten Stadt Zürich übernahmen im Sinn einer modernen Leistungsverwaltung auch neue öffentliche Aufgaben wie die Modernisierung der Schule, eine aktive Gesundheits- und Sozialpolitik, die Stadtplanung für den erweiterten Raum der Stadt und die Führung der industriellen Betriebe (Gaswerk, Wasserversorgung, Abwasseranlagen). Das erforderte eine wesentlich vergrösserte, professionalisierte Verwaltung, die entsprechenden Raum benötigte. Das 1898-1901 von Gustav Gull erbaute Stadthaus (Stadthausquai 17), ein moderner Verwaltungsbau in den Architekturformen altdeutscher Gotik und Renaissance, war dazu ein erster Schritt. Die Suche nach einem neuen, noch repräsentativeren Verwaltungszentrum konzentrierte sich bald auf den Hügel des Oetenbachklosters am nördlichen Fuss des Lindenhofs. Die Planung der städtischen Amtshäuser durch Gustav Gull, der 1895-1900 als „planender“ zweiter Stadtbaumeister wirkte, war mit einem tief greifenden Umbau der Innenstadt verbunden, mit einer neuen Verkehrsachse quer durch die Altstadt. 1901 wurde der alte Sihlkanal zugeschüttet, seinem gekrümmten Lauf folgen die Urania- und Sihlstrasse bis zum Werdmühle- und Beatenplatz. 1904 und 1905 gruben sich Bagger durch den Moränenhügel des ehemaligen Oetenbachklosters, 1913 erfolgten der Brückenschlag der Rudolf-Brun-Brücke und der Durchbruch der Mühlegasse ins Häusergewirr der rechtsufrigen Altstadt. Die geschwungenen Strassenlinien und die Folge geschlossener Plätze waren die erste und wichtigste Verwirklichung des romantisch gestimmten „künstlerischen Städtebaus“ nach Camillo Sitte in Zürich. Die 1902 bis 1914 erbauten Amtshäuser bilden zusammen mit der benachbarten, ebenfalls von Gustav Gull erbauten „Urania“ die Krönung der neuen Stadtanlage. Die Realisierung des geplanten Höhepunkts in einem gewaltigen, rittlings über der Uraniastrasse projektierten Stadthaus konnte vor dem Ersten Weltkrieg nicht begonnen werden, was das Ende dieses Vorhabens bedeutete.

Kulturbauten

Im 19. Jahrhundert entwickelte sich das Gebiet zwischen Heimplatz und Bellevue zum Zentrum der bürgerlichen Kultur. Den Anfang hatte schon 1806 das von der Assemblée Gesellschaft erbaute Casino (Hirschengraben 13) gemacht. 1834 öffnete das unmittelbar daneben gelegene „Aktientheater“ in der ehemaligen Barfüsserkerche seine Pforten. Kultureller Höhepunkt war wohl die Uraufführung am 24. April 1852 von Richard Wagners Oper „Der fliegende Holländer“ unter der Leitung des Komponisten. Am Silvester 1889 brannte die alte Kirche nieder. Für den



Die Bahnhofshalle des HB Zürich während dem Bau 1870.

Neubau eines Theatergebäudes stellte die Stadt den Bauplatz unentgeltlich zur Verfügung und versprach 200'000 Franken an den zwei Millionen teuren Neubau; die verbleibende Finanzierung brachten Promotoren und Aktionäre der Theatergesellschaft, Leute aus dem gehobenen Bürgertum, mit privaten Mitteln auf. Mit dem Bau betraute man die berühmten Wiener Architekten Fellner und Helmer, welche von Hamburg bis Odessa Theater bauten. Diese konnten ein ursprünglich für Krakau vorgesehenes, aber nicht realisiertes Projekt aus der Schublade ziehen. Weniger als zwei Jahre nach dem Brand fand am 30. September 1891 die feierliche Einweihung des neuen Stadttheaters statt (heute Opernhaus, Theaterplatz 1). In den folgenden Jahren (1893-1896) bauten Fellner und Helmer auch die Tonhalle an der Claridenstrasse 7 auf einem Grundstück, das zwar in Luftlinie nur 500 Meter vom Stadttheater entfernt, aber jenseits des Schanzengrabens und damit nicht mehr auf dem Gebiet der Altstadt liegt. Während das Stadttheater mit seiner siebenachsigen Schauffassade dem Neubarock verpflichtet ist, war die Tonhalle dem damaligen Pariser Trocadero nachempfunden. Die bis dahin bestehende Tonhalle auf der Sechseläutenwiese wurde 1896 abgebrochen. Ebenfalls knapp jenseits der Altstadtgrenze, doch mit seiner Hauptfassade dieser zugewandt, liegt das Schauspielhaus (Rämistrasse 32-36). 1884 eröffnete der Wirt und Bierbrauer Heinrich Hürlimann als Annex zu seinem Restaurant Pfauen das Floratheater. 1889 wich der Komplex dem heute noch bestehenden Häuserblock. Die Arealüberbauung der Architekten Chiodera und Tschudy umfasste neben dem Restaurant und Hotel Pfauen auch Ladenlokale und Geschäftsräumlichkeiten. Ein über zwei Stockwerke laufender grosser Torbogen im Mittelrisalit der Hauptfassade führte in den Zuschauerraum des „Volkstheaters zum Pfauen“. Neben Schwänken, Operetten und andern leicht anrühigen Darbietungen wurden auch gesellschaftskritische Stücke von Ibsen und Hauptmann gegeben. Beides passte dem etablierten Bürgertum nicht. In der kurzen, aber heftigen Wirtschaftskrise von 1900/1901 musste der Pfauen schliessen. Auch das Stadttheater geriet in finanzielle Nöte, konnte sich aber mit Unterstützung der Stadt retten. Ab 1902 bespielte die Theater-Aktiengesellschaft unter der Ära Reucker auch den Pfauen, der ab 1926 unter einem neuen Besitzer und Leiter in „Schauspielhaus“ umbenannt wurde. Zum Ruin des Pfauentheaters von 1901 mag auch die Konkurrenz mit dem eleganteren „Corso“ beigetragen haben (Theaterstrasse 10), einem 1900 eröffneten Variététheater mit Restaurant, Tanzdiele und anderen Gesellschaftsräumen. Die Fassade, eine von Rokokoelementen umspielte Glasfront, wies auf das lockere und frivole Treiben im Innern hin. Das Konstruktionsprinzip, ein Stahlskelettbau, hatten die Architekten Stadler und Usteri kurz zuvor am Warenhaus Jelmoli erfolgreich erprobt. 1813 hatte die „Zürcher Künstlergesellschaft“ das „Künstlergüetli“ erworben, das 100 Jahre später dem Neubau der Universität weichen musste. 1895 eröffnete die Konkurrenzgesellschaft „Künstlerhaus Zürich“ eine bescheidene Galerie an der Ecke Talgasse/Börsenstrasse. Ein Jahr später fusionierten die beiden Vereine zur „Zürcher Kunstgesellschaft“, die den Bau des Kunstmuseums (Heimplatz 1) an die Hand nahm. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt nahm erst im zweiten Anlauf 1906 die Hürde bei der Stimmbevölkerung. 1907-1910 gelangte das Projekt von Karl Moser zur Ausführung. Einer um die Jahrhundertwende neuen Architekturauffassung entsprechend



Späthistorismus am Bahnhofplatz um 1906. Haus «Du Nord» (1892-95).

wirkt der Bau durch seine Massengliederung: Dem mächtigen Kubus des Haupttrakts ist eine tempelartige Eingangshalle vorgelagert, der niedrigere Quertrakt mit abgeschrägten Ecken fasst die Einmündung zur Rämistrasse. Die Jahrzehnte dauernde Gestaltung des Heimplatzes fand damit ihren vorläufigen Abschluss (1836 Rämistrasse und Zeltweg, 1871/1872 Hottingerstrasse, 1875 Heimstrasse, 1883 Denkmal für Ignaz Heim, 1888-89 Pfauenkomplex, 1880 und 1901 Kantonsschul-Turnhallen). Neben der „Kulturmeile“ in der Nachbarschaft der wohlhabenderen Quartiere am See und am Hang des Zürichberges entwickelte sich ein zweites Zentrum des Kultur- und Vergnügungsbetriebs beim Bahnhof, dem Ort der besten Erreichbarkeit: das Landesmuseum (Museumstrasse 2) und die neuartigen Lichtspieltheater. Die Auseinandersetzung um das Landesmuseum, für das sich mehrere Städte bewarben, gewann schliesslich Zürich. 1892-1898 erbaute Gustav Gull hinter dem Bahnhof ein historisches Märchenschloss, dessen Stilpluralismus zwischen Gotik und Renaissance auf das vielfältige Ausstellungsgut verweist. Im Ostflügel fand die Zürcher Kunstgewerbeschule samt Museum Aufnahme. Ferdinand Hodlers Entwurf zum Fresko „Rückzug von Marignano“ löste 1897 beim konservativen Bürgertum einen Kunstkandal aus. Denn Hodler wich von der gängigen Art und Weise ab, wie die „heldenhaften Eidgenossen“ bis anhin dargestellt worden waren. Seit 1895 ist das Medium Film technisch ausgereift. Filme wurden vorerst aber lediglich an Jahrmärkten, Messen und in Varietés – unter anderem auch im Corso – vorgeführt. Die ersten permanenten Kinos nahmen 1907 in der Nähe des Hauptbahnhofs ihren Betrieb auf. Es waren meist kurzlebige, behelfsmässig eingerichtete Spielstätten in ehemaligen Ladenlokalen. Der wichtigste Pionier war Jean Speck. Er gründete nach seinem ersten „Kinematographentheater“, das von 1907-1911 existierte, vier weitere Kinos, so auch 1913 das „Orient“ im Haus „Du Pont“, das mit seinen 700 Plätzen der erste üppig ausgestattete Filmpalast war (Bahnhofquai 7).

Entwicklungsgebiet Walche

Mit dem Auszug der Firma Escher-Wyss nach 1890 entstand an der Walche die erste grosse Industriebrache der Stadt. In die alten Anlagen mieteten sich Zwischennutzer ein. Das Schlachthaus der Stadt blieb mitten im Konglomerat des ehemaligen Industriekomplexes bestehen. In einer Skizze von 1900 legte Gustav Gull bereits alle wesentlichen Elemente für den Wandel fest. Die Walchestrasse als zentrale Erschliessungssachse und Verbindung zwischen einer neuen Limmatbrücke und der Stampfenbachstrasse wird begrenzt von zwei gleichen, in Bezug zur Strassenachse gegeneinander versetzten Plätzen. Die geschwungene Linienführung entspricht jedoch nicht den Vorstellungen des Verkehrsingenieurs, sondern verweist auf das neue Paradigma des Städtebaus „nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ von Camillo Sitte (1889). Dabei spielen allseitig geschlossene Plätze als Auffangbecken des Blicks und des Verkehrsflusses eine wichtige Rolle. 1910-1912 entstand auf dem Areal der ehemaligen Maschinenfabrik das Kaspar-Escher-Haus (Neumühlequai 8-12), ein imposantes Handels- und Geschäftshaus. Seit 1920 ist es Teil der kantonalen Verwaltung. Ebenfalls 1910-1912 bauten die Gebrüder Pfister und die Ingenieurfirma Locher die Walchebrücke mit einem Brückenhäuschen am Eingang zum Platzspitz. 1915 liess die Stadt den Schlachthof abbrechen, nachdem sie den Betrieb 1909 in den Neubau in Aussersihl verlegt hatte. Erst in der Zwischenkriegszeit liess der Kanton die grossen Verwaltungsbauten errichten, die heute die Walchestrasse säumen.

Erneuerung aus der Tradition

Sorglos war um die Jahrhundertwende der Umgang mit den Bauten aus der Vergangenheit. Die Architekten, geschult in der Anwendung historischer Stile, zweifelten nicht an ihrer Fähigkeit, das Alte zu verbessern oder durch Neuschöpfungen zu übertreffen. Dem Neubau des Stadthauses musste 1897 die historische Fraumünsterabtei ebenso weichen wie der mächtige, den Flussraum beherrschende Bau des alten Kornhauses. Die Reste des romanischen Fraumünsterkreuzgangs inszenierte Gustav Gull neu als Wandelhalle, 1901 bis 1911 baute er das Fraumünster tiefgreifend um: Er gab ihm eine neue Westfassade, erhöhte das Langhaus und versah es mit neuen Masswerfenstern. Von Gustav Gull stammen auch die Pläne zum 1900 erbauten Glockenturm der Predigerkirche. Im frühen 20. Jahrhundert formierte sich eine wachsende Opposition gegen die Modernisierung der Stadt mit „gesichtslosen Spekulationsbauten“ im internationalen Stil des Historismus. Junge Architekten und konservative Bürger schlossen sich 1905 im Heimatschutz, 1908 im Bund der Schweizer Architekten (BSA) zusammen. Sie forderten eine Erneuerung der modernen Baukunst aus regionaler Stiltradition und handwerklicher Qualität. Aus dieser Bewegung heraus entstand vor dem Ersten Weltkrieg der in Zürich sehr bedeutende Heimatstil: Er prägte die Architektur neuer Geschäftshäuser und entschärfte mit seinen populären Formen die Opposition gegen neue Bauvorhaben. Ein wichtiges Beispiel der neuen Architekturrichtung sind die Denzlerhäuser am Bellevue (Rämistrasse 3-7), 1910 von den jungen Architekten Bischoff & Weideli erbaut. Die mächtige Häusergruppe wirkt, unter Verzicht auf das historistische Formenvokabular, nur durch die Gliederung ihrer Volumen. Die ornamentlosen, rauen Stein- und Putzflächen sind von künstlerisch bearbeiteten Fensterleibungen und reliefgeschmückten Erkern unterbrochen.

Das Café Odeon im Erdgeschoss machte nicht nur als kunstgewerbliche Meisterleistung Geschichte, sondern jahrzehntelang auch als Treffpunkt der Literaten, Künstlerinnen und freien Geister.

Architektur als Gesamtkunstwerk

Die enge Verbindung von Architektur, Kunsthandwerk und künstlerischem Schmuck zum Gesamtkunstwerk war Programm der neuen Architekturrichtung. Sie erreichte 1913 einen Höhepunkt im Peterhof (Bahnhofstrasse 30) der Gebrüder Pfister, einem Geschäftshaus unter dem hohen Giebel alter Zürcher Häuser. Seine moderne Betonkonstruktion mit frei einteilbarem Grundriss tritt nach aussen als Pfeilerbau in Erscheinung, die sich an gotischen Kaufhäusern inspiriert, ohne ihre Stilformen zu kopieren. Der reiche Figureschmuck der Künstler Wilhelm Schwegler, Hans Markwalder und Otto Münch lässt die romantische Erinnerung an die mittelalterliche Stadt aufleben und vollendet das Gesamtkunstwerk des imposanten Baus. In ähnlichem Stil entstanden bis 1914 weitere Grossüberbauungen wie der St. Annahof (Bahnhofstrasse 57, Gebrüder Pfister 1912), das Hotel Glockenhof (Sihlstrasse 31-33, Bischoff & Weideli 1910), das Mosse-Haus (Limmatquai 94, Bischoff & Weideli 1913) oder das Vereinshaus Kaufleuten (Pelikanstrasse 18, Bischoff & Weideli 1909-1915).

Formsuche

Dass die Suche nach neuen, zeitgemässen Bauformen für die Grossstadt nicht beim Heimatstil stehen blieb, zeigt das mächtige Haus „Du Pont“ von Haller & Schindler am Beatenplatz (Bahnhofquai 7). Hier wurde ohne Rückgriff auf Vergangenes Grossstadtarchitektur inszeniert. Die vorstehenden Bullaugen der Seitenfassade weisen auf die Lichtkegel des Kinoraums im Inneren. Die Architektur bildet auch hier mit den Werken der Bildhauerkunst eine Einheit. Eine ganz andere architektonische Richtung schlugen Pflughard & Haefeli 1914 mit dem Münzhaus als Sitz der Grossbank UBS ein (Bahnhofstrasse 45, 1958 erweitert): Die mächtige Säulenfront vor dem kubischen Baukörper verkörperte solide Geldanlage und läutete den Neoklassizismus als Baustil ein.

Weltoffene Stadt

Zürich war vor dem Ersten Weltkrieg eine weltoffene Stadt mit einem hohen Anteil ausländischer Bewohnerinnen und Bewohner (34 Prozent um 1914). Deutsche und italienische Arbeiter und Fachleute, russische Einwanderer sowie jüdische Flüchtlinge und Intellektuelle aus der ganzen Welt prägten den Alltag mit. Die Universität und vor allem die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) genossen Weltruf. Albert Einstein studierte hier ebenso wie die Brückenbauer Robert Maillart und Othmar H. Ammann (Golden Gate Bridge), Rosa Luxemburg ebenso wie Gabriel Narutowicz, der erste demokratisch gewählte Präsident Polens. Die Hochschulbauten wurden in den Jahren um den Ersten Weltkrieg stark erweitert und bilden seither eine Stadtkrone über dem alten Kern der Stadt. 1907 gewann Karl Moser den Wettbewerb für den Neubau der Universität (Rämistrasse 71), die er 1910-1914 erbaute. Sie ist ein Beispiel eines modernen Baustils ohne direkte historische Bezüge. Zwei Hörsaalgebäude mit grossem Lichthof umschliessen den hoch aufragenden Turm. Die Ornamentik der Fassaden ist grosszügig und verbindet sich mit dem Relief- und Figureschmuck verschiedener Künstler. Ganz anders gestaltete sich die Erweiterung von Sempers ETH-Hauptgebäude (Rämistrasse 101) 1915 bis 1924 durch Gustav Gull. Zwei neue, schlossartige Flügel bilden zur Rämistrasse einen Hof, den die säulengetragene Rotunde der neuen Kuppel dominiert. Mit dem Rückgriff auf Formen der Klassik und Renaissance verschmolz Gull seine Erweiterung mit dem Semperschen Bestand, nur die Betonrippen im Innern der Kuppel lassen die Modernität der angewandten Mittel erkennen. Die Kette neuer Bildungsbauten fand 1917 ihren vorläufigen Abschluss durch den Bau der Zentralbibliothek von Hermann Fietz (Zähringerplatz 6) mit ihrem neubarocken Kopfbau und den (1990 durch einen Neubau ersetzten) hohen Büchermagazinen.

DYNAMIK DER MODERNE (1918-1945)

Zürich im Ersten Weltkrieg

Die Jahre des Ersten Weltkriegs veränderten das politische und kulturelle Klima in der Stadt, politische Kämpfe prägten das öffentliche Leben. Der jahrelang andauernde Krieg hatte Mangel an Lebensmitteln und Heizmaterial zur Folge, die Preise stiegen so sehr, dass viele Familien verarmten und sogar hungerten. Die organisierte Arbeiterschaft richtete ihren Zorn gegen die „Geldsäcke“ an der Bahnhofstrasse, dem häufigen Ziel ihrer Protestmärsche. In revolutionärem Optimismus verlangte sie eine grundlegende Erneuerung der Gesellschaft. Im Juli 1918 zogen demonstrierende Frauen vor das Rathaus, um gegen den Hunger zu protestieren, Streiks und Aufläufe häuften sich.

Im November 1918 kam es zum Landes-Generalstreik und zur militärischen Besetzung der Stadt durch die Schweizer Armee: Ein traumatisches Ereignis, das sich tief ins kollektive Bewusstsein eingrub. Die ersten Nachkriegsjahre blieben von wirtschaftlicher und politischer Krise überschattet.

Emigration und Fremdenfeindlichkeit

Die Stadt büsste ihre frühere Weltoffenheit ein. Schon 1914 reisten zahlreiche Ausländer ab, um in den Armeen ihrer Heimatländer Dienst zu leisten. Trotz sinkender Ausländerzahl wuchs in den Kriegsjahren der Argwohn gegen Ausländer und Juden, denen man im gleichen Atemzug sowohl Spekulation und Kriegsgewinne als auch revolutionäre Umtriebe vorwarf. 1917 wurde zur Abwehr von Ausländern die Fremdenpolizei geschaffen. Trotz diesen fremdenfeindlichen Regungen fanden politisch Verfolgte und Kriegsdienstverweigerer in Zürich Zuflucht. An der Spiegelgasse 14 wohnte von 1914 bis 1917 Wladimir Iljitsch Lenin. Wenige Häuser weiter traf sich im Cabaret Voltaire (Spiegelgasse 1) die künstlerische Avantgarde Europas im Zeichen von Dada, und James Joyce schrieb in Zürich seinen Roman Ulysses.

Utopische Pläne für die Stadt

Noch vor dem Ende des Ersten Weltkriegs kam der städtebauliche Wettbewerb Gross-Zürich zum Abschluss, eine Ideenkonkurrenz, die Entwicklungsgrundsätze für die Stadt und ihre weitere Umgebung zu Tag förderte. Emil Klöti, der damalige Chef des städtischen Bauwesens und spätere Stadtpräsident, wollte damit die Entwicklung der Stadt in geplante Bahnen lenken. Für die Altstadt sahen die meisten Wettbewerbsteilnehmer eine weitgehende Erneuerung vor, mit breiten Strassen, die Luft und Licht ins Häusergewirr bringen sollten. Die Behörden des „Roten Zürich“ (1928-1938) erhoben die Sanierung der Altstadt zu einem prioritären Legislaturziel, doch konnten sie nur einzelne Hofauskernungen realisieren. Zu den wichtigsten Forderungen des Städtebauwettbewerbs Gross-Zürich gehörte der Umbau des Zürcher Hauptbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof mit S-Bahn Betrieb – so wie er rund 80 Jahre später realisiert worden ist. Stadt und Kanton setzten sich in den frühen 1920er-Jahren vergeblich für diese Lösung ein, die am Widerstand der SBB scheiterte. Stattdessen erhielt der Bahnhof 1929 eine neue Perronanlage in Form einer niedrigen Stahl- und Glasbedachung ausserhalb der alten Haupthalle. Sie enthielt 16 Geleise anstelle der früheren acht und musste bis 1990 das gesamte Wachstum des Bahnverkehrs abdecken.

Neoklassizismus

Gebaut wurde wenig in dieser Zeit, die Stadt stellte Projekte wie den Bau des Stadthauses und eines Hallenbades für viele Jahre zurück. Nur die Schweizerische Nationalbank realisierte 1919 bis 1921 ihren neuen Hauptsitz am See (Börsenstrasse 15-17): Der neoklassizistische Bau der Gebrüder Pfister setzte neue Massstäbe für das kommende Jahrzehnt. Er verzichtet auf jede heimatliche oder romantische Geste. Seine flächige Fassade ist mit Fensterreihen und Gesimsen streng horizontal ausgerichtet, ein mächtiger Würfelfries schliesst die Fassade ab. Die Sachlichkeit und Strenge dieses zeittypischen Baustils vermittelte in einer unruhigen Zeit kulturelle Orientierung.

Aufschwung des Dienstleistungssektors

Nach schwierigen Krisenjahren fasste die Konjunktur 1924 wieder Tritt. Die neutrale, vom Krieg verschonte Schweiz wurde nun zu einem zentralen Finanzplatz Europas, Banken und Versicherungen erweiterten in den folgenden Jahren ihre Geschäftssitze, und auch der Handel erlebte in den „Roaring Twenties“ einen enormen Aufschwung. Das Automobil, im Krieg technisch perfektioniert, wurde im städtischen Raum schnell zum entscheidenden Faktor der Veränderung. Der Aufschwung des Dienstleistungssektors bewirkte eine grosse Nachfrage nach Büros für Finanzinstitute, Handelsfirmen und Anwaltskanzleien und damit einen Boom im Bau grosser Büro- und Verwaltungskomplexe. Das Baumaterial Eisenbeton und die Schaffung frei einteilbarer, von Betonstützen getragener Bürogeschosse prägten diese Bauten. Im Sinn der aufkommenden Moderne war ihr Stil nüchtern und sachlich schlicht, bisweilen mit neoklassizistischem Einschlag. Die Gliederung der verputzten oder mit Kunststein verkleideten Fassaden betonte immer ausgeprägter die Horizontale: Gurtgesimse umfassten die breit gelagerten Baumassen, die hohen Fenster wurden zu horizontalen Bändern verbunden. Die dichte Stellung der Öffnungen erleichterte die freie Einteilung der Büros im Inneren. Der künstlerische Schmuck dieser Bauten beschränkte sich in der Regel auf Friese an den Fassaden und auf die Eingangshallen und Treppenhäuser, die mit Marmor und Messing ausgestattet wurden. Bürogebäude im Umfang eines ganzen Strassenblocks brachten einen neuen, grossstädtischen Massstab in die Innenstadt. Der Baublock „Schanzenhof“ mit der neuen Börse, von den Architekten Henauer & Witschi, seit 1921 geplant und bis 1934 in Etappen verwirklicht, war zu seiner Zeit der grösste zusammenhängende Gebäudekomplex der Stadt Zürich. Er kulminiert an der Ecke Bleicherweg-Talstrasse im zylindrischen Turm der

Börse. Von diesem Scharnier strahlen die horizontal gegliederten, nur durch Treppenhäuser unterbrochenen Baufuchten nach beiden Seiten aus.

Das Automobil verändert die Stadt

Die wachsende Mobilität der Bevölkerung veränderte in den 1920er-Jahren den öffentlichen Raum der Stadt. Die Gassen, Strassen und Plätze der Innenstadt, bisher den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten, füllten sich mit Velos, Motorrädern und Automobilen, die mit ihrer Geschwindigkeit Unruhe und Gefahr in das Verkehrsgeschehen brachten. Die zweiachsigen Tramwagen der Vorkriegszeit genügten dem wachsenden Verkehr bald nicht mehr: An den Tramknoten stauten sich lange Strassenbahnzüge. Die Zahl der Autos in der Stadt war zwar noch klein, aber sie verfünffachte sich zwischen 1920 und 1928 von 1400 auf 7000 Fahrzeuge. „Die gewaltige, sprunghafte Zunahme der Kraftfahrzeuge, Automobile und Motorräder“, konstatierte 1927 der Polizeivorsteher Ernst Höhn, „hat dem gesamten Strassenverkehr ein vollständig verändertes Gepräge gegeben.“ Die hohen Geschwindigkeiten gefährdeten die Fussgänger, die „aus ihrer früheren Sorglosigkeit aufgeschreckt worden und heute sozusagen auf Schritt und Tritt gefährdet sind.“ (Zitat aus Ernst Höhn, „Die Verkehrsnot in der Stadt Zürich“, Separatdruck Züricher Post, Zürich 1927, S. 4) So wurde der Autoverkehr schon um die Mitte der 1920er-Jahre zur wichtigsten Herausforderung für die Stadtplaner. Sie suchten nach Mitteln und Wegen, um Staus zu vermeiden, freie Fahrt zu gewährleisten und vor allem, um die erschreckend hohe Zahl der Unfälle zu verringern. Schrittweise begann der verkehrsgerechte Umbau der Stadt. Am 1929 umgebauten Paradeplatz kam erstmals mit Fussgängerinseln, markierten Fahrbahnen, Einbahnstrassen und Kreiselverkehr das moderne Arsenal der Verkehrsplaner zum Einsatz. In der Platzmitte bildet die elegante Tramwarte von Stadtbaumeister Hermann Herter mit ihren runden Formen das Fliesen und Strömen des Verkehrs ab. Ebenso wirkungsvoll war 1938 der Umbau des Bellevues nach ähnlichen Grundsätzen: Das Stahldach der Tramwarte krägt weit über die Fussgängertrottoirs aus und schafft inmitten des verkehrsreichen Platzes einen geschützten Ort.

Neues Bauen

Die Architektinnen und Architekten des Neuen Bauens, fasziniert vom leichten, frei stehenden Haus und der Öffnung zu Licht und Luft, setzten ihre architektonischen Manifeste meist nicht in die Innenstadt, sondern bevorzugt in die freie Natur, am See- und Lim-matufer oder an den aussichtsreichen Hügellagen. Nur wenige Bauten erinnern im Stadtzentrum an die Verwandlung der Architektur durch das Neue Bauen. Neben der Sihlporte, die dieser modernen Baugesinnung entsprungen ist, stehen sich auch an der Einmündung der Stadelhoferstrasse in die Rämistrasse zwei Geschäftshäuser der 1930er-Jahre gegenüber (Rämistrasse 8, Stadelhoferstrasse 42). Im oberen Eckhaus an der Stadelhoferstrasse verbanden sich Verkehr und Architektur in Form der Autogarage (heute als Modegeschäft



*Tramwarte am Bellevue,
1938.*

genutzt), die schwungvoll in das offene Erdgeschoss einbezogen wurde und dem ganzen Haus Dynamik und Leichtigkeit verleiht. Die Bauten der kantonalen Verwaltung in der Walche (Walcheplatz 1, Neumühlequai 20), von den Gebrüdern Pfister 1927 entworfen und bis 1935 ausgeführt, stehen zwischen Tradition und Moderne. Die flachen Walmdächer und die schwere Steinverkleidung binden sie in traditionelle Sehgewohnheiten ein, doch die grossen, fast quadratischen und fassadenbündigen Fenster verhindern wie die Galerien im Erdgeschoss den Eindruck von Schwere, und ihr helles, sachlich weisses Inneres gleicht den Bauten der klassischen Moderne.

Moderne Innenräume

Die kühnsten Verwirklichungen des Neuen Bauens in der Innenstadt waren Innenräume: Die später zerstörte, modernistische Neugestaltung des Corso-Theaters, 1934 von Ernst F. Burckhardt gebaut, und der bis heute bestehende Laden der Wohnbedarf AG (Talstrasse 11), den Marcel Breuer 1932 entwarf. Sigfried Giedion, Werner M. Moser und Rudolf Graber hatten dieses Geschäft gegründet, um für die Produkte der modernen Schweizer Möbelentwerfer einen Vertriebskanal zu schaffen. Der Geist der schweizerischen Architekturmoderne fand seine Fortsetzung 1938 im Kongresshaus von Haefeli, Moser und Steiger, das wenig ausserhalb des Altstadtkreises liegt.

DIE ALTSTADTSANIERUNG

„Neapel in Zürich“ titelte die Neue Zürcher Zeitung in einer Wochenendausgabe 1950 einen Bericht über den baulichen Zustand in der Altstadt (NZZ, 14. Mai 1950). Dichte Bebauung mit engen Gassen und schlecht unterhaltene Häuser mit ungenügenden sanitären Einrichtungen brachten die Altstadt in Verruf: Als „Wohnhöhlen und Tuberkulosegräber“ bezeichnete sie die Zeitung Das Volksrecht (14. August 1929). Die Stadt innerhalb der einstigen mittelalterlichen Stadtmauern wurde im 20. Jahrhundert zum Sanierungsfall. Beinahe 100 Jahre stritten sich die Politiker darüber, auf welche Art saniert werden soll. Die politischen und weltanschaulichen Ansichten belebten die Debatte kräftig: So kämpfte das sozialdemokratische Volksrecht gegen das Gässchen-elend in der Altstadt und prangerte dabei die Profitgier der Hausbesitzer an.

Flächenmässig blieb Zürich bis zur ersten Eingemeindung 1893 eine Kleinstadt, zuletzt mit 28000 Einwohnern. 1799 wohnten auf gleichem Raum 10000 Menschen. Den spärlichen Platz beanspruchten im 19. Jahrhundert die Stadt und private Investoren für Neubauten, Erweiterungen und Umnutzungen: für Schulen, das Spital, ein Gerichtsgebäude, Bahn- und Postbauten, Hotels. In der Altstadt liessen die Hausbesitzer die freien Gärten und Höfe überbauen und die Häuser behelfsmässig aufstocken. Mit zunehmender Dichte wurden die Wohnverhältnisse



*Walcheturm, kantonale Verwaltung,
(1927-1934) um 1938.*

prekärer. Während zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Stadt den sozialen Wohnungsbau draussen in den Quartieren förderte, entwickelte sich die Altstadt zum Armenviertel.

Erste städtische Massnahmen zur Sanierung der Altstadt

Die Schlagzeilen der Neuen Zürcher Zeitung und des Volksrechts sprechen für sich. Die Stadtverwaltung war gefordert: Die „dunklen und feuchten Verliesse“ müssen verschwinden. „Raum, Licht, Hygiene“ lautete der Slogan. Der Stadtrat öffnete ein Konto zum Kauf von Abbruchliegenschaften. Es folgten die ersten Hofauskernungen: 1929/1930 der Nägelihof, 1932 die Malergasse, 1933 die Metzger- und Krebsgasse, 1938/1939 die Spiegel- und Leuengasse, 1940 die Grauegasse und die Köngengasse. Dabei zeigte sich, dass Auskernungen allein nicht viel zu einer wohnlicheren Stadt beitragen. Mehrere der neu geschaffenen Höfe wirkten armselig. Die Arbeiten geschahen unkoordiniert, mehrere Amtsstellen mit unterschiedlichen Interessen befassten sich mit den Projekten: Das Tiefbauamt und das Hochbauinspektorat waren mit der Ausführung betraut, involviert waren im Weiteren die Liegenschaftenverwaltung, das Inspektorat des Gesundheitsamts, das Bebauungs- und Quartierplanbüro sowie das Hochbauamt. Die verbreitete Unzufriedenheit veranlasste den Stadtrat 1945, eine Zentralstelle für Altstadtsanierung beim Hochbauamt zu schaffen. Das Büro für Altstadtsanierung setzte klare Richtlinien: Die Probleme der Vergangenheit waren erkannt, es wurden entsprechende Regelungen getroffen, die zur Verbesserung der Verhältnisse führen sollten. Wie sich aber zeigte, war die gewählte Form der Altstadtsanierung nicht zukunftsfähig. Zur Altstadtsanierung gehörte für den Stadtrat auch die Schaffung neuer und die Verbreiterung bestehender Verkehrswege. Der Regierungsrat verweigerte allerdings 1942 die Baulinienvorlage zum Zähringerdurchstich zum zweiten Mal – es ging um eine Verbindungsstrasse von der Rudolf-Brun-Brücke zum Zähringerplatz und weiter durch das Neumarktquartier zum Heimplatz. Der Stadtrat aber hielt an seinem Verkehrskonzept fest, und das Büro für Altstadtsanierung war an der Realisierung mitbeteiligt. Als das Büro 1950 den Abbruch des „Salomon-Gessner-Hauses“ (Münstergasse 9) beantragte, gab es harsche Kritik: „Es scheint in diesem Bureau Leute zu geben, die entweder mit der Geschichte unserer Stadt nicht vertraut sind, oder, was ebenso gefährlich wäre, sie als quantite negligee behandeln ... Unseres Erachtens kann es nicht Sache der Altstadtsanierung sein, unter Opferung charakteristischer kunst- und kulturhistorisch bedeutender Bauten die Altstadtgassen zu verbreitern ... Die Altstadtgassen wesentlich verbreitern, heisst sie zerstören ... Was darüber hinausgeht, ist Zerstörung des Altstadtbildes, und das kann nicht Zweck der Sanierung sein, sonst nenne sich das Bureau ehrlicherweise Bureau für den Abbruch der Altstadt. Es ist in Zürich schon so viel Altes zerstört worden, dass wir dem wenigen, das auf uns gekommen ist, Sorge tragen müssen. Das ist nicht nur eine zürcherische Aufgabe, sondern eine europäische Pflicht, nachdem die letzten Kriege so viel europäisches Kulturgut vernichtet haben ...“ (NZZ, 5. Juli 1950). Die Erinnerungen an die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs, die Bilder von zerbombten Städten, hatten zur Folge, dass die Wertschätzung der vergleichsweise unversehrten Altstadt stieg. Im März 1955 veranstaltete die Neue Helvetische Gesellschaft einen öffentlichen Diskussionsabend zum Thema „Erhaltung und Gestaltung der Altstadt“. Richard Zürcher (Professor für Kunstgeschichte) sprach über „Die Altstadt als Kraftquelle“, und Hugo Schneider (Direktor des Schweizerischen Landesmuseums) meinte „Denkmalpflege tut not“. Die Versammlung stimmte einer Resolution zu, in der die Behörden von Stadt und Kanton gebeten wurden, eine Arbeitsgruppe mit Baufachleuten, Historikern, Kunsthistorikern und Soziologen zu schaffen, um die Probleme in der Altstadt zu lösen. Kurz zuvor, im Dezember 1954, wurde eine Motion von Stimmberechtigten zum Schutz der Altstadt eingereicht. Der Stadtrat lehnte das Begehren ab, versprach aber, eine Weisung über den Erlass von Schutzbestimmungen und über allgemeine Bauvorschriften für die Altstadt vorzulegen sowie eine Kommission für Fragen der Denkmalpflege in der Altstadt zu ernennen. Innert Jahresfrist, am 28. Oktober 1955, wurde die „Kommission zur Begutachtung von Fragen der Denkmalpflege in der Altstadt“ gebildet. Mit der Reorganisation des Baugeschichtlichen Archivs (BAZ) beschloss der Stadtrat am 21. März 1958 die Umbenennung in „Büro für Altstadtsanierung und bauliche Denkmalpflege“. Neu wurde beim BAZ eine „wissenschaftliche Denkmalpflege“ eingerichtet: Aufgabe dieser Dienststelle war es, Gutachten sowie baugeschichtliche Unterlagen zu erstellen, bei Abbrüchen sichergestellte Einzelteile zu inventarisieren.

WACHSTUM UND SEINE GRENZEN (1946-2008)

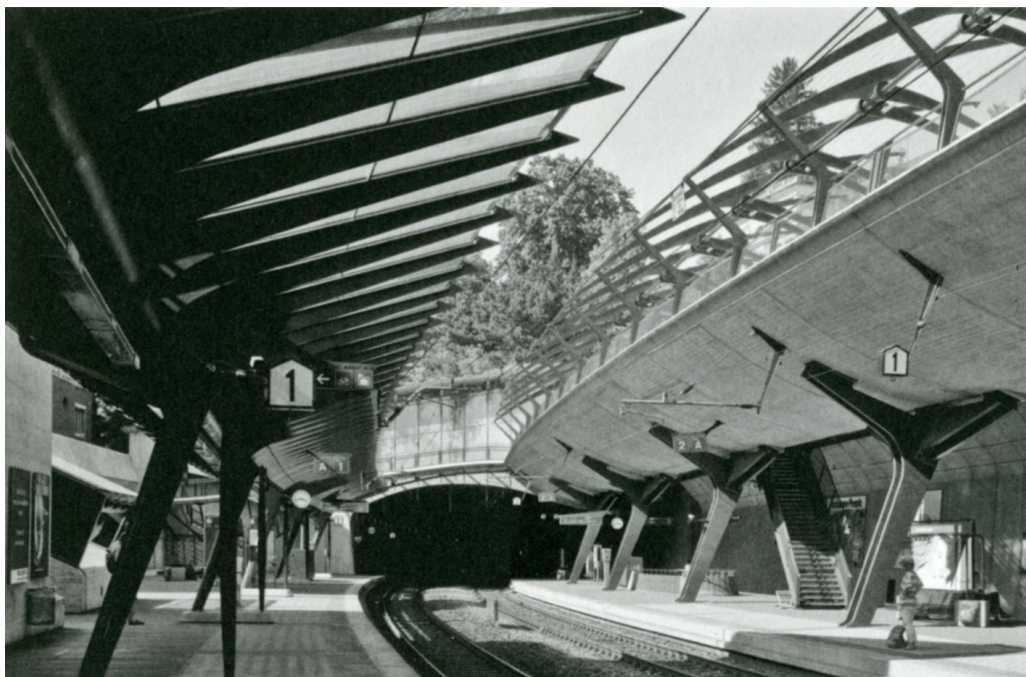
Die City erobert die Vorstädte

Nach dem Krieg erfasste die Citybildung das barocke Wohnviertel des Talackers mit seinen vornehmen alten Bürgerhäusern. Die zeittypischen Rasterfassaden grosser Geschäftshäuser drangen in die stille Vorstadt vor. Versuche, einzelne wichtige Zeugen wie die Villa „Sihlgarten“ (Talacker 35, 41) zu schützen und für die Stadt zu

erwerben, scheiterten in der Volksabstimmung. Stattdessen sorgten die Baubehörden unter Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner mit gestaltenden Überbauungsplänen für Qualität und koordiniertes Vorgehen. Ziel war eine in Höhe und Volumen differenzierte Bebauung, die zurückhaltend Akzente setzte und öffentliche Freiräume entstehen liess. An der Sihlporte (Talstrasse 80, 82) realisierte Ernst Schindler 1950 eine differenzierte Bebauung dieser Art. Der Kopfbau zum Platz überragt mit sieben Geschossen die seitlich angefügten Gebäudeflügel, sein vertikal ausgerichtetes Fassadenraster betont das vorsichtige Höhenstreben. Als Kompensation für das zusätzliche Geschoss blieb vor dem Gebäude ein kleiner Platz frei. Die Planung des benachbarten Sihlgarten-Komplexes nahm mehrere Jahre in Anspruch. Die Bauten von Karl Egender lassen statt einem Hinterhof einen zur Strasse offenen, frei zugänglichen Platz entstehen, den ein Brunnen mit liegender Skulptur von Aristide Maillol schmückt. Flache Walmdächer und steinverkleidete Betonraster-Fassaden geben den Geschäftshäusern dieser Jahre ein zurückhaltend modernes Aussehen, das sich betont am menschlichen Massstab orientiert. Oft sind spiralförmig geschwungene Treppen, als kühnster Teil des Entwurfs, im Innern der Bauten versteckt, wie im Geschäftshaus „Talgarten“ von Roland Rohn (Talacker 42).

Neubauten in der Bahnhofstrasse

Am Ende der 1950er-Jahre war die City fast vollständig mit Geschäftshäusern überbaut, die Wachstumsmöglichkeiten gingen zur Neige. Die Bau- und Zonenordnung von 1963 erlaubte jedoch für Neubauten in der so genannten Kernzone massive Verdichtung, eine neue Bauordnung für die Bahnhofstrasse ermöglichte ein zusätzliches Geschoss. Vielerorts in der City fielen die Wohn- und Geschäftshäuser des 19. Jahrhunderts, denen man damals wenig historischen Wert zumass, dem Abbruchhammer zum Opfer. An der Bahnhofstrasse entstanden Bauten, die neue Akzente setzten. Mit seiner voll verglasten Vorhangfassade nach amerikanischem Vorbild nahm das Geschäftshaus Waltisbühl von Rudolf Zürcher (heute PKZ, Bahnhofstrasse 46, 1957) eine Architekturform wieder auf, die seit dem Jelmoligebäude 1899 in Zürich verpönt geblieben war. Das feine Fassadenraster aus Aluminium und Glas bildet in abstrakter Form die Einteilung der benachbarten Häuser in Sockel-, Geschoss- und Dachzone ab. Seine Konstruktion folgte dem Muster des Lever House in New York (Skidmore Owen Merrill 1952) und wurde für viele spätere Geschäftshäuser in Zürich zum Vorbild. Wesentlich markanter waren spätere Neubauten, wie das mit vorkragenden, vertikalen Betonrippen plastisch gegliederte Geschäftshaus Bally von Haefeli Moser Steiger, 1966-1968 erbaut. Das benachbarte „Omega-Haus“ von Paul Steger (Bahnhofstrasse 64) brachte 1971 mit seiner grünen, an Kunststoff erinnernden Metallfassade mit eingestanzten schmalen Fensterschlitzen technische Präzision zum Ausdruck. Der Neubau erhielt von der Stadt die Auszeichnung für gute Bauten. Im Publikum und in den Medien erntete er wegen seiner architektonischen Bezugslosigkeit scharfe Kritik. An der Ecke Bahnhofstrasse/Uraniastrasse entstand 1975 das von Werner Gantenbein entworfene Modissa-Haus (Bahnhofstrasse 74). Die organisch



Wahrzeichen der Zürcher S-Bahn.
Bahnhof Stadelhofen von Santiago
Calatrava, 1987-91.

geschwungene Fassade aus Bronze betont die prominente Ecklage, und ein mehrgeschossiger Erker erlaubt luftige Einblicke ins Warenhaus.

Hinter den Fassaden

Mit dem Ende der Hochkonjunktur wuchsen in den frühen 1970er-Jahren die Zweifel an der Modernisierung der Innenstadt und die Proteste gegen Hausabbrüche. Besonders seit dem „Europäischen Denkmalschutzjahr“ 1974 wuchs auch die Wertschätzung der historistischen Architektur aus dem 19. Jahrhundert. Der Schutz von historischen Baudenkmalern genoss seither enorme Popularität. Wo immer der Abbruch eines markanten Altbaus geplant war, bildete sich rasch eine Initiative zu seiner Erhaltung. Um Widerstände zu vermeiden, begannen Investoren ihre Neubauprojekte geschickt zu tarnen. Es begann die Zeit des unterirdischen Bauens und des Aushöhlens historischer Bauzeugen, die trotz öffentlicher Kritik bis weit in die Achtzigerjahre andauerte. Stahlgerüste hielten äusserlich die Fassaden aufrecht, hinter denen sich tiefe Baugruben auftaten. Das Hotel Central, das ehemalige Hotel Habis (Bahnhofplatz 14) oder das mittelalterliche Haus zum Raben an der Schiffflände 5 lassen äusserlich nicht erkennen, dass sie Neubauten des späten 20. Jahrhunderts sind. Das 1986 vom Stadtrat beschlossene Inventar schützenswerter Bauten trug dazu bei, diesem Spuk ein Ende zu setzen. Seit den 1990er-Jahren verlangte der Stadtrat, dass im Inneren geschützter Bauten mindestens die primäre Tragstruktur erhalten wird. Diese bis heute gültige Praxis stellte die Weichen für eine grosse Anzahl integraler Instandsetzungen wichtiger Denkmäler.

U-Bahn-Pläne

Fünfundzwanzig Jahre ununterbrochener Hochkonjunktur veränderten die Stadt und liessen ein weit gespanntes Siedlungsgebiet, die Agglomeration entstehen. In ihrer Mitte wurde die Zürcher City mehr als zuvor zu einem entvölkerten Geschäftsbezirk. Versuche, den wachsenden Verkehrsstau durch den Bau des Autobahn-Y im Zentrum selbst zu lösen, scheiterten um 1970 an der militanten Opposition der Stadtbevölkerung – ähnlich wie 1973 die Pläne zu einem U-Bahn-Netz, das mit gezielten Verdichtungen in neuen Nebenzentren ausserhalb der City (Altstetten, Kalkbreite, Oerlikon) einhergegangen wäre. Als einer der wenigen Zeugen der U-Bahn-Pläne blieb am Hauptbahnhof die 1970 eingeweihte unterirdische Ladenpassage „Shop-Ville“ übrig. Ihr Bau verbannte die Fussgänger jahrzehntelang vom Bahnhofplatz, der bis 1992 ohne Fussgängerstreifen blieb.

Autofreie Innenstadt

Statt dem Autoverkehr in der Stadt noch mehr Raum zu schaffen, fand sich die Lösung der Verkehrssorgen schliesslich im entgegengesetzten Prinzip, in der Sperrung wichtiger Strassen und der Schaffung von Fussgängerzonen. Die einstige Hauptverkehrsachse der Innenstadt, die Bahnhofstrasse wurde ab 1966 abschnittsweise vom Autoverkehr befreit und 1974 umgestaltet. Das Beispiel zeigte, dass mit der Entfernung des Autoverkehrs die Zahl der Passanten und Kaufstigen nicht wie befürchtet sank, sondern sogar zunahm. Die Fussgängerzonen dehnten sich seither flächenhaft in der Innenstadt aus und wurden zur Selbstverständlichkeit. Die Schliessung des Limmatquais für den Autoverkehr setzte 2005 einen vorläufigen Schlusspunkt unter diese Entwicklung, gefolgt von einer umfassenden Umgestaltung zur offenen Flanierzone. Schon 1968 hatte ein gemeinsamer Arbeitsausschuss von Stadt und Kanton Zürich festgestellt, dass der Ausbau der autogerechten Stadt an Grenzen stossen werde, und konstatiert: „Den Berufs- und Pendlerverkehr von und zu der City müssen zur Hauptsache die öffentlichen Verkehrsmittel übernehmen.“ Nach der Ablehnung der U-Bahn durch die Stimmberechtigten übernahm vor allem das Tram diese Aufgabe. Früher als andere europäische Städte gab Zürich dem Tram eigene Fahrspuren und freie Vorfahrt an allen Kreuzungen.

Die S-Bahn und ihre Bahnhöfe

Um 1980 kam mit der S-Bahn ein Jahrhundertwerk des öffentlichen Verkehrs zur Abstimmung. Der Bau des Zürichbergtunnels und die Schaffung von Durchmesserlinien band die Agglomeration enger zusammen und erhöhte erneut die Erreichbarkeit des Zentrums. Der unterirdische Bahnhof Museumstrasse (Trix und Robert Haussmann, 1987-1992) setzte mit seinen hohen und lichterfüllten Perronhallen und Einkaufspassagen neue Standards für unterirdische Bauten. Gleichzeitig wurde die Bahnhofhalle aus dem 19. Jahrhundert von allen Einbauten freigeräumt und wieder in ihrer ganzen Grösse erfahrbar. Die S-Bahn machte zudem den Bahnhof Stadelhofen zum zweiten Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs in der Innenstadt. Sein Ausbau (1987-1991) folgte einem spektakulären Projekt von Santiago Calatrava, Arnold Amsler und Werner Rieger. Die Wölbungen des Sichtbetons in der unterirdischen Einkaufspassage machen wie die rippenförmigen Auskragungen der Perrondächer die Lasten und Kräfte bildhaft sichtbar und erinnern in ihrer Körperhaftigkeit an Formen der Natur.

GRÜNDERZEIT
Aussersihl



Quelle:
Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Baukultur in Zürich - Band 3
Verlag NZZ Zürich 2008

SIEDLUNGSENTWICKLUNG

1787 trennten die Gnädigen Herren von Zürich auf Bitten der Einwohnerschaft das Gebiet nördlich der Landstrasse nach Baden von der Gemeinde Wiedikon ab und konstituierten damit die «Ausser-Sihlgemeinde». Sihl und Limmat bildeten die Gemeindegrenze im Osten und Norden. Im Westen verlief sie entlang der Feldbefestigung oder «Letzi», die vom Strassenzug Letzigraben/Herdernstrasse nachgebildet wird und am Hardturm beim Limmatufer (Industrie, Hardturmstrasse 136) ihre Verankerung hatte. Dazu kamen, allerdings nur bis 1852, einige Exklaven am Fuss des Üetliberges, unter anderem die Höfe Friesenberg, Binz und Giesshübel.

1787 lebten auf diesem Areal von gut 5 Quadratkilometern nicht mehr als 558 Menschen in 136 Haushaltungen. Bis zur ersten eidgenössischen Volkszählung von 1850 wuchs die Bevölkerung auf 1881 Personen an. In den 1860er-Jahren setzte ein explosives Wachstum ein, 1894 lebten 30248 Personen in Aussersihl, mehr als in Wintertur samt seinen Vororten.

Die selbständige Gemeinde Aussersihl existierte wenig mehr als 100 Jahre. Mit der Eingemeindung von 1893 ging sie im neuen «Gross-Zürich» auf und bildete zusammen mit Wiedikon den Kreis III. 1913 wurde dieses bevölkerungsmässig weitaus grösste Teilgebiet der Stadt (1910: 79 573 Einwohner oder 42% der Gesamtstadt) in drei Kreise unterteilt. Der Kreis 3 umfasste nun nur noch Wiedikon. Aussersihl wurde entlang des Bahnareals getrennt, der südliche Teil wurde zum Kreis 4 und der nördliche zum Kreis 5 (Industriequartier). Mit Aussersihl ist im Folgenden immer das Gebiet des heutigen Kreises 4 gemeint.

Der Kristallisationskern, um den sich allmählich das Dorf Aussersihl anlagerte, war die St. Jakobskapelle, die 1221 erstmals urkundlich erwähnt wird (Badenerstrasse 11, 1904 abgebrochen). Sie gehörte zum Siechenhaus, in dem man Aussätzige ausserhalb der Stadt isolierte. Hier wurden am 22. Juli 1443 die Zürcher, die sich im Streit um das Erbe des Grafen von Toggenburg mit den Habsburgern verbündet hatten, von den anstürmenden Eidgenossen geschlagen und mussten sich in die Stadt zurück ziehen. Wie wichtig dieser Brückenkopf am einzigen befahrbaren Sihlübergang war, zeigt sich auch darin, dass an dieser Stelle die Stadt ihre Bannmeile über das linke Sihlufer vorgeschoben hatte: bei St. Jakob stand eines jener Kreuze, welche das städtische Vorgelände markierten.

Die Brücke selbst scheint zu dieser Zeit eine eher wackelige Sache gewesen zu sein. Bürgermeister Stüssi, der sich in der Schlacht bei St. Jakob an der Sihl den Angreifern auf der Brücke entgegenstellte, wurde von einem Eidgenossen, der sich ins Flussbett geschlichen hatte, mit einem Speer durch die Bodenbretter erstochen. Hochwasser und Eisgänge der ungezähmten Sihl beschädigten die Brücke immer wieder. Nach dem Hochwasser von 1793 errichtete Werkmeister Hans Conrad Stadler 1797 eine neue gedeckte Holzbrücke. Sie musste als weiterhin einziger Flussübergang den mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum rasch zunehmenden Verkehr bewältigen. 1858 entstand als zweite Flusspassage die Zoobrücke (hinter dem Bahnhof). Trotzdem vermochte die Sihlbrücke den Verkehr nicht mehr zu bewältigen. Eine im August 1863 angeordnete Verkehrszählung, welche im Schnitt täglich 1000 Fahrzeuge und 11600 Personen ergab, rechtfertigte den Bau der neuen Sihlbrücke (1867).

Der Zehntenplan Rudolf Dietzingers von 1817/18 lässt einige Häuser am Sihlufer nördlich des Dorfes erkennen (im Kräuel). Weitere Gehöfte befanden sich im Hard, am westlichen Ende der Gemeinde. Dazwischen lag das topfebene, praktisch unüberbaute und landwirtschaftlich genutzte Sihlfeld mit seiner für das Dreizelgensystem charakteristischen Bodenaufteilung: langrechteckige Felder oder «Gwannen», welche in eine Vielzahl schmaler Streifen oder «Hosenträger»-Parzellen zerfallen, die je von einem anderen Besitzer bearbeitet werden (vgl. auch Übersichtsplan 1886, S. 16). Diese kleinteilige Eigentumsstruktur lässt sich zum Teil bis in die heutigen Häusergrundrisse verfolgen, ein Indiz für die damals fehlende Siedlungsplanung in Aussersihl. Davon zeugen auch heutige Strassen, welche den alten Flurwegen folgen. So etwa wurde aus dem «Sehragweg», der schiefwinklig über die Felder lief, die Sihlfeldstrasse.

Sämtliche Bauten aus vorindustrieller Zeit sind verschwunden, in kaum einem andern Quartier ist so rigoros Tabula rasa gemacht worden. Das älteste Gebäude im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte stammt von 1820 (Badenerstrasse 65). Eine Chronik von 1911 beschreibt Aussersihl als geschichts- und gesichtsloses Quartier:

«Aussersihl ist total neu ... Moderne städtische Quartiere dehnen sich immer mehr gegen Norden aus. Unter den Bewohnern besteht wenig innerer Zusammenhang. Sie sind von überallher zusammengeströmt. Alte, angestammte Eigenart würde man vergebens hier suchen.»

Deutlich spürbar ist das Unbehagen nicht nur gegenüber der neu gebauten Umwelt, sondern vor allem auch gegenüber der Bevölkerung. Es ist in der Tat eine neue Schicht von Menschen, die im industriellen Zeitalter entsteht, die Arbeiterschaft, die sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts in diesem Raum als Proletariat konstituiert und im Sozialismus eine Gegenwelt zur bürgerlichen Gesellschaft entwirft.

Warum entwickelte sich Aussersihl zum schlecht beleumundeten Arbeiterquartier? Sicher nicht, weil es hier grosse Fabriken gegeben hatte. 1878 waren in der ganzen Gemeinde nur 13 Betriebe dem neu geschaffenen Fabrikgesetz unterstellt, die meisten davon lagen überdies im späteren Kreis 5. 1880 waren über ein Drittel aller im Sekundärsektor beschäftigten im Baugewerbe tätig und knapp ein Drittel in der vorwiegend kleingewerblichen Branche "Kleidung und Putz". Die nun entstehende Fabrikindustrie war nicht die Ursache, sondern die Folge der Unterschichtkonzentration in Aussersihl. Man hat etwa damit argumentiert, dass "negative Landmarken" aus früherer Zeit, wie das Siechenhaus oder der Galgen beim oberen Hard, das Gebiet von jeher unattraktiv gemacht hatten. Diese Argumentation übersieht, dass es im Ancien Régime hier auch einige schöne Landsitze angesehener Zürcher Familien gab, beispielsweise das Ott'sche Gut an der Stelle der heutigen Sihlpost (Kasernenstrasse 95) oder die Hardau im Besitz des Sackelmeisters Hans Kaspar Hirzel (1743-1827).

Wichtiger für die Weichenstellung Richtung Unterschichtquartier war die Tatsache, dass im Werd, der Häusergruppe, die südlich an St. Jakob anschloss (heutiger Bereich Werdstrasse 4ff.), ein alter und schlecht erhaltener Baubestand vorhanden war, in dem Tagelöhner, Fuhrknechte, Bauarbeiter und andere, welche ihren Arbeitsplatz in der Stadt hatten, schlechten, aber zentrumsnahen und billigen Wohnraum fanden. Aus den gleichen Gründen nahm auf der andern Seite der Stadt das Niederdorf eine ganz ähnliche Entwicklung. Beide, Werd und Niederdorf, galten als die jämmerlichsten und ungesündesten Wohnlagen; in beiden wütete die Choleraepidemie von 1867 besonders verheerend.

Noch wichtiger für die Entwertung der Gemeinde als Wohnlage war aber die Eisenbahnlinie, welche ab 1847 das Sihlfeld schnurgerade durchschnitt. Während die Vorderseite des Bahnhofs, ursprünglich im Niemandsland des Schanzengebietes gelegen, sich ab 1865 zur prestigeträchtigen Wohn- und Geschäftslage entwickelte (Bahnhofstrasse und Bahnhofquartier) galt die Umgebung des lärmigen und verrussten Vorbahnhofs als wenig attraktiv. Hier



Das Tor zu Aussersihl gut hundert Jahre später. Aus Anlass des eidgenössischen Turnfestes von 1903 mit zwei Türmen, Girlanden und Fahnen betont und geschmückt. Die beiden Häuser, welche die Sihlbrücke flankieren, stammen aus den 1870er-Jahren.

fanden jene Unterschlupf, welche sich nichts Besseres leisten konnten; ein Muster, das sich auch in andern Städten durchsetzte (I. B. die Lorraine in Bern oder das Gundeldingerquartier in Basel).

War einmal der mindere Charakter eines Viertels festgelegt, so entbehrte es nicht einer gewissen Logik, emissions-trächtige Infrastrukturbauten in eine ohnehin belastete Gegend zu setzen, wie das Gaswerk von 1864 (Industrie, Bereich Limmatstrasse 178), das Bezirksgefängnis (1916, Badenerstrasse 90) oder die übel riechende "Kübelreini-gungsanstal" der städtischen Kanalisation. Zwar wurden manche Anlagen, so etwa Zeughäuser und Kaserne (1865-1875, Kasernenstrasse 49), Polizeikaserne (1900, Kasernenstrasse 29), Schlachthof (1909, Herdern-strasse 59), Bezirksgebäude (1916, Badenerstrasse 90), als Repräsentationsbauten des Gemeinwesens aufwän-dig gestaltet, waren aber in den gutbürgerlichen Wohnquartieren nicht erwünscht.

Die Entwicklung zum Unterschichtquartier war ein sich selbst verstärkender Prozess. Daran hatte nicht nur die Politik, sondern die Bevölkerung selbst Anteil. Weil sie arm war, musste sie in möglichst billigen Unterkünften dicht zusammengedrängt wohnen. In einer solchen Gegend errichteten meist kapitalschwache Kleinunternehmer und Handwerker weitere billige Häuser mit grosstmöglicher Ausnützung für kleine Einkommen, während besser Verdienende wegzogen. Weil das Steuersubstrat dadurch abnahm, musste der Steuerfuss erhöht werden, was wiederum vermögendere Schichten davon abhielt, hier Wohnsitz zu nehmen. Die Gemeinde konnte wegen der mangelnden Steuerkraft ihre Infrastrukturaufgaben, welche durch das explosive Wachstum riesenhafte Dimensionen angenom-men hatten, nur sehr unvollständig erfüllen und verlor dadurch weiterhin an Attraktivität. Die Schere, steigende Steuerfüsse und abnehmender Steuerertrag pro Kopf, führte schliesslich zum drohenden Ruin, der nur durch eine «Total-Zentralisation von Zürich und Ausgemeinden» abgewendet werden konnte. So jedenfalls stellte es die Petition der Gemeinde Aussersihl von 1885 für eine Stadtvereinigung dar. 1893 hat Aussersihl der Eingemeindung mit 99% zugestimmt (Gesamtstadt 75,8%).

Einige Kennzahlen verdeutlichen die Lage Aussersihls (Kreise 4 und 5) zur Zeit der Eingemeindung. Mit einem Pro-Kopf-Vermögen von 556 Franken lebte hier die ärmste Bevölkerung. Im Villenvorort Enge, am anderen Ende der Skala, betrug das Durchschnittsvermögen 9440 Franken. Der Steuerertrag pro Kopf erreichte in Aussersihl nur 12 % des gesamtstädtischen Durchschnitts. Die Schulsteuer war dreimal so hoch wie in der alten Stadt (Kreis 1), trotzdem stand pro Schüler oder Schülerin nur etwa halb so viel Geld zur Verfügung, was unter anderem zur Folge hatte, dass die Klassengrösse (75 Kinder) um die Hälfte höher war als in der Stadt (50 Kinder). In Aussersihl betrug der Wohnraum pro Kopf 24,8 m³, in der Enge war er mehr als doppelt so gross (53,3 m³). Darin nicht zum Aus-druck kommt die schlechte Qualität der Wohnräume, ebenso wenig die Enge der gebauten Umwelt.



*Aussersihl aus dem Luftballon,
1903. Aus der kompakten
Blockrandbebauung stechen die
Freiflächen der Kasernenwiese und
der Bäckeranlage hervor.*

Nicht nur materiell war die Arbeitervorstadt jenseits der Sihl eine andere Welt, ebenso fremd war sie den bürgerlichen Normen und Wertvorstellungen. Eine junge Frau empfand um 1900 einen Ausflug nach Aussersihl als «ein aufregendes, ja verbotenes Unternehmen. Zum ersten Mal erlebten wir Menschen der Fabrik aus der Nähe», und Fritz Brupbacher (1874-1945), der später als Arzt und Politiker in Aussersihl tätig war, lernte in seiner Jugend von der bürgerlichen Umgebung, in der er aufwuchs, «dass es ein Aussersihl gäbe und dass dort Menschen einer niederen Ordnung wohnten, mit denen man nichts zu tun haben wollte.»

Bedeutete soziale Segregation einerseits Ausgrenzung aus der bürgerlichen Lebensweise, so bewirkte sie andererseits Solidarisierung unter den hier Lebenden, die Entstehung eines proletarischen Bewusstseins und einer eigenen Arbeiterkultur, umso mehr, als das Leben hier nicht, wie bürgerliche Stimmen missbilligend bemerkten, im Schosse der Familie, sondern auf den Strassen und in den zahlreichen Kneipen stattfand. Aussersihl wurde zur Hochburg der Arbeiterbewegung und zum Zentrum des Klassenkampfes mit dem Höhepunkt des Generalstreiks von 1918.

Nun lebten in Aussersihl nicht ausschliesslich arme Schlucker. 1886 wohnten hier auch 13 Steuerpflichtige mit über 100000 Franken Vermögen (in der Gesamtstadt 796 oder 7,8%). Es lassen sich auch markante Unterschiede innerhalb des Quartiers ausmachen. Im Gebiet um St. Jakob war das Pro-Kopf-Vermögen rund fünfmal grösser als im «Räuberhöhlequartier» rund um die Neufrankengasse, erreichte allerdings trotzdem nur etwa 15 % des gesamtstädtischen Durchschnitts.

Trotz dieser Binnendifferenzierung erschien Aussersihl als geschlossenes Arbeiterquartier. Die Arbeiterbewegung hatte sich den materiellen Raum, der nicht ihr gehörte, als sozialen Raum angeeignet. Dieses Territorium verteidigte sie auch vehement gegen Angriffe von aussen. Noch 1933 wurden die Frontisten, welche einen Umzug nach Aussersihl veranstalten wollten, mit brachialer Gewalt zurückgedrängt. Diese «lieux de mémoire» der klassischen Arbeiterbewegung haben immer noch hohen Symbolwert für oppositionelle Bewegungen. Nur sind es heute andere Gruppierungen, welche Aussersihl als Lebensraum für sich beanspruchen: Die Jugendbewegung der 1980er-Jahre, die Hausbesetzerszene, alternative Wohnformen usw.

Die Bautätigkeit in Aussersihl folgte, stärker als anderswo, der langfristigen Konjunkturentwicklung. In Aufschwungsphasen erhöhte sich die Nachfrage nach Wohnungen; steigende Mietzinsen liessen Investitionen in den Wohnungsbau als besonders renditeträchtig erscheinen, eine hektische Bautätigkeit setzte ein, die in der nachfolgenden Krise zusammenbrach und zu massenhaften Konkursen führte, vor allem bei kapitalschwachen Kleinspekulanten,



«Mietskaserne» nach Zürcher Art,
1947. Schöneggstrasse 1, 5, 7, im
ärmsten Gemeindeteil.

wie sie in Aussersihl üblich waren, die ihre Bauten bis übers Dach mit Hypotheken beladen hatten. Besonders toll trieb es das Spekulationsfieber in der grossen Wirtschaftsaufschwung nach 1885, zusätzlich genährt durch die Aussicht auf die Stadtvereinigung von 1893. Zwischen 1888 und 1900 verdoppelte sich die Zahl der Wohnhäuser in Aussersihl von 970 auf 1890 Einheiten; die nachfolgende «Liegenschaftskrise» brach nicht nur vielen Glücksrittern auf dem Immobilienmarkt das Genick, sondern erschütterte die gesamtstädtische Wirtschaft.

Das «Kantonale Gesetz btr. eine Bauordnung für die Städte Zürich und Winterthur und für städtische Verhältnisse überhaupt vom 30. Juni 1863», das insbesondere das äussere Erscheinungsbild der Städte verbessern wollte, sah u. a. die Festlegung des öffentlichen Grundes (Strassen und Plätze) und von Baulinien durch die Behörden vor. Auch in Aussersihl entstanden auf dieser Grundlage eine Bauordnung und zahlreiche Quartierplanprojekte. Nur wenige aber wurden wegen der prekären Finanzlage der Gemeinde verwirklicht. Eine andere Bestimmung des Baugesetzes dagegen, nämlich die Möglichkeit der geschlossenen Bauweise, wurde eifrig genutzt, denn auf diese Weise konnte eine höhere Ausnützung der Parzellen erreicht werden. So entstand anstelle der bisherigen Siedlungsstruktur mit vorstädtischen Einzelhäusern und Gewerbebauten eine kompakte, geschlossene Überbauung entlang der Strassen, Blockränder mit Kleingewerbebetrieben in den Innenhöfen.

Der Begriff «Mietskaserne», der gerne damit in Verbindung gebracht wird, muss allerdings relativiert werden. Noch 1907 gab es in der ganzen Stadt nicht mehr als 37 Gebäude mit mehr als 10 Wohnungen, 30 davon in Wiedikon und Aussersihl. Das kantonale Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen von 1893, das nicht zuletzt als Reaktion auf die Verhältnisse in Aussersihl entstanden war und das erstmals substanzielle Vorschriften wohnhygienischer und sozialmedizinischer Art (Verbot von Kellerwohnungen, Verbot von fensterlosen Zimmern usw.) enthielt, verhinderte auch Exzesse, wie sie von den berühmten Berliner Mietskasernen bekannt waren.

Bis um 1910 hatte dieses kompakte Siedlungsgebiet die 1875 eröffnete Seebahnlinie erreicht und an wenigen Stellen überschritten. In diesem dichten Häuserteppich gab es nur zwei grössere Grünanlagen; die üblicherweise dem Militär vorbehaltene Exerzierwiese bei der Kaserne und die Bäckeranlage, flankiert von den Schulhäusern Hohl von 1888 (Hohlstrasse 68), Feld von 1895 (Feldstrasse 75) und Kern von 1904 (Kernstrasse 45).

Mit dem Wohnungselend der Unterschicht beschäftigten sich auch philanthropische Gesellschaften. Eine von ihnen, die 1862 gegründete «Aktiengesellschaft für die Erstellung von Arbeiterwohnungen», baute bis 1864 an der Kalkbreite, damals noch auf freiem Feld, 100 Wohnungen in zwei lang gestreckten, parallelen Zeilen (1979 abgerissen, im Bereich Badenerstrasse 70-72). Die Architektur verrät die Minimalvorstellung bürgerlichen Wohnens: Ein nach

Im äusseren Gemeindeteil herrschte 1957 die offene Bebauung vor. Der 1879 aus Polen eingewanderte Joseph Schmuklerski, der an der Badenerstrasse 101 einen Laden mit Haushaltsartikeln führte, gehörte zur Vorhut der Ostjuden, die nach 1900 in grösserer Zahl zuwanderten.

Im Gegensatz zu den etablierten Westjuden, die in «besseren» Quartieren wohnten, lebten die armen Ostjuden vorzugsweise in Wiedikon und Aussersihl.



aussen abgeschottetes Gehäuse für die Intimsphäre der Familie. Deshalb wurden pro Haustüre nur zwei, im Maximum drei Wohnungen erschlossen, eine Annäherung an die Illusion des Einfamilienhauses. Im Innern die gute Stube für das traute Familienleben, zwei Schlafzimmer, Küche und ein eigener Abtritt vor der Wohnungstüre. Wichtig waren die Gärten vor jedem Haus. Sie bildeten nicht nur einen weiteren Puffer gegen die Aussenwelt, sondern lieferten Gemüse und Kartoffeln, boten der Arbeiterfamilie eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung und vermittelten ihr das Gefühl von Heimat, von Verwurzelung in der «heimischen Scholle».

Quantitativ hatten die philanthropischen Baugesellschaften eine geringe Bedeutung. Um 1900 lebten keine 2% der Stadtbevölkerung in ihren Wohnungen. Dagegen hatten sie Vorbildcharakter für das Bauprogramm der (Arbeiter-)Baugenossenschaften, die nach 1910 entstanden. Auch diese strebten nach der Drei- oder Vierzimmerwohnung in kleinen Einheiten im Grünen. In Aussersihl freilich verbot sich auf dem zentrumsnahen und deshalb teuren Boden eine lockere Überbauung mit (Reihen-)Einfamilienhäuschen. In den 1920er- und 1930er-Jahren erstellten sowohl die Stadt wie verschiedene Baugenossenschaften zwischen Seebahn- und Hardstrasse mächtige Siedlungen, welche die ortstypische Blockrandbebauung weiterführten. Die Sehnsucht nach dem Landleben, dem Einfamilienhaus, kam allenfalls in Fassadenbildern zum Ausdruck, welche eine ländliche Idylle evozierten: Wandbilder von Wilhelm Hartung an den ABZ-Wohnkolonien Sihlfeld an der Sihlfeldstrasse 150ff. und Siedlung Kanzleistrasse (siehe Erismanstrasse 45ff.). Im Gegensatz zum privaten Wohnungsbau verzichteten Stadt wie Baugenossenschaften allerdings auf eine maximale Ausnützung ihrer Grundstücke. So entstanden grosse Innenhöfe, am eindrücklichsten in der städtischen Siedlung Bullingerhof von 1931 (Agnestrasse 28 ff.). Diese grösste Hofanlage der Stadt Zürich bildet eine verblüffende Oase in der steinernen Stadt. Die massiven Blöcke der Wohnkolonien sind der Ausdruck einer starken und selbstbewussten Arbeiterbewegung, aber auch ihrer Integration in die bürgerliche Gesellschaftsordnung im Lauf der Zwischenkriegszeit, ein Symbol für die Konsolidierung der sozialen Ordnung in diesem ehemals chaotischen und unruhigen Quartier.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Vorstellung der «autogerechten Stadt» Ausdruck der Wachstumseuphorie und der Begeisterung für den «American Way of Life». Autobahnen sollten als «Expressstrassen» direkt ins Herz der Städte führen. In Zürich waren sie auf dem Platzspitz über ein gigantisches «Karussell» miteinander verknüpft worden. Das offizielle Projekt sah vor, den südlichen Ast Richtung Innerschweiz und Chur über den Bahnhof und entlang der Sihl zu führen. Entlang dieser neuen Hauptachse sollte ein Geschäftszentrum entstehen mit Hochhäusern und mächtigen Baublöcken, die weit nach Aussersihl hinauswuchsen. Die «Citystudie Langstrasse» von Hans Litz spielte mit dem Gedanken, das ganze Gebiet bis zur Seebahnlinie abzubrechen und im Geist der CIAM (Congres internationaux d'architecture moderne) vollständig neu zu bauen.

Philanthropischer Wohnungsbau. Die Aktienhäuser der Aktiengesellschaft für die Erstellung von Arbeiterwohnungen an der Kalkbreite. Zwei lang gestreckte Zeilen mit grossen (Nutz-)Gärten. Erbaut von 1862 bis 1864, abgerissen 1979, um einer intensiveren Ausnützung Platz zu machen. Dahinter das Lochergut, 1966 von Karl Flatz, Badenerstrasse 244, gemeinnütziger Wohnungsbau ein Jahrhundert später.



Mit dem Stimmungsumschwung der späten 1960er-Jahre und mit der Wirtschaftskrise von 1974 zerstoben diese Visionen. Statt entlang der Sihl zu fahren, quält sich der Durchgangsverkehr heute über das «Provisorium» der Hardbrücke und umbrandet im Dreieck Hohl-, Sihlfeld- und Seebahnstrasse die dortigen Wohnkolonien. Die Blockrandbebauung als Charakteristikum von Aussersihl blieb weitgehend erhalten; das neue ästhetische Leitbild der «differenzierten» Bebauung äussert sich in einigen markanten Hochhäusern, dem ehemaligen SBG-Verwaltungsgebäude Werd von 1975 (Werdstrasse/Morgartenstrasse), den Hochhäusern des Lochergutes von 1966 (Badenerstrasse 244) und den bis zu 92 m hohen Wohntürmen der Hardau (Bullingerstrasse 63, 73), erstellt 1978 nach Plänen von Max P. Kollbrunner, beides städtische Siedlungen.

Die heutige Position Aussersihls im städtischen Gefüge lässt sich mit einem Begriff aus der Stadtsoziologie als «zone in transition» bezeichnen, als ein Gebiet, dessen Baubestand in Erwartung der Cityerweiterung vernachlässigt wird und deshalb einkommenschwachen Schichten Unterschlupf bietet und in das Randgruppen abgedrängt werden.

Tatsächlich ist Aussersihl nach der Steuerstatistik von 1997 der ärmste der zwölf Stadtkreise. Die Hälfte der Steuerpflichtigen im Quartier Langstrasse hat ein Reinvermögen von unter 3'100 Franken, das durchschnittliche Reineinkommen beträgt 38'900 Franken (in Fluntern 107'700 Franken, im städtischen Mittel 52'800 Franken). Aussersihl hat mit 42,2 % den grössten Anteil an ausländischer Wohnbevölkerung, dicht gefolgt vom benachbarten Kreis 5 (städtisches Mittel: 20,8 %). Drogenszene und Sexgewerbe belasten das Quartier.

Gegen diese Entwicklung gab und gibt es Widerstand. Vehement war er in den 1980er Jahren gegen die Cityausdehnung. Einem Projekt für ein grosses Shopping-Center bei der Sihlbrücke, am «Tor zu Aussersihl», erwuchs massive Opposition, die von politischen Vorstössen über Hausbesetzungen bis zu Brand- und Sprengstoffanschlägen mit grossen Sachschäden führte. Seitdem hat sich die Situation etwas beruhigt. Trotzdem ist Aussersihl ein Widerstandsnest geblieben, wo verschiedene Gruppierungen um den Erhalt ihrer Lebensräume kämpfen. Aussersihl ist ein sehr vitales und multikulturelles Quartier geblieben und ungeachtet der vielen Probleme die urbanste aller ehemaligen Aussengemeinden.

Wohnsiedlung Hardau, erbaut 1976-1978. Die Siedlung funktioniert als Quartier im Quartier. In den Wohntürmen, bis zu 92 m Höhe die höchsten Wohnbauten Zürichs, kamen neben den Gemeinschaftsräumen kleinere und mittlere Wohnungen zu liegen.



GRÜNDERZEIT
Industriequartier



Industriegebiet

*Quelle:
Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Baukultur in Zürich - Band 3
Verlag NZZ Zürich 2008*

SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Von den Zürcher Stadtquartieren ist das Industriequartier (Kreis 5) das einzige, das nicht auf eine ehemals selbständige Gemeinde zurückgeht. Als Teil der Gemeinde Aussersihl gelangte das Gebiet 1893 zur Stadt Zürich; erst 1913 wurde es zu einer eigenen Verwaltungseinheit. Sihl und Limmat begrenzen das Quartier im Norden und Osten, die Geleiseanlagen der Bahn im Süden; beim Fussballstadion Hardturm liegt die westliche Grenze.

Bis weit ins 19. Jahrhundert gab es im Gebiet des heutigen Stadtkreises nur vereinzelte Häusergruppen; an der Limmat bildete der mittelalterliche Hardturm (Hardturmstrasse 136) eine Landmarke. Eine bedeutende Landstrasse fehlte ebenso wie eine direkte Landwegverbindung über die Sihl nach der Stadt Zürich. Weite Ländereien entlang dem Limmatufer (der „Kreuel“ im oberen Kreis 5, die „untere Hard“ beim Escher Wyss-Platz und die Pflingstweid im Bereich der gleichnamigen Strasse) gehörten als Besitz klösterlicher Ämter oder als Allmend den Bürgern der Stadt Zürich. Im 18. Jahrhundert wurden die Bürgerallmenden in der Pflingstweid zu Pflanzgärten für ärmere Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner umgenutzt.

Als Vorläufer der Fabrikindustrie fanden am Limmatufer unterhalb der Altstadt schon im 18. Jahrhundert grosse Manufakturbetriebe, so genannte Kattundruckereien, ihren Standort: Am Aussersihler Ufer begründete Melchior Esslinger 1785 bis 1786 eine solche Manufaktur, wo er Baumwolltücher (Kattun) für den Export mit bunten Mustern bedrucken liess (Sihlquai 332). Die symmetrische Anlage (auf dem Zehntenplan von R. Dietzinger von 1817/18 gut erkennbar) bestand aus zwei niedrigen, langen Hallenbauten, die an den Enden von Türmen zum Trocknen der bedruckten Tücher flankiert waren. Ein Streichwehr in der Limmat lenkte die Strömung zu den Wasserrädern, die Stampfmaschinen, Kalande (Glättmaschine) und Glänztische mechanisch antrieben. Mehrere hundert Arbeiterinnen und Arbeiter, darunter Kinder, arbeiteten in der Esslingerschen Fabrik, die bis 1843 bestand.

Der Bau der Nordbahnlinie Zürich-Baden („Spanischbrötlbahn“) von 1847 zerteilte das Sihlfeld in gerader Linie und veränderte die räumlichen Verhältnisse Aussersihls. Zehn Jahre später war diese erste Schweizer Bahnlinie mit einem gesamtschweizerischen Schienennetz und Anschlüssen ins benachbarte Ausland verbunden. Vom Hauptbahnhof führte jetzt eine weitere Hauptlinie nach Oerlikon: Sie verlief ursprünglich auf einem mächtigen Erddamm bis zur hoch liegenden Wipkinger Brücke über die Limmat und von dort durch Einschnitt und Tunnel nach Norden. Die Kurve der Röntgenstrasse zeichnet den Verlauf dieses Damms im heutigen Stadtplan nach. Die Eisenbahn erlaubte den Import von Kohle und verhalf der Dampfmaschine als Antriebsmittel der Industrie (neben der Wasserkraft) zum Durchbruch. Auch die Erzeugung von Gas (aus Kohle) wurde nun möglich – und damit ein modernes System der öffentlichen und privaten Beleuchtung, das auf einem Netz unterirdischer Röhren basiert. Nach bescheidenen Anfängen entstand 1864 ein grosses Gaswerk im heutigen Kreis 5 (Bereich Limmatstrasse 178-200). Eine 20 Meter breite Zufahrtsstrasse wurde vom Bahnhof zu diesem Werk geführt: die heutige Limmatstrasse, zentrale Längsachse des Quartiers. Die Namen Gasometer-, Fabrik- und Motorenstrasse erinnern an die 1898 stillgelegte Gasfabrik.

Eine weitere öffentliche Infrastrukturanlage, das „Wasserwerk“ im Letten (Wipkingen, Wasserwerkstrasse 99), gab 1878 bis 1883 den Anlass zur systematischen Anlage des Industriequartiers durch den Stadtgenieur Arnold Bürkli: 1871 hatte Zürich eine öffentliche Wasserversorgung erstellt, die Seewasser aufbereitete und unter Druck in die Häuser und Wohnungen leitete. Der Wille, eine moderne Stadt zu sein, aber auch die Vorsorge gegen Epidemien wie Typhus oder Cholera (die 1864 zahlreiche Opfer gefordert hatte) bewog zum Bau von Wasser- und Kanalisationsnetz. Der Erfolg dieser neuen Infrastruktur, der sich die meisten Vorortgemeinden anschlossen, machte schon bald den Bau eines Pumpwerks nötig, das Seewasser in hoch gelegene Reservoirs beförderte. Im Letten entstand 1875 bis 1878 das Wasserwerk. Die Stadt kaufte zu diesem Zweck die ehemaligen Kattundruckereien mit ihren Wasserrechten auf und legte sie still. Ein neuer Kanal führte das Limmatwasser vom Drahtschmidli zum Wasserwerk und trieb dort die Turbinen und Pumpen.

Die Stilllegung sämtlicher privaten Wasserrechte hätte das Ende der industriellen Entwicklung an der Limmat bedeuten können. Doch das Gegenteil war der Fall. Das Wasserwerk produzierte nämlich überschüssige Energie – zugleich standen am Aussersihler Ufer Fabrikgebäude leer.

Die Stadt Zürich löste das Dilemma mit einer gross angelegten Unternehmung: dem Bau eines „industriellen Quartiers“. Eine mechanische Transmissionsanlage wurde erstellt, die motorische Kraft vom Wasserwerk zu den Fabrikbauten am neu erstellten Sihlquai übertrug. Fundamente der Anlage stehen am Sihlquai bei 87 und 240. Bis zur „Stadtmühle“ (heute Swiss Mill), von Eugen Maggi 1873 im Ostflügel der Kattundruckerei Esslinger eingebaut, reichte der Drahtseilantrieb.

Als wichtigste Erschliessungsinfrastruktur baute die Stadt auf eigene Kosten ein Industriegeleise, das vom Rangierbahnhof her, der heutigen Hardstrasse folgend, über den Escher Wyss-Platz zum ab 1877 angelegten Sihlquai führte. 1883 war die Erschliessung des neuen Quartiers, das immer noch ausserhalb der Stadtgrenze in der Gemeinde Aussersihl lag, mit dem Bau eines relativ kleinteiligen, rechtwinkligen Strassennetzes abgeschlossen.

Statt der Industrie war es 1883 die erste Schweizerische Landesausstellung, die das neue Industriequartier belegte (daher der Name Ausstellungsstrasse). In der Folge entwickelte sich das Quartier zwischen Sihlquai und Ottostrasse entgegen seiner Bezeichnung zu einem dichten und stark durchmischten Wohnviertel mit dem Charakter eines klassischen Arbeiterquartiers. In Bahnhofnähe siedelten sich zahlreiche Betriebe des Baumaterialienhandels an, die von Gaszählern (Wohlgroth & Co.) über importierten Naturstein bis zu Balustern aus Blech alles anboten, was die Historismus-Architektur der Jahrhundertwende an Zubehör benötigte. Eine besondere Rolle für das Quartier spielte bis in die späten 1970er-Jahre der Eilgutbahnhof an der Zollstrasse (beim heutigen Bahnhofzugang Sihlquai), wo frühmorgens Waggons mit Früchten und Gemüse eintrafen.

Bereits 1872 begann der „Aktienbauverein Zürich“, eine Unternehmung philanthropisch gesinnter Industrieller unter dem Vorsitz des Baumwollkaufmanns Johann Heinrich Fierz, mit dem Bau von Arbeiterhäuschen an der Johannes-, Heinrich- und Fierzgasse (siehe Fierzgasse 3ff.). Diese Arbeiterhäuser weisen zumeist zwei Wohnungen und kleine Gärtchen auf. Mit dem Bau der kleinen Häuschen, die auf Abzahlung zu erwerben waren, verbanden die Erbauer erzieherische Absichten: Mit der Chance, den Arbeiter zum Hausbesitzer zu machen, wollten sie in der politisch unzuverlässigen Arbeiterbevölkerung den „Sinn für Sparsamkeit“, den „Eigentumsinstink“ und die „Freude am Familienleben“ wecken. Bis heute bilden die so genannten Fierzhäuser im dicht bebauten Industriequartier eine idyllisch wirkende Oase, deren Bestand durch Kernzonenvorschriften und die Aufnahme ins kommunale Inventar der schutzwürdigen Bauten gesichert ist.

Die Eingemeindung von 1893 brachte dem Stadtkreis 5 den zweiten Entwicklungsschub und einen beispiellosen Bauboom. Während sich der östlichste Quartierteil mit dichten Blockrandbebauungen füllte, liess sich im westlichen



Der Bahnviadukt von 1894 öffnete das Industriequartier nach Westen. Er löste einen Boom von Industrie- und Wohnbauten aus.

Teil die grosse Industrie nieder. Ein wichtiger Faktor für die neue Entwicklung war der Totalumbau des Zürcher Hauptbahnhofs in den 1890er-Jahren. Der einschnürende Erddamm der Oerlikoner Linie wurde abgetragen. An seiner Stelle entstand 1894 der von Oberingenieur Robert Moser entworfene Hausteinviadukt, der das Industriequartier und in weitem Bogen das Geleisefeld des Hauptbahnhofs überquert (siehe Viaduktstrasse). Der neue Viadukt liess nun Raum zur Durchführung mehrerer Strassen - Sihlquai, Limmat-, Heinrich- und Josefstrasse – hinaus ins noch weit gehend offene Feld des unteren Hard.

In der doppelten Erwartung der Eingemeindung und der verbesserten Erschliessung begannen schon im Verlauf der 1880er-Jahre Industrielle aus der Stadt Zürich, grosse Grundstücke zum Bau von Fabriken zu erwerben. Die Geschichte des heutigen Zürich West begann.

Der Seifenhersteller Friedrich Steinfels machte den Anfang. Er erwarb 1880 ein zehn Hektaren grosses Grundstück zum Preis von Fr. 1.67 pro Quadratmeter (Heinrichstrasse 255-265), was damals einem guten Taglohn entsprach, und verlegte seine Seifensiederei vom Hirschengraben hierher. Mit dieser Transaktion begann im äusseren Industriequartier die Zeit der grossen Areale: grossflächige, meist mit Zäunen und Toren abgegrenzte Fabrikkomplexe.

Im Quartierteil ausserhalb des Bahnviadukts sind nur die groben Maschen eines Strassenrasters erkennbar, wie er im östlichen Industriequartier typisch ist. Viele Strassen enden an der Grenze irgendeines der hektargrossen Areale, von denen jedes, je nach der Art der darauf betriebenen Produktion, seinen eigenen baulichen Charakter aufweist: Mühle und Brauerei zum Beispiel verarbeiten, wie die Seifenfabrik, flüssige bzw. „fliessende“ Materialien. Sie finden sich in dicht angeordneten, mehrgeschossigen Bauten, in denen der Verarbeitungsprozess, der Schwerkraft folgend, von oben nach unten abläuft. Schlossartige Backstein-Architekturen prägen die Grossbetriebe der Lebensmittelindustrie (Brauerei Löwenbräu von 1898, Limmatstrasse 260ff., Stadtmühle Swiss Mill von 1894, Sihlquai 303, 306).

Zum charakteristischen Gebäudetyp der Lebensmittelindustrie wurde im 20. Jahrhundert das Silo. Die ältesten Silobauten wurden um 1925 noch mit Backstein und Turmdächern romantisch verkleidet; spätere Bauten (ab 1936) ragen in unverkleidetem Sichtbeton oder als Stahlbauten in die Höhe. Die quartierprägende Zahl und Grösse der Silobauten erklärt sich aus den gesetzlichen Vorschriften zur Sicherung der Landesversorgung.

1882 erwarb der Wollfärber Caesar Schoeller beim mittelalterlichen Hardturm einen Bauernhof und erstellte dort eine Wollfärberei (heute Limmat West, Hardturmstrasse 120ff.). 1884 liess sich die Seidenfärberei Weidmann am Sihlquai nieder, gegenüber an der Limmatstrasse die Stückfärberei Schütze (beide abgebrochen). Ausgedehnte Shedhallenkomplexe, überragt von einzelnen Geschossbauten und den Hochkaminen, waren typisch für diese Textilveredlungsbetriebe.

Die 1805 gegründete Maschinenfabrik Escher Wyss & Co. fasste 1889 den Beschluss, ihren beengten Standort zwischen Central und Walche zu verlassen, und erwarb im Hard ein Areal von 16 Hektaren, um hier ab 1893 Turbinen, Kraftwerke, Schiffe und andere Grossaggregate für den Weltmarkt zu produzieren. Hohe Kranhallen aus Stahl mit Oberlichtbeleuchtung und einer Fassadenausfachung aus Backstein boten für die Bearbeitung grosser Stücke flexible Verhältnisse. Die Schiffbauhalle (Schiffbaustrasse 4-6) ist ein prominentes Beispiel dieser Bauweise.

Innerhalb von wenig mehr als zehn Jahren waren damit die grossen Areale von Zürich West besetzt. Der Vorgang erfolgte so schnell, dass die städtische Erschliessung im Nachhinein erfolgen musste: 1898 bis 1901 baute die Stadt Zürich die Hardturm- und die Hardstrasse mit der Brücke über das Geleisefeld nach Auszersihl. Am Kreuzungspunkt dieser breiten Alleen entstand der Escher Wyss-Platz. Seit 1898 führte die „Industriequartier-Strassenbahn“ vom Hauptbahnhof zum Escher Wyss-Platz und weiter nach Wipkingen.

Den Boom der Grossindustrie im unteren Kreis 5 begleitete im oberen Teil ein Boom des privaten Wohnungsbaus. Begünstigt von der zentralen Lage und dem Baugesetz füllten sich die Baufelder zwischen den Quartierstrassen mit lückenlosen, vier- bis fünfgeschossigen Blockrandbebauungen. Sie zeigen zur Strasse meist eine in historistischer Routine ornamentierte, repräsentative Fassade, während die Hofseite schmucklos und nüchtern bleibt. Die Grundstücke (auch die Innenhöfe) wurden so dicht wie erlaubt überbaut, private Freiräume blieben kaum übrig. Die effektive Grundstücksausnützung im östlichen Teil des Kreises 5 erreicht denn auch den beeindruckenden Wert von

269% – dreimal so viel wie im stadtzürcherischen Mittel. Die Ziffer besagt, dass jeder Quadratmeter Grundstücksfläche im Durchschnitt mit 2,69 Quadratmeter Geschossfläche überbaut ist. Auf Eckparzellen werden Ausnützungen von 400% und mehr erreicht.

Die Bevölkerung des Industriequartiers bildeten bis weit ins 20. Jahrhundert vorwiegend Arbeiterinnen und Arbeiter der grossen Industrie und die Angestellten von Eisenbahn und Post. Durch seine Lage auf der Bahnhofrückseite hatte der Kreis 5 seit jeher ein wenig den Charakter eines Hafenviertels: Hier fand, wer neu in die Stadt kam, seine erste Wohnung oder Dachkammer. Der Anteil von neu Zugewanderten, von jungen Leuten und von Ausländerinnen und Ausländern war und ist sehr hoch (über 50% der Bevölkerung waren um 2000 zwischen 15 und 39 Jahre alt, rund 40% besaßen ausländische Pässe). Und wie der benachbarte Kreis 4 war das Industriequartier seit jeher eine Hochburg der Zürcher Arbeiterbewegung.

Nachholbedarf in sozialer, hygienischer und baulicher Hinsicht bestimmte nach dem Ersten Weltkrieg die bauliche Entwicklung des Industriequartiers: Mit der Josefweise schuf die Stadt 1926 die erste öffentliche Grünfläche im Quartier. Zwischen Josefweise und Röntgenplatz massierten sich ab 1916 die Kolonien des genossenschaftlichen Wohnungsbaus. Der „rote Block“ am Röntgenplatz (Röntgenstrasse 55-63, Albertstrasse 1-5, Josefstrasse 170, 172) repräsentiert mit seinem kompakten Volumen, den kleinen, horizontal gereihten Fensteröffnungen und dem mächtigen, zentral gelegenen Einfahrtstor den wehrhaften Grundtypus dieser Wohnanlagen. Stolz würdigte ihn die Baugenossenschaft BEP 1920 als „Beweis, was Einigkeit und Solidarität zu leisten imstande sind“. Rund um den Röntgenplatz erstellten Baugenossenschaften innert 10 Jahren ein Quartier, das sich durch die Ausschliesslichkeit der Wohnnutzung, die Vorgärten und begrüneten Höfe sowie durch die ruhigmonumentale Massenwirkung seiner Grosskolonien markant von seiner Umgebung abhebt. Die meisten der Kolonien figurieren seit 1986 im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten.

An der Limmatstrasse entstanden um 1930 zwei wichtige Bauten des Kulturlebens, beide von Karl Egender und Adolf Steger entworfen: Die Kunstgewerbeschule (Hochschule für Gestaltung und Kunst) mit ihrem Museum (Ausstellungsstrasse 60) wurde als Vorreiterin der klassischen Moderne und der „guten Form“ bald zu einer Institution von europäischem Rang. Die Kunstgewerbeschule wurde in jüngerer Zeit zum Kristallisationspunkt einerseits für eine wachsende Zahl von Berufsschulen, die im Quartier heute eine wichtige Rolle spielen, anderseits für eine grosse Zahl von Kunstgalerien in der Umgebung.



Silotypologie auf dem Areal der Löwenbräu und der Swiss Mill am Sihlquai. Backstein-Silotürmchen von 1925, Stahlsilo für Malz und Kohle von 1938, Betonsilo für Getreide von 1936.

Gleich nebenan verschaffte die religiös-sozialistisch geführte Kirchgemeinde 1931 zusammen mit den Gewerkschaften und der Stadt Zürich dem Quartier ein gesellschaftliches Zentrum in Form eines Volkshauses. Das „Limmathaus“ (Limmatstrasse 114-118) vereinigte Säle, Bibliothek, ein alkoholfreies Restaurant, Logierzimmer für Ledige und öffentliche Bäder (die wenigsten Wohnungen im Quartier besaßen 1931 ein Bad). Hygienische, sittliche und politische Erziehung waren die Anliegen der Erbauer: „Dieses Haus“, schrieb die Arbeiterzeitung „Volksrecht“ zur Eröffnung, „dient von unten bis oben der Gesundheit: der Gesundheit des Körpers, des Geistes und der Seele“.

Neben der nüchternen Geselligkeit des Volkshauses und den rauchigen Bierkneipen gewann in der Zwischenkriegszeit der Sport als Freizeitbeschäftigung der Jugend wachsende Bedeutung. Zum Publikumsmagneten entwickelte sich am Stadtrand der „Sportplatz Hardturm“, den seit 1927 das Tram erschloss. Im Hardturm-Stadion (Hardturmstrasse 321) lieferte sich der als bürgerlich geltende Grasshoppers-Club (GC) Stadtduelle mit dem proletarischen, im Kreis 4 beheimateten Fussballclub Zürich (FCZ).

Die 1960er-Jahre brachten Umwälzungen in der Umgebung des Stadions, die bis dahin noch von Familiengärten und einzelnen Lagerschuppen geprägt war. Die Autobahn A1 erreichte hier am 15. Oktober 1971 den Stadtrand. Sie brachte bauliche Impulse und Verkehrsprobleme mit sich. In rascher Folge entstanden zwischen den Bahngleisen und der Autobahn die Verteil- und Versorgungszentren der Grossverteiler Coop (Turbinenstrasse 24) und Migros, 1961 von Vogelsanger, Schwarzenbach, Maurer (Pfungstweidstrasse 101), die Grossmolkerei Toni, 1976 von Andre E. Bosshard (Duttweilerstrasse 109) sowie der Engrosmarkt (Aargauerstrasse 1). Ein Verteilzentrum besonderer Art ist der spektakuläre Bau des Fernmeldezentrums Herdern, 1978 von Theo Hotz (Aargauerstrasse 10). Neue Strassenbrücken (Duttweiler-Brücke, Europabrücke) überspannten das Gleisfeld und schufen Verbindungen in die Nachbarquartiere. Die Käferberglinie der SBB, 1968 zunächst nur als Güterlinie erbaut, legte in luftiger Höhe eine weitere Brücke über das Quartier.

Ungelöst blieb die Einführung der Autobahn A1 in die Stadt. Die generellen Projekte der 1960er-Jahre gingen davon aus, diese Schnellstrasse in den Stadtkern hineinzuführen und beim Platzspitz mit der A3 zum „Y“ zu verknüpfen. Dort hätte ein Autobahnknoten mit fünf Brücken Sihl und Limmat überspannt. Der „Westast“ der A1 sollte auf dem linken Limmatufer verlaufen. Den mittelalterlichen Hardturm gedachte man auf das gegenüberliegende Högger Ufer zu verschieben. Der Widerstand, gerade auch aus dem Kreis 5, gegen die Zerstörung des gesamten Limmatraums war stark genug, um diese Linienführung zu verhindern. Gegen den Bau der Westtangente jedoch, die 1968 bis 1972 realisiert wurde und die Hardstrasse als Viadukt überspannt, regte sich erst spät Opposition. Seither aber pflegen Pläne zu grösseren Verkehrsbauten im Kreis 5 zu scheitern: So geschah es 1981, als der Verkehr aus dem



Der Limmatplatz wurde 1930 mit dem Bau der Kornhausbrücke zum Verkehrszentrum des Quartiers. Im Hintergrund das Volkshaus Limmathaus.

Milchbucktunnel mit einer Brücke direkt ins Quartier geleitet werden sollte, und 1998, als es dem Quartier gelang, den Ausbau des Wipkinger Bahnviadukts auf vier Geleise zu blockieren.

Das Jahr 1980 bezeichnet den Beginn der Gegenwart im Industriequartier. Damals begann seine Wandlung vom nüchternen Stadtteil der Arbeit und der Maschinen zum heutigen Trendquartier Zürich West. Um diese Zeit veränderten sich zwei Dinge grundlegend: Einerseits erfasste ein fundamentaler Strukturwandel die schweizerische Industrie und liess grosse Brachflächen entstehen. Andererseits ging 1980 eine starke Erschütterung durch das kulturelle Leben der Stadt Zürich. Ihr Auslöser war „die Bewegung“, der militante Aufstand der Jugend, der im Frühsommer 1980 vor dem Opernhaus begann und sein Zentrum bald im „Autonomen Jugendzentrum“ AJZ am Ostrand des Kreises 5 fand. Die „Bewegung“ als kurzfristige Überlagerung von antiautoritären, künstlerischen und politischen Ambitionen veränderte das kulturelle Leben der Stadt.

Die junge Generation von 1980 begab sich nicht auf den Marsch durch die Institutionen, sie gründete vielmehr Unternehmungen: Beizen, (legale und illegale) Bars, Handwerkskollektive, Konzertbüros und Künstlergemeinschaften, Druckereien, Galerien und Kleinbrauereien: Betriebe, die man damals „alternativ“ zu nennen pflegte, weil ihr Betriebskapital meist nur aus Idealismus bestand. Ihr Standort waren oft leer stehende Fabriken oder besetzte Häuser. Kleinründungen dieser Art schufen neue Freiräume.

Frei- oder vielmehr Leerräume in ganz anderen Dimensionen öffneten sich in den 1980er-Jahren als Folge des Schrumpfungsprozesses in der Industrie, der innert weniger Jahre zum Leerstehen grosser Industrieareale führte. 1965 beschäftigte die Industrie in der Stadt Zürich rund 120000 Personen, davon waren 1995 noch 50000 übrig. Im Kreis 5 gehörte 1965 mehr als die Hälfte der Beschäftigten (12383 von 23648) dem 2. Sektor an, 2001 noch knapp ein Sechstel (4893 von 31097). Die Ursache für diese grossen Verluste liegt in Restrukturierungen, Rationalisierungen, Auslagerungen, Wegzügen und Schliessungen. Unter dem Druck des weltweiten Wettbewerbs musste die Produktion schlanker werden. Immer weniger Einzelteile wurden im eigenen Haus hergestellt, immer mehr zu billigen Preisen eingekauft. Für die geschrumpften Kerntätigkeiten waren die riesigen Fabrik-areale zu gross und zu kostspielig. Seit den 1980er-Jahren suchten die Industriekonzerne daher nach neuen, ertragreicheren Nutzungen für ihren Grundbesitz im Herzen des Wirtschaftsraums Zürich. Mitten in der Stadt taten sich Brachen auf – potenzielle Entwicklungsgebiete im Hektarenformat.

Zwischennutzungen drangen ab 1986 in die Areale der Seifenfabrik Steinfels (Heinrichstrasse 267) und der Wollfärberei Schoeller und profitierten von grossen Räumen und tiefen Mieten. Das Schoeller-Areal (das heutige Limmat-



Die 1985 gegründete Kunsthalle Zürich bezog als Zwischennutzung zusammen mit Galerien, Kunstateliers und dem CH-Tanztheater 1989 das Schoeller-Areal. Nach dem Abbruch der Schoeller-Fabrik übersiedelte die Kunsthalle 1996 ins Löwenbräu-Areal.

West, Hardturmstrass 120ff.) wurde ungeachtet seiner peripheren Lage zu einem kulturellen Magneten. Die Tanzbühne Depot Hardturm, die Kunsthalle Zürich und das Partylokal Palais X-tra wurden hier gegründet. Nach dem Abbruch der Schoeller-Fabrik für die Wohnüberbauung LimmatWest bildete sich im Löwenbräu-Areal rund um die Kunsthalle ein Zentrum von Galerien und Ausstellungsstätten für zeitgenössische Kunst mit internationaler Ausstrahlung. Im Kreis 5 entwickelte sich Ende der 1990er-Jahre eine stark vernetzte Kultur- und Subkulturszene, die dem Stadtteil ein attraktives Image verlieh.

Inzwischen tobte auf der politischen Ebene ein heftiger Kampf um die planerische Zukunft der Industriegebiete. Viele Grundeigentümer sahen die ertragreichste Form der Umnutzung in der Neuüberbauung mit Bürohäusern und der Schaffung eines reinen Business Districts. In den frühen 1980er-Jahren zeigten erste Neuüberbauungen mit Bürokomplexen an der Hardturm- und Förrlibuckstrasse die Problematik dieser Strategie: Die Nutzungsoptimierung auf den Einzelarealen liess öde, monofunktionale Bereiche ohne genügend Freiräume entstehen. Die Planungsbehörden der Stadt unter Stadträtin Ursula Koch setzten demgegenüber auf eine durchmischte Entwicklung. Sie argumentierten, dass hektargrosse Areale den Charakter von eigentlichen Stadtquartieren besäßen, an deren Qualität ein erhebliches öffentliches Interesse bestehe. Ab 1986 verhandelten sie mit kooperationswilligen Grundeigentümern über die Umnutzung der Areale Steinfels, Schoeller, Sulzer Escher Wyss und Löwenbräu. „Gestaltungsplan“ hiess das Lösungswort, das Umnutzung mit hoher Dichte ermöglichte und zugleich öffentliche Interessen wie einen Wohnanteil und genügend Freiflächen sicherte. Der „Turbinenplatz“ als grösster städtischer Platz in Zürich ist ebenso wie das Kulturzentrum „Schiffbau“ (Schiffbaustrasse 4-6) ein Resultat solcher Verhandlungen.

Als Druckmittel und Verhandlungsgrundlage diente der städtische Zonenplan, der in den Fabrikarealen nur industrielle Nutzungen erlaubte und für Umnutzungen einen Gestaltungsplan oder Sonderbauvorschriften zwingend voraussetzte. Auch der Entwurf zu einer Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Zürich, der 1992 in der Volksabstimmung knapp angenommen wurde, änderte daran nichts. Die Grundsatzdebatte über dieses Zwangsmittel wurde mit äusserster Heftigkeit geführt und kulminierte 1995 in einer Intervention der Kantonsregierung, die von sich aus eine neue BZO (BZO Hofmann) festsetzte, welche die Industriezonen für alle Arten geschäftlicher Nutzung in hoher Dichte (nicht aber das Wohnen) freigab.

Das Zürcher „Stadtforum“ brachte 1996 Bewegung in die verhärteten Fronten. Kooperative Planungsverfahren schufen Vertrauen in die Stadtplanung und führten im Jahr 2000 zu einer neuen BZO. Sie sieht in Zürich West grösstenteils Zentrumszonen mit durchmischter Nutzung vor. Ihr Inkrafttreten fiel zeitlich mit dem Ende der Krise der Büroimmobilien zusammen. Ein Bauboom erfasste den Stadtteil, der sich jetzt Zürich West zu nennen begann und sich zu einem eigentlichen Trendquartier entwickelt.

MODERNE
Altstetten



Quelle:
Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Baukultur in Zürich - Band 4
Verlag NZZ Zürich 2002

SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Der Name "Altstetin" erscheint erstmals in einem Lehenbrief von 1249. Die Siedlung selbst ist, wie die Namensgebung andeutet, bedeutend älter. Die "alten Stätten", welche die Alamannen bei ihrer Landnahme im 5. Jahrhundert antrafen, waren römischen Ursprungs. Die alte Kirche (Pfarrhausstrasse bei 21) steht auf dem Gemäuer einer römischen Villa, wie sich bei Renovationsarbeiten im Jahre 1941 gezeigt hat. In den Jahren 1955-1964 wurde im "Loogarten" ein römischer Gutshof ergraben (Hätzlerstrasse, Loogarten, Rautistrasse). In der Nähe, etwas über den sumpfigen Niederungen des Limmattales, dürfte die Römerstrasse von Turicum nach Aquae (Baden) vorbeigeführt haben, ungefähr entlang der heutigen Eugen-Huber-Strasse. Spuren einer vorrömischen Besiedlung des Tales liessen sich an verschiedenen Stellen nachweisen. Der wohl schönste und wertvollste Fund ist eine reich verzierte keltische Goldschale, die 1906 bei Bauarbeiten auf dem SBB-Areal gefunden wurde. Das Gefäss aus der Zeit um 600 vor Christus befindet sich heute im Schweizerischen Landesmuseum.

1173 fiel das Gebiet links der Limmat, und damit auch Altstetten, an die Habsburger, die es 200 Jahre später (1396) aus Geldnot verpfänden mussten. 1432 gelangte die Vogtei schliesslich über zwei Zwischenstationen an die Stadt Zürich. Die hohe Gerichtsbarkeit indessen, die bei den Habsburgern verblieben war, gelangte nach der Eroberung des Aargaus (1415) an die achtörtige Eidgenossenschaft. Im Gegensatz zur Nachbargemeinde Albisrieden, die fast ausschliesslich dem Grossmünster gehörte, gab es in Altstetten eine Vielzahl von Grundherren.

Von Anfang an erscheint in den Quellen Altstetten zweigeteilt in ein Ober- und Unterdorf. Der obere Teil Altstettens gruppierte sich um den Kirchhügel, das Unter- oder Niederdorf erstreckte sich etwas westlich davon in zwei Häuserzeilen entlang der heutigen Dachslernstrasse. Die Öffnung von 1429 - eine schriftlich niedergelegte rechtsverbindliche Regel des dörflichen Zusammenlebens - verzeichnet zudem drei Höfe ausserhalb der beiden geschlossenen Ortsteile. Die Namen verweisen auf deren Lage: der "Riedhof" und der "Krümling" befanden sich in der Nachbarschaft der damals mäandrierenden Limmat mit ihrem sumpfigen Vorgelände, der "Rüthof" dagegen auf einer gerodeten Fläche im Wald, der im Süden den Ausläufer der Albiskette bedeckt.

Die Lage an der wichtigen Strasse von Zürich nach Baden (heutige Badenerstrasse) und weiter sowohl nach Basel und in den Norden als auch nach Bern und in den Westen (heutige Bernerstrasse), gab Altstetten eine gewisse Bedeutung als Wegstation. Im Tavernenbrief von 1423 heisst es dazu, ein Wirtshaus sei notwendig "wegen der vielen ehrenhaften Leute, die auf der Strasse verkehren, es seien Pilger, Kaufleute oder andere Leute, die den Mangel eines Gasthauses oft und schmerzlich empfinden und sich doch in Altstetten, etliche der Krankheit ihres Leibes halber, etliche wegen Gelübden oder Ablass aufhalten, weil viele ehrbare Leute Unsere liebe Frau zu Altstetten besuchen". Die Wallfahrt nach Altstetten wurde in der Reformation aufgehoben, weiterhin aber blieb das Gotteshaus eine beliebte Heiratskirche.

Bei aller Bedeutung aber war die Badener Landstrasse, dem allgemeinen Standard der Zeit entsprechend, nicht mehr als ein dürrtiger Karrenweg. So etwa führte nur eine Furt durch den Bach, der von Albisrieden herkommend durch das Zentrum von Altstetten floss. Auf diesen Naturstrassen, die sich bei nassem Wetter in Schlammrinnen verwandelten, blieben Wagen öfters stecken. Insbesondere für schwere Lasten war die schiffbare Limmat, welche die nördliche Gemeindegrenze von Altstetten bildet, der weitaus bessere und wichtigere Verkehrsweg.

Die Schifffahrt war der "Gesellschaft der Niederwasserschiffer" aus der Stadt vorbehalten, die in der Brun'schen Zunftverfassung von 1336 erwähnt wird. Die Altstetter hingegen profitierten von den ihnen verliehenen "Fischenzen" oder Fischereirechten. Sie fischten vor allem nach dem damals zahlreichen Lachs, und zwar mit so genannten Fachen, aus Ruten gefertigten Flechtwerken, in denen sich die Fische verfingen. Nicht nur die Fachen, die in die Strömung gestellt wurden, sondern auch die Wuhrbauten aus Faschinen (Reisigbündeln) und Steinen gaben Anlass zu ständigen Auseinandersetzungen sowohl mit den Schiffern als auch mit der Nachbargemeinde Höngg am andern Ufer der Limmat. Wuhren aber waren nötig, wie die Altstetter in einer Eingabe an die Obrigkeit betonten, weil sich die Limmat im flachen Talboden ständig neue Wege suche und dadurch "vieljucharten acker hinweggefressen" würde.

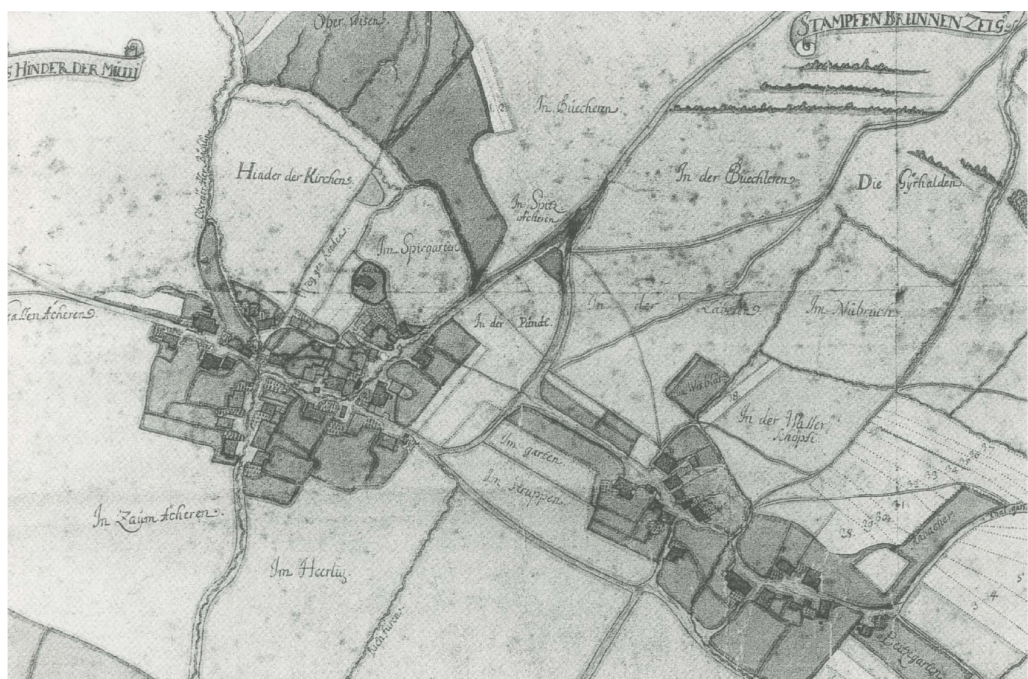
Erst um 1880 wurde mit der Korrektur der Limmat begonnen. Zur gleichen Zeit ersetzte eine erste, eiserne Brücke den bisherigen Fährbetrieb zwischen Altstetten und Höngg, wo heute die Europabrücke steht. Gegen Ende des 19.

Jahrhunderts gewann die Idee immer mehr Gestalt, die Limmat für Frachtkähne bis zu 1000 Tonnen schiffbar zu machen. Nach einem Plan von 1931 wäre auf Altstetter Boden ein Hafenbecken von 2 Kilometern Länge und 36 Meter Breite entstanden. Erst in den 1970er-Jahren verlor die Vorstellung einer Hochrheinschiffahrt als Voraussetzung für den Ausbau der Limmat an Aktualität.

Um 1400 dürfte die Bevölkerung von Altstetten kaum mehr als 150 Personen umfasst haben. Bis 1700 war die Zahl auf 422, um 1800 auf 570 angewachsen. Die Zahl der Hofstätten oder Häuser aber blieb seit dem Mittelalter auf 44 Einheiten limitiert. Das Verbot, neue Häuser zu errichten, war ein an vielen Orten der geschlossenen Dreifelderwirtschaft praktiziertes Mittel, die verfügbaren Ressourcen nicht zu übernutzen. Steigende Bevölkerungszahlen und nicht vermehrbare Produktionsgrundlagen führten dazu, dass jene, die keine Vollstelle besaßen, sich um anderweitige Zusatzeinkommen bemühen mussten.

Nach einer Statistik von 1784 gab es um diese Zeit in Altstetten nur noch gut 20 Prozent Vollbauern-Haushalte mit durchschnittlich je knapp 20 Juchart Acker-, Wies- und Rebland. 10 Prozent der Haushalte waren zu den Kleinbauern (Tauner, Gütermann) mit einer mittleren Fläche von 8 Juchart zu rechnen. Den nötigen Zusatzverdienst erarbeiteten sie sich meist bei den Vollbauern. Wer weniger als 5 Juchart besaß, konnte die Landwirtschaft nur als Nebenerwerb, vor allem zur Selbstversorgung, betreiben. Zu dieser grössten Gruppe gehörten die "Professionisten" (20 Prozent), welche handwerkliche Tätigkeiten aller Art ausübten. In der Güterausstattung und der sozialen Rangordnung klar unter ihnen standen die Heimarbeiter (18 Prozent), die für die städtischen Handelsherren Baumwolltücher woben, und die Tagelöhner (30 Prozent), welche zumeist in den städtischen Seidenmanufakturen oder als Handlungsgehilfen arbeiteten.

Die physikalisch-ökonomische Gesellschaft, eine Vereinigung von Stadtbürgern, welche die Landwirtschaft im Sinne der Wirtschaftsreformer des 18. Jahrhunderts, den Physiokraten, erneuern und verbessern wollte, hatte die Statistik erhoben. In einem offenen Schreiben von 1785 an die Gemeinde bemängelte sie den Zustand der Güter. Schuld daran seien die vielen Stadtgänger, die "täglich in die Stadt ihrem Verdienst nachlaufen", sodass zu wenig Arbeitskräfte zur ordentlichen Feldbestellung zur Verfügung stünden. Die Standpauke verrät im Übrigen das Unbehagen der städtischen Oberschicht gegenüber dieser besitzarmen Klasse von Arbeitern. Auf der einen Seite werden sie als "arme Müdlinge" bezeichnet, welche bei jedem Wetter den langen Weg in die Stadt zu gehen gezwungen seien, um "wie Knechte oft bei wunderlichen und seltsamen Herren" zu dienen. Auf der anderen Seite wirft man ihnen vor, sie würden den sauer verdienten Wochenlohn für Weissbrot, Kaffee und "hoffärtigere Kleider" ausgeben, das heisst im Klartext, sich Symbole einer gehobeneren städtischen Lebensart anmassen.



Grundriss der Gemeinde Altstetten aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Der Anlass zur Entstehung dieser Karte ist nicht bekannt.

Die in der Öffnung von 1429 festgeschriebene und nicht vermehrbare Zahl von 44 Hofstätten führt dazu, dass ein erster "Grundriss von Altstetten" aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts das mittelalterliche Dorf widerspiegelt, nicht in seiner äusseren Gestalt, denn die Häuser wurden immer wieder umgebaut oder etwa nach einer Feuersbrunst neu errichtet, wohl aber in seiner räumlichen Struktur. Der Reisende, der von Zürich her kam, erblickte als Erstes auf der rechten Strassenseite das Haus zum Gatter (Ecke Saumackerstrasse 656/Badenerstrasse 58, abgebrochen 1959). Sein Besitzer hatte die Pflicht, das Tor im Zaun, der die Siedlung umgab, in gutem Zustand zu erhalten. Schräg gegenüber lag das Gasthaus "Blaue Ente" (Badenerstrasse 663, abgebrochen 1956), gefolgt von der Schmiede (Badenerstrasse 669, abgebrochen 1960). Vis-a-vis, auf der rechten Strassenseite, befanden sich der Kehlhof eines Grundherrn (Badenerstrasse 666-668, abgebrochen 1951) und die Zehntenscheune (Badenerstrasse bei 668, abgebrochen 1897). Dann durchquerte die Strasse in einer Furt den Dorfbach, der von Albisrieden her nach der Limmat fliesst. Am Bach erhob sich das Haus des Lehrers, in dessen Stube sich bis zu 80 Kinder drängten. Die Kirche, eine Filiale von St. Peter in Zürich, auf einem kleinen Hügel gelegen, an dessen Fuss sich das Pfarrhaus lehnte, überblickte die 30 Gehöfte des Oberdorfes. Keine 200 Meter talauswärts bildeten entlang der heutigen Dachslernstrasse zwei Häuserzeilen das Unterdorf. Das einzige noch erhaltene Gebäude Altstettens aus dieser Zeit ist, neben der Kirche, das Studerhaus oder Städelihaus (Dachslernstrasse 20-22) im ehemaligen Unterdorf, in dem sich heute das Ortsmuseum befindet. Erste Nachrichten über das Gebäude gehen auf den Beginn des 14. Jahrhunderts zurück.

Mit dem Zusammenbruch der alten Ordnung in der helvetischen Revolution von 1798 fiel auch das Verbot des Häuserbaus. 1846 zählte Gerold Meyer von Knonau bereits 87 Häuser mit insgesamt 183 Wohnungen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts traten Fachwerkkonstruktionen an die Stelle der traditionellen Bohlenständerbauten, seit den 1830er-Jahren wurden die meisten Bauten in Mauerwerk ausgeführt.

Die Bildungsreform, die sich der Kanton nach dem Liberalen Umsturz (1830) auf die Fahnen geschrieben hatte, verlangte nach neuen Unterrichtsräumen. Eine Schule lässt sich zwar seit 1641 nachweisen, doch der Lehrer erteilte den rudimentären Unterricht in seiner Stube. 1834 entstand ein erstes eigentliches Schulhaus zwischen den beiden Dorfteilen (Dachslernstrasse 2). Den durch das Bevölkerungswachstum steigenden Raumbedarf deckten im Lauf des 19. Jahrhunderts zwei weitere, in unmittelbarer Nähe erstellte Schulhäuser: 1875 an der Feldblumenstrasse 14 und 1895 an der Dachslernstrasse 6. Ein im April 1911 eingeweihtes Schulhaus steht an der Altstetterstrasse 171.

Badenerstrasse 570 bis 580 mit der einspurig geführten Limmattal-Strassenbahn um 1928. Die Besiedlung entlang dieser Hauptverkehrsachse verdichtete sich erst allmählich.



Den grössten Einfluss auf die Siedlungsentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert hatte seit 1847 die Eisenbahn, die vorerst allerdings in bescheidenem Rahmen als "Spanisch-Brötli-Bahn" zwischen Zürich und Baden verkehrte. Ihre Geleise schnitten in einer schnurgeraden Linie die Gemeinde entzwei. Das abgetrennte Gebiet im Norden, zwischen Eisenbahnlinie und Limmat, blieb in der baulichen Entwicklung lange Zeit zurück; noch heute weist es den grössten Freiflächenanteil auf. In den 1870er-Jahren hatte die Stadt begonnen, im Werdhölzli grössere Landflächen aufzukaufen, um darauf so genannte Rieselfelder für die Abwasserreinigung einzurichten. Das Projekt schlug allerdings fehl; erst 1926 entstand auf diesem Land die städtische Kläranlage, die seither ständig ausgebaut und perfektioniert wird. Andererseits bescherte die Eisenbahn dem Dorf Altstetten eine erste Haltestelle und damit das Tor zur Welt. Bereits die "Spanisch-Brötli-Bahn" verkürzte die Wegzeit in die Stadt von einer guten Stunde auf 8 Minuten. Heute benötigt die S-Bahn noch 5 bis 6 Minuten. Die massiv verbesserte Erreichbarkeit schien allerdings vorläufig keinen grossen Einfluss zu haben. Zwischen 1836 (992 Einwohner) und 1860 (1'036 Einwohner) nahm die Bevölkerung nur um 50 Personen zu, deutlich weniger als im abgelegenen Nachbardorf Albisrieden.

Das änderte sich mit der Nordostbahn-Linie durchs Knonauer Amt, die seit 1864 von Zürich über Altstetten nach Zug und Luzern führt. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn (1882) wurde diese Linie vorübergehend zur wichtigen Fernverbindung nach dem Süden, da die heutige Strecke über Thalwil-Sihlbrugg erst 1897 den Betrieb aufnahm. Seit 1860 wuchs die Bevölkerung im Schnitt jährlich um 3,3 Prozent und erreichte 1910 5'356 Personen. Vom alten Dorfkern aus entwickelte sich die Siedlung entlang der Altstetterstrasse, die dem geschwungenen Lauf des Baches folgt, auf den Bahnhof zu. Links und rechts der Geleise entstanden Gewerbe- und Industriebauten.

Auch die nachmals berühmte Maschinenfabrik Oerlikon hatte sich für diesen optimal erschlossenen Standort interessiert, entschied sich dann aber 1863 für Oerlikon (vgl. Baukultur Band 1). Gut ein Jahrhundert später fiel ein anderer Standortentscheid wiederum zugunsten von Oerlikon aus: In den 1980er-Jahren war die Rede davon, die baufällig gewordenen Ausstellungshallen der Züspa abzubauen und als Messe Zürich in Altstetten neu entstehen zu lassen, doch schliesslich wurde der Neubau in Oerlikon realisiert. Tatsächlich haben beide Quartiere Standortvorteile. Sie entwickelten sich im 19. Jahrhundert mit dem Bahnhof als Kristallisationspunkt. Beide sind heute städtische Subzentren, deren zentralörtliche Funktion über die Stadt ins Glatttal respektive Limmattal hinausreicht.

1900 zählte man in Altstetten 1307 Erwerbstätige, davon arbeiteten 339 ausserhalb der Gemeinde. Die erste Betriebszählung von 1905 listet 1507 Arbeitsplätze auf, davon 15 Prozent in der Landwirtschaft, hohe 70 Prozent im Sekundärsektor und nur 15 Prozent im Bereich der Dienstleistungen. Die Zahlen suggerieren eine stark industrialisierte Gemeinde, ein Eindruck, der relativiert werden muss. Weitaus die meisten Arbeitsplätze, nämlich 459 von



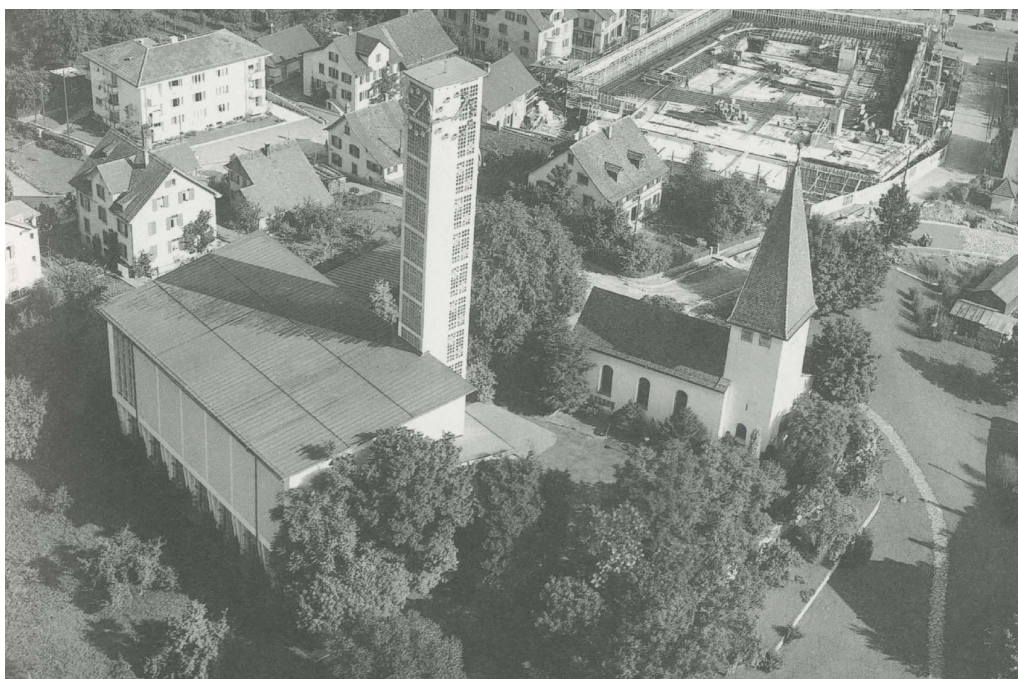
Der Traum vom Häuschen im Grünen. Das in den 1940er-Jahren erbaute Quartier Zwischenbächen um 1950. Parallel zum oberen Bildrand die Altstetterstrasse. Im Hintergrund links die Heilig-Kreuz Kirche, rechts oben das Zollfreilager in Albisrieden.

1035, bot die Bauwirtschaft an, gefolgt von der kleingewerblich strukturierten Branche "Kleidung und Putz" (Schneiderinnen, Schuhmacher usw.) mit 206 Stellen. In der klassischen Textilindustrie arbeiteten bloss 114 Personen, nur wenig mehr (123) im Sektor Metalle und Maschinen. Grössere Industriebetriebe entstanden erst nach dem Ersten Weltkrieg, so 1918 die Micafil AG auf einem ausgedehnten Areal zwischen Badener- und Hermetschloostrasse, oder 1928 die Uto-Aufzug- und Kranfabrik an der Badenerstrasse 573. Nach einem Unterbruch im Ersten Weltkrieg setzte sich das kräftige Bevölkerungswachstum von 3 bis 4 Prozent pro Jahr fort; bei der Eingemeindung von 1934 war Altstetten mit über 10'000 Einwohnern statistisch gesehen eine Stadt. Ein erster Höhepunkt war 1980 mit 27'642 Einwohnern erreicht. Bemerkenswert ist, dass Altstetten im Gegensatz zu anderen Stadtquartieren nach einem kurzen Rückgang in den 1980er-Jahren noch einmal zugelegt hat. Im Jahre 2000 wurden 28'174 Einwohnerinnen und Einwohner gezählt.

Der Siedlungsausbau erfolgte vorerst vor allem durch Verdichtung und Erweiterung zwischen dem alten Oberdorf und dem Bahnhof. Charakteristisch für die vorstädtische Siedlung waren freistehende Wohn- und Gewerbebauten, dazwischen vielfach umgebaute und ungenutzte Bauernhäuser aus früheren Bauperioden. Die 1899 erstellte geschlossene Blockrandbebauung mit Innenhofgebäude im Geviert von Badener-, Grimsel-, Furka-, Saumackerstrasse mit ihren Repräsentationsfassaden grossstädtischen Zuschnitts bildet eine Ausnahme. In der Zwischenkriegszeit entstanden Einfamilienhäuser im Süden und Südwesten der Gemeinde (Girhaldenstrasse, Zwischenbächen, Eigenheimstrasse), einige Wohnbauten auch nahe der Grenze zur Stadt südlich und nördlich der Badenerstrasse (Freihofstrasse, Stüdlacker).

Im Übrigen aber entwickelte sich der östliche Gemeindeteil erst ab den 1940er Jahren entlang dieser Hauptverkehrsachse und der neu erstellten, parallelen Baslerstrasse als gemischte Wohn- Gewerbe- und Industriezone. Heute ist diese baulich diffuse Zone zwischen Ausser Sihl, Wiedikon, Altstetten und Albisrieden Teil des städteplanerischen Entwicklungsgebietes "Letzi".

Ab 1924 entstand in Bahnhofsnähe die erste Wohnsiedlung auf genossenschaftlicher Basis. Die von der Eisenbahner Baugenossenschaft errichtete Siedlung links und rechts der Eisenbahnerstrasse, eine halboffene Randbebauung mit grosszügigen Grünhöfen, verknüpft den traditionellen Blockrand mit den Forderungen des neuen Städtebaus nach Licht, Luft und Grünflächen. Die grosse Zeit der Baugenossenschaften in Altstetten aber kam erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Zwischen 1945 und 1960 entstanden 18 zum Teil grossflächige Kolonien mit bis zu über 300 Wohnungen. Die Genossenschaften errichteten ihre Zeilenbauten bevorzugt am Hang, der sich im Süden der Gemeinde gegen den waldbedeckten Ausläufer der Albiskette erstreckt. Die Gegend war schon in der Zwischen-



Das Zentrum Altstettens aus der Vogelschau: Links die neue, 1941 eingeweihte reformierte Kirche (Pfarrhausstrasse 19-21), rechts die alte Kirche (Pfarrhausstrasse bei 19). Im Hintergrund nimmt der Lindenplatz Gestalt an.

kriegszeit durch die Eugen-Huber-Strasse für den privaten Wohnungsbau erschlossen worden. Sie hat ihren Namen vom bekannten Autor des Zivilgesetzbuches von 1912, einem Altstetter Bürger. Das aufgelockerte Wohnquartier an erhöhter Lage kontrastiert stark mit der städtischen Bebauung in der Ebene.

Nach der Eingemeindung von 1934 engagierte sich auch die Stadt Zürich, die schon vorher Landreserven aufgekauft hatte, im Wohnungsbau. Einen markanten Akzent setzen 1957 am Farbhof die zweifach abgewinkelten, siebenstöckigen Wohnbauten von Häfeli Moser Steiger. Sie scheinen sich dem Verkehr an diesem Stadteingang entgegen zu stemmen. Im Zuge des Bevölkerungswachstums baute die Stadt verstreut über das ganze Gemeindegebiet neue Schulhäuser, so 1935 im Geist des Neuen Bauens das Schulhaus Kappeli (Badenerstrasse 618ff.), 1954 und 1955 die Primarschulen Untermoos (Altstetterstrasse 248 ff.) und Chriesiweg (Chriesiweg 11 ff.), 1969 und 1974 Schulhaus und Gemeinschaftszentrum Loogarten (Eugen-Huber-Strasse 145 ff.).

Städtische Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung in Altstetten sind das Stadion Letzigrund an der Herdernstrasse, der Friedhof Eichbühl am Waldrand über dem Quartier (Friedhofstrasse 94) und das Hallenbad von 1973 im ehemaligen Unterdorf, das heute auf genossenschaftlicher Basis betrieben wird. Mit dem jährlichen Leichtathletikmeeting genießt das Letzigrund gar internationale Bedeutung. Den Wettbewerb für den Stadionneubau gewannen 2003 die Architekturbüros Betrix & Consolascio und Frei & Ehrensperger.

Zur ersten römisch-katholischen Pfarrei Heilig Kreuz, 1900 errichtet, gehörten vorerst neben Altstetten elf benachbarte Gemeinden. Die im 19. Jahrhundert zuwandernden Katholiken gehörten vorwiegend der Unterschicht an; im reformierten Kanton Zürich galt ihre Religionsgemeinschaft als private Vereinigung, die kein Recht hatte, Kirchensteuern zu erheben. Entsprechend stand für die Heilig-Kreuz-Kirche nur der bescheidene Betrag von 100000 Franken zur Verfügung. 1977- 1979, in einer rechtlich und finanziell besseren Zeit, musste das Gotteshaus an der Saumackerstrasse einem Neubau weichen.

Die protestantische Kirchengemeinde wollte ursprünglich die zu klein gewordene alte Kirche (Pfarrhausstrasse bei 19) abreißen und durch einen Neubau ersetzen, beschloss dann aber, das neue Gebäude, das 1941 eingeweiht wurde, unmittelbar daneben zu errichten (Pfarrhausstrasse 19-21). Zusammen mit dem Kirchengemeindehaus, dem alten Pfarrhaus von 1910 (Pfarrhausstrasse 10) und dem vorgelagerten Lindenplatz (Lindenplatz 4-6ff.) bilden die beiden Kirchen ein heterogenes, aber attraktives Zentrum.

Seit 1963 verbindet die Europabrücke Altstetten mit Höngg und überquert dabei die hoch belastete Eisenbahnlinie, die Autobahn und die Limmat. Blick vom Höngger Kirchhügel Richtung Altstetten, 1970.



Der grosszügige Lindenplatz, der auf drei Seiten von Geschäfts- respektive Verwaltungsbauten und dem Hotel Spirgarten gesäumt wird (Lindenplatz 4-6 ff.), aber den Blick auf den Kirchhügel frei lässt, entstand auf private Initiative. Die Initiativgenossenschaft Lindenplatz Altstetten, die verhindern wollte, dass dieser zentrale Ort durch Spekulationsbauten überstellt würde, kaufte in langwierigen Verhandlungen die Grundstücke auf und konnte 1958 die fertige Anlage der Öffentlichkeit übergeben. Seit 1964 verbindet das Altstetter Viadukt über die Limmat die 1971 eröffnete Autobahn N1 und die Eisenbahngleise Altstetten mit Höngg. Es wurde nach Fertigstellung in einem Anflug von Europabegeisterung "Europabrücke" getauft. Nun erlebte das Werdhölzli einen wahren Bauboom. Bereits 1959 war die städtische Siedlung Bernerstrasse mit 267 Wohnungen bezugsbereit (2004 abgebrochen). Zwischen 1975 und 1976 haben die Stadt und verschiedene Baugenossenschaften westlich der Europabrücke eine Grossüberbauung realisiert (Grünau). Zwei langgestreckte, geknickte Scheibenhäuser umschliessen ein Wohnhochhaus und niedrige Bauten mit öffentlicher Nutzung. 1976 wurde die Strassenbahnlinie vom Hardturm bis zum Werdhölzli verlängert. Die Grünau wurde zum eigenen Quartier mit Schule (1976), Post (1976), eigenem Quartierverein (1978) und einem Kirchgemeindehaus (1990). Ebenfalls in den 1970er-Jahren wurde die seit längerem benutzte Grundwasserfassung östlich der Europabrücke ausgebaut und neu gestaltet. Das 25 Hektaren grosse Schutzgebiet wurde zur verkehrsfreien Grünzone; nur die Strassenbahn fährt auf begrüntem Trasse durch den Naturpark.

1990 gab es rund 21'000 Arbeitsplätze und gegen 16'000 hier wohnende Erwerbstätige, von denen aber nur etwa 20 Prozent auch in Altstetten arbeiteten, was heisst, dass jeden Werktag fast 18'000 Pendler nach Altstetten strömten. Während die Bevölkerung seither nur leicht wuchs, hat die Zahl der Arbeitsplätze bis 1998 massiv auf 27'315 zugenommen, 78 Prozent davon sind im Dienstleistungssektor angesiedelt. Dieser Wandel zur postindustriellen Gesellschaft macht sich in Altstetten auch baulich deutlich bemerkbar. Entlang der Hohl-, Basler- und Badenerstrasse sowie um den Bahnhof sind grosse Verwaltungsgebäude von Banken, Versicherungen und Informatikfirmen entstanden. Im Geviert Basler-Flur- Buckhauserstrasse wurde eine Überbauung mit gemischter Nutzung realisiert (Buckhauserstrasse 1 ff.). Einkaufszentren (Letzipark, Solidapark) verweisen auf die Zentrumsfunktion des Quartiers für ein Einzugsgebiet, das über die Stadt hinausreicht.

Die seit langem bestehende Verkehrsgunst Altstettens wurde mit der Autobahn und der S-Bahn, welche Altstetten mit stündlich sechs Zugsparen bedient, noch verbessert. Durch die optimale Verkehrsanbindung ist Altstetten auch Standort für Institutionen der Verkehrsinfrastruktur geworden: Schnellgutbahnhof (1976), Postzentrum Mülligen (1978), das allerdings bereits jenseits der Grenze zu Schlieren liegt, und die Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe (1975).

MODERNE
Oerlikon



Quelle:
Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Baukultur in Zürich - Band 1
Verlag NZZ Zürich 2002

SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Noch um 1850 wies nichts auf die zukünftige Entwicklung Oerlikons hin. Der im Gebiet der heutigen „Dorflinde“ gelegene Weiler, 942 erstmals erwähnt, zählte kaum 20 Häuser und war Teil der bäuerlichen Gemeinde Schwamendingen, wo die Oerliker die Kirche und Schule besuchten. Die Häusergruppe lag abseits des Verkehrs am nördlichen Abhang des Milchbuchs, knapp über den Riedflächen des Glatttals, umgeben von Acker- und Wiesland mit wenigen Einzelhöfen. Der „Gubel“ genannte Hügel trennte sie vom Hochplateau des Allenmoos. Grosse Teile der Oerlikoner Flur lagen in den sumpfigen Niederungen des Rieds und wurden als Streuwiesen extensiv genutzt. Die Begrädnung der Glatt (1888) setzte den häufigen Überschwemmungen ein Ende. Doch erst in den 1920er-Jahren liess der Kanton die Ebenen der Glatt mit Kanälen trockenlegen, in grosse Parzellen teilen und durch Strassen erschliessen. Die geraden Pappelalleen der Thurgauer- und Wallisellenstrasse verweisen bis heute auf den wasserreichen Untergrund dieses Stadtteils.

Die moderne Geschichte Oerlikons begann 1855 mit dem Bau der Eisenbahnlinie der Nordostbahn, die Zürich mit dem Bodensee und Süddeutschland verband. Der Nachbarort Schwamendingen hatte sich gegen die Führung dieser Linie auf dem eigenen Gemeindegebiet gewehrt, weil er eine Konkurrenz für das blühende Fuhr- und Speditionsgewerbe der Landstrasse vermutete. Oerlikon war zu klein, um sich zu wehren und eröffnete sich damit unbewusst eine bedeutende Zukunft. 1872 löste sich Oerlikon politisch von Schwamendingen und bildete bis 1934 eine eigene Gemeinde.

Ein unbedeutendes Landgeschäft eröffnete die städtisch-industrielle Entwicklung: Im Jahr 1863 kaufte Ingenieur Peter Emil Huber-Werdmüller eine Wiese hinter dem Bahnhof Oerlikon, weil sie ihm für den Bau einer Fabrik geeignet schien. Seine nach ersten Misserfolgen 1876 neu gegründete Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) versuchte sich auf verschiedenen Gebieten, war erfolgreich im Bau von Walzen-Mahlstühlen, ohne aber grössere Bedeutung zu erringen. Dies änderte sich fast schlagartig mit dem 1884 gefassten Entscheid, auf eine Wachstumstechnologie zu setzen, die eben erst ihre industrielle Anwendbarkeit erreicht hatte: die Elektrotechnik. Unter dem aus England stammenden Chefingenieur Charles Brown und seinem Sohn Charles Lancelot Brown, dem späteren Gründer der Badener BBC erreichte die MFO in diesem Bereich bald eine führende Stellung. Die von der MFO gebaute erste Hochspannungsleitung über 100 Kilometer an der Elektrizitätsausstellung in Frankfurt 1891 machte den Namen „Oerlikon“ europaweit bekannt. In der Folge wurden im Zürcher Vorort Generatoren, Elektromotoren und Lokomotiven für die ganze Welt gebaut. Ein schnell wachsender Markt sicherte der Unternehmung hohe Zuwachsraten und liess den Vorort Oerlikon zu einem städtischen Zentrum ausserhalb Zürichs anwachsen.

Die MFO blieb jahrzehntelang der grösste Arbeitgeber nicht nur in Oerlikon, sondern im Raum Zürich überhaupt. An die Areale der MFO lagerten sich verwandte Unternehmungen wie die Akkumulatorenfabrik an, die Fahrzeugbatterien herstellte. Die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, 1906 vom Stammhaus MFO abgetrennt, entwickelte sich in den 1930er-Jahren unter Emil Georg Bührle zur grössten Waffenfabrik der Schweiz.

Im Zweiten Weltkrieg wurden hier Luftabwehrkanonen unter anderem für Deutschland produziert; in späteren Jahrzehnten sorgte der Export von Oerlikon-Waffensystemen immer wieder für öffentliche Diskussionen. Bis heute erinnern im Zentrum von Oerlikon Namen wie Edison-, Franklin- oder Ohmstrasse an die Bedeutung der Elektrotechnik für die Entwicklung des Ortes. 1967 verlor die MFO ihre wirtschaftliche Selbständigkeit und wurde Teil des BBC-Konzerns, der 1988 zur globalen ABB fusionierte.

Die Industrie bildete nördlich des Bahnhofs Oerlikon bis zum Ende des 20. Jahrhunderts eine eigene Landschaft, geprägt von grossflächigen, in sich geschlossenen Arealen. Charakteristisch war die Skyline der MFO- Oberlichthalen, die über die Jahrzehnte zu einem grossflächigen Teppich anwuchsen. Den Kern dieses einfachen Hallentyps bildet eine rahmenartige Tragstruktur aus Stahl, die eine Kranbahn trägt. Eine dünne Gebäudehülle aus Backstein und Glas umhüllt die Werkhalle. In das Flachdach aus Holz sind Oberlichter eingelassen. Mehrgeschossige Gebäude für den Apparatebau und für die Konzernverwaltung ergänzten ab 1910 in grösserer Zahl die Hallen des MFO Areals. Die Fabrikationshallen ragten mit einer eigentümlich gezackten Backsteinfassade in die Birchstrasse hinein, deren Flucht der Hochkamin wie ein Obelisk abschloss. Geschossweise gegliederte Hochbauten charakterisierten das Areal der ehemaligen Oerlikon-Bührle (heute Unaxis). Besondere typologische Vielfalt herrschte auf dem Areal der Akkumulatorenfabrik (Binzmühlestrasse 86-94) mit Jugendstil-Backsteinbauten, Rastertypen aus den 1940er-Jahren und dem charakteristischen, schlanken Turmhaus für den Hochofen.

Die industrielle Entwicklung bildete den Motor der Verstädterung Oerlikons, das von allen Zürcher Gemeinden das schnellste Wachstum aufwies. Seine Bevölkerung verfünffachte sich zwischen 1880 und 1910 von 1211 auf 5835 Einwohner. Die 3319 Beschäftigten von 1910 wohnten nur etwa zur Hälfte in Oerlikon selbst; ein grosser Teil pendelte aus den Nachbarorten Affoltern, Seebach und Schwamendingen nach Oerlikon zur Arbeit. Ein städtisch ver-

dichteter Kern bildete sich seit den 1890er Jahren im Dreieck zwischen Bahnlinie, Schaffhauser- und Franklinstrasse, in dessen Mitte 1927 der Marktplatz angelegt wurde. Hier herrscht geschlossene Blockrandbebauung mit Läden und Einkaufszentren vor. Neben der Eisenbahn verband seit 1897 eine private Strassenbahn Oerlikon mit Zürich, auf Initiative der MFO gegründet. Es kamen Zweiglinien nach Seebach und Schwamendingen dazu.

Oerlikon, das dank seiner Industrie zu den finanzstarken Gemeinden zählte, besass schon seit der Wende zum 20. Jahrhundert eine professionelle Verwaltung und ein modernes Bauwesen. Der Bebauungsplan von Gemeindeingenieur Johann Matthäus Scheifele sorgte seit 1898 für eine geordnete Stadtstruktur: Parallele Strassen (Regensberg-, Gubel-, Baumacker-, Franklinstrasse) folgen den Höhenlinien und Ackergrenzen des Gubelhangs und treffen im spitzen Winkel auf die Bahnlinie einerseits und die Schaffhauserstrasse andererseits. Damit entstanden die für Oerlikon typischen Strassendreiecke im Zentrumsgebiet.

Der sanft ansteigende Gubelhang wurde seit der Jahrhundertwende mit grosszügigen Villen überbaut, während sich der Gubel selber zum Standort von Schulhäusern und der reformierten Kirche entwickelte. Diese kleine, in viel Grün getauchte Akropolis Oerlikons entlang der Regensbergstrasse vereinigt die wichtigsten Architekturwerke der Industriegemeinde. Sie verbildlichen den Repräsentationsbedarf der aufstrebenden Kleinstadt; viele Projekte wurden durch Wettbewerbe bestimmt: die reformierte Kirche (Oerlikonerstr. 99) und das Gemeindehaus (Gubelstr. 1), das Schulhaus Liguster (Ligusterstr. 20), die Turnhalle (Venusstr. 20) sowie das Schulhaus Gubel B (Regensbergstr. 153).

Robert Ruggli und Karl Scheer sind die wichtigsten Oerlikoner Architekten der Zwischenkriegszeit. Ihr sachlicher Heimatstil ist auf Schritt und Tritt anzutreffen. Als charakteristisches Architekturelement Oerlikons fallen die in zahlreichen Varianten anzutreffenden Erkertürmchen des Späthistorismus und des Heimatstils auf. In ihnen scheinen sich die lokalen Architekten gegenseitig Reverenz zu erweisen. Neben den wenigen einheimischen Architekten trugen Baumeisterfamilien wie die Rathgeb, die Scheifele, Scotoni und Spaltenstein wesentlich zur baulichen Entwicklung der Gemeinde bei. Diese Familien erwarben grosse Landreserven und waren bzw. sind auch im Handel und in der Verwaltung von Liegenschaften tätig. Der „Scotoni-Park“, eine Wohnüberbauung an der Allenmoosstrasse, ist ein Hinweis auf den grossen Immobilienbesitz einer dieser Familien.

Unter dem Eindruck des städtebaulichen Ideenwettbewerbs Gross-Zürich (1915-1918) entschloss sich die Stadt Oerlikon 1924 zu einer neuen Raumordnung mittels zweier Bebauungsplan-Wettbewerbe. Im Zentrum liess die Stadt den „Wasenacker“ zum Marktplatz mit einseitiger Randbebauung ausgestalten. Im Gebiet des Gubelhangs lockerte sie das starre Strassensystem von 1898 auf und legte eine Grünverbindung durch das Allenmoosquartier nach Zürich (Bucheggplatz) an.



Übersichtsplan über den Gemeindebau Oerlikon von 1864: Oerlikon noch ein bäuerlicher Weiler in geschützter Hochlage über dem Ried. Nördlich davon verläuft die Bahnlinie von 1855.

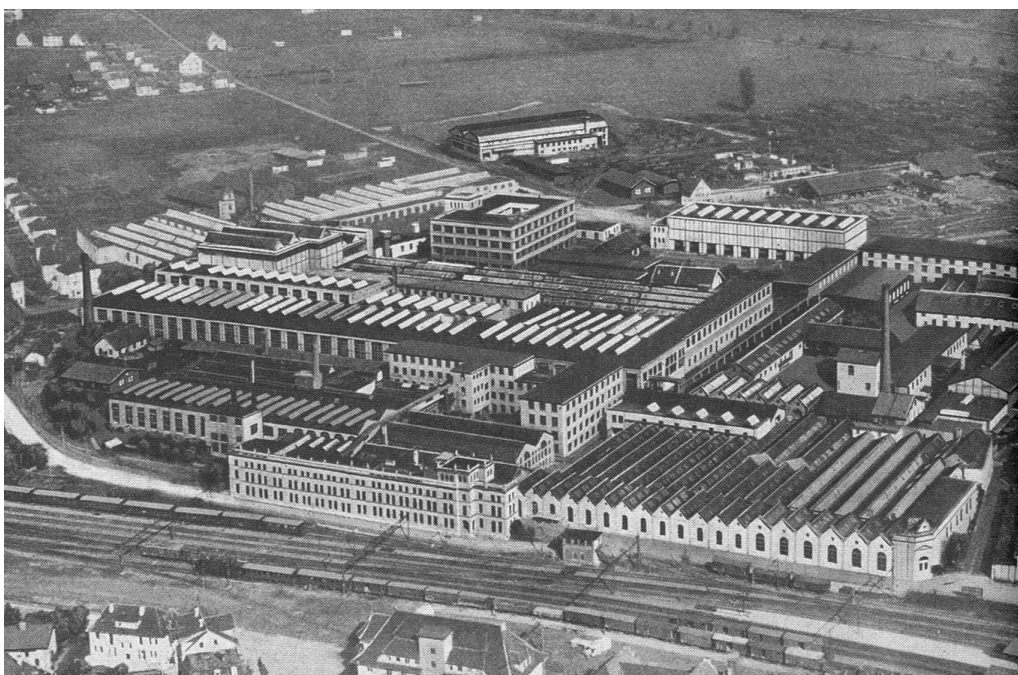
Der 1925 beschlossene und 1927 in Kraft gesetzte neue Bebauungsplan enthielt bereits Pläne für die Besiedlung des „Meliorationsgebiets“ im Ried. Dieses flache Gebiet, das den nordöstlichen Teil des Quartiers prägt, war bis ins frühe 20. Jahrhundert Sumpfland. Die Meliorationsunternehmung von 1919 (Kühried-Saatlen) legte das Riedland trocken und umfasste umfangreiche Landumlegungen. Das rechtwinklige Wegnetz und die arrondierten Parzellen waren zwar für die Landwirtschaft gedacht, erleichterten aber nach der Eingemeindung (1934) die schnelle Überbauung der Riedgebiete.

Der Bebauungsplan von 1925 sah die Erschliessung des Riedgebiets durch die Wallisellen- und Tramstrasse vor. Er enthielt auch schon eine erste Umfahrungsstrasse für den Transitverkehr: Die in den frühen 30er-Jahren realisierte Dörflistrasse umfährt das Geschäftszentrum in weitem Bogen und durchschneidet dabei den ursprünglichen bäuerlichen Weiler; zahlreiche Bauernhäuser mussten ihr weichen. Letzte Reste des Dorfkerns blieben bis 1969 erhalten, um dann dem städtischen „Zentrum Dorflinde“ Platz zu machen. Versteckt im Hof der Grossüberbauung blieben ein barockes Landgut (Dorf Lindenstrasse 6) und die 200 Jahre alte Dorflinde stehen.

Mit der Industrie kamen die Gewerkschaften nach Oerlikon. Bereits 1877 gründeten Metallarbeiter den Arbeiterverein Oerlikon als Selbsthilfeorganisation. Um die Jahrhundertwende politisierte sich der stark gewachsene Verein immer mehr und löste auf bürgerlicher Seite 1906 die Gründung einer freisinnigen Partei Oerlikon aus. Seither prägte der Gegensatz von linken und bürgerlichen Machtansprüchen die Gemeindepolitik. Gestritten wurde nicht nur um Behördensitze, sondern auch um Anliegen wie den Bau des Volkshauses (1930) und schon seit 1906 um den Bau von Arbeiterwohnungen. Erst nach dem Ersten Weltkrieg beteiligte sich die Gemeinde am Bau kleiner Arbeiterwohnkolonien an der Bernina- und Hörnlistrasse. Die Industriellen opponierten gegen diese Projekte mit dem Argument, dass damit nur mittellose Zuwanderer angelockt würden. Stattdessen förderte die Oerlikoner Industrie halb bäuerliche Arbeiterheimetli im Riedgebiet (Tramstrasse 73, 85) mit grossen, zur Selbstversorgung geeigneten Gartenflächen. Statt Politik zu treiben oder im Wirtshaus zu sitzen, sollten die Arbeiterfamilien hier ihre (durch die 48-Stunden-Woche seit 1918 stark vermehrte) Freizeit still und nützlich verbringen.

Der Anschluss Oerlikons (zusammen mit acht weiteren Vororten) an die benachbarte Stadt Zürich war im Vorfeld äusserst umstritten und gelang erst im zweiten Anlauf 1934. Die Verarmung der finanzschwachen Arbeitergemeinden Affoltern, Seebach und Schwamendingen gab den hauptsächlichen Anstoss zu diesem Schritt. Stadtplanerische Argumente wurden zusätzlich ins Feld geführt. Oerlikon, das selber eine finanzstarke und selbstbewusste Gemeinde war, stimmte dem Anschluss widerstrebend zu, die Oerliker Vision, ein Zusammenschluss der Zürich-Nord-Gemeinden zu einem Gross Oerlikon, hätte die Kleinstadt finanziell zu sehr belastet.

Besondere Bedeutung hatte Oerlikon als ein Zentrum des Sports und der Arbeiter-Freizeitkultur. Das ehemalige Kino Colosseum, 1911 in einem Hinterhof an der Welchogasse 6 erbaut, ist das wohl älteste als Kino erstellte Gebäude der Region Zürich. Eine frühe Kathedrale des Publikumssports stellt die offene Rennbahn dar, 1912 als Ei-



Werkareal der Maschinenfabrik
Oerlikon um 1931.

senbeton Konstruktion am Siedlungsrand gegen die Glattwiesen erbaut, als Ersatz für das ältere „Velodrom“ in der Hardau (Dörflistrasse 90). Ihre 333-Meter-Bahn ist eine der ältesten bestehenden Sportanlagen der Schweiz und trotz Altersbeschwerden noch immer ein beliebter Austragungsort von Radrennen. Seit 1939 dominiert das nahe, an der Wallisellenstrasse 45 gelegene Hallenstadion, ein imposanter Eisenbetonbau, das sportliche und kulturelle Geschehen Oerlikons. Neben Radsport werden hier auch Eishockeyspiele, Pferdesport und Konzerte ausgetragen. Für die Fundamente der Halle wurden Caissons in den wasserhaltigen Riedboden abgesenkt; die grossen Spannweiten der stützenfreien Halle stellen eine ingenieurtechnische Meisterleistung dar.

Zur Arbeiteröffentlichkeit Oerlikons gehörte nicht allein der Sport – auch geistigen Bedürfnissen wurde Rechnung getragen. Diesem Ziel diente das Volkshaus an der Baumackerstrasse mit sozial-religiöser Trägerschaft und alkoholfreiem Restaurant ein langjähriges Postulat der Arbeiterbewegung. Zur kulturellen Hebung wollte auch der Naturheilverein Oerlikon beitragen, der seit der Zwischenkriegszeit an der Ringstrasse ein „Luft- und Sonnenbad“ betrieb, das Kneippkuren und hüllenloses Sonnenbaden ermöglichte.

Im Gegensatz zu den anderen 1934 eingemeindeten Quartieren herrschte in Oerlikon nach 1940 wenig bauliche Dynamik – Oerlikon war gebaut. Für neue Wohnsiedlungen war nur in den Grenzzonen zu Affoltern (Birchquartier) und Schwamendingen (Kühried Saatlen) Platz. Dagegen entstanden im Geschäftszentrum neue Wahrzeichen wie das Warenhaus Jelmoli mit seinem fünfgeschossigen Turm (Ohmstrasse 11). Die „Züspa“, in der frühen Nachkriegszeit von lokalen Gewerbetreibern gegründet, weitete sich in den 60er-Jahren zu einem Konglomerat von provisorischen Hallenbauten im Umfeld des Hallenstadions aus. Seit 1997 fasst der Neubau der Messe Zürich die Ausstellungsflächen in einem einzigen Volumen zusammen (Wallisellenstrasse bei 45).

Seit den 1960er-Jahren zeichnete sich die Entwicklung Oerlikons zum Nebenzentrum mit City-Funktionen ab; im Zentrum schritt die bauliche Verdichtung voran. Hochhäuser und Grossbauten setzten neue Akzente. Die Hochhausgruppe „Bauhof“ von 1967 (Gubelstrasse 28-36) war das erste Gebäude in Oerlikon, das die Auszeichnung für gute Bauten in der Stadt Zürich erhielt. Ihm folgten als weitere Hochhäuser 1972 das dominante Hotel „International“ (Schulstrasse 44) und 1981 das Einkaufszentrum „Neumarkt“ zwischen Marktplatz und Bahnhof. 1980 zählte man im Quartier erstmals mehr Arbeitsplätze als Einwohner und Einwohnerinnen. Der Bau der SBB-Flughafenlinie (1980) und die S-Bahn (seit 1990) machten Oerlikon zum wichtigsten Verkehrsknoten der Region.

Veränderungen in der industriellen Struktur und die erhöhte Bedeutung des Standorts Oerlikon läuteten in den frühen 1980er-Jahren die Umwandlung des Oerlikoner Industriegebiets in ein neues Stadtquartier ein. Dem allmählichen Ersatz der Fabriken durch Bürokomplexe stand ihre Lage in der Industriezone entgegen, was die Eigentümer (neben ABB und SBB vorallem der damalige Oerlikon-Bührle-Konzern) dazu bewog, sich zur Arbeitsgemeinschaft „Chance Oerlikon 2011“ zusammen zu schliessen und mit den städtischen Behörden ein Gesamtkonzept für das 72 Hektar grosse Gebiet zu entwickeln. Ein zweistufiger Wettbewerb (1992) führte zum Planungsleitbild von 1995 und



Das Zentrum von Oerlikon kurz nach 1900. Städtische Bebauung im Kern des Industrieorts. Links Eckhaus mit Kuppel von Joseph Villa. Im Vordergrund Wasenacker (später Marktplatz).

schliesslich 1998 zu Sonderbauvorschriften. Ziel war ein durchmischtes Stadtquartier, das neben Dienstleistungsbauten und Wohnkolonien auch Schulen, Kultureinrichtungen und weiterhin Industrie beherbergen sollte. Die einzelnen Baufelder weisen relativ hohe Dichten (über 200% Ausnützung) auf; den Ausgleich bilden drei grosszügige städtische Parkanlagen.

Der Bauboom der letzten Jahre bewirkte, dass die langfristig gedachte Planung in hohem Tempo realisiert wird. Anfang 2002 sind weite Teile der einstigen Industrielandschaft abgebrochen und von einheitlich wirkenden, gläsernen Bürobauten und blockartig gesetzten Wohnüberbauungen abgelöst. Den gestalterischen Höhepunkt des neuen Quartiers bildet der 2001 eingeweihte Oerliker Park beidseits der Birchstrasse (Armin- Bolliger-Weg). Von den Bauten der industriellen Vergangenheit wird mittelfristig nichts erhalten bleiben.

Oerlikon ist heute nicht nur ein Teil der Stadt Zürich, sondern gleichzeitig ein Zentrum der sogenannten „Glatttalstadt“, die sich im Gürtel zwischen Dübendorf und Kloten entwickelt. Diese Region weist heute die grössten Wachstumsraten des Kantons Zürich auf. Sie ist geprägt von dezentral heranwachsenden Handels- und Dienstleistungsarealen und Wohngebieten in Flughafennähe. Die „Stadtbahn Glatttal“, eine von Oerlikon ausgehende neue Tramverbindung, soll mittelfristig die Glatttalstadt vom Individualverkehr entlasten und mit der Stadt Zürich verbinden.

MODERNE
Schwamendingen



Quelle:
Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Baukultur in Zürich - Band 1
Verlag NZZ Zürich 2002

SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Schwamendingen liegt am nördlichen Fuss des Zürichbergs mit seinen steilen, bewaldeten Hängen. Der grösste Teil des Quartiers erstreckt sich in den Niederungen des Glatttals, die bis ins 20. Jahrhundert Sumpfland blieben. Das ehemalige Ried besass als Weidegebiet (Allmend) und im 19. Jahrhundert für die Streuegewinnung erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Der Dorfkern Schwamendingen liegt am Südrand dieser Niederung auf einer dem Zürichberg vorgelagerten Geländeterrasse entlang der Landstrasse nach Zürich. Baumgarten und Ackerzelgen umgaben das Dorf.

Der Hof Schwamendingen ist erstmals in karolingischer Zeit (um 820) im Grundbuch des Zürcher Grossmünsterstifts erwähnt. Land, Leute und Häuser des Ortes gehörten bis zur Reformation dem Stift, und viel länger noch waren Kirche und Zehnten Besitz des Grossmünsters. Die Vogteirechte (Gerichtsbarkeit und Grundsteuern) über Schwamendingen kamen 1424 als Teil der Grafschaft Kyburg an die Stadt Zürich.

Das Wachstum der Siedlung war seit dem ausgehenden Mittelalter durch Beschränkungen des Zuzugs und des Baus von Häusern eng begrenzt. Die Zahl der Vollbauern blieb sich über Jahrhunderte praktisch gleich (um das Jahr 910 zehn Höfe, um 1467 14 Höfe); daneben vermehrte sich die Schicht der landarmen Tagelöhner und Handwerker, die kein Land besaßen und sich in vielfach geteilten Häusern auf engem Raum zusammendrängten. Seit dem 17. Jahrhundert fanden die Landlosen Heimarbeit als Baumwollspinner und im späten 18. Jahrhundert auch Arbeit in der Fabrik: Kinder aus Schwamendingen arbeiteten in den Baumwolldruck-Manufakturen Esslinger und Hofmeister an der Limmat bei Zürich.

Spuren des ehemaligen Dorfkerns finden sich zwischen den neueren Bauten im Umfeld des Schwamendingerplatzes zwischen der Herzogenmühle- und der Bocklerstrasse, entlang der ursprünglichen Strasse von Winterthur nach Zürich. Die etwas erhöht gelegene Kirche wird 1270 erstmals erwähnt. Ihr gegenüber liegt der Kehlhof (Stettbachstrasse 51). Als einstiges Amtshaus der Grundherrschaft erinnert er an die Herrschaftsverhältnisse, als die Stadt das Land regierte. Sein heutiger Bau, ein stattliches Bauernhaus, datiert aus dem 16. Jahrhundert. Fast ebenso alt ist die erste Schule des Ortes, die 1627 in einem bestehenden Kleinbauernhaus (Hüttenkopfstrasse 14) eingerichtet wurde. Eine ganze Gruppe weiterer ländlicher Bauten hat im Bereich der Bocklerstrasse überlebt.

Die alten Landstrassen verliefen viel steiler als die heutige Winterthurerstrasse: von der Aubrücke her über die Herzogenmühle- und Bocklerstrasse durch das Dorf. Im Mittelalter überquerte man von hier aus über steile Hohlwe-



*Inmitten von Baumgärten liegt
1914 das Bauerndorf Schwamendingen.*

ge den Zürichberg in direkter Linie. Mit der Zunahme des Wagenverkehrs entwickelte sich die «obere Strasse» (entlang der heutigen Frohburgstrasse) zur wichtigsten Route. Die 1833 als künstliche Chaussee neu angelegte Winterthurerstrasse machte schliesslich Schwamendingen für zwei Jahrzehnte zu einem Zentrum des expandierenden Fuhrwerks- und Postverkehrs. Der Gasthof Hirschen am Schwamendingerplatz mit seinem grossen, als Pferdetränke geeigneten Brunnen erinnert an diese kurze Blüte, die mit dem Bau der Eisenbahnlagen 1855-1857 ihr Ende fand. Der Weiler Oerlikon, der damals noch zu Schwamendingen gehörte, lief als Eisenbahnknoten der Muttergemeinde in der Entwicklung den Rang ab; 1872 trennten sich die zwei Gemeinden.

Die ersten Vorboten der Verstädterung erreichten Schwamendingen im frühen 20. Jahrhundert nicht von Zürich, sondern von Oerlikon her, das damals eine industrielle Blütezeit erlebte. Die Wohnungsnot zwang Arbeiterinnen und Arbeiter der Oerlikoner Grossindustrie, in Schwamendingen Unterkunft zu suchen. In bestehenden ländlichen Bauten entstanden zusätzliche Wohnungen. Seit 1901 erschloss eine Strassenbahn von Oerlikon her den bäuerlichen Vorort; Schwamendingen entwickelte sich immer mehr zur Pendlergemeinde. Die bescheidenen Bodenpreise lockten Arbeiterfamilien zum Bau oder Kauf von kleinen Einfamilienhäusern. Als Arbeiter- und Kleinbauerngemeinde verarmte Schwamendingen im frühen 20. Jahrhundert so sehr, dass die Einwohner die Eingemeindung 1934 als Erlösung empfanden. Als einziger öffentlicher Bau der Zwischenkriegszeit zeigt das im Geist des Neuen Bauens entworfene Schulhaus Friedrich von 1930 das Bemühen der Gemeinde, sich einen Repräsentationsbau in zeitgemässer Architektur zu leisten (Friedrichstr. 13).

Im Bereich der Landwirtschaft und der Raumordnung wurde um die Zeit des Ersten Weltkriegs durch die Melioration der Riedgebiete ein grundlegender Wandel eingeleitet. Die einstigen Allmendflächen waren im frühen 19. Jahrhundert parzelliert worden; sie dienten dem Torfstich und vor allem der wirtschaftlich einträglichen, aber extensiven Gewinnung von Streue. Die Begradigung der Glatt setzte 1888 den sporadischen Überschwemmungen ein Ende, doch viel einschneidender wirkten sich ab 1910 die Meliorationen aus, die lokale Genossenschaften unter der Leitung des kantonalen Kulturingenieurs durchführten. Nun wurden die Riedgebiete durch tief liegende Drainagekanäle vom stehenden Wasser befreit; das Land wurde planiert, Torfgruben wurden verfüllt, Gebüsche gerodet. Entlang den rechtwinklig gezogenen Kanälen entstand ein neues Wegnetz; die bislang schmalen Einzelparzellen liess der Kanton neu vermessen und arrondieren. In den Jahren ab 1912 legten die Schwamendinger auf diese Weise das «Altried» im Grenzgebiet zu Dübendorf trocken, ab 1918 das Gebiet Kuhried-Saatlen an der Grenze zu Oerlikon. Mit der Melioration erhielten die Riedflächen eine grosszügige und abstrakte Geometrie, die zwei bis drei Jahrzehnte später den Grundplan für die städtische Überbauung lieferte.



Schwamendingen, Übersichtplan, um 1930 nach der Melioration.

Die Eingemeindung von 1934 brachte Schwamendingen ausser steuerlicher Entlastung nur wenig Veränderung. Die Verstädterung des Vororts setzte erst am Ende des Zweiten Weltkriegs ein, kumulierte dann aber zu einem für Zürich einzigartigen Bauboom, der bis in die mittleren 50er-Jahre anhielt. Innert kaum zehn Jahren entwickelte sich der ländliche Vorort zu einem modernen Wohnquartier. Noch 1940 zählte Schwamendingen rund 2500 Einwohnerinnen und Einwohner. 1950 wohnten 14000, 1960 33000 Personen im neuen Stadtkreis.

Trotz des hohen Tempos verlief die Entwicklung keineswegs planlos, im Gegenteil. Die Planer im städtischen Hochbauamt unter Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner hielten für Schwamendingen und andere Entwicklungsgebiete detaillierte Überbauungspläne bereit. Und weil in der frühen Nachkriegszeit fast der gesamte Wohnungsbau von Subventionen abhängig war, konnten die städtischen Behörden die Bautätigkeit durch ihre Vorgaben und Auflagen gezielt steuern. Um schnell bauen zu können, umgingen Stadt und Genossenschaften das zeitraubende Quartierplanverfahren. Sie regelten die Erschliessung der grossen Siedlungsareale informell durch Überbauungspläne, was ihnen die grössten gestalterischen Freiheiten gab: Sie reduzierten die Strassen auf das Nötigste und erschlossen die Häuserzeilen mit einfachen Fusswegen. Die Strassen in Schwamendingen bilden daher kein regelmässiges Netz oder einen Raster. Typisch sind vielmehr Ringstrassen, die von einem grösseren Verkehrsträger abzweigen und ein einzelnes Siedlungsareal erschliessen.

Das planerische Konzept lehnte sich an die Idee der Gartenstadt an und stand im Kontrast zur urbanen Dichte der Innenstadt; eine «organisch» gegliederte Wohnstadt für Familien war das Ziel. Grünverbindungen durchziehen das ganze Viertel: Es sind Parkstreifen, zum Teil an Strassen angelehnt, die wichtige Fussgängerverbindungen herstellen, und häufig liegen diese Parkstreifen über den Hauptkanälen der Drainage aus der Meliorationszeit. An die Grünzüge sind die öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Kirchen und das Schwimmbad angeschlossen. So ergeben sich verkehrsfreie Schulwege, Spaziermöglichkeiten im Quartier und ein Stadtbild, das in seinen besten Abschnitten «Wohnen im Park» ermöglicht.

Die ersten Vorposten des neuen Siedlungsbaus lagen relativ isoliert: In der Auzelg erstellte die Stadt als einsamen Vorposten ab 1940 eine Selbstversorgersiedlung für Arbeitslose (Aemmerliweg 6ff.). Im Mattenbach-Gebiet nahe der Stadtgrenze begann die Siedlungsgenossenschaft «Im Sunnige Hof» 1943 mit dem Bau einer ausgedehnten Gartenstadt (Sunnige Hof 15ff.). Ländliche Häuserformen und die Verwendung von Holz kennzeichnen die Einfamilienhauszeilen, Häuschen und Gärten auch die 1945 von Gottlieb Leuenberger und Jakob Flückiger erstellte Siedlung «Dreispietz» der Arbeitersiedlungsgenossenschaft im Saatlenquartier. Der Dreispitz wurde zum Kern des inselhaften, reinen Wohnquartiers Saatlen, das im breiten Saatlen-Grünzug eine Fussgängerverbindung nach Oerlikon



Quartierbebauungsplan Schwamendingen/Hirzenbach von 1948. Der Zürcher Stadtbaumeister Albert Heinrich Steiner legte am Ende des Zweiten Weltkriegs die Bebauungsstruktur des Stadtquartiers fest. Die Baugenossenschaften hatten sich nach den Vorgaben des Überbauungsplanes zu richten.

und nach Schwamendingen besitzt. Parkartige Mehrfamilienhaussiedlungen mit immer noch sehr hohen Abständen und begrenzten Geschosszahlen besetzten ab 1947 die zentraleren Lagen von Schwamendingen. Ihre Architektur ist einheitlich und schlicht bis zur Monotonie. Schon zu Beginn der 1950er-Jahre regte sich Kritik an der sorgfältig gestalteten, aber monotonen Einheitlichkeit der neuen Quartiere. Markante Akzente waren nun gefragt, und eine dichtere Ausnützung des knapper werdenden Baulands wurde wieder zum Thema. Das Hochhaus, in der ASIG-Siedlung Dreispitz (Saatlenstrasse 110) 1955 von Josef Schütz realisiert, ist das erste Beispiel einer Nachverdichtung, die als städtischer Merkpunkt gestaltet wurde; andere folgten.

Der Bedarf an neuen Schulen, der sich aus dem Zuzug von jungen Familien nach Schwamendingen ergab, führte zum Bau zahlreicher Schulbauten auf hohem architektonischem Niveau. Für den Zeitraum von 1947 bis 1966 lassen sich in Schwamendingen sämtliche architektonischen Zeittrends und typologischen Diskussionen des Schulhausbaus am praktischen Beispiel nachvollziehen.

Die letzte grössere Landreserve im Gebiet Hirzenbach liess der damalige Stadtbaumeister Adolf Wasserfallen 1955-1961 nach neuen Grundsätzen erschliessen (Hirzenbachstrasse 2ff.). Durch das Angebot erhöhter Ausnützungsziffern motivierten die Stadtbehörden die zahlreichen privaten Grundbesitzer des Gebiets zur Kooperation. Der Überbauungsplan für Hirzenbach löste sich komplett von der ländlich-schlichten Verspieltheit der frühen Nachkriegszeit. Ein streng rechteckiger Grundraster gliedert das Baugebiet; die Bauten selbst sind als klare, kubische Volumen ausgebildet. Dem Wohnen dienen im Hirzenbach fast ausschliesslich punkt und scheibenförmige Hochhäuser; Flachbauten enthalten Läden, Restaurant, Schule und Kindergarten. Auf ähnliche Weise entstand 1956/57 der wichtigste städtebauliche Akzent am Schwamendingerplatz, das Wohn und Geschäftshaus, das Coop und ursprünglich auch ein Kino beherbergte (Winterthurerstrasse 529ff.). Auch hier kamen die Eigentümer einer älteren Häusergruppe in den Genuss höherer Geschosszahlen, mussten sich aber die Gestaltung des Neubaus von der Stadt vorschreiben lassen. Das Haus ist mit seiner breiten Platzwand bis heute ein Identitätsträger des Stadtquartiers.

Die Ueberlandstrasse, in den 1930er-Jahren als schmales Betonband in die Landschaft gelegt, erfuhr in den späten 60er-Jahren die Umwandlung zur städtischen Expressstrasse als Teil des nationalen Autobahnnetzes. Durch die Verbreiterung der Fahrbahnen liegen nun zuvor locker gestreute Wohnsiedlungen hart an der Strassenkante. Lärmschutzmauern verbarrikadieren die Innenhöfe. Das Saatlenquartier und die Auzelg wurden vom Rest Schwamendingens abriegelt. Trotz des Autobahnbaus wurde der Strassenverkehr auch auf den übrigen Ausfallstrassen zu einer unerträglichen Belastung. Der Bau des Schwamendinger Trams in den späten 70er-Jahren verbesserte zwar die Anbindung an die Stadt, verschlechterte aber die räumliche Situation an den Hauptstrassen.



Hirzenbach, ca. 1961. Offenes Raumgefüge über orthogonalem Raster mit Punkt- und Scheibenhäusern. Die öffentlichen Nutzungen sind in niedrigen Flachbauten untergebracht.

Diese Faktoren führten seit den 1980er-Jahren zu einer stetigen Abwertung Schwamendingens als Wohnquartier. Vom Stolz, der viele Bewohnerinnen und Bewohner der «neuen Stadt» in den 50er-Jahren erfüllt hatte, war immer weniger zu spüren. Die meist sehr knappen Wohnungsgrundrisse im Quartier trugen ebenfalls zur abnehmenden Attraktivität des Aussenquartiers bei. Als Indiz für das schwindende Prestige Schwamendingens kann der Anteil der ausländischen Wohnbevölkerung herangezogen werden, der von 1990 bis 2001 um 50% anstieg -von 23 auf 34,5%. Die Entwicklung zeigt, dass besser verdienende Schweizer und Schweizerinnen den Wohnort Schwamendingen weniger privilegierten Bewohnern überlassen.

Die Antwort der Stadt auf diese Entwicklung geht über soziokulturelle Massnahmen der Quartieraufwertung hinaus. Die Bau und Zonenordnung 1999 erlaubt in grossen Teilen Schwamendingens eine erhebliche bauliche Verdichtung (um den Faktor zwei bis drei). Am einschneidendsten wirkt sich die Aufzoning im Quartier Mattenbach aus, das seit 1990 mit der S-Bahn-Station Stettbach direkten Anschluss an die Zürcher City besitzt. Das Ziel dieser Massnahmen liegt darin, die Grundeigentümer, oft Baugenossenschaften, zu ermutigen, ihre Wohnsiedlungen aus den 40er-Jahren grundlegend auch durch Abbruch und Neubau zu erneuern und grössere Wohnungen für Familien und gut verdienende Paare bereitzustellen. Bereits ist auch der Beschluss gefallen, durch eine Einhausung der Autobahnschneise an der Ueberlandstrasse die offene Wunde des Quartiers zu schliessen. Offen bleibt die Frage, ob Schwamendingen ein fast reines Wohnquartier bleiben oder zukünftig eine stärkere Durchmischung der Nutzungen erhalten wird.

18 Aphorismen von Luigi Snozzi

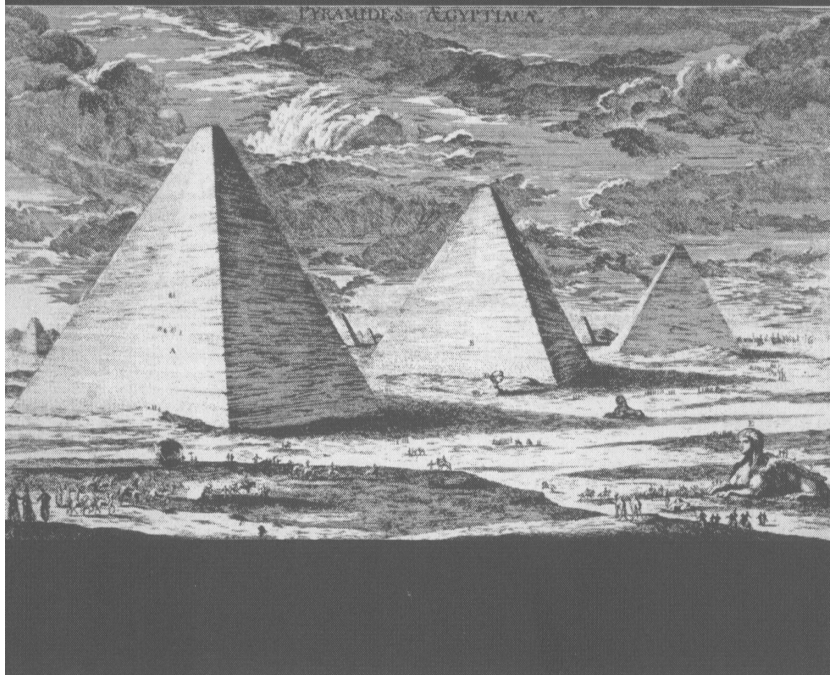
*Quelle:
Luigi Snozzi - Das Gesamtwerk
ADV Publishing House Lugano 2008*

d'architettura nasce
de bisogni reali, ma
essa va al di là
di essi; e non scopirla
guarda le rovine.



"Architektur entsteht aus wahren Bedürfnissen, aber sie übersteigt diese; willst Du sie entdecken, betrachte die Ruinen."

Non sfuggire alle
tue responsabilità:
occupati della
forma
in essa ritroverai
l'uomo.



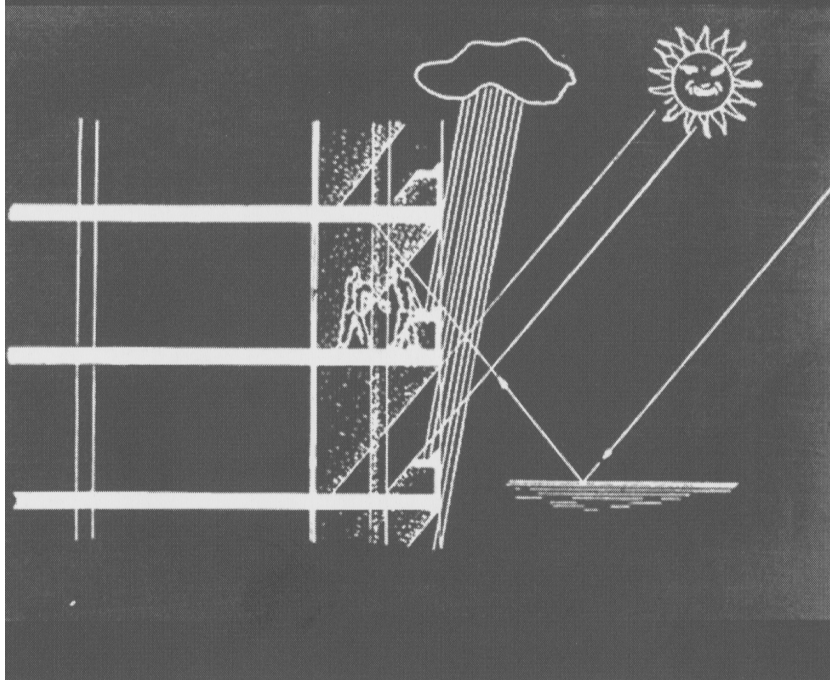
“Weiche deiner Verantwortung nicht aus: setze dich mit der Form auseinander. In ihr wirst du den Menschen wiederfinden.”

La natura sopporta
solo la verità.
Credo però che questo
l'abbia già detto
Adolf Loos.



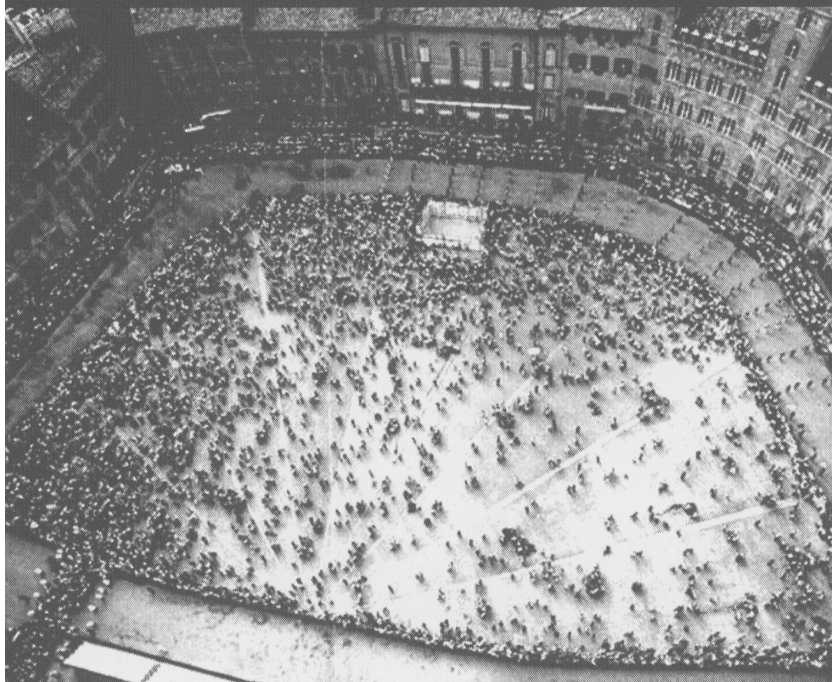
"Die Natur erträgt nur die Wahrheit, aber ich glaube, das hat Adolf Loos schon gesagt."

Quale dispendio
d'energia per ventilare,
riscaldare, illuminare
quando basta
una finestra



"Welche Energieverschwendung, welcher Aufwand für lüften, heizen beleuchten...wenn ein Fenster genügt."

L'architettura è
vuoto
Tocca a te di
definirla



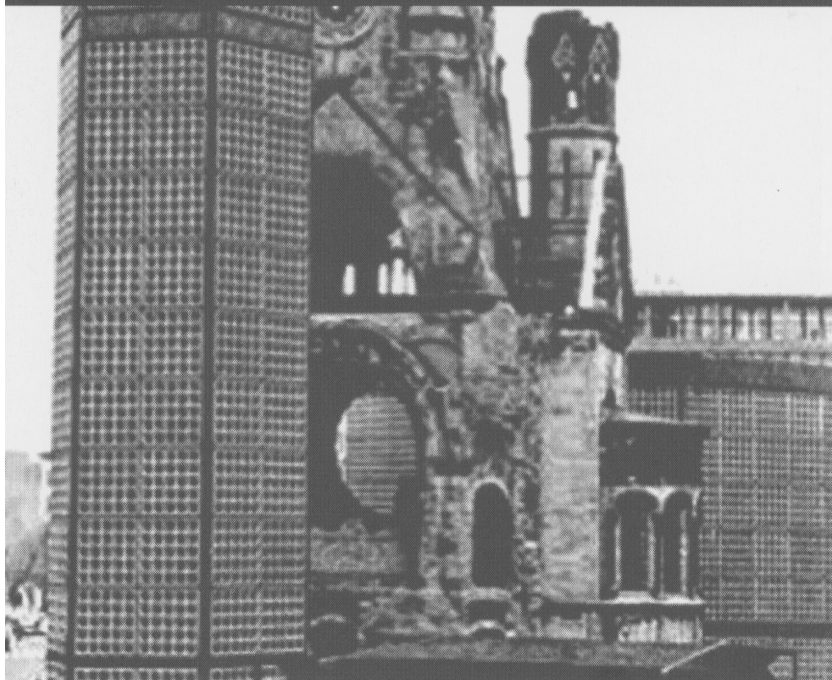
"Architektur ist 'Leere', es liegt an dir sie zu definieren."

Ogni intervento
presuppone
una distruzione.
Disturbi con
senno.



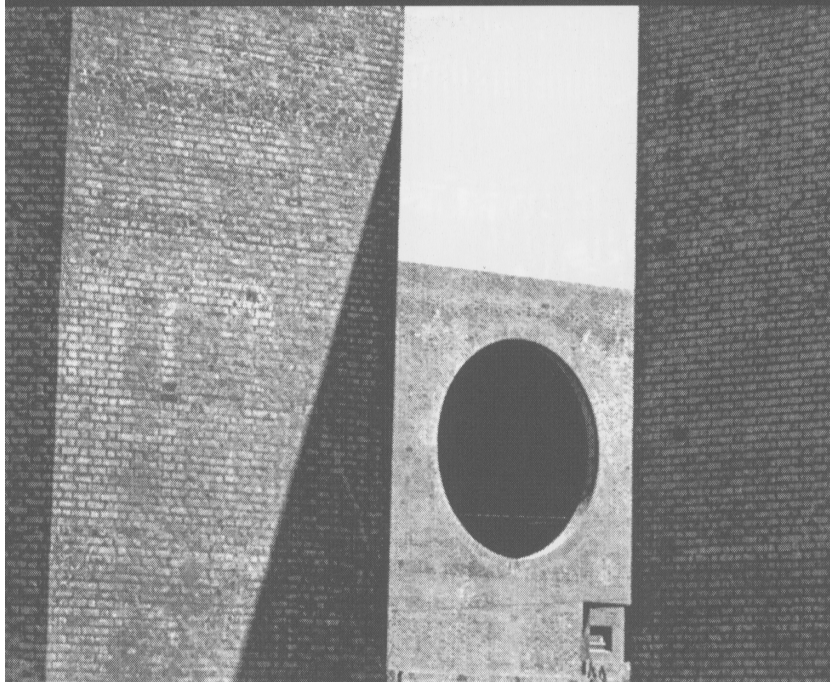
"Jeder Eingriff bedingt eine Zerstörung: zerstöre mit Verstand."

Niente è da
inventare
Tutto
è da reinventare



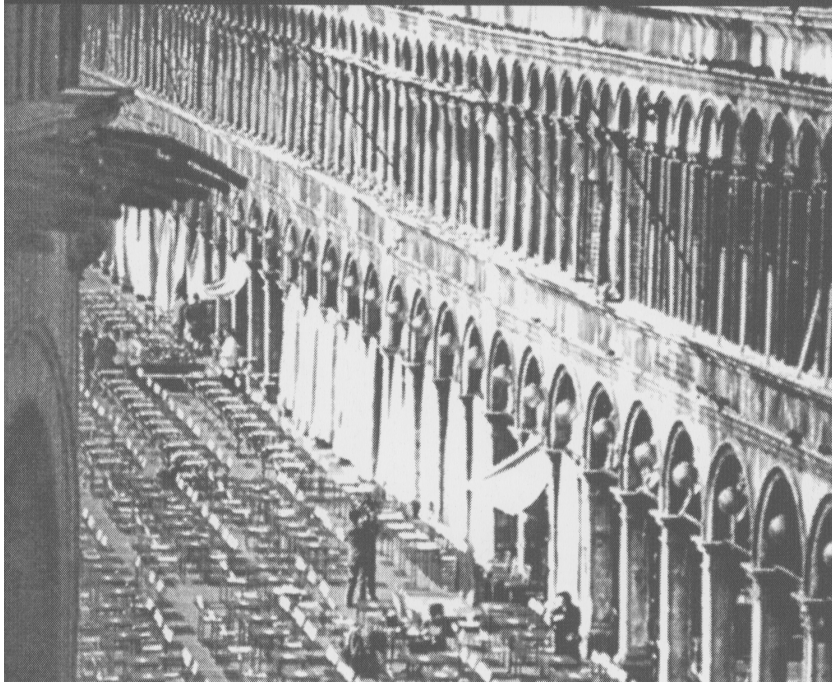
"Es gibt nichts zu erfinden, alles ist wiederzufinden."

Cechi la flessibilità
continua fare a
costruire i tuoi
muri di pietra



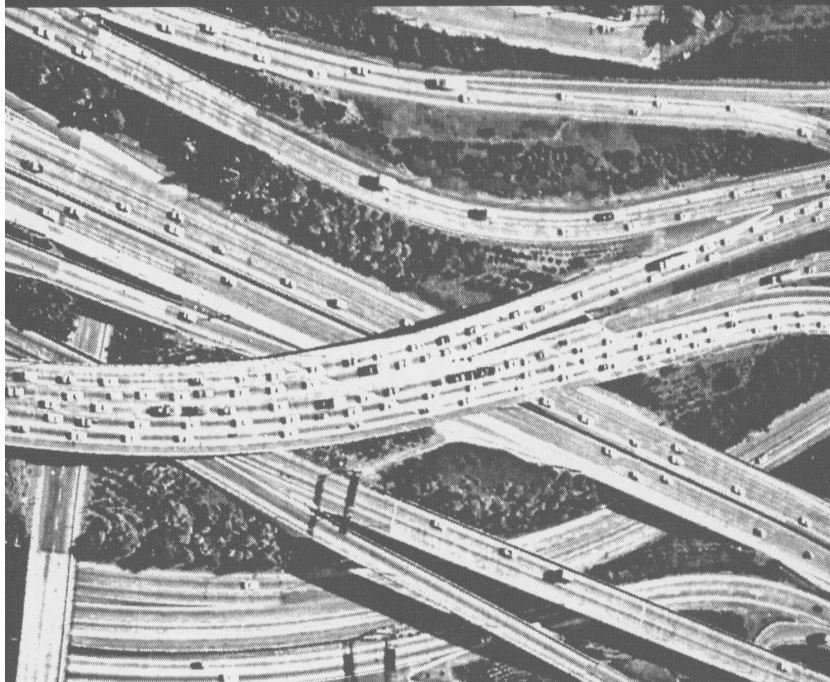
"Suchst Du Flexibilität? Baue nur weiter deine Mauern aus Stein."

ha varietà è il
preludio alla
monotonia; se vuoi
evitarla ripeti il
tuo elemento.



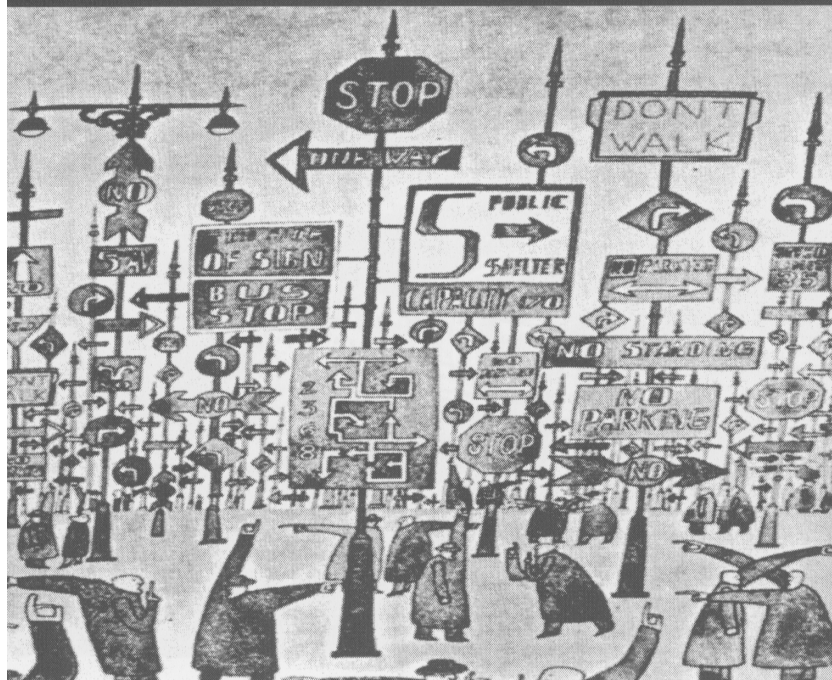
"Die Vielfalt ist das Präludium zur Monotonie; willst Du sie vermeiden, dann wiederhole dein Element."

Quando costruisci una
strada, un pedreggìo
non dimenticare che
al volante c'è sempre
un uomo.



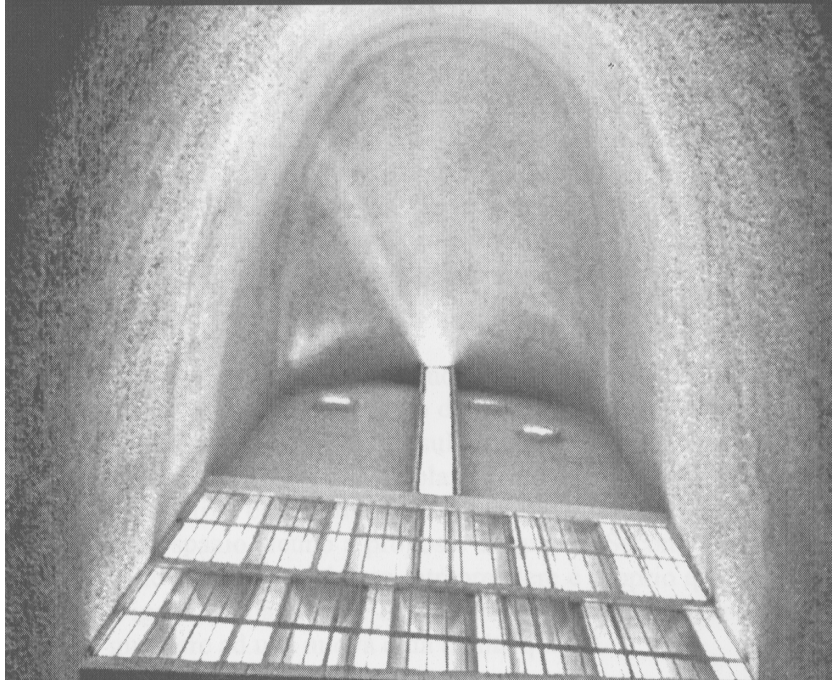
"Entwirfst Du eine Strasse oder einen Parkplatz, denke daran: am Steuer sitzt immer ein Mensch."

Quando nella città
la segheleteria diventa
fu furberia
Sarai vicino alla
soluzione.



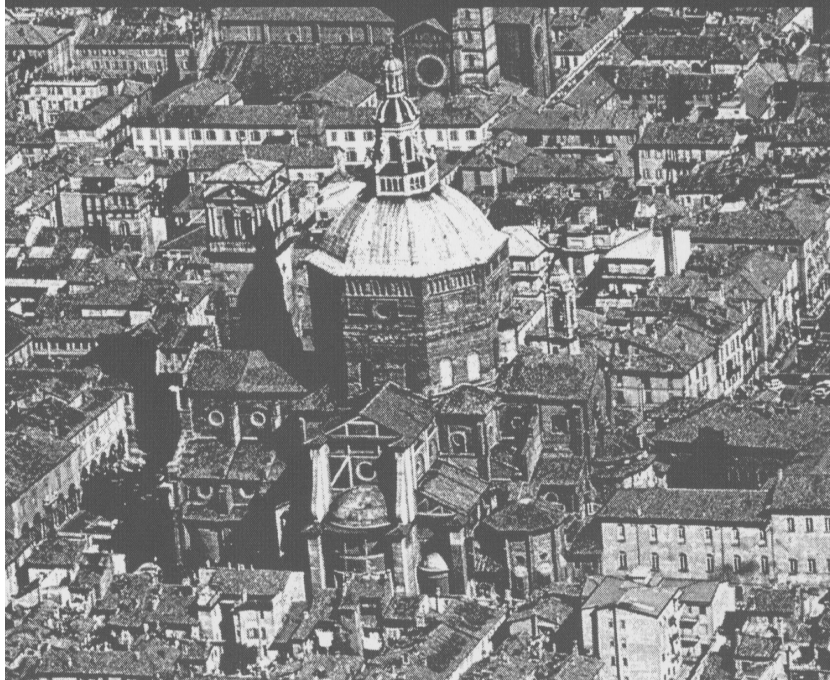
"Wenn in den Städten die Signale überflüssig werden, bist du der Lösung nahe."

Una giornata
la luce!



"Aber über allem: Das Licht!"

Quando progetti un
sentiero, una casa,
un quartiere
pensa sempre
alla città



"Baust Du einen Weg, einen Stall, ein Haus, ein Quartier, dann denke an die Stadt."

grazie alle fatiche umane
la città contiene il
fuoco dei vulcani, la
sabbia del deserto, la
giungla, la steppa, la
flora e la fauna,
la natura tutta intiera.



"Dank der Arbeit der Menschen erhält die Stadt das Feuer der Vulkane, den Sand der Wüsten, den Dschungel und die Steppe, die Flora und die Fauna: die ganze Natur."

L'alpista
è felice in mezzo
alle montagne
perché sa
che al di là del monte
c'è la città



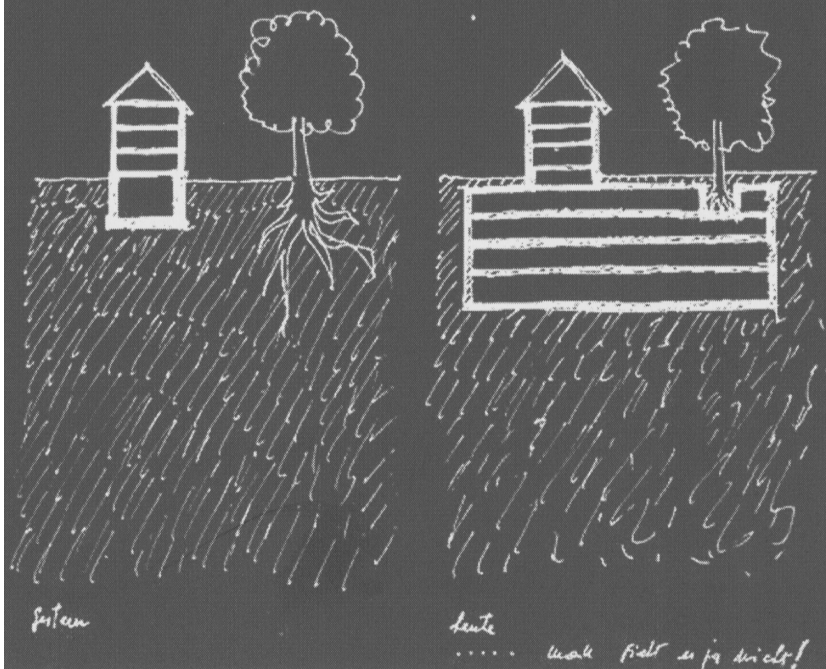
"Der Bergsteiger ist glücklich inmitten der Berge, weil er hinter dem Horizont die Stadt weiss."

Il marinaio è
felice in mezzo
al mare
perché sa che dietro
l'orizzonte c'è
la città.



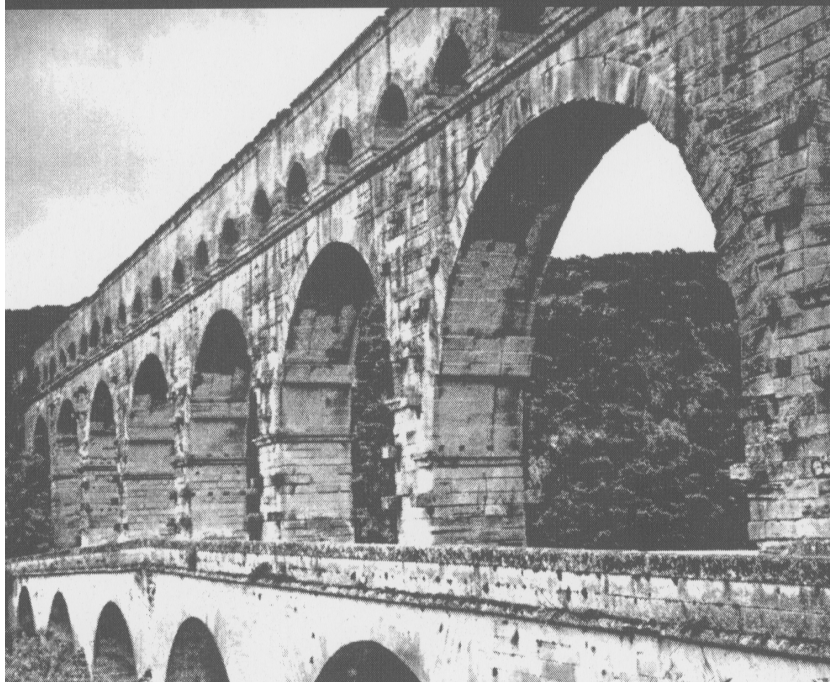
"Der Seefahrer ist glücklich mitten auf dem Meer, weil er hinter dem Horizont die Stadt weiss."

Un vero prato
arriva
fino al centro
della terra



"Eine wirkliche Wiese reicht bis zum Mittelpunkt der Erde."

d'aque dotto
vive
al momento
che ha cessato
di portare
l'acqua



"Der Aquädukt lebt, sobald er kein Wasser mehr führt."

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Zum Jahreskurs

Von der Stadt zum Haus, eine Entwurfslehre
Dietmar Eberle, Pia Simmendinger
gta Verlag ETH Zürich 2007

Zu den Vorlesungen

Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstl. Grundsätzen
Birkhäuser Verlag Basel 2002 (Erstausgabe Wien 1900)

Adolf Behne, Der Moderne Zweckbau
Mann Verlag Berlin 1998 (Erstausgabe Berlin 1926)

Colin Rowe & Fred Koetter, Collage City
MIT Press Cambridge 1978

Aldo Rossi, L'architettura della città
Città Studi Edizioni Milano 2006 (Erstausgabe Milano 1966)

Allgemein zur Stadt Zürich

Fritz Lendenmann, Daniel Kurz und Beat Haas
Hundert Jahre Gross Zürich 1. Eingemeindung 1893
Stadtarchiv und Baugeschichtliches Archiv, Zürich 1993
INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, Band 10, 1992

Altstadt

Fred Rihner
Illustrierte Geschichte der Zürcher Altstadt
H. A. Bosch Verlag Aarau 1975

Klaus Dorn
Die Altstadt von Zürich. Veränderung in Substrat,
Sozialstruktur und Nutzung
Verlag Arthur Niggli Teufen 1974

Conrad Ulrich
Zürich - Die Altstadt
Verlag Paul Haupt Bern 1951

Gründerzeit

Hans-Peter Bärtschi
Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau
Birkhäuser Verlag Basel 1983

Moderne

Daniel Kunz
Die Disziplinierung der Stadt
Moderner Städtebau in Zürich 1900 bis 1940
gta Verlag ETH Zürich 2008

“Man muss viel mehr von der Idee der Form als von der Funktion der Form sprechen, letztendlich vom Konzept der Form., aber dies hat bereits Raffaello in seinem Brief an Graf Baldassare Castiglione gesagt.”

Ignazio Gardella, Milano 1997

