

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 14 (2001)
Heft: 6-7

Artikel: Die Schweiz als Stadt - ein Schulbesuch
Autor: Schindler, Anna
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121633>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

Die Schweiz als Stadt – ein Schulbesuch

Die drei Basler Architekten Roger Diener, Jacques Herzog und Pierre de Meuron leiten zusammen mit ihrem Zürcher Kollegen Marcel Meili in Basel das ETH-Architekturstudio. In Distanz zum Hänggerberg analysieren die vier Professoren mit ihren Studenten und den beiden wissenschaftlichen Mitarbeitern Christian Schmid und Emanuel Christ die urbanisierte Landschaft Schweiz. Ein Schulbesuch.

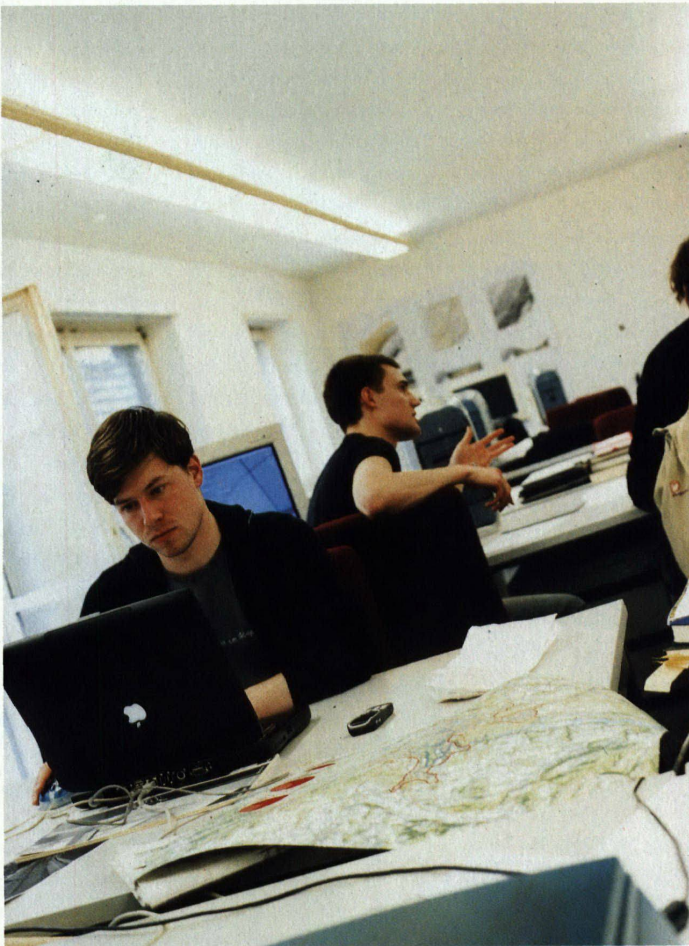
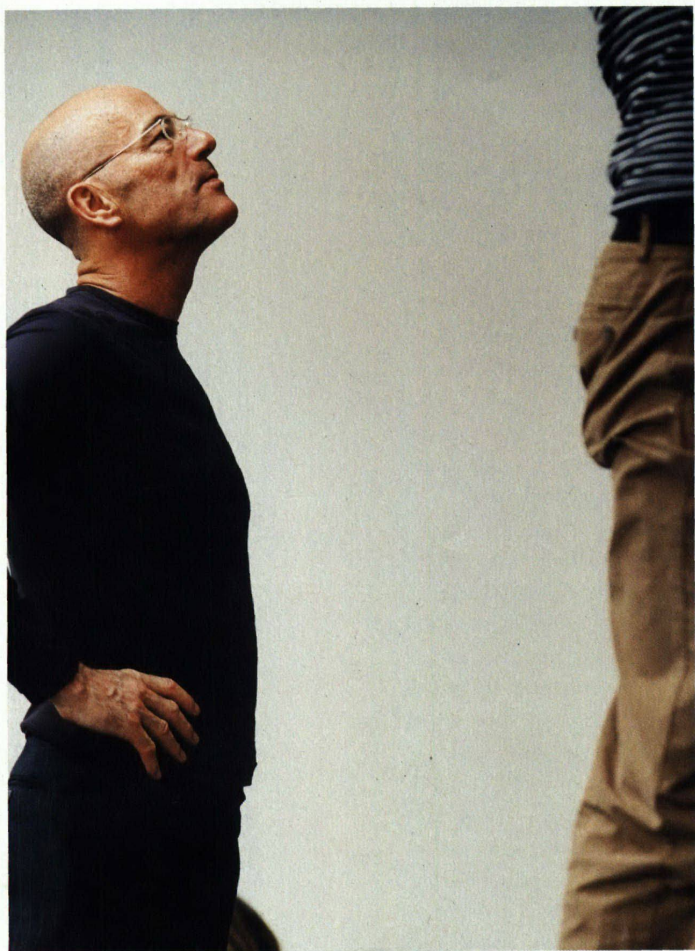
Von Anna Schindler (Text)
und Derek Li Wan Po (Bilder)

Betrachten wir ein Gebiet, wo sich zeigen könnte, was Geistes wir sind – beispielsweise den schweizerischen Städtebau –, und es wird niemand behaupten, dass die vitale Frage, wie die Schweiz von morgen oder auch nur von heute aussehen soll, gelöst wäre. Im Gegenteil, wir stehen vor dieser Frage beinahe hilflos. (Max Frisch: «achtung: Die Schweiz». 1955)

Die Worte sind 46 Jahre alt – sie bleiben gültig. 1955 publizierten der Schriftsteller Max Frisch, der Soziologe Lucius Burckhardt und der spätere Werber Markus Kutter in den Basler «Politischen Schriften» das Resultat ihrer Diskussionen um Zustand und Zukunft der Schweiz. 1999 rufen die vier Architekten Roger Diener, Jacques Herzog, Pierre de Meuron und Marcel Meili das ETH-Architekturstudio Basel ins Leben – um sich erneut mit der Schweiz auseinander zu setzen. Wie «achtung: Die Schweiz» wollen sie via Städtebau das gesellschaftliche und politische Selbstverständnis der Heimat befragen. «Wir wollen die Schweiz als kleines, aber aktives Land, das zur Welt gehört», schrieb Max Frisch in den Fünfzigerjahren – der Durst nach Selbstdefinition sei seither nicht kleiner geworden, stellt Jacques Herzog fest: «Das SAir-Debakel, die Diskussionen um den Flughafen ausbau in Zürich, die mühselige Entstehungsgeschichte der Expo zeigen alle dasselbe: Es gibt keine Visionen für die Schweiz». Deshalb wollen die vier Städtebauer ein zeitgenössisches Bild des eigenwilligen Alpenlandes entwerfen, herausfinden, welche Qualitäten der Schweiz im veränderten europäischen Umfeld Bestand und Zukunft haben. «Wir wollen die Schweiz als Entität befragen in dem Moment, da sich die nationalen Grenzen teilweise auflösen», sagt Marcel Meili.

Statt Pläne Karten zeichnen

«Regionen», «Vielfalt und Identität» oder «Stadt und Verkehr» haben die Nationalen Forschungsprogramme (NFP) geheissen, die sich in den letzten Jahren aus wissenschaftlichem Blickwinkel mit der Schweiz befasst haben. Die Forschungsarbeit der vier neu erkorenen ETH-Professoren, die sich einen ordentlichen Entwurfslehrstuhl teilen, geht einen Schritt weiter: Ihre Analyse der Schweiz sprengt die herkömmlichen Definitionen von Architektur und Städtebau. Ziel des auf drei Jahre angelegten Projekts ist ein städtebauliches Porträt der Schweiz: Was ist die urbane Schweiz im Zeitalter der Globalisierung, wohin bewegt sie sich? Ungewohnte Töne für die Studierenden der Zürcher Architekturhochschule, die trotz der Faszination an der wissenschaftlichen Arbeit mit deren unsinnlicher Methode kämpfen: Die zwanzig Interessierten, die pro Halbjahr ausgewählt werden, zeichnen im ersten Stock der Margarethenstrasse 75 in Basel bei Herzog und de Meuron, Diener und Meili nicht Pläne, sondern Karten. Sie entwerfen keine Gebäude, sondern Landschaften, klettern auf Hügel und interviewen Menschen. Architektur heisst im ETH-Studio Basel ebenso Soziologie, Philosophie und Kulturgeschichte: «Wir schauen das Leben auch als politisches Phänomen an», sagt Meili, «und wir sind überzeugt davon, dass man die Dinge genauestens beobachtet und begriffen haben muss, um projektive Aussagen machen zu können.» Die Phänomenologie – das unbefangene Anschauen von Gegebenheiten – ist für die Architekten zunächst einmal die Methode, um Zusammenhänge auf verschiedenen Ebenen zu begreifen. Die Kategorien zur systematischen Beobachtung liefert der von Beginn weg ins Projekt eingebundene Zürcher



Geograf Christian Schmid. Er gründet sie auf seine Auslegung der Arbeiten von Henri Lefebvre, der die räumliche Organisation der Gesellschaft als ein System von Grenzen, Netzwerken und Differenzen dargelegt hat. Das Zusammenspiel der beiden unterschiedlichen Methoden, das vorurteilslose, neugierige Beobachten kombiniert mit einem unablässigen analytischen Nachhaken, macht die Stärke des Basler Architekturstudios aus: Das hybride Gebilde oszilliert ständig zwischen Wissenschaft und Entwurf. «Wir sind unterwegs, wir entdecken wöchentlich neue Dinge – und wir werden dabei immer präziser, klarer, glaubwürdiger», erklärt Jacques Herzog. Die Synthese von Architektur und Geografie, das ethnologische Suchen der Architekten, deren Drang nach einer klaren formalen Umsetzung ihrer Erkenntnisse immer wieder hinterfragt wird vom wissenschaftlichen *Advocatus diaboli*, führt zu einem eigenwilligen, verblüffenden Resultat. Es nimmt langsam Gestalt an und soll in zwei Jahren als Buch erscheinen.

Die Gleichzeitigkeit des ganz Anderen

Der vor zehn Jahren verstorbene Philosoph und Soziologe Henri Lefebvre gehörte zu den wenigen französischen Intellektuellen der Nachkriegszeit, die sich ernsthaft mit dem urbanen Leben auseinander setzten. Michel Foucault, Jean-François Lyotard, Gilles Deleuze und Jacques Derrida hatten in den Sechzigerjahren die «Philosophie der Differenzen» gegen die Starrheit gleichmacherischer Politik und die drohende Gefahr einer weltweiten Uniformierung entwickelt. Lefebvre wandte diese Ideen konkret an: «Die Theorie der Differenzen beruht auf einer wachsenden Komplexität der Welt und der Gesellschaft», schrieb er 1970. «Das Untersuchen von Differenzen erlaubt es uns, analytisch zu verbinden, was gleichzeitig nah und fern, hier und dort, gegenwärtig und utopisch, möglich und unmöglich ist. Denn möglichst grosse Verschiedenheit auf engem Raum macht die urbane Gesellschaft aus.» Urbanisierung gehe über die Städte als historische Monumente hinaus, sie geschehe grossflächig und umfasse auch das Land.

Mit Lefebvres Augen gesehen, sei die Schweiz ein vollständig urbanisiertes Land, sagt Christian Schmid. Auch hier zu Lande funktionieren im Alltag scheinbar ländliche Gebiete ähnlich wie grossflächige Städte. Wichtiges Kennzeichen des urbanisierten Raumes sei, dass er sich durch Austausch konstituiere und von Netzen durchzogen sei – von konkreten physischen Güter- und Personenströmen ebenso wie von Kommunikationssträngen. Politische und kulturelle Grenzen schnitten diese Netze, würden zu Barrieren, die räumlich scheinbar zusammenhängende Gebiete scharf trennten. Messbar werde der Urbanitätsgrad eines Raumes deshalb an den sozialen und alltagsweltlichen Differenzen. «Wir benutzen Differenzen in unserer Studie als Seismografen für Urbanität», sagt der Geograf, «dort, wo sich Differenzen gegenseitig als solche erkennen und produktiv werden, ist die Schweiz urban.»

Bohren nach Regeln

In Zweiertteams nehmen die Studenten des ETH-Studios die Schweiz an ausgewählten Stellen unter die Lupe. «Bohrungen» heissen diese Untersuchungen metaphorisch: Die Teams tragen in Gesprächen mit lokalen Entscheidungsträgern, durch Analysen von Verkehrs-, Bevölkerungs- oder

Nutzungsstatistiken, mit Begehen, Fotografieren und Kartografieren der Landschaft und mit Wühlen in Archiven ein vielschichtiges Bild eines Ortes zusammen. Gebohrt wird mit System: «Unsere ersten Bohrungen sasssen alle auf erkennbaren Grenzen: Landesgrenzen, Sprachgrenzen, Strukturgrenzen», erzählt Marcel Meili. Sie hätten vermutet, an Orten wie Mendrisio, Rotkreuz oder Basel-Nord mehr verschiedene Netze und Schichten anschneiden zu können als in Zentren. Der Verdacht hat sich bestätigt: In Zürich-Nord beispielsweise lässt sich die Entwicklung der urbanen Region viel deutlicher beobachten als im Kreis 4. Dennoch wollen die vier Studioprofessoren mit den «Bohrungen» das ganze Land erfassen. «Das Telefonbuchartige ist zentral», erklärt Jacques Herzog. «Unser Porträt muss die gesamte Schweiz umspannen – nur so können wir aufspüren, was in diesem Land geschieht, und unsere Schlüsse daraus ziehen.»

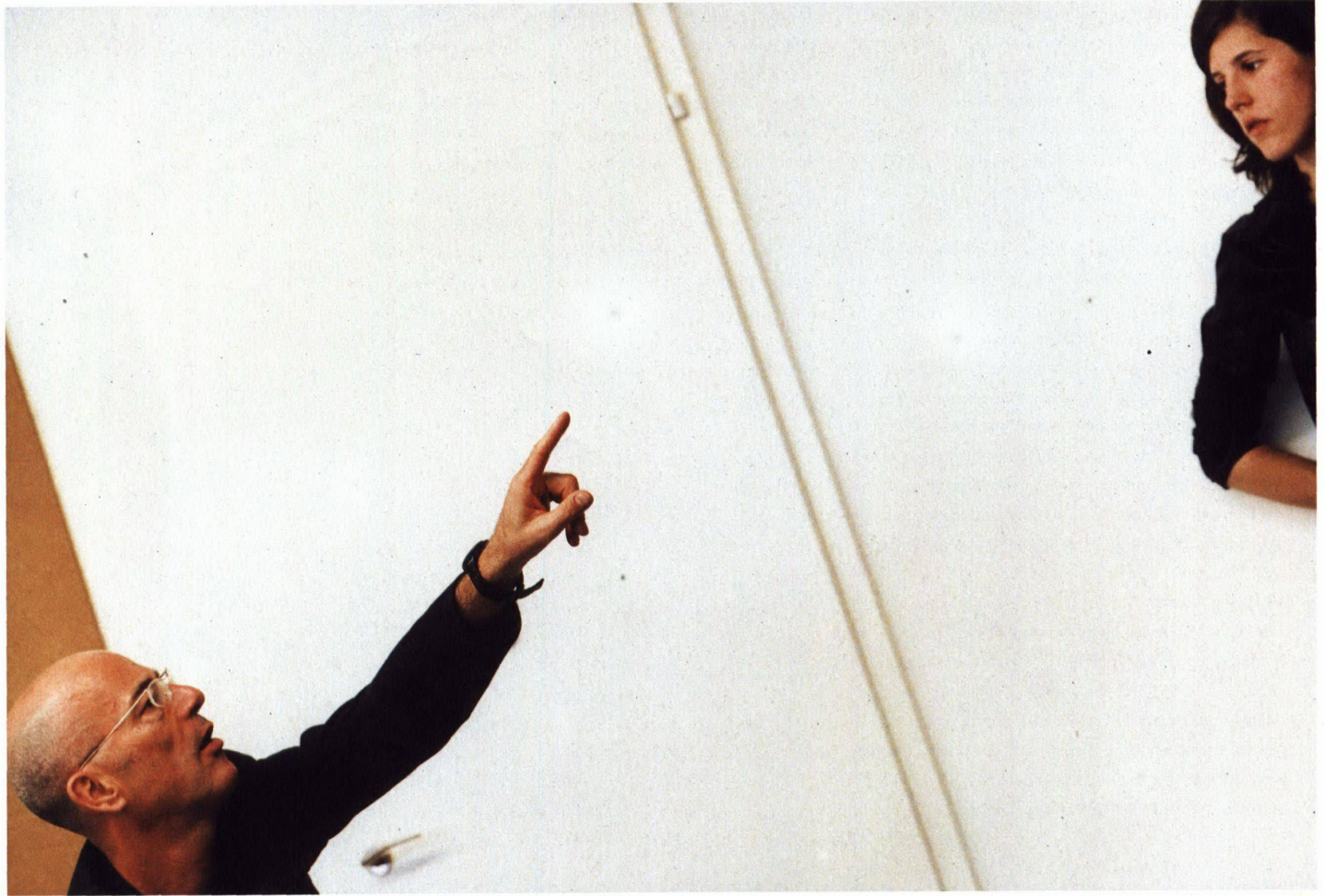
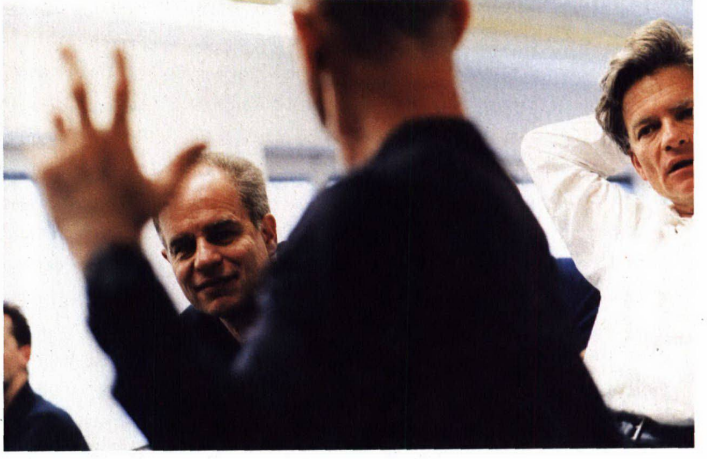
Basel: der TGV und ein See im Wald

Ein Resultat ist die Bedeutung der «Doppelhandelsstädte» Basel-Zürich und Genf-Lausanne für die Schweiz: Zwischen den beiden ungleichen Städtepaaren spannt sich der «urbanisierte Raum Schweiz», all die dünn besiedelten Gebiete eingeschlossen, die fürs ganze Gebilde wie Lungen funktionieren. Die beiden Konstellationen aber sind ganz verschieden.

Basel sei ein Konglomerat aus heterogenen, weitgehend selbständigen Stadtteilen in drei Nationen, hatten Jacques Herzog, Pierre de Meuron und Rémy Zaugg 1992 in ihrer Studie «Basel – Eine Stadt im Werden?» festgestellt. Zehn Jahre später zeigen die Karten, die das ETH-Studio entwickelt: Basel öffnet sich gegen Norden. Hatte der Fokus der Untersuchung anfangs auf den Grenzen im Dreiländereck gelegen, verschob er sich nach und nach in die oberrheinische Tiefebene. Der Sog nach Norden ist deutlich: Wie eine Leiter mit dicken Holmen und dünnen Sprossen winden sich die Ströme von Gütern und Pendlern beidseits des Rheins von Basel in Richtung Frankfurt. Der Austausch über die deutsch-französische Grenze dagegen funktioniert nur schwach. Das heisst: Basel wendet sich von der Schweiz ab Europa zu – obschon gleichzeitig seine Beziehung zu Zürich stark ist. Dieser schenken die Forscherteams des Studios nun entsprechende Aufmerksamkeit: Sie verbinden Basel und Zürich hypothetisch mit einem Superschnellzug und analysieren die Auswirkungen einer solchen Verknüpfung auf die beiden Flughäfen und das Zusammenspiel der Städte.

Eine andere Idee kreist um das Waldgebiet zwischen Basel und Mulhouse: Zwei Städte in zwei Nachbarländern durch einen See zu verbinden, ist Jacques Herzogs Vision. Mit einem realen Projekt hat diese vorläufig allerdings wenig zu tun. Die Bearbeitungen der Erkenntnisse hiessen zwar «Simulationsprojekte», seien aber, so Meili, Metaphern. «Solche Simulationsprojekte sollen unsere Erkenntnisse scharf zusammenfassen und schlagend vergegenständlichen», präzisiert Jacques Herzog. Natürlich werden sich dereinst an provokativen städtebaulichen Vorschlägen öffentliche Debatten entzünden – zur Zeit ist der Basler See im Hardtwald aber blanke Utopie. Das Simulationsprojekt immerhin hat gezeigt, dass es möglich wäre, die bestehenden Baggerseen über zwei, drei Jahrzehnte hinweg kontinuierlich zu stabilisieren und zu einer weit verzweigten Seenlandschaft zusammenzufügen.

Es wird gestritten und gelacht: Pierre de Meuron, Roger Diener, Jacques Herzog und Marcel Meili (oben links, v.l.n.r.) verfolgen kritisch, was die Studierenden vorstellen, entwickeln Hypothesen, spinnen Utopien. *Advocatus diaboli* der Wissenschaft spielt dabei der Geograf Christian Schmid (Mitte rechts: links)



Der See als urbaner Ort und sozialer Treffpunkt mitten in Basel ist eine Gedankenspielerlei, welche die Brisanz und die Stossrichtung des ganzen Projekts zeigt. «Unser Ehrgeiz ist es», sagt Jacques Herzog, «die Potenziale der Schweiz hervorzuholen und zum Glücken zu bringen.» Und Marcel Meili ergänzt: «Natürlich beschreiben wir dieses Land nicht nur, sondern projizieren es auch in die Zukunft – denn wir unterstellen der Schweiz eine bestimmte Entwicklungs- und Wandlungsfähigkeit». Das städtebauliche Porträt der Schweiz will ein zugleich wissenschaftlich präzises und poetisch projektierendes Bild entwerfen: «Die urbane Landschaft Schweiz muss sich differenzieren und ihre Differenzen zu verschiedenen Identitäten machen, um als Ganzes im europäischen und globalen Kontext mithalten zu können», stimmen Meili und Herzog überein.

Genf: hohe Mauern gegen die fremden Fötzel

Im Gegensatz zu Basel ist Genf eine auf sich selbst bezogene Inselstadt – historisch gewachsen aus einem protestantischen Stadtstaat, der sein «petit territoire» nie vergrössern wollte, um «keine katholischen Bauerntrötzel» aufnehmen zu müssen. Die Folge davon ist, dass Genf sich stets auf seinem beschränkten Raum verdichtet hat. Die Stadt will möglichst wenig mit ihren drei verschiedenen Hinterländern zu tun haben, hat das ETH-Studio erkannt. Das erste, das ungeliebte schweizerische, zieht sich in einem parkähnlichen Gürtel von Villen und kleinen Gemeinden und Städten auf Schweizer Seite dem Ufer des Lac Léman entlang über Lausanne hinaus. Das zweite, das internationale, definiert sich durch die Beziehungen, die Genf als Banken- und Diplomatenstadt zu London, Paris und New York unterhält. Das dritte ist das faszinierendste: Genf hält mit einem Grüngürtel sein französisches Hinterland wie mit einem modernen Schanzenring auf Distanz. Diese wabernde Banlieue liegt ganz auf französischem Boden, ihr einziges grösseres Zentrum ist Annemasse, und Genf zeigt wenig Anstalten, seine Peripherie städtebaulich einzubinden. Entsprechend isoliert ist die Rhonestadt von Europa: Die grossräumigen Verkehrsverbindungen führen von Turin nach Lyon an Genf vorbei.

Von der «République de Genève» aus eine knappe Autostunde entfernt findet man das hügelige Gros de Vaud, das Niemandsland der Westschweiz. Der Landstrich zwischen Lausanne und Yverdon ist ein Stillstandsort, eine ruhige, langsame, ländliche Gegend. Die eben entdeckte urbanistische Grenze ist für die «Landschaft Schweiz» bedeutsam. «Wir wollen diese Grenze akzentuieren», sagt Marcel Meili, «schliesslich sind nicht nur die urbanen Räume wichtig für die Zukunft der Schweiz. Dem Land nicht bloss Geschwindigkeit zu vermitteln, sondern gleichzeitig Bedächtigkeit, Ruhe und Stabilität zu erhalten, ist zentral für sein Bestehen.»

Zukunft sichern

In einem Jahr soll die Datensammlung abgeschlossen sein. Das Design der Publikation aber ist bereits am Entstehen. Anders als Rem Koolhaas, der in seinem Harvard-Forschungsprojekt die verschiedenen Formen von Urbanität auf der Welt untersucht und seine Resultate in bildgewaltige, verstörende Bücher und Ausstellungen umgesetzt hat, wollen die Schweizer in ihrem grafischen Auftritt auf Schlichtheit setzen. «Vieles, was heute über Städtebau publiziert wird, ist geprägt von Koolhaas' Asien- und Shoppingunter-

suchungen», sagt sein zeitweiliger Projektpartner Jacques Herzog. «Wir gehen anders vor. Unsere Analyse der Schweiz ist feiner, raffinierter, differenzierter. Deshalb werden wir grafisch viel minimalistischer operieren».

Fast ebenso dringlich wie das Buch ist den vier Freunden aber im Moment das Gedeihen ihres Lehrstuhls: Sie wollen das Studio Basel als Hochschul-Institut sichern. Verhandlungen sind im Gange mit Vittorio Magnago Lampugnani, dem Vorsteher der Architekturabteilung, und mit seinem designierten Nachfolger Adrian Meyer. Wie sich das Institut konstituieren soll, steht noch nirgendwo geschrieben; wie weit sich die Vitalität des unkonventionellen, informellen Studios überhaupt institutionalisieren lässt, ist offen. Die ETH aber hat die Bedeutung einer hochrangigen Forschungsstelle zur Urbanität für das Ansehen der Hochschule erkannt – auch finanziell: Das Architekturstudio Basel finanziert sich zu zwei Dritteln aus ETH-Mitteln, die rund 200 000 Franken private Gelder aus der Gebert-Rüf- und der Binding-Stiftung dagegen decken Christians Schmidts Lohn und die Öffentlichkeitsarbeit. Die anfänglichen Widerstände gegen das Engagement der vier berühmten Studioprofessoren hätten sich gelegt, versichert Vittorio Magnago Lampugnani, ihre Arbeit werde von Kollegen und Studenten mit Enthusiasmus verfolgt – und ihre Arbeitsmethode mit kleinen Studentengruppen in intimer Atmosphäre wurden bereits in andere ETH-Kurse integriert. Und dass schulintern gerade jetzt eine grundlegende Neukonzeption und Neugestaltung des Instituts für Orts- und Raumplanung (ORL) anstehe, sei eine glückliche zeitliche Koinzidenz.

In Basel jedenfalls werden konkrete Pläne geschmiedet: «Thematisch wollen wir uns als Institut mit urbanen Phänomenen des 21. Jahrhunderts befassen», erklärt Jacques Herzog. «Wir wollen über die Schweiz hinausschauen, städtebauliche Zusammenhänge auf ganz anderen Ebenen analysieren – zum Beispiel den Verkehr in Europa». Dass dabei mindestens ein Teil des Instituts weiterhin in Basel situiert sein muss, steht für ihn ausser Frage – entspricht dies doch einer Kernthese der Studie zur Schweiz: Die urbane Landschaft Schweiz funktioniert dicht vernetzt und die Achse Zürich-Basel ist darin besonders wichtig. Auch Frisch, Burckhardt und Kutter haben ihre Thesen in Basel veröffentlicht.

Statt Pläne Karten zeichnen: Im ETH-Studio Basel fassen die Studierenden ihre Erkenntnisse in ungewöhnliche Formen für Architekten. Auf Luftbildern, Fotos und thematischen Karten erläutern sie die Resultate ihrer Forschungsarbeit. Ein Beispiel ist Basel Nord (links unten): Basels Öffnung gegen Norden zeigt sich besonders deutlich in den Personen- und Güterverkehrsströmen

