

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	50-51 (1933)
Heft:	33
Artikel:	Zürich contra Städtebau
Autor:	Boesiger, W.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-582761

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: 16.01.2026

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

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Abonnementpreis: 6 Monate Fr. 6.-, 12 Monate Fr. 12.- **Inserate:** 30 Cts. per einspaltige Colonelzeile. Wiederholungen Rabatt

Redaktion, Druck, Verlag und Expedition

Walter Senn-Blumer, vorm. Senn-Holdinghausen Erben, Zürich, Alfred Escherstr. 54 Postcheck VIII 373
Annoncenregie: Fritz Schück Söhne, Zürich (Alfred Escherstr. 54) Postfach Zürich-Erige Postcheck VIII 2961 Telephon 57.880

Zürich, 16. November 1933

Erscheint jeden Donnerstag

Band 50 **No. 33**

ZÜRICH CONTRA STÄDTEBAU

W. Bössiger, Architekt, Zürich.



Mitten in der Stadt Zürich habe ich mir unlängst ein kleines Häuschen gemietet, umgeben von Bäumen. Die Äste reichen bis an die Fensterscheiben heran. Es stehen noch uralte Baumriesen in diesem Garten, die die Häuser an der Bahnhofstraße überragen würden. Hier fühlt man sich niemals in einer Stadt, denn man atmet die Frische der Natur, den Geruch der Erde.

Aber keine hundert Meter entfernt, bemerkt man durch das Grün die roten Ziegeldächer der Nachbarhäuser, dumpf und ohne Unterbruch hört man ringsherum den Lärm der Stadt. Dies gerade erhöht das Wohlgefühl — denn ich sehe Bäume, Blumen, Sträucher, darüber den weiten Himmel und meine Freunde beneiden mich darum, denn ich wohne mitten in der Stadt, wie sie

Es kommen tagsüber Menschen zu mir, geschäftlich, Reisende, die jeden Winkel der Stadt kennen: Sie sind erfreut, hier der Natur zu begegnen, grüne Wiesen zu sehen, Bäume mit Früchten behangen: sie alle kommen von der lärmenden, grauen Stadt, in dieselbe Stadt und erleben einen Augenblick die Poesie der Natur

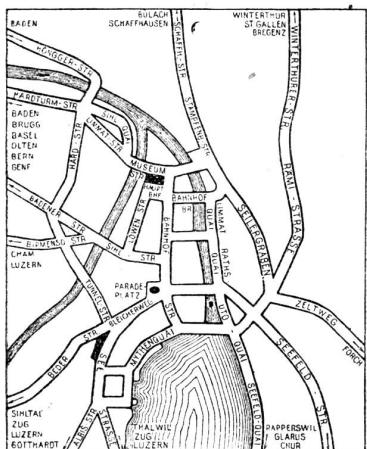
Die Theorie des Städtebaues bezeichnet die Bäume als die Lungen der Stadt, aber bis zur Praxis ist diese Theorie kaum gedrungen — als man die Gesetze machte, hat man sie vergessen — denn der Boden der Stadt ist kostbar. Die Stadt Zürich ist planlos arm an Grünanlagen. Ganz wenige, öde und unzugängliche „unüberbaute Flächen“ liegen noch im Stadtkern, die einer rücksichtslosen, spekulativen Verwertung harren

Aber der Zürcher, der etwas zu sagen hat, pocht auf seine Brust und mit der andern Hand weist er verständnisvoll nach dem See und beweist mir damit, daß Zürich keine Grünanlagen nötig hat, denn „wir haben den See und dies ist Erholung für Alle“ — und dabei schaut er mit Überzeugung durch ein gotisches Fenster auf einen düstern, engen Hof dort hin muß er täglich genau acht Stunden sehen . . .

Eine dieser „unüberbauten Flächen“ im Stadtkern, beim Hauptbahnhof, welche man als Grünanlage vergessen hat, soll nun überbaut werden, gewiss als Notstandsarbeit von Bedeutung, aber Städtebau ist ein Plan, ist ein Aufbau für Generationen, hat Gesetze, die sich nicht durch die Not eines Augenblicks vernichten lassen dabei stritt man sich wochenlang bei den Räten, ob nun ein Flachdach oder Steildach auf diese Notstandsarbeit gesetzt werden soll:

Die moderne Stadt verlangt einen planmäßigen Aufbau, sie muß eine Funktion erfüllen, uns dienen.
Sie ist das Zentrum des Lebens und der intensiven Arbeit.

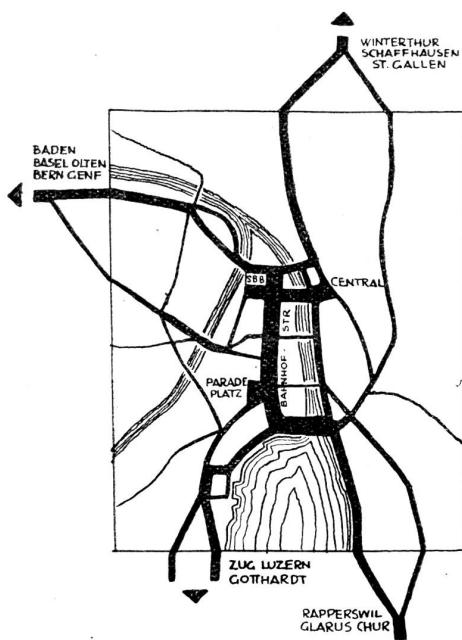
Die moderne Stadt verlangt Straßen, die sie in gerader Linie durchziehen,
zur Aufnahme des Verkehrs, der Zirkulation Arbeit für Tausende.



KARTE I. Die Stadt Zürich mit ihren Hauptverkehrsstraßen und den „Ein- und Ausfallstraßen“.

Diese Karte ist aus „Führer durch Zürich“ entnommen, und soll dem Autofotouristen als Überblick und Orientierung dienen! Vor 50 Jahren noch war der Straße eine bedeutend geringere Zukunft vorausgesagt, der Bahnverkehr kam in Blüte und niemand dachte an das Auto. Der Handwerker, der Bauer kam von den beiden Seeufern abwärts zur Stadt oder das Limmattal aufwärts, um seine Einkäufe zu besorgen, dazu diente ihm sein Fuhrwerk. Die Zeit Gottfried Kellers ist aber hinter uns

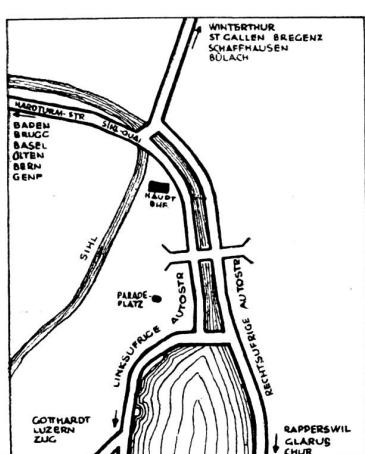
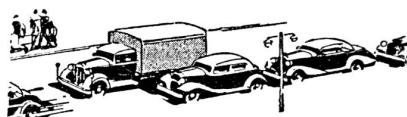
Man baut heute breite Autostraßen durch die Länder, über Bergpässe, die Täler abwärts an das Meer, und weiter immer weiter. Die Stadt ist heute kein Ziel mehr, man durchfährt sie, man will weiter . . . Zürich hat sich als wichtiger Durchfahrtspunkt in der Landkarte, zu einer Barrikade entwickelt. Die Stadt sperrt das langgezogene, sehr stark bevölkerte Tal des Zürichsees ab (zwischen Zürichberg und Uetliberg), dazu liegt sie noch am Ende eines Sees, der umfahren werden will. Von hier öffnet sich das breite und industriereiche Limmattal und der Talsattel nach dem Bodensee. Diese vier geographischen Richtungen verlangen Durchlauf durch die Stadt.



KARTE II illustriert die statistisch festgestellte Verkehrsdichte desselben Straßennetzes der Karte I, wobei die Verkehrsdichte in entsprechender Breite eingetragen ist.

Die vier geographischen Richtungen, das heißt die vier äußerst stark befahrenen Straßenzüge, die die Stadt verlassen, zeichnen sich hier deutlich aus, aber . . . die Stadt vermag sie nicht ihrer Bedeutung entsprechend aufzunehmen . . . Beweis: der Verkehr versagt!

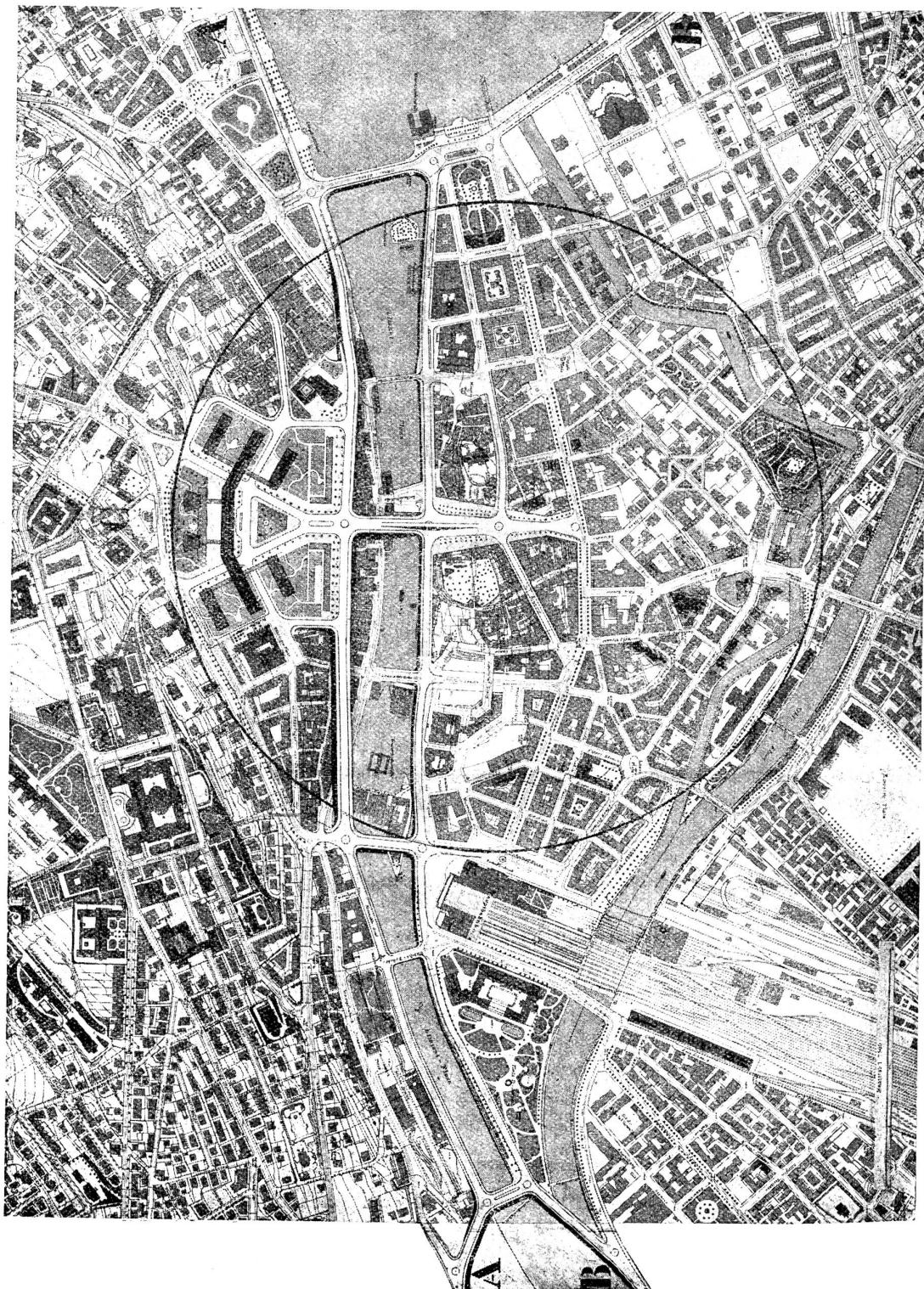
■ Solange die Stadt Zürich keine Durchgangs-Autostraßen baut, wird auch der interne Stadtverkehr nie seine Lösung finden können!



KARTE III. Die projektierten zwei Autostraßen durch die Stadt Zürich, auf beiden Seiten der Limmat, die in kürzester Strecke das Zentrum der Stadt durchqueren.

Vier Hauptadern verlassen die Stadt und verknüpfen damit die anschließenden Landschaften unter sich. Die Stadtteile beiderseits der Autostraßen werden in dieses System aufgenommen; sie entlasten das Innere der Stadt. Die Stadt erhält eine Zirkulation.

Innernhalb der letzten zehn Jahre ist links der Bahnhofstraße ein ausgesprochenes Geschäftsquartier entstanden. Bureauhaus an Bureauhaus; planlos und brutal schlängeln sich die Straßen um diese Häuserblöcke. — Die City von Zürich. — Dieses Quartier ist ein Labyrinth, das seinesgleichen im jüngsten Städtebau kaum noch finden kann. Eine natürliche Folge ist, daß der Verkehr in diesem Häusergewirr heute schon eine große Gefahr bedeutet. Es liegt in der Verantwortung der Behörden, den Augenblick zu erkennen, wo mit eigennütziger Bodenspekulation eingehalten werden muß, die Stadt in ihrer Funktion planmäßig überblickt und nicht Quadratmeter um Quadratmeter der Gewinnsucht und Ausbeutung preisgibt.



KARTE V. Das Zentrum der Stadt [Zürich, im Maßstab 1:10000, mit den beiden projektierten Autostraßen parallel des Limmatflusses und der neuen Querverbindungsstraße über die Limmat.
Dieser Lageplan (Orig. 1:2500) vom Vermessungsamt Zürich bezogen, datiert aus dem Jahre 1915, letzte Auflage in diesem Maßstab.

Die Baulinie allein genügt hier nicht, die Stadt, die uns und der Zukunft dienen soll, braucht systematische Ordnung — einen neuen Geist

Man spricht seit vielen Jahren von der „Sanierung der Altstadt“. Der Zustand der Stadt aber verlangt: Vernichtung und planmäfiger Wiederaufbau der Altstadt — Sanierung der heutigen City von Zürich.

Erste Epoche des Aufbaues der Altstadt: Bureauhäuser, Verwaltungsgebäude, Versammlungssäle, Kanton. Gericht, Geschäftshäuser längs der Autostraße. Predigerkirche mit Zentralbibliothek und Grossmünster werden von der Gesamtanlage

organisch einbezogen, die historisch wertvollen Bauwerke längs der Limmat bleiben erhalten.

Dort, wo heute die Augustinerstrasse von der Bahnhofstrasse nach dem Münzplatz hineinführt, befinden wir uns auf einer breiten „Avenue“, die sich der Limmat zu immer weiter öffnet. Wir überschreiten ein gigantisches Viadukt von 150 m Länge, 10 m über dem Limmatfluss. Unter uns, dem Ufer der Limmat folgend, die linksufrige Autostraße . . . Hundert Meter weiter, überqueren wir die rechtsufrige Autostraße, ebenfalls parallel der Limmat, aber 7 m höher liegend als das alte Limmatquai. Eine breite, gewaltige Straße. Sie durchschneidet die „Altstadt Zürichs“ — das Niederdorf und das Oberdorf . . . jetzt aber



KARTE VI. Die Stadt Zürich mit dem neuen Autostrafennetz.

ist es eine ausgedehnte Parkanlage, mit den großen Bureauhäusern mitten im Grünen, zehn, fünfzehn Stockwerke hoch — die Architektur ist Nebensache — ganz im Hintergrund, am Hirschengraben, sind große Gerichts- und Versammlungssäle. Beiderseits dieses gewaltigen Parks sind noch die finsternen Quartiere der Altstadt mit ihren dunklen Gassen . . . aber auch sie harren der planmäßigen Epoche, wo sie abgerissen und an ihrer Stelle, neue gesunde Wohnblöcke entstehen werden, umgeben von Gärten und Spielplätzen . . .

Unten ist noch das alte Limmatquai mit seinem einstigen unberührten Leben. Die historisch wertvollen Bauten sind geblieben, mehr noch, sie sind gerettet vor einer unbestimmten Zukunft. Das alte Quai hat sein ruhiges mittelalterliches Leben wieder erhalten — die Vergnügungsstätten, die Verkaufsläden sind geblieben, das Quai gehört wieder dem Fußgänger; es ist dem Zürcher lieb, kein Autolärm stört ihn hier mehr — hinten, 7 m über ihm, rasen die Autos durch eine andere Welt . . .

Kürzlich sah ich in einem städtischen Bureau ein Modell für ein Bureauhochhaus. Das Hochhaus heißt Großstadt — warum sollte nicht auch Zürich einen Wolkenkratzer erhalten! Sensation: Dieses Hochhaus soll im Geschäftszentrum, in der City von Zürich errichtet werden. Als ich mich über die allzudünne Form des Hauses äußerte, belehrte man mich, daß das dazu bestimmte Grundstück eben sehr klein sei, ja sogar auf die normale Baulinie gestellt werden müßte. Jener Geschäftsmann, der dieses Haus errichten lassen will, ist ein ausgezeichneter Kaufmann, denn er hat in der besten Geschäftslage ein kleines Grundstück, das für einen normalen Bau von sechs Geschossen kaum eine Rentabilität einbringt, er schafft eine Sensation, die Gehör finden wird: er wird bauen, denn er hat Macht, hat Millionen — und wir haben Arbeitsnot.

Was bedeutet aber ein solcher Bau mitten im Häusergewirr einer Stadt — Irrsinn, Bodenspekulation nach amerikanischem Muster, spekulativer Städtebau ohne System. Die Verantwortlichen mögen sich ein krassestes Beispiel nehmen an den Millionenstädten Amerikas mit ihrem Wolkenkratzer-Katalysmus: schwarze Straßenschluchten, Demoralisierung des Geistes, Misere, Schande unserer Zeit, Mißbrauch der Technik.

Das Bureau- und Geschäftshaus im neuen Städtebau wird ein Hochhaus sein, denn diese Bauweise allein wird eine Auflockerung der Stadt ermöglichen — Kompensation des Terrains, und gleichzeitig eine Konzentration des Geschäftslebens bezwecken. Hochhaus heißt geringere Auswertung der Bodenflächen der Stadt — die Stadt in einen gewaltigen Park verwandeln, den Straßenschluchten den Krieg erklären! Wir haben die Bauweise der vergangenen Jahrhunderte verlassen, wir bauen heute ohne Schwierigkeiten, anstatt nur sechs Geschosse — ebenso gut 20, 30 Geschosse übereinander.

Wenn wir unsere Städte planmäßig korrigieren und aufbauen, so erzielen wir eine dreifach bessere Ausnutzung derselben, das heißt anstatt 300 Bewohner pro Hektar, erreichen wir 800 bis 1000 pro Hektar — das heißt Millionen verdienen!

Hier eine Statistik:

Die Wohndichte der Stadt im: XIV. Jahrhundert

200 Bew. p/Hekt.

Grünfläche = null

XVIII. Jahrhundert

400—800 Bew. p/Hekt.

Grünfläche = null

XIX. Jahrhundert

200 Bew. p./Hekt.

Grünfläche 5—10 %

Im neuen Städtebau: Bureauzentren (Hochhäuser)

800—1000 Bewohner per Hektar

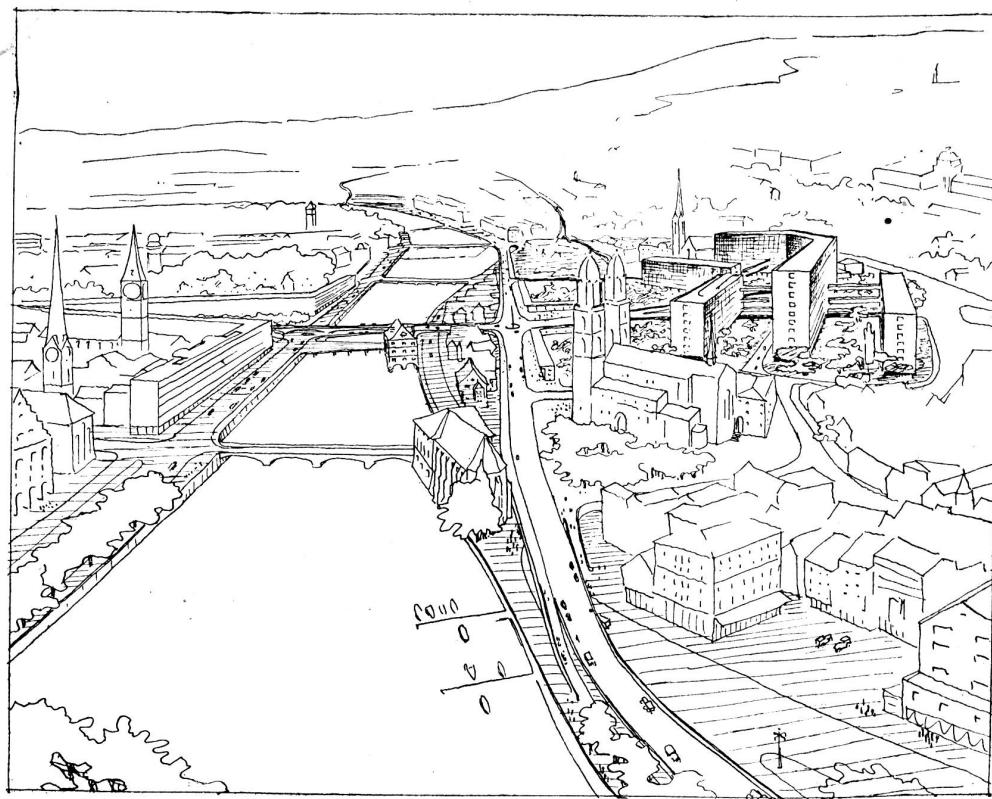
Grünfläche 75 %

Wohngebiete (10 Geschosse)

300 Bewohner per Hektar

Grünfläche 70 %

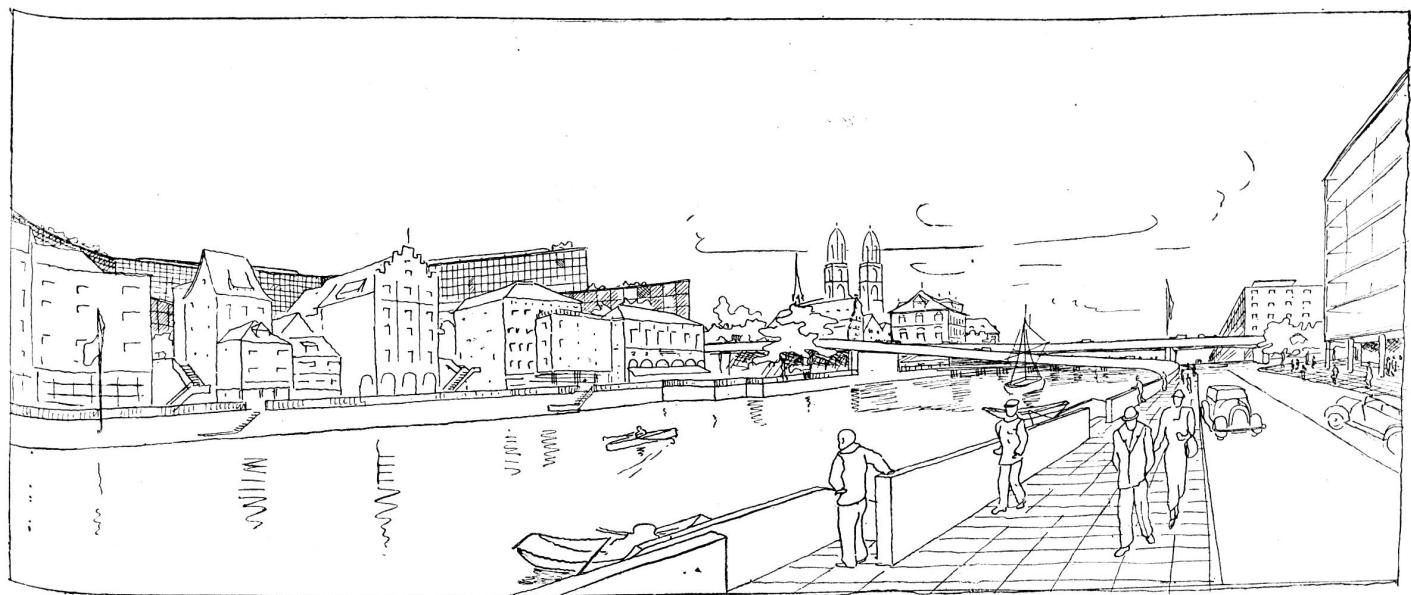
Jener Geschäftsmann würde mir aber den Stadtplan von Zürich vorlegen und mich fragen, wo soll man anfangen, die Stadt bietet dazu keine Möglichkeiten mehr, da müßten Sie vielleicht in die Limmat-ebene hinaus und dies bedeutete eine Katastrophe für die Stadt.



ZÜRICH. Skizze der Limmat abwärts (Fliegerbild über der Quaibrücke).

Beiderseits des Flusses die neuen Autostraßen. Im Vordergrund rechts steigt die Autostraße in einer leichten Rampe, um das alte Sonnenquai zu überqueren. Dann durchläuft die Straße auf der Höhe der Grossmünsterplattform die Altstadt,

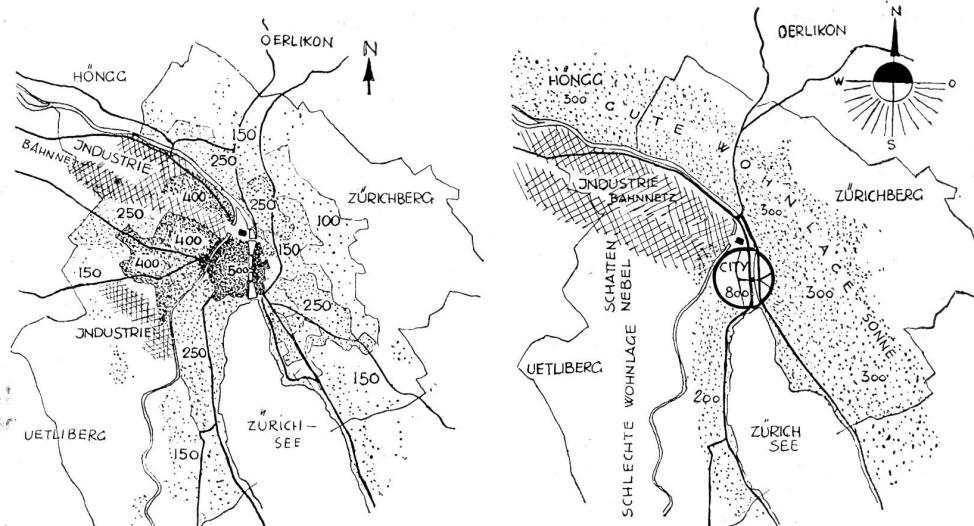
senkt sich wiederum in einer Rampe nach dem „Central“ und verläßt auf kürzestem Wege die Stadt. Rechts hinter dem Grossmünster die neuen Bureau- und Geschäftshäuser — die erste Epoche des Aufbaues der Altstadt.



ZÜRICH. Skizze, der Limmat aufwärts, von der „Schipfe“ aus gesehen.

Dies ist die linksufrige Autostraße, die nach dem Bürkliplatz im Horizont verschwindet. Die ansteigende Rampe, die die Limmat überbrückt und hinter die alten Häuser des Limmatquai führt, ist die Verbindungsstraße zur rechtsufrigen Auto-

straße. Auf derselben Höhe — horizontal — ist das Viadukt, das die zwei Stadtteile beiderseits der Limmat direkt verbindet. Hinter den Häusern des alten Limmatquai erblickt man noch die obersten Etagen der Bureaugebäude.



Die Zahlen bezeichnen die Anzahl Bewohner pro Hektare. Die intensivste Wohndichte entwickelte sich am feuchten und schattigen Fuße des Uetliberges.

KARTE IX. Schematische Darstellung einer städtebaulich und heliothermisch logischen Weiterentwicklung der Stadt Zürich.

Die gesunden und aussichtsreichen Wohnlagen Zürichs sind die Sonnenhänge des Zürichberges bis nach Höngg. Heute ist dort noch die lockerste Bevölkerungsdichte.

Niemals die Stadt verlassen, das wäre desertieren vor einem Problem. Aber ich würde ihn in die engen Gassen der Altstadt führen, wo First an First verhängt sind, wohin kaum ein Sonnenstrahl dringt, wo Schmutz, Elend und Krankheit sich mischen. Hier liegen Millionen von Geldern versumpft. Dieses große Stadtfinnere fordert konsequente Chirurgie, einen planmäßigen Aufbau — zur Schaffung gesunder und rationeller Arbeitsstätten.

Man spricht seit vielen Jahren von der „Sanierung der Altstadt“, der Zustand der Stadt aber verlangt: Vernichtung und planmäßiger Aufbau der Altstadt — Sanierung der heutigen City von Zürich.

Man muß die Krankheiten der Stadt vernichten, und die Natur hineinpflanzen.

Straßen sind erste Erfordernisse zum neuen Städtebau. Ohne einwandfreie Verkehrsstraßen nützen die besfunktionierenden und modernsten Bureauhäuser nichts.

Verkehr ist das gewaltige Problem der Städte aller Kulturstaaten. Die Technik hat unsere Städte in kurzer Zeit weit überholt. Das Auto hat von den Straßen Besitz ergriffen, es ist da, wir müssen ihm Geltung verschaffen. Die Zahl der Automobile steigt von Jahr zu Jahr gewaltig, unsere Straßen genügen nicht mehr, der Verkehr stockt

Die Bahnhofstraße Zürichs ist ungefähr 1200 Meter lang — das Auto braucht aber mindestens 15 Minuten um sie zu durchfahren — das Auto ist gebaut um diese Strecke in ein paar Sekunden zu bezwingen oder vielleicht das Limmatquai, das Central, das Bellevue . . . Hier hilft kein Schülmann, keine Verkehrsinsel und kein Verkehrsfilm etwas — die Straße bleibt dieselbe. Wir dürfen diese Tatsachen nicht feindlich abweisen, wir müssen sie erkennen, und darin eine Aufgabe erblicken, die von größter Wichtigkeit ist. Der Pulsschlag und die Tatkraft einer Generation liegt darin. Große Werke zeugen von großen Zeiten.

Die Stadt Zürich gibt unzählige Millionen zur Unterstützung des Arbeitslosenheeres weg — dadurch wird Moral und Geist dieser Menschen zerquetscht — sie alle brauchen Arbeit — wollen Arbeit . . . hier ist Arbeit für Alle — Wir brauchen Straßen, für heute — für die Zukunft — wir können gigantische Werke schaffen und damit Millionen verdienen!

Aber dies alles ist die Aufgabe des Staates, der Stadt — dann werden große Geschäftsleute und die Industrien kommen und — angeregt — große Werke schaffen