**Zeitschrift:** Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera

**Herausgeber:** Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

**Band:** 42 (1991)

**Heft:** 2

**Artikel:** Die Organisation von Gross-Zürich : der Zürcher Bebauungsplanwettbewerb 1915-1918

**Autor:** Kurz, Daniel

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-393851

**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:** 05.12.2025

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

DANIEL KURZ

# Die Organisation von Gross-Zürich

## Der Zürcher Bebauungsplanwettbewerb 1915–1918

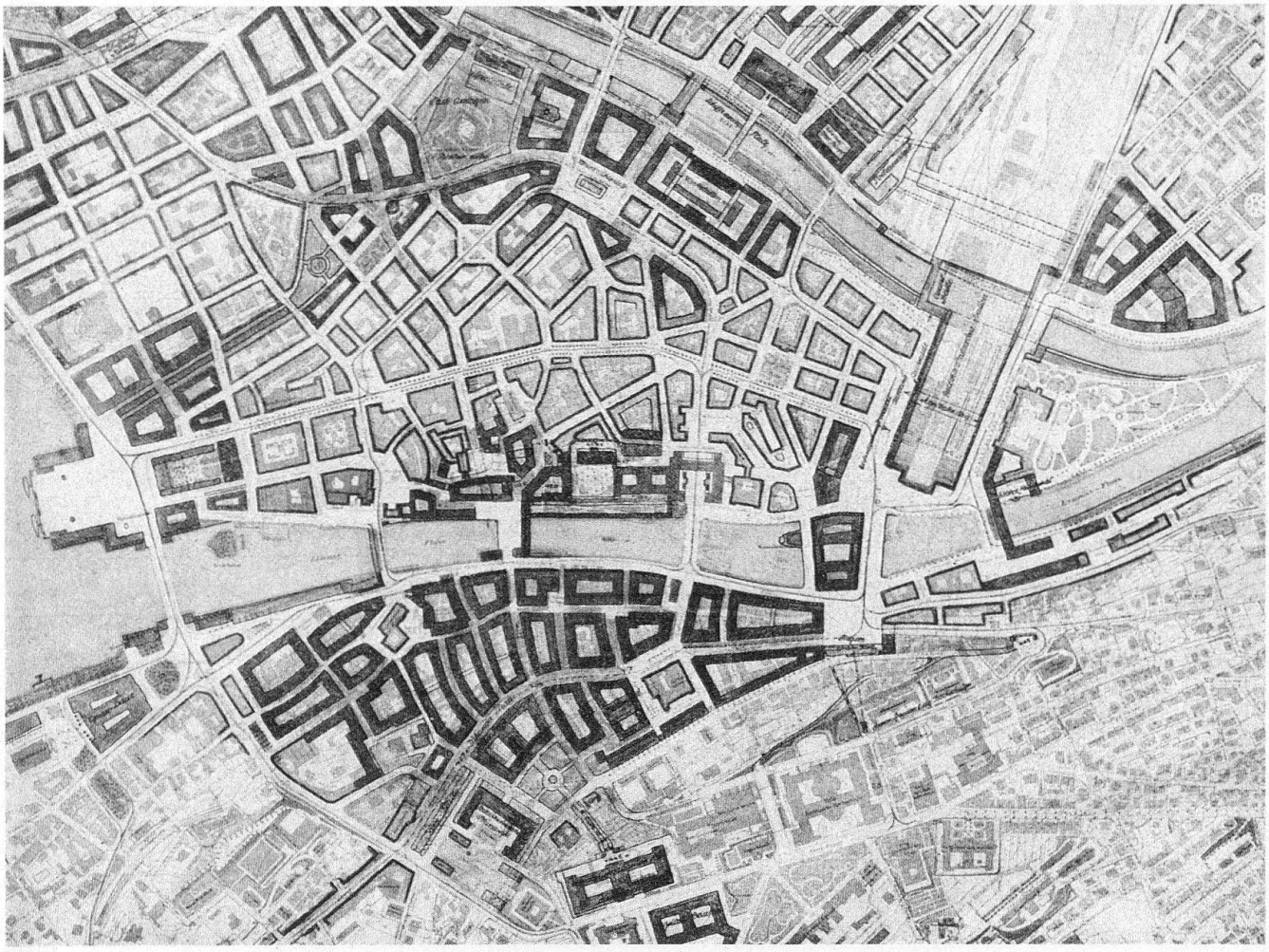
*1915–1918 führt die Stadt Zürich zusammen mit 22 Nachbargemeinden einen internationalen Wettbewerb für einen gemeinsamen Bebauungsplan durch. Die wichtigsten Aufgaben bilden «die Planung der Hauptverkehrswege, die Zoneneinteilung und die Ausscheidung genügender Grünflächen». Die preisgekrönten Projekte lösen die Strukturprobleme der Stadt durch eine scharfe Unterscheidung nach Geschäfts- und Wohnzonen. Während in den ersteren eine dichte Ausnutzung, auch auf Kosten der Altstadt-Substanz, gefördert wird, sollen die Wohngebiete hingegen durch Sonderbauvorschriften vor dichter Bebauung geschützt werden. Im Umkreis der Stadt werden trabantenartige Gartenstadt-Kolonien geplant.*

Die Stadt Zürich schreibt 1915 zusammen mit 22 Vororten einen internationalen Bebauungsplanwettbewerb aus[1]. Sie will rechtzeitig Ideen sammeln, wie in den kommenden dreissig Jahren die Entwicklung im Grossraum Zürich zu steuern ist. Für einmal soll nicht unter dem Druck der Sachzwänge gedacht und entschieden werden, sondern frei und von grundsätzlichen Überlegungen aus. Vom Wettbewerbsgebiet sind erst 13 Prozent überbaut![2] In der Form des Wettbewerbs wird die Diskussion aus den Amtsstuben hinaus an die Öffentlichkeit getragen. «Die Hauptaufgabe», schreibt der Zürcher Stadtrat 1915, «ist die Planung der Hauptverkehrswege, die Zoneneinteilung und die Ausscheidung genügender Grünflächen.»[3]

Den Anstoss zu diesem Unternehmen gibt der Bebauungsplanwettbewerb von Berlin (1909). Bürgerliche Architektenkreise um den SIA-Präsidenten Otto Pfleghard und den Redaktor der «Schweizerischen Bauzeitung» Carl Jegher sowie der SP-Bauvorstand Emil Klöti sind die Initianten[4].

### Grossstadtmalaise als Ausgangspunkt

Seit der Jahrhundertwende melden sich in Zürich wie in anderen Städten starke Zweifel an der Stadt-Begeisterung des 19. Jahrhunderts. Im Anschluss an den enormen Wachstumsschub der 1880er und 1890er Jahre verbreitet sich Unbehagen und offene Grossstadtfeindschaft. Das scheinbar planlose Drauflosbauen aufgrund partikulärer Marktinteressen hat zu einem Chaos geführt, das als Ganzes niemanden befriedigt. Auf einmal ist vom «Moloch Grossstadt» die Rede, man beklagt die moderne Hast und die Entfremdung von der Natur. Und man beginnt, die soziale Ungleichheit als gefährliches Konfliktpotential wahrzunehmen – dazu zwingt die rasch erstarkende Arbeiterbewegung. Die sogenannte «Wohnungsfrage» wird heftig diskutiert – zuerst von den Sozialforschern, immer mehr aber auch von Politikern und Architekten.

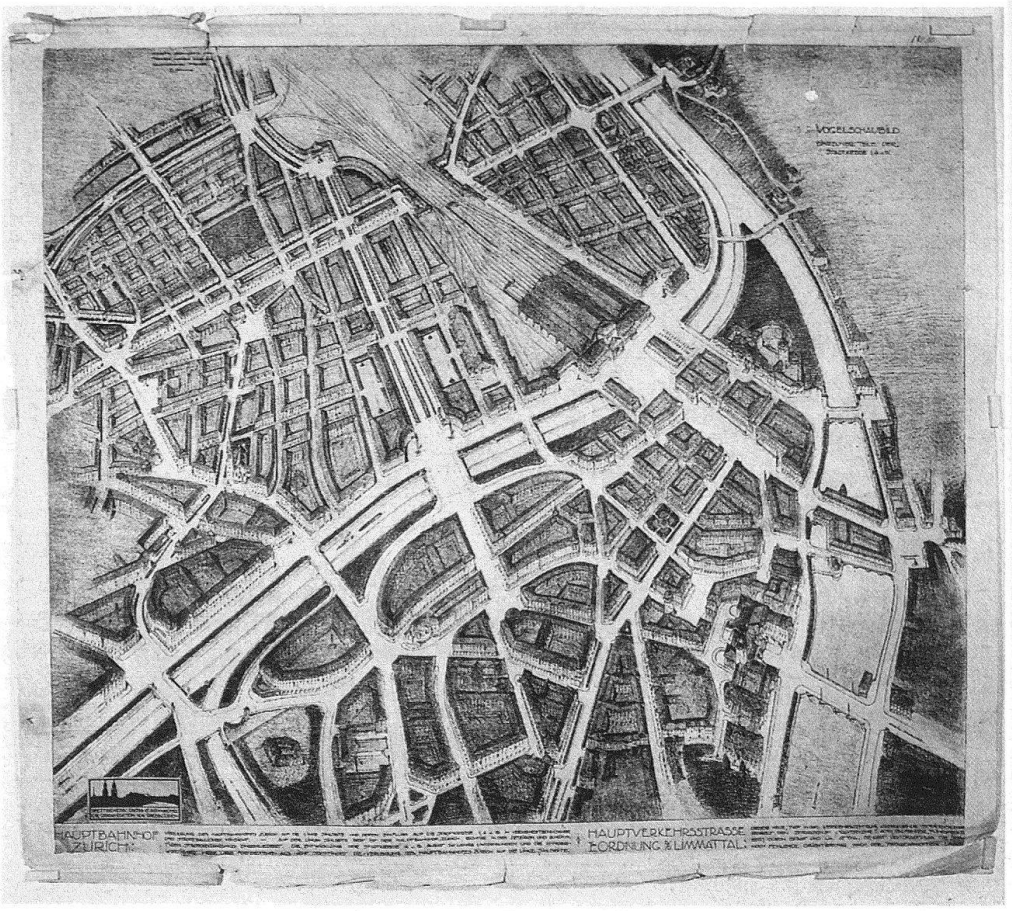


1 Bebauungsplan für die Innenstadt. Architekten Rittmeyer & Furrer, Winterthur. Die dunklen Blöcke bedeuten neue Bebauung.

Die Kritik entzündet sich besonders am Phänomen der «Mietskaserne» – dieser stereotyp gebrauchte Begriff dient als Synonym für alle Missstände sozialer, hygienischer und moralischer Art, die man in den Städten feststellt: Mangel an Licht und Luft mit negativen gesundheitlichen Folgen (Tbc, Rachitis usw.), Überfüllung der Wohnungen, Mangel an Lebensraum (vor allem für Kinder) und an Privatsphäre. In diesen objektiven Mängeln sehen viele Wohnreformer die Ursache für alle möglichen gesellschaftlichen Übelstände: «Vermassung», Zerfall der Familie, Promiskuität, Alkoholismus und schliesslich gar «Zersetzung des Staatsverbandes»[5] durch die politische Radikalisierung der Unzufriedenen in den hoch segregierten Arbeitervierteln.

In England und Deutschland verbindet um diese Zeit die Gartenstadtbewegung soziale und ökologische Ziele. Sie verlangt nicht weniger als das Ende der Grossstadt und eine dezentrale Entwicklung in demokratisch organisierten Idealsiedlungen auf dem Land. «Die Versöhnung von Stadt und Land» ist ihr Schlagwort.

Die Gartenstadt-Idee ist für das Verständnis dieses Wettbewerbs sehr wichtig. Die Planer, und ebenso das Preisgericht, versuchen wenigstens einen Teil dieses Ideals zu realisieren. Kein Entwurf kann mit Erfolg rechnen, der nicht Gartensiedlungen, breite Wald- und Wiesengürtel und ähnliches aufzuweisen hat. Aber die Stossrichtung



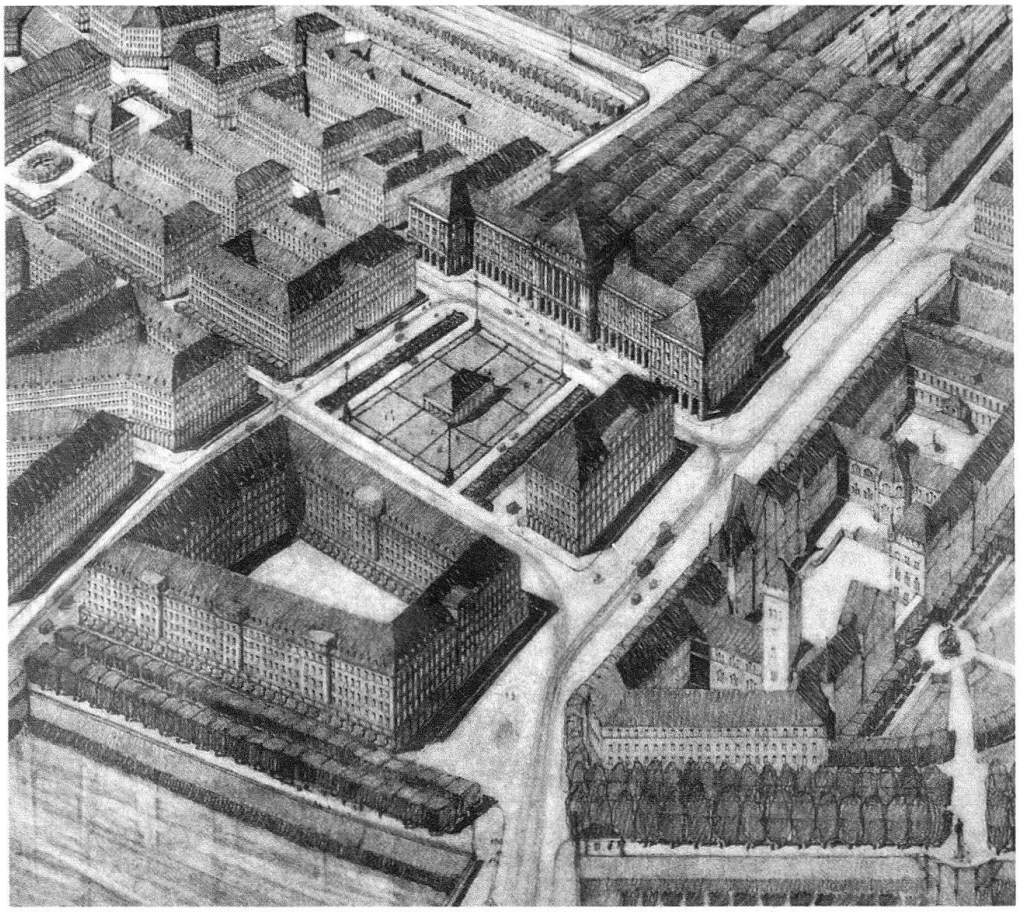

2 Grossstadt-Vision an der Sihl. Architekt Hermann Herter.

ist jetzt eine andere: die Grossstadt soll nicht bekämpft, sondern wissenschaftlich-rationaler Planung untergeordnet werden, um ihr weiteres Wachstum zu ermöglichen. Der neue Städtebau tritt mit dem Anspruch an, die Grossstadt zu retten und das Dilemma zwischen dem Fortschritt und seinen Nebenwirkungen zu lösen. Das kommt in Projekt-Kennwörtern wie «Der Wille zur Grossstadt» oder «Die Organisation von Gross-Zürich» deutlich zum Ausdruck.

## Der chirurgische Eingriff: Trennung der Funktionen

Die Rettung erfolgt durch einen scheinbar ganz einfachen chirurgischen Eingriff: durch die radikale räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten. Man fordert separate Zonen für Wohnen, Industrie und Freiflächen[6]. Das ist damals ein neuer Ansatz. Ganz unterschiedliche Prinzipien sollen die Entwicklung dieser Bereiche steuern; die Merkmale der Urbanität – Dichte und Durchmischung – herrschen weiter in der City, während die Wohnquartiere so grün und ländlich wie nur möglich konzipiert werden.

Für die Geschäfts- und die Industriequartiere auf der einen Seite gelten weiterhin uneingeschränkt die Gesetze des kapitalistischen Bodenmarktes: Im Stadtzentrum als Sitz der öffentlichen Macht und der Geschäftswelt soll die Ausnutzung des Bodens möglichst unbehindert erfolgen, Verdichtung ist erwünscht. Die Erreichbarkeit und damit der Wert zentral gelegener Grundstücke werden durch gigantische neue Bahnanlagen und Strassenzüge gesteigert.

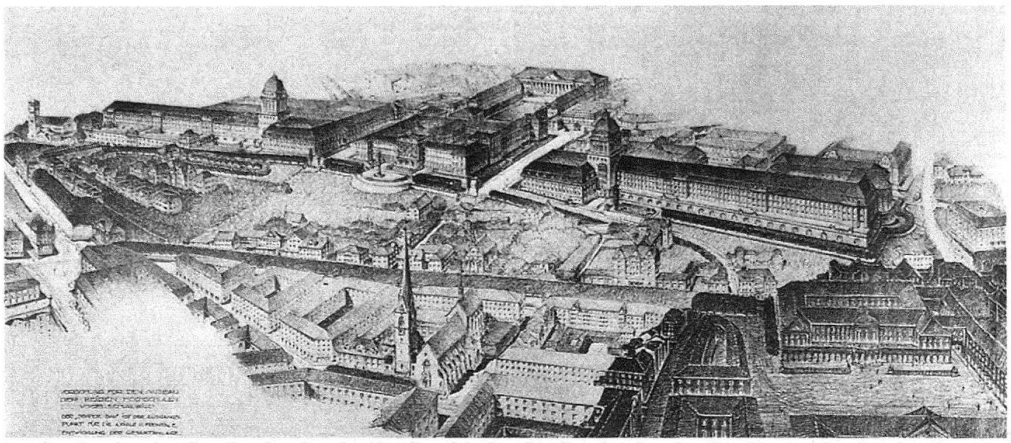


3 Neuer Bahnhofplatz. Architekt Konrad Hippenmeier.

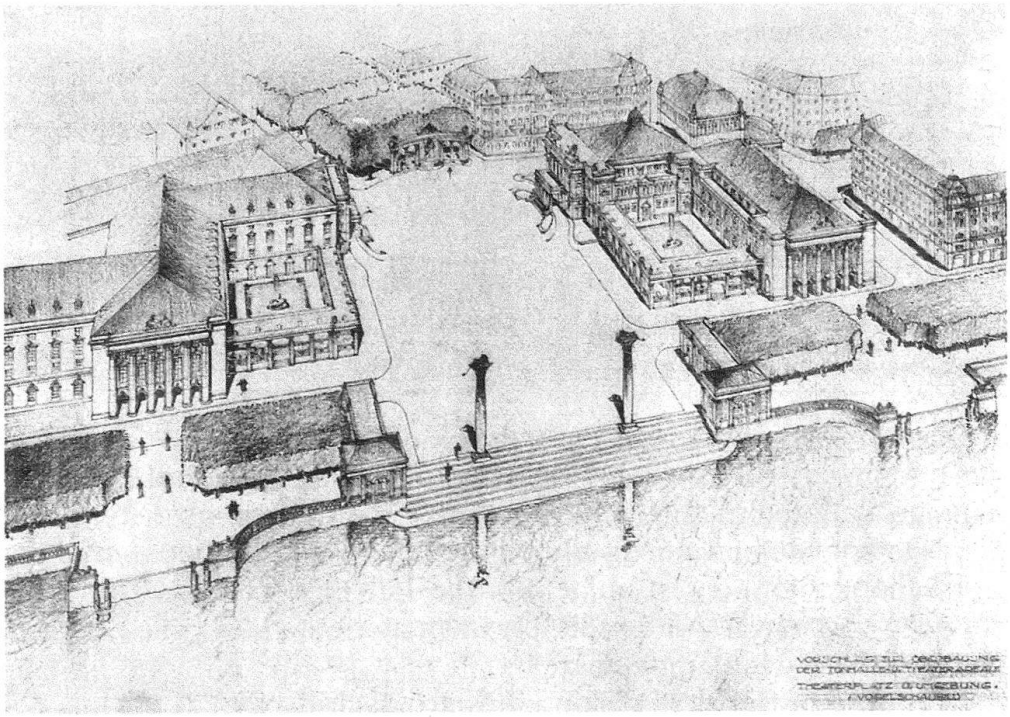
Der Plan der Winterthurer Architekten Rittmeyer & Furrer[7] will die Innenstadt rücksichtslos dem Verkehr anpassen und, in regelmässige Baublöcke aufgeteilt, zur Geschäfts-City umgestalten. Von der Altstadt bleiben einzig die Kirchen und das Rathaus erhalten. Der Schanzengraben ist aufgefüllt, die Löwenstrasse bis zum Bleicherweg verlängert. An der Sihlporte entsteht ein Platz von der doppelten Grösse des Paradeplatzes.

In Hermann Herters[8] Vision eines grossstädtischen Zentrums dominieren die Verkehrsbauten: Der neue Bahnhof ist auf 20 Geleise erweitert und ans linke Sihlufer zurückgeschoben. Neue Strassen verbinden die Kreise 4 und 5 direkt mit der City. Die Monumentalachse quer durch Aussersihl ist nicht weniger als 50 Meter breit – doppelt so breit wie die Bahnhofstrasse! Sie dient als Ausfallstrasse Richtung Basel und Bern. Die Langstrasse ist durch einen parallelen Strassenzug verdoppelt. Weite Teile von Aussersihl müssen so dem Verkehr und der City-Erweiterung weichen.

Der «künstlerische Städtebau» der Zeit fordert geschlossene Plätze und Strassenwandungen, wie im Bahnhofprojekt von Bodmer und Hippenmeier[9]. Die Verschiebung des Hauptbahnhofs ermöglicht eine symmetrische, gegen die Limmat zu abgeschlossene Platzanlage. Ihre Gestaltung hält sich an die neoklassizistischen Grundsätze von Friedrich Ostendorf: Das Einzelhaus hat sich in eine einheitlich-monumentale Raumgestaltung einzufügen.



4 Hochschul-Erweiterung und Altstadt. Architekt Hermann Herter. Mit der gigantischen Hochschulanlage projektiert der spätere Stadtbaumeister eine dominierende Stadtkrone. Im Vordergrund neugestaltete Altstadtquartiere.

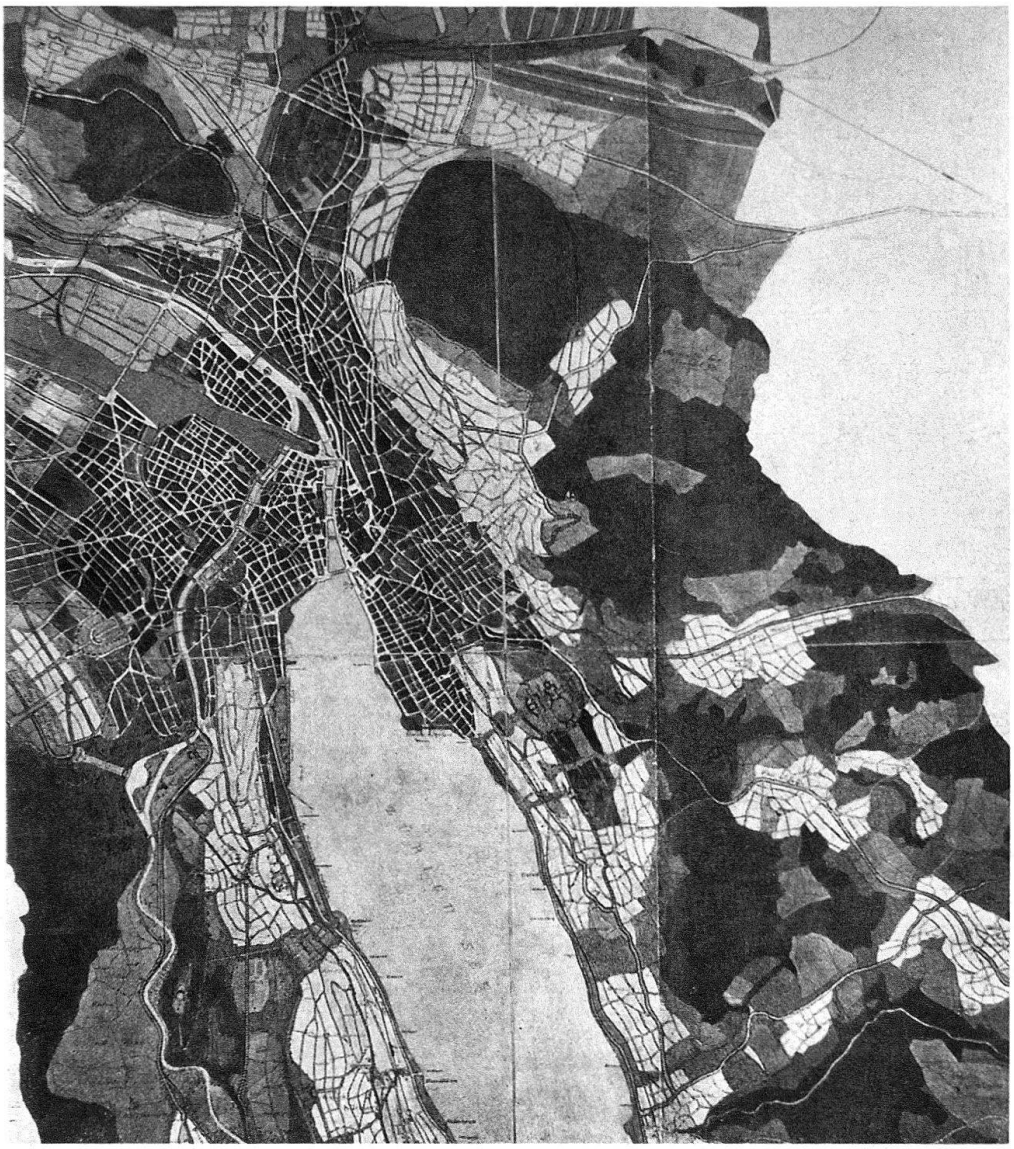


5 Neuer Theaterplatz beim Bellevue, mit Anklängen an Venedig. Architekt Hermann Herter. Herters Prestigeprojekte haben keine Aussicht auf Verwirklichung und dienen wohl vor allem dazu, die Jury zu beeindrukken.

## Wohnen im Grünen

Ganz anders werden die Wohngebiete behandelt: Die erfolgreichen Wettbewerbsprojekte planen sie als inselförmige Gartenstadtkolonien ausserhalb der Stadt. Die einzelne Siedlung, das einzelne Quartier, durch weite Grünflächen von den Nachbarquartieren getrennt, wird wieder überschaubar und lädt zur Identifikation ein. Mit der Siedlungsplanung wollen die Architekten zugleich sozialpolitische und moralische Anliegen verwirklichen.

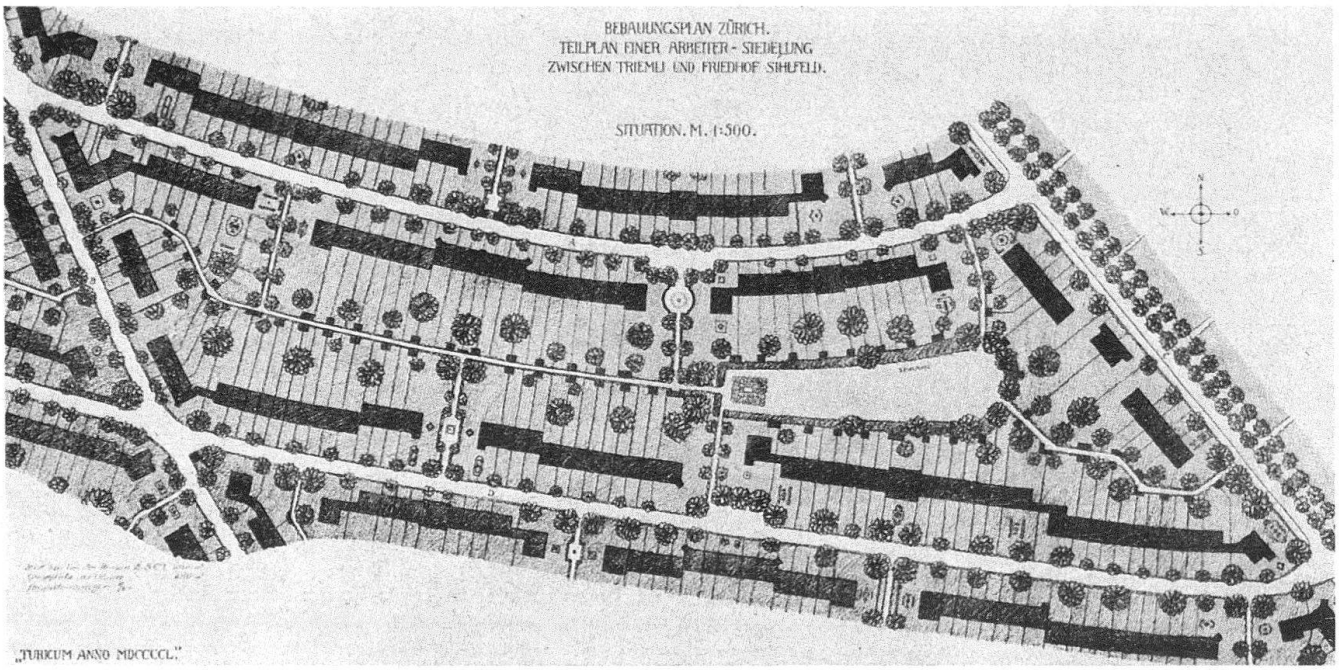
Als ideale Wohnform gilt ihnen das kleine Einfamilienhaus mit möglichst grossem Garten zur Selbstversorgung. Das Kleinhaus gewährt ein Höchstmass an Individualbereich, an Privatsphäre und verspricht, das Familienleben zu stärken. Sonderbauvorschriften sollen in den Wohnquartieren die Ausnutzung begrenzen und den Kleinhausbau fördern. Man hofft, durch die Übertragung eines bür-



6 Siedlungsplan für Gross-Zürich. Architekt P. Bachmann u. a., Köln. Im weiten Umkreis der Stadt nehmen (weiss) neue Gartenstädte das Bevölkerungswachstum auf. Grosszügige Grünflächen (grau) schieben sich zwischen diese dezentralen Satellitenstädte.

gerlichen Wohnideals die unzufriedene Arbeiterschaft wieder besser in den Staat zu integrieren und «radikale Tendenzen», wie es heisst, auszumerzen. «Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, diese Bevölkerungsklassen statt in düsteren Mietkasernen, in frohmütigen Kleinhäusern mit Gärten unterzubringen. Nur wenn dies gelingt, wird auch im Arbeiter wieder das *Heimatgefühl* erwachen.»[10] Eine gleichsam klassenlose Gegenwelt des Wohnens entsteht an der Peripherie der zukünftigen Grossstadt. Der Siedlungsgrundriss der Architekten Kündig & Oetiker zeigt Reihen-Einfamilienhäuser in gestaffelter Anordnung, erschlossen durch Wohnstrassen von nur fünf Metern Breite.

Die geforderte räumliche Trennung der städtischen Funktions- und Lebensbereiche erklärt die enorme Bedeutung, die den Verkehrsanlagen, vor allem dem öffentlichen Verkehr, von den Wettbewerbsteilnehmern zugemessen wird. Fast alle erfolgreichen Projekte schlagen – vor siebzig Jahren! – die Einführung des S-Bahn-Systems mit Durchmesserlinien vor. Dieses bildet die Voraussetzung zur Er-




7 Kleinhaussiedlung im Triemli. Architekten Kündig & Oetiker. Bemerkenswert sind die sorgfältige Gestaltung der Strassenräume und die Beschränkung der Wohnstrassen auf fünf Meter Breite.

schliessung ganz neuer, quasi jungfräulicher Siedlungsräume, wo man hofft, Gartenstädte noch auf billigem Boden realisieren zu können. Auch das Tram soll durch neue Linien und getrennte Fahrbahnen gefördert werden. Das Projekt von E. Wipf und M. Meiler[11] schafft – unter enormem Aufwand – einen Durchgangsbahnhof, indem es die Geleise quer zur bestehenden Anlage ins Sihlbett verlegt und mit Tunnels und Schlaufen kreuzungsfrei verbindet.

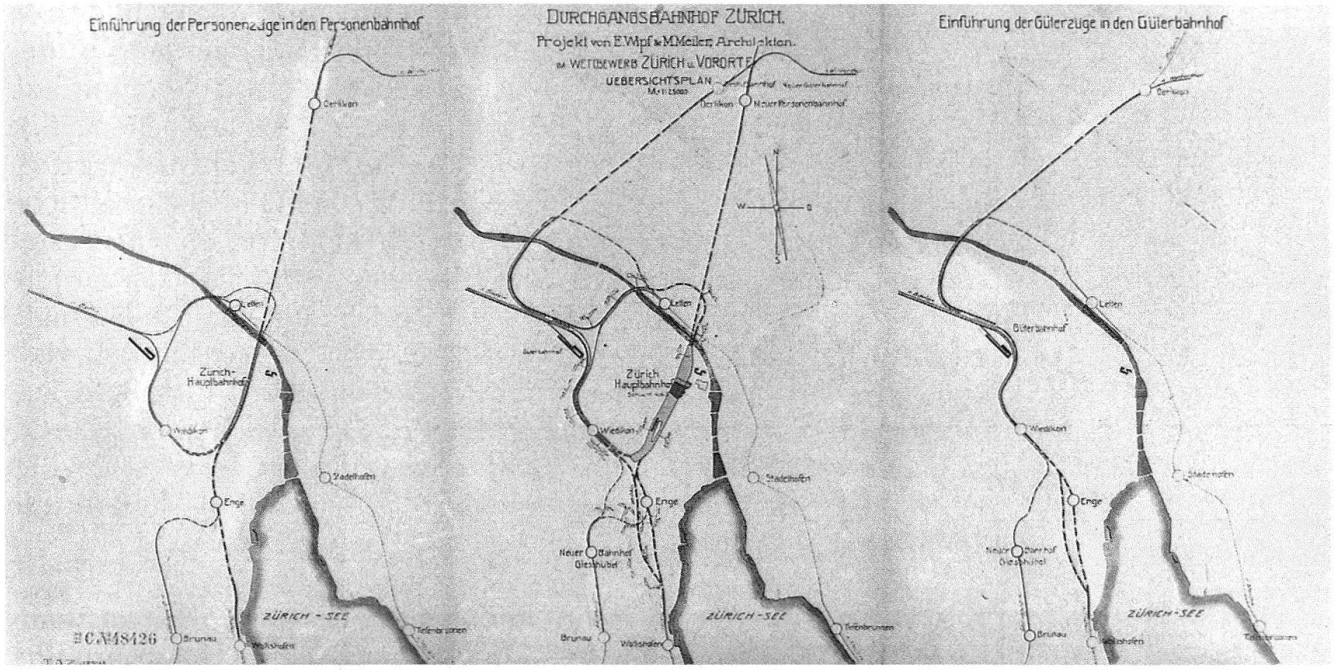
## Impulse für die Planung

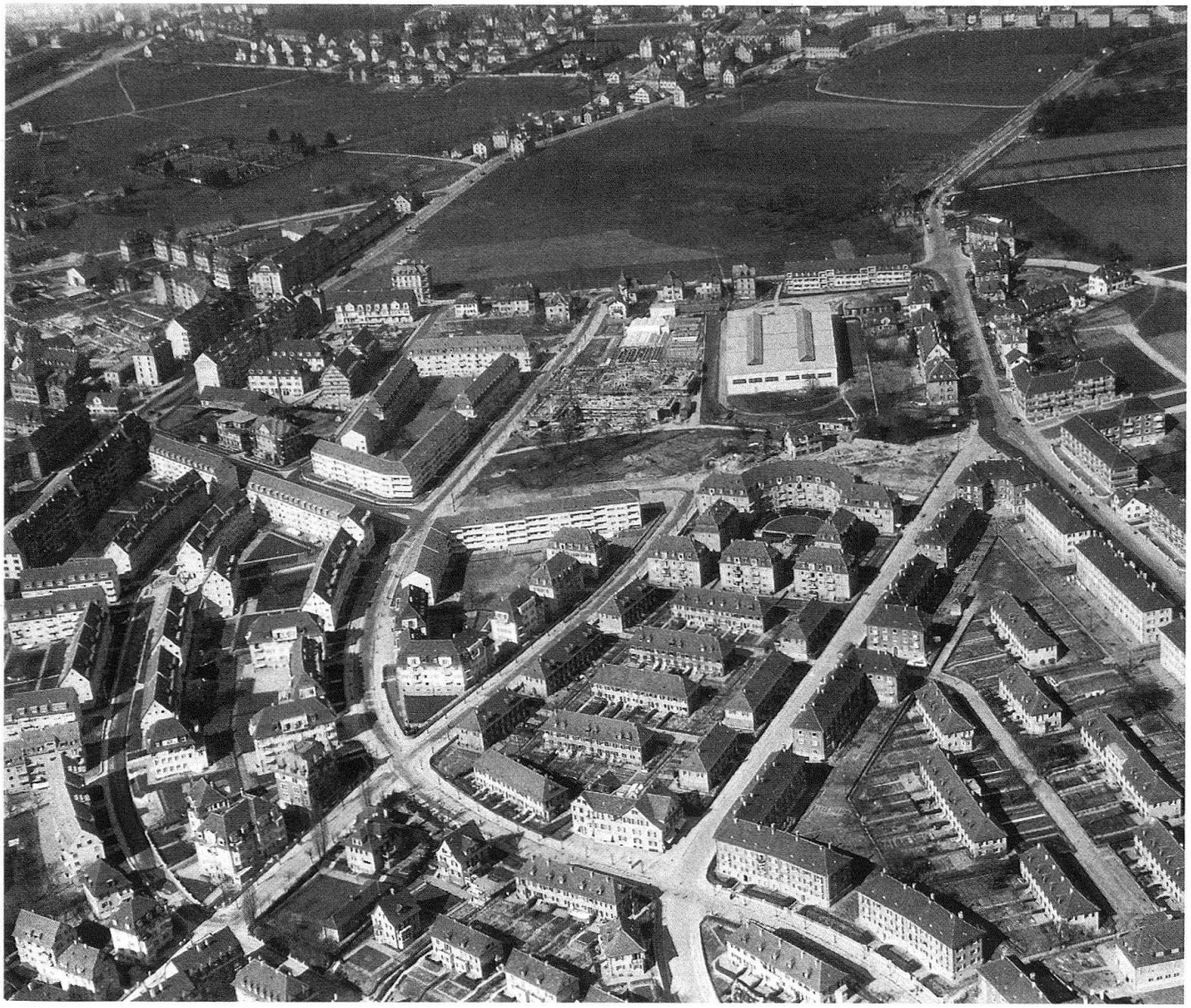
«Der Städtebauer ist heute einer der Glücklichen, die Herr sein dürfen über ein Ganzes!» Dieses Motto stellen die Wettbewerbssieger Bodmer und Hippenmeier ihrem Bericht voran[12]. Der Glaube der Städtebauer von 1918, den «Organismus» der Grossstadt, wie man damals gern sagte, in den Griff bekommen zu können, mutet heute fast naiv an. Man steht aber noch am Anfang. Der Glaube an die Überzeugungskraft der – scheinbar objektiven – technischen Rationalität ist noch ungebrochen. Keine frustrierenden Erfahrungen, kein Pragmatismus behindern die Phantasie und das Denken. Um so mehr erstaunt es eigentlich, dass die Bodenfrage zu jener Zeit nicht angeschnitten, die Macht des privaten Eigentums nicht thematisiert wird.

Die Veranstalter selber machen sich über die unmittelbare Verwendbarkeit der Wettbewerbsideen keine Illusionen. Schon 1913 hat Emil Klöti erklärt, es werde «ein Grossteil der in den Wettbewerbsprojekten enthaltenen Vorschläge nicht verwirklicht werden können»[13]. Dies gilt natürlich in erster Linie für die jeden Massstab sprengenden Prestige-Entwürfe für das Stadtzentrum und für das Bahnnetz. Dennoch bleibt der Wettbewerb Gross-Zürich nicht ohne Einfluss auf die Planung der Zwischenkriegszeit.

▷ 8 Plan für ein neues Bahnkonzept. Architekten E. Wipf, M. Meiler. Der neue Durchgangsbahnhof liegt im trockengelegten Sihlbett und ermöglicht die Einführung der S-Bahn.

▷ 9 Irchel- und Milchbuckgebiet um 1930, mit neuen Genossenschaftssiedlungen. Im Anschluss an den Wettbewerb Gross-Zürich werden in diesem und anderen Quartieren Bebauungs- und Quartierpläne von Grund auf überarbeitet und Sonderbauvorschriften erlassen.


Einführung der Personenzüge in den Personenbahnhof
DURCHGANGSBAHNHOF ZÜRICH.
Projekt von E. Wipf & M. Meiler, Architekten.
IM WETTBEWERB ZÜRICH u. VORORTE
UEBERSICHTSPLAN
Einführung der Güterzüge in den Güterbahnhof
Oerlikon
Neuer Personenbahnhof
Letten
Zürich-Hauptbahnhof
Wiedikon
Stadelhofen
Enge
Neuer Bahnhof Giesshübel
Brunau
Wollishofen
Tiefenbrunnen
ZÜRICH-SEE
Güterbahnhof
#CAM8426



Emil Klöti, Hermann Herter und Konrad Hippenmeier bilden in den folgenden zwanzig Jahren ein konstantes Führungsteam in der Zürcher Stadtplanung. In der grossen Bauperiode des Gemeinnützigen Wohnungsbaus (1924–31) werden an der Peripherie neuartige Quartiere geschaffen, die in vielem den Forderungen des Wettbewerbs genügen: Durchgrünung, reduzierte Baudichte, einheitliche Gestaltung. Klöti und seine Chefbeamten kämpfen an vorderster Front für die zweite Eingemeindung, die 1934 erfolgt; dabei argumentieren sie mit der Notwendigkeit verbesserter Planung. Die ehemaligen Vororte (Oerlikon, Seebach, Affoltern usw.) werden in den vierziger Jahren nach Grundsätzen des Wettbewerbs von 1918 überbaut. Auf der Waid und am Friesenberg bleibt die schöne Aussicht der Öffentlichkeit zugänglich – eine Forderung der Wettbewerbs-Jury: es stehen dort heute keine Villen, weil die Stadt unter Emil Klöti für die Erhaltung von Grünflächen sehr viel Geld investiert hat.

Résumé

De 1915 à 1918, la ville de Zurich et vingt-deux communes avoisinantes mirent sur pied un concours en vue d'une planification urbaine concertée, dont les points forts étaient «le réseau des rues principales, la répartition de la ville en zones ainsi que la réservation de zones vertes». Les projets primés résolurent les problèmes structuraux de la ville en distinguant nettement zones commerciales et zones d'habitation. Par rapport aux premières, l'espace coûteux de la vieille ville fut exploité au maximum, alors que les zones d'habitation furent soumises à des directives spécifiques empêchant toute concentration de maisons. C'est ainsi que, «satellisées» autour de Zurich, des villes-jardins furent planifiées.

Riassunto

Negli anni 1915–1918 la città di Zurigo indisse, insieme a 22 comuni limitrofi, un concorso internazionale per un piano regolatore comune. Ai partecipanti si richiedeva di studiare con particolare attenzione «la pianificazione degli assi stradali principali, la zonizzazione, e la progettazione di diverse zone verdi». I progetti premiati prevedevano la soluzione dei problemi strutturali della città tramite la separazione netta fra zone commerciali e zone residenziali. Da una parte si richiedeva quindi un'opera di sfruttamento radicale, che avrebbe intaccato anche la città vecchia, mentre per le zone abitative si prevedeva una particolare legislazione volta ad evitare un tessuto edilizio troppo fitto. Attorno alla città si erano progettate colonie di città-satelliti ricche di giardini.

Anmerkungen

[1] Vgl. DANIEL KURZ, *Gross-Zürich, der Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte, 1915–1918*, Ausstellungskatalog, Architekturforum Zürich und Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Zürich 1990.

[2] STATISTISCHES AMT DER STADT ZÜRICH, *Statistische Unterlagen für den Ideen-Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Zürich und ihrer Vororte* (Statistik der Stadt Zürich, 18), Zürich 1915, S. 9.

[3] Weisung des Stadtrats an den Grossen Stadtrat, 18. August 1915, S. 5. Stadtarchiv Zürich.

[4] ZIAV, Protokoll der VII. Sitzung im Wintersemester 1910/11, in: Schweizerische Bauzeitung, Bd. 57, 1911, S. 117.

[5] RUDOLF EBERSTADT, BRUNO MOEHRING und RICHARD PETERSEN, *Gross-Berlin: Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Grossstadt*, Berlin 1910. Weitere Belege in:

DANIEL KURZ, *Leitbilder zur Stadtentwicklung im Städtebau der Schweiz und Deutschlands 1900–1940*, Liz.arbeit Zürich 1990, unveröff., S.91–98.

[6] Diese Forderung ist bereits im Wettbewerbsprogramm enthalten: STÄDTISCHE BAUVERWALTUNG ZÜRICH, Schlussbericht über den *internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte*, Zürich 1919, S. 14.

[7] Träger des 3. Preises, im Team mit Karl Zoellig.

[8] Träger des 2. Preises ex aequo (ein 1. Preis wird nicht vergeben), 1919–1942 Stadtbaumeister in Zürich.

[9] Projekt von Albert Bodmer und Konrad Hippenmeier (2. Preis ex aequo). Konrad Hippenmeier wird im Anschluss an den Wettbewerb zum Chef des Quartierplanbüros ernannt. Albert Bodmer wirkt als Stadtplaner in Winterthur und Genf.

[10] SCHLUSSBERICHT (wie Anm. 6), S. 35, aus dem Erläuterungsbericht der Architekten Kündig & Oetiker und Walter Zollikofer (4. Preis ex aequo). Das Büro Kündig & Oetiker baut in der Zwischenkriegszeit zahlreiche Kolonien des gemeinnützigen Wohnungsbaus.

[11] Belohntes Projekt.

[12] ALBERT BODMER und KONRAD HIPPENMEIER, *Generalbericht*, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich.

[13] Protokoll, *1. Konferenz betreffend den Wettbewerb für einen Bebauungsplan von Zürich und seinen Vororten*, 13. Januar 1913, Stadtarchiv Zürich.

## Abbildungsnachweis

1, 6, 7: Schlussbericht, S. 47, 50, 36. – 2–5, 8, 9: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich (BAZ).

## Adresse des Autors

Lic. phil. Daniel Kurz, Historiker, Zschokkestrasse 29, 8037 Zürich