Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 118 (2000)

Heft: 20

Artikel: Die Stadtvision der ZAS und ihre Bedeutung für Zürich: Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau 1959-89: eine Dokumentation

Autor: Huber, Benedikt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-79920

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: 28.11.2025

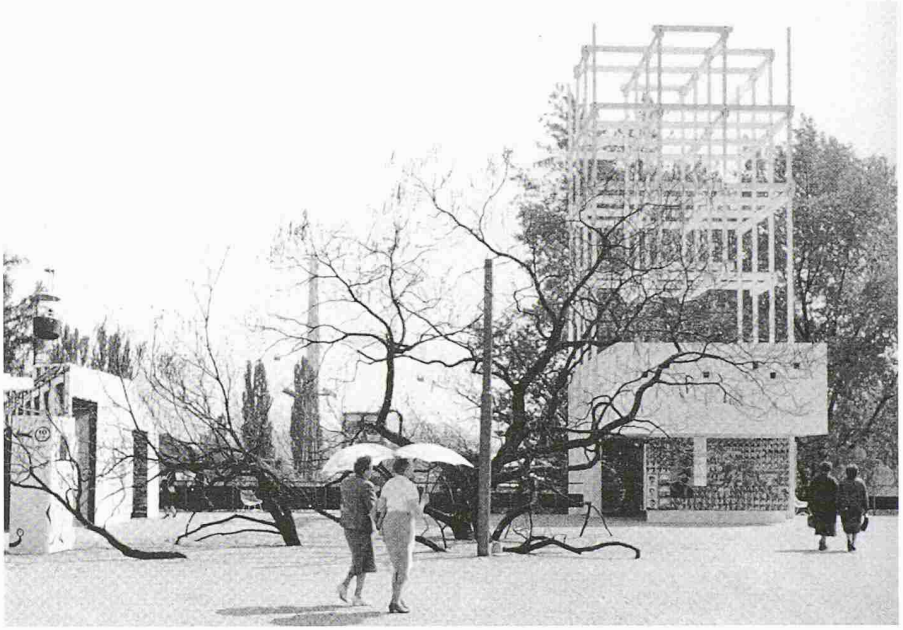
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Benedikt Huber, Zürich

Die Stadtvisionen der ZAS und ihre Bedeutung für Zürich

Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau 1959–89. Eine Dokumentation

Als Gruppe junger Architekten hat die ZAS zu ihrer Zeit versucht, in die Entwicklung der Stadt Zürich einzugreifen und dabei ihre Vision einer besseren Stadt zu verwirklichen. Die Gruppe agierte dabei aus der Überzeugung heraus, als junge Generation bessere Lösungen anbieten zu können, als dies den älteren Fachleuten möglich war.



Städtebaupavillon der ZAS an der Schweizerischen Gartenbauausstellung 1959 in Zürich

Der Mut zu einem neuen Städtebau allein jedoch rechtfertigt noch keine Würdigung oder eine historische Bedeutung. Die ZAS war nicht der CIAM der Nachkriegszeit, dafür war sie zu lokal, zu wenig revolutionär und in ihrem Aufbruch schlussendlich eher konservierend. Es sind jedoch drei Aspekte und Begründungen, die es trotzdem rechtfertigen, die Stadtvisionen und das Wirken der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau ZAS nachträglich aufzuzeigen.

Zum Ersten ist bemerkenswert, dass eine Gruppe von anfänglich jugendlichen Architekten während dreissig Jahren gemeinsam und über die Veränderungen der Zeit hinweg für ihre ganz bestimmte Vision einer Stadtgestaltung kämpft, dabei meistens von den Behörden oder vom Stimmvolk abgelehnt wird und trotzdem unentwegt die ihrer Überzeugung entsprechenden Vorschläge einbringt. Bemerkenswert ist zum Zweiten das Prinzip der ZAS, nicht nur Opposition gegenüber den offiziellen Vorschlägen zu markieren, sondern diese Opposition stets durch konkrete und fundierte Gegenvorschläge zur Stadtgestaltung und zur Verkehrsplanung zu begründen. Der dritte Grund für eine Beschäftigung liegt in der Möglichkeit, das Agieren einer Oppositionsgruppe der 1960er-Jahre mit den Diskussions- und Oppositionsformen der Gegenwart zu vergleichen. Bezeichnend für die ZAS waren ihre Stadtvisionen, die auf einem humanistischen Stadtverständnis beruhten. Demgegenüber werden heute eher pragmatische, sozio-ökonomisch bestimmte Stadtmodelle vertreten und für die Zukunft planerische Strategien an Stelle von städtebaulichen Visionen entwickelt.

Die ZAS wurde Ende der 1950er-Jahre von Architekten gegründet, die ihre Studien an der ETH Zürich abgeschlossen und ihre ersten eigenen Bauten realisiert hatten. Wie andere, mehr politische Gruppierungen jener Zeit (etwa «das junge Bern» in der Stadt Bern oder das «team 67» im Aargau) verstand sich die ZAS ausdrücklich als Opposition der jungen Generation gegenüber einem veralteten Establishment von Baubehörden und älteren Kollegen. Bezeichnenderweise hat sich die ZAS noch stets als «Gruppe junger Architekten» bezeichnet und verstanden, als die meisten ihrer Mitglieder sich in Amtsstellen oder in renommierten Büros etabliert hatten. Das juvenile Element suchte die ZAS und ihre Mitglieder als Markenzeichen bis ins fortgeschrittene Alter zu erhalten.

Die 1968er-Bewegung hinterliess in der ZAS keine Spuren, da die Mitglieder damals schon älter waren. Hingegen war sie in die zweiten Zürcher Unruhen der Jahre 1980–83 involviert. Damals ergriff sie offiziell Partei für die aufbegehrende Zürcher Jugend, zu jener Zeit allerdings als Väter von in die Unruhen verwickelten Jugendlichen. An der für die Stadt bedrohlichen Weihnacht 1980 übernahm die ZAS gegenüber dem Stadtrat von Zürich offiziell die Verantwortung für die Führung und Bauleitung des autonomen Jugendzentrums AJZ.

Da der Verfasser des vorliegenden Berichts von der Gründung bis heute der ZAS als Mitglied und in wechselnden Chargen angehört hat, kann hier nicht der Anspruch auf eine objektive und endgültige Berichterstattung erhoben werden. Vielmehr geht es um eine Schilderung der Entstehung und der Entwicklungen in den mehr als dreissig Jahren der Tätigkeiten der ZAS. Vor allem sollen hier die Aktionen und Projekte dokumentiert und kommentiert werden, nachdem das Material geordnet und archiviert wurde.

Die Dokumentation bildet den Rechenschaftsbericht einer Bewegung und ihrer Tätigkeit. Sie ist aber gleichzeitig ein Report über eine Periode der Stadtentwicklung, die von diversen Zeitproblemen, von unterschiedlichen Strömungen und schlussendlich von den jeweils handelnden Personen bestimmt war. Das Wirken der ZAS innerhalb der Stadtentwicklung Zürichs soll hier aufgezeigt werden, ihr Einfluss auf städtebauliche Entscheidungen kann teilweise nachgewiesen werden – die ZAS und ihre Projekte zu bewerten, soll einer späteren Generation überlassen werden.

Städtebauliches und architektonisches Umfeld bei der Gründung 1959

Unter den Gründern der ZAS kursieren heute verschiedene Versionen darüber, wo, wann und warum diese Arbeitsgruppe gegründet wurde. Nach der einen Erinnerung soll die ZAS aus dem Club *bel étage*, einer kulturell-literarischen Einrichtung der frühen 1950er-Jahre hervorgegangen sein. Andere wollen sich an einen gemeinsamen Gründungsbeschluss am Rande des Neumarktbrunnens erinnern. Aus den gesammelten und ausgewerteten Akten geht hervor, dass in den Monaten Oktober bis Dezember 1958 im Büro Litz und Schwarz am Neumarkt 17 und im Club *bel étage* an der Falkenstrasse sechs bis sieben Zusammenkünfte der Kollegen stattgefunden haben.[1]

Gegenstand der Diskussionen waren aktuelle Fragen der Zürcher Stadtplanung, etwa die Forderung nach einem Stadtplanungsamt und nach wissenschaftlicher Stadtforschung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die künftigen Trassen der SBB. Anlass zur Opposition gab auch die vorgeschlagene städtische Submissionsordnung, die die Pauschalvergabe von Bauten inklusive Architektur an Generalunternehmer vorsah. Es ging den Teilnehmern jedoch auch konkret um Aufträge von Seiten der Stadt an junge Büros, und man erwog zu diesem Zweck eine Ausstellung der eigenen Arbeiten, um sich besser bekannt zu machen. Vor allem aber ging es den verschiedenen Teilnehmern um eine Analyse der Stadt als demokratische Organisation und um eine entsprechende Synthese durch den «richtigen», humanen Städtebau. Ein vierseitiges Papier mit Diagrammen, Postulaten und Bezugsgebieten trägt den ambitiösen Titel «Untersuchung über die Möglichkeit eines Beitrags an die Regeneration der demokratischen Gesellschaft aus städtebaulichen Prinzipien»[2].

Von Januar bis April 1959 wurden die Versammlungen regelmässiger und die Postulate konkreter. Versammlungsort wurde nun offiziell das Hinterzimmer des Restaurants Klosterbräu, an der Stelle des heutigen Restaurants Kantorei am Neumarkt. Das Lokal wurde von bekannten Figuren des damaligen Niederdorfs frequentiert; es verfügte über einen monumentalen gusseisernen Ofen. Die Diskussionsabende wurden neu als Sitzungen bezeichnet und in Protokollen von abwechselnden Schreibern festgehalten.[3] Die Themen bildeten immer noch die Pauschalvergabe an Generalunternehmer sowie das Projekt der Ausstellung eigener Arbeiten zwecks Werbung und besserer Verbreitung der Ideen.

Schon in der ersten Sitzung des Jahres wurde der drohende Abbruch der Fleischhalle zur Verbreiterung des Limmatquais besprochen. Gleichzeitig stellte sich die Frage der Namensgebung des Diskussionszirkels und der Vereinsgründung, dies insbesondere um gegen aussen und gegenüber den Behörden wirkungsvoller auftreten zu können. Die Beziehung zu den städtischen Baubehörden und der entsprechende Informationskanal war durch die Mitarbeit von Alfred Trachsel, Adjunkt am Hochbauamt, sowie von den Mitarbeitern des Bauamts I Fritz Peter und Jakob Maurer gegeben. Nach erfolgter Vereinsgründung wurden die drei Kollegen offizielle Vertreter der Stadt Zürich in der Gruppe, wobei die Vereinsbeiträge dieser Mitglieder durch die Stadt beglichen wurden.

Nachdem man sich in zwei Sitzungen im Februar 1959 über die Namensgebung gestritten hatte, erfolgte die eigentliche Vereinsgründung Anfang April im Restaurant Klosterbräu. Die Statuten, verfasst vom juristischen Mitglied Peter Trautvetter, sind leider nicht mehr auffindbar. Sie umfassten jedoch die normalen, nach Vereinsrecht gegebenen Artikel. Vor allem einigte man sich mit der Vereinsgründung auf den Namen «Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau» ZAS. Damit sollte sowohl das Ziel der Gruppe, die humane und demokratische Stadt, wie auch die Aufgabe der Gruppe, nämlich das Erarbeiten eigener Lösungen in Opposition zur offiziellen Planung, zum Ausdruck gebracht werden. Vom April 1959 an hatte jedes der achtzehn Gründungsmitglieder pro Monat fünf Franken in die Vereinskasse zu legen, was zusammen mit dem Eintrittsbeitrag von zwanzig Franken von der Kassierin Hilde Maurer in einem Wachstuchheft eingetragen wurde. Dass drei Mitarbeiter der Stadtverwaltung offiziell im Verein vertreten waren, störte weder die Stadt noch den Verein, beide Seiten profitierten von den damit verbundenen Informationen über die geplanten städtebaulichen Massnahmen von Zürich auf der einen Seite und über die Aktionen des kleinen Oppositionsvereins auf der andern Seite, d.h. man kannte sich gegenseitig recht gut.

Bald nach der offiziellen Vereinsgründung im April 1959 bot sich die Gelegenheit, mit einer Ausstellung an die Öffentlichkeit zu treten und die diskutierten Postulate zu vertreten. Die ZAS erhielt den Auftrag, an der G 59, der ersten Schweizerischen Gartenbauausstellung in Zürich, einen Pavillon über den Städtebau und einen zweiten über das Wohnungseigentum zu realisieren. Beim Eingang der Ausstellung am Mythenquai wurde mit Fotomontagen auf die Widersprüche zwischen Stadt und Autoverkehr hingewiesen. Im zweiten Pavillon wurde ein zweigeschossiger Etagengarten einer Eigentumswohnung aufgestellt und entsprechende Wohnbauprojekte in Grundrissen dokumentiert.[4]

Von Beginn an gehörte es zum erklärten Arbeitsprinzip der ZAS, für die einzelnen Aktionen und Projekte jeweils eine ausgewählte Gruppe von Mitgliedern mit der Durchführung zu beauftragen. In den Sitzungen des Gesamtvereins wurden Ausrichtung und prinzipielle Lösung der Projekte diskutiert und anschliessend die Verantwortung zur Ausführung und Präsentation an die Gruppe delegiert. Dieses Delegationsprinzip wurde während der langjährigen Tätigkeit der ZAS stets beibehalten. Es ist deshalb im Nachhinein oft schwierig - und vom Prinzip her auch unwesentlich -, welche Mitglieder für welche Aktionen und Projekte direkt verantwortlich waren. Die ZAS als Gemeinschaft hat sich stets zu den Aktionen der einzelnen Mitglieder und der delegierten Gruppe bekannt, auch wenn in gewissen Fragen und Postulaten nicht immer Einigkeit herrschte. Oft sind zu einzelnen Aktionen aussenstehende Kollegen beigezogen worden. Andererseits distanzierten sich einige Gründungsmitglieder schon nach kurzer Zeit von den Zielen der Arbeitsgruppe und wurden durch neue Mitglieder ersetzt. Generell war die Mitgliedschaft in der ZAS über die dreissig Jahre nicht absolut und wurde sehr locker gehandhabt. ZAS-Mitglied unter den Kollegen waren diejenigen, die sich an den Aktionen aktiv beteiligten und die mit den Zielsetzungen der ZAS in städtebaulichen Fragen einig gehen konnten. So hat sich die Zahl und die Zusammensetzung der Mitglieder in den aktiven Jahren der ZAS wohl leicht verändert, ein Kern von zehn bis fünfzehn Architekten blieb jedoch bis heute bestehen. Bemerkenswert ist, dass Beate Schnitter von Anfang bis heute die einzige Architektin im Kreis der ZAS ist.

Adresse des Verfassers:
Benedikt Huber, Prof. em., Architekt SIA BSA, Schlösslistrasse 14, 8044 Zürich

Anmerkungen

[1] Dokumentation Schwarz. Einladungen und Protokolle der Sitzungen vom 15.10.1958, 19.11.1958, 26.11.1958, 10.12.1958, 17.12.1958, 22.12.1958

[2] Dokumentation Schwarz, etwa 1959

[3] Dokumentation Schwarz. Protokolle vom 14.1.1959, 26.1.1959, 2.2.1959, 9.2.1959, 23.2.1959

[4] Vgl. Werk IX/1959. Für die Ausstellung in der G 59 waren verantwortlich: Litz und Schwarz, Gustav Volland und Pauli, Keller, Schnitter, Maurer

Die Gründungsmitglieder der ZAS 1959

Brennenstuhl, Ruedi, Arch., 1959-68
Crespo, Giorgio, Arch., 1959-heute
Gelpke, Wendel, Arch., 1959-65
Gross, Roland, Arch., 1959-61
Haubensak, René, Arch., 1959-heute
Huber, Benedikt, Arch., 1959-heute
Keller, Rolf, Arch., 1959-93 †
Litz, Hans, Arch. 1959-74
Maurer, Jakob, Arch. 1959-68
Moser, Lorenz, Arch., 1959-heute
Neuenschwander, Eduard, Arch., 1959-heute
Peter, Fritz, Stadtplaner, 1959/60 †
Ronner, Heinz, Arch., 1959-68 †
Schnitter, Beate, Arch., 1959-heute
Schwarz, Fritz, Arch., 1959-heute
Steiger, Peter, Arch., 1959-heute
Trachsel, Alfred, Arch., 1959-82 †
Trautvetter, Peter, Dr. iur., 1959-heute

Später dazugestossene Mitglieder

Zurmühle, Erwin, Bauing., 1960-68
Barbe, Hans, Verkehrsing., 1961-72
Kelterborn, Peter, Bauing. 1961-68
Wick, Bruno, Bauing., 1961-67 †
Moser, Walter, Arch., 1965-84
Pauli, Manuel, Arch., 1965-heute
Schilling, Jakob, Arch., 1966-heute
Rebsamen, Hanspeter, Histor., 1967-74
Steinebrunner, Walter, Dr. med., 1970-heute
Dubach, Werner, Arch., 1972-77
Hönger, Heinz, Arch., 1972-90 †
Hess, Heinz, Arch., 1974-heute
Schilling, Rudolf, Dr. phil., 1974-heute
Ruoss, Norbert, Bauing., 1976-heute
Kuhn, Niklaus, Arch., 1977-heute
Thoenen, Marcel, Arch. 1977-heute
Küper, Martin, Biologe, 1980-heute
Lanz, Peter, Arch., 1988-heute
Maeschi, Beat, Arch., 1988-heute

Demonstration der ZAS-Mitglieder für die Erhaltung der Fleischhalle im Herbst 1960

Aktionen der ZAS 1959–89

Chronologische Zusammenstellung der Aktionen, Projekte und Stellungnahmen

1959 Aktion gegen die neue Submissionsverordnung der Stadt Zürich und die Pauschalvergabe an Generalunternehmer

1959 Projekt einer städtebaulichen Ausstellung an der G59, Schweiz. Gartenbauausstellung in Zürich («Werk» 9/1959)

1959-60 Projekt für die Erhaltung der Fleischhalle am Limmatquai und die Einrichtung einer Limmatgalerie. Durch Abstimmung abgelehnt («SBZ» 43/1960)

1960 Aktion gegen Expressstrassen auf Stadtgebiet und für städtebauliche Gesamtplanung an Stelle des Generalverkehrsplans

1960-62 Projekt «Variantenvergleich» über die Führung der Expressstrassen, Vorschläge für die Cityerweiterung im Sihlraum. Nachweis über mögliche Führung der A3 über Seebahn. Vorschlag Seetunnel (Zweibändiger ZAS-Bericht)

1961 Aktion der Fachverbände und der ZAS: Eingabe an den Stadtrat für die Organisation eines Stadtplanungsamts

1962 Stellungnahme gegen das Projekt «Seepark» von Werner Müller

1962 Projekt «Schaufenstergestaltung Jelmoli» mit städtebaulichen Themen und Forderungen

1962 Organisation der ZAS, Projekte und Aktionen durch wechselnde Arbeitsgruppen in eigener Verantwortung, Prinzip der Rotation und Delegation, Finanzierung durch Abgabe von %-Anteilen der Honorare

1962 Einladung der ZAS zum Wettbewerb für eine Überbauung in Adliswil für 10 000 Einwohner

1963 Projektstudie «Limmatraum» im Auftrag der Stadt Zürich, Gestaltung des

verkehrsfreien Limmatquais, Fussgängerbereich und Flussufergestaltung, Nutzungsordnung

1964-70 Bearbeitung des erstprämierten Projekts «Jolieville», Adliswil, Stadtquartier für 10 000 Einwohner («SBZ» 18/1964)

1965 Stellungnahme für kreuzungsfreien Ausbau des Escher-Wyss-Platzes und für Westtangente, um Expressstrassen zu vermeiden («NZZ» vom 9.12.1965)

1966-68 Projekt für die Stadelhoferbahnhofstrasse, Erhaltung der Bauten «Sonnenhof» und «Baumwollhof», Abbruch des Hauses «Bockskopf», Neuüberbauung im rückwärtigen Gebiet, Fussgängererschliessung und Verbindung der Rämistrasse mit dem Bahnhof Stadelhofen

1967 Englandreise der ZAS-Mitglieder zum Studium des englischen Wohnungs- und Städtebaus

1968 Stellungnahme gegen Ausbau des Heimplatzes mit ampelgesteuerter Verkehrsführung

1969 Aktion gegen den Umbau des Stadelhoferplatzes, gegen Opferung von Bäumen für die Forchbahn

1969 Stellungnahme für das Projekt «Kirchgasse Helferei»

1970 Aktion «Betrifft Zürich - das Umdenken findet statt». Broschüre mit Zitaten von Jane Jacobs bis Lewis Mumford sowie einer Liste von Massnahmen zur Erhaltung des Stadtlebens, u.a. durch Lawinenverbauungen

1970-74 Projekt «Lawinenverbauungen»: 40 Massnahmen im Verkehrsbereich im Dienste der Stadtentwicklung und des Wohlergehens der Bevölkerung. Drei Bände mit Vorschlägen an den Stadtrat («Werk» 4/1972)

1971 Aktion für die Einführung von Sammeltaxis

1971 Projekt «Zürich plant - plant Zürich». Ausstellung über Städtebau und Stadtplanung im Kunstgewerbemuseum unter massgeblicher Mitwirkung der ZAS

1973 Projekt «Stadt in der Schweiz». Ausstellung im Kunsthaus Zürich, städtebauliche Vorschläge der ZAS neben den Aussagen bildender Künstler zur Stadt

1974 Standesinitiative und Abstimmung über die Expressstrassenführung, gegen das sogenannte «I» und «Y». ZAS führt das Komitee der Fachverbände. Abstimmung verloren am 22. September 1974

1974 Stellungnahme zum Seetunnel, mit Vorbehalten

1974 Stellungnahme für das neue Planungs- und Baugesetz PBG 1975

1974 Stellungnahme für die Aktivlegitimation des Heimatschutzes

1974-82 Aktion und Projekt gegen Verbreiterung der Quaibrücke für drei Tramspuren. Initiative und Abstimmung gegen Verbreiterung. ZAS gewinnt Abstimmung 1977, teilweise Mitarbeit beim Konzept der neuen, nicht verbreiterten Quaibrücke

1975 Stellungnahme für die Neugestaltung des Paradeplatzes

1975 Stellungnahme gegen dreifache Tramgeleise am Bürkliplatz und auf Quaibrücke

1977 Stellungnahme zum kantonalen Gesamtplan, Überprüfung auf die prinzipiellen Anliegen der ZAS

1978 Stellungnahme für autofreie Sonntage

1978 Studie über den Abbruch des Hauses «Bockskopf», Stadelhoferstrasse

1978-79 Stellungnahme und Vorschläge für das Zentrum Höngg

1979 Aktion gegen Parking in der Limmat beim Bellevue

1979 Stellungnahme und Mitarbeit bei der Planungszone Zürichberg (Erhaltung der Bebauungsstruktur)

1979-82 Aktion zur Überprüfung der Nationalstrassen-Teilstücke N1, N2 durch die Kommission Biel

1980 Aktion gegen die unterirdische Anlieferung am Rennweg (Rennwegstudie) und bei der Bahnhofstrasse

1980 Aktion für neue Freiräume für die unruhige Zürcher Jugend. Übernahme der Verantwortung für das AJZ durch die ZAS und Leitung der Ausbauarbeiten

1981-84 Projekt «Freiräume/Toleranzräume». Vorschläge für Wohnraum für Jugendliche, Pilotprojekt Werdinsel, Freizeitanlagen dezentralisiert. Gründung der Genossenschaft «Werkplatz» zur Beschaffung von Wohnraum für Jugendliche («Zeitung» vom 17.6.1981)

1983 Stellungnahmen gegen den Abbruch Mühlegasse und Hammerstrasse

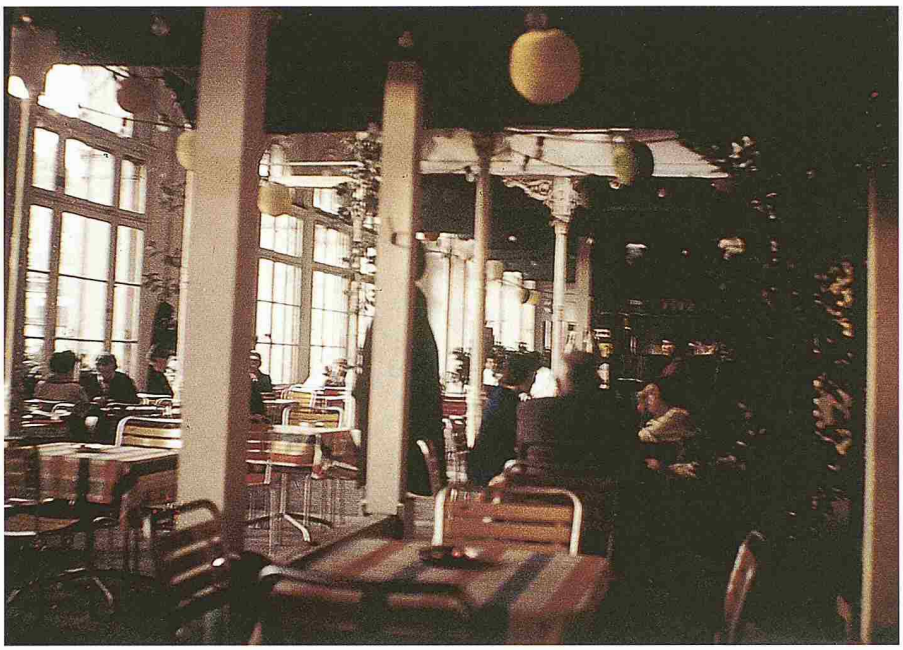
1984-87 Mitarbeit der ZAS in der Kommission für die neue Bau- und Zonenordnung BZO. Von der ZAS werden insbesondere die Gestaltung der Blockrandgebiete, innerstädtischen Kernzonen sowie neue Regeln für Industriezonen behandelt und eingebracht

1986 Projekt für einen Umbau des Industriequartiers Herdern, Zone für den tertiären Wirtschaftssektor mit Ausbau der Pfingstweidstrasse zu einem städtischen Boulevard. Verschiedene Strukturvarianten und Erschliessungsmodelle

1987-89 Projekt für eine Stadtoptimierung in der Folge des Lawinenverbauungskonzepts. Gruppe Crespo, Schilling, Lanz, Maeschi stellt Arbeitsprogramm vor und erhält Auftrag von Stadtplanungsamt. Kontroverse Meinungen in der ZAS zur Tauglichkeit des Vorschlags und zum Vorgehen

1988 Aktion gegen Gestaltungsplan HB Süd-West

1991-93 Ausarbeitung der «Stadtoptimierung» erfolgt durch eine neue Gruppe um Crespo, die ZAS befindet sich - ohne ausdrücklichen Beschluss - im Stadium der Auflösung

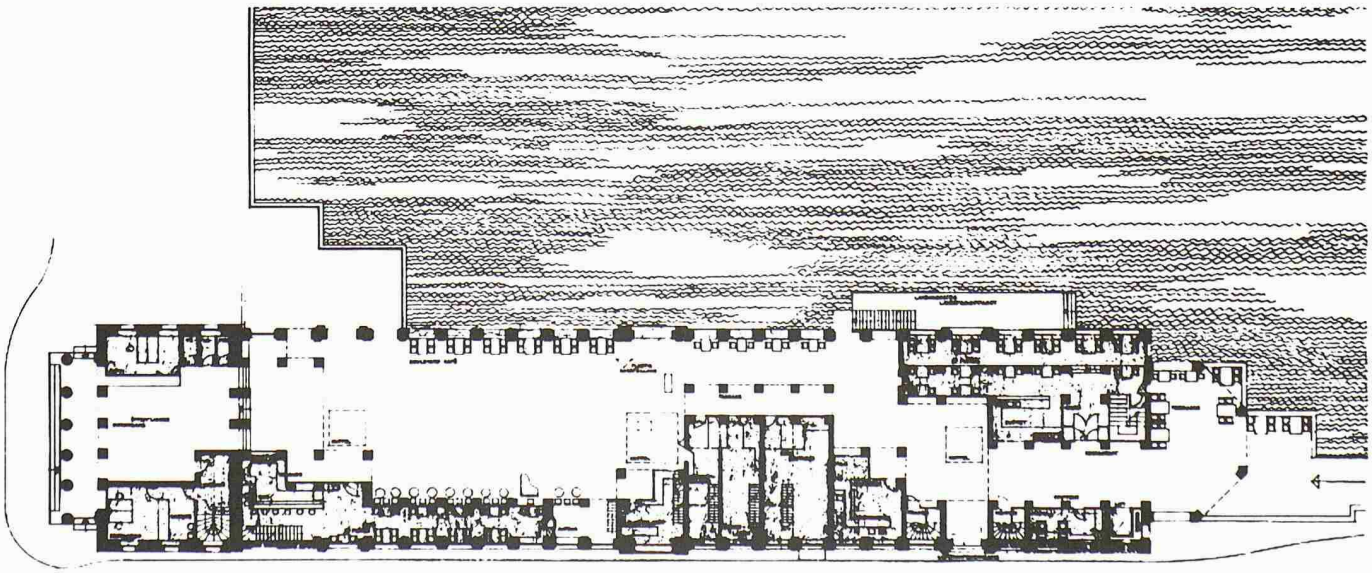


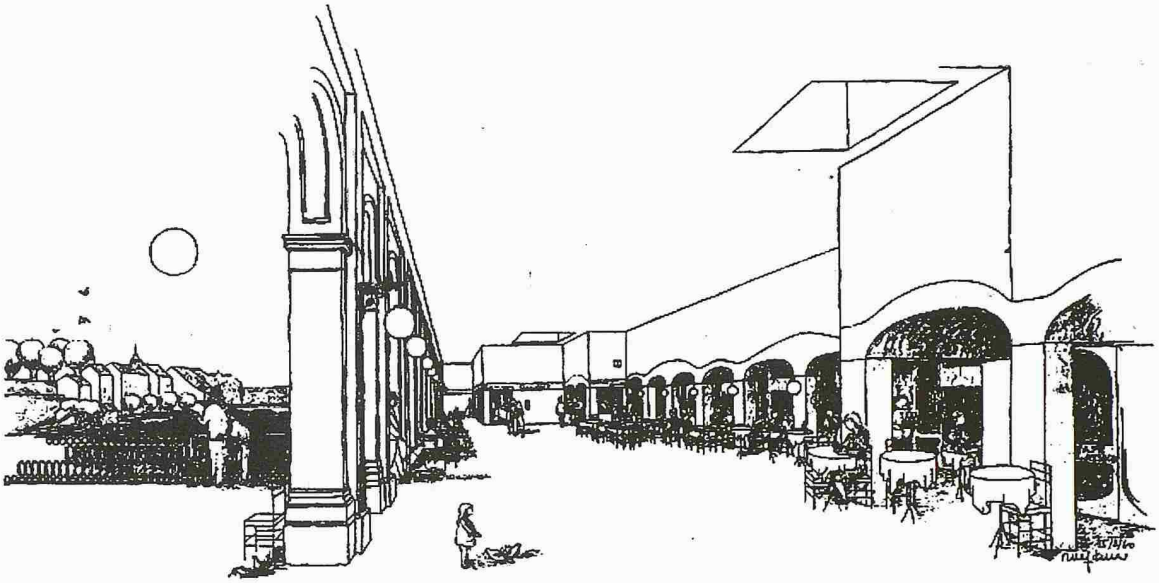
Kampf um die Fleischhalle 1959–60 und für eine lebendige Altstadt

(*bh*) Mit der Aktion zur Erhaltung der Fleischhalle am Zürcher Limmatquai und deren Umbau in eine Limmatgalerie ist die ZAS einem weiteren Kreis in Zürich bekannt geworden. Nicht zuletzt wegen der Fleischhalle ist sie oft mit einem Verein von romantischen Altstadtfreunden identifiziert worden, obwohl sich ihre Mitglieder als moderne Architekten verstanden und auch profiliert hatten.

Verschiedene Kreise in Zürich hatten schon Ende der 1940er-Jahre für eine «freie Limmat» gekämpft, um damit den ganzen Limmatraum von den historischen und stadttypischen Flussbauten zu befreien. Dabei ging es zuerst um den Neubau des Warenhauses Globus auf der Papierwerdinsel beim Bahnhof, später um den Abbruch der Fleischhalle bei der Gemüsebrücke, wodurch der Strassenraum des Limmatquais an dieser Stelle verbreitert werden sollte. Die Aktionsgruppe der ZAS[1] versuchte, den Behörden und der Bevölkerung die Bedeutung der Flussbauten im Limmatraum und damit die Erhaltenswürdigkeit der Fleischhalle als Baukörper zu beweisen. Eine Motion mit 2350 Unterschriften, gesammelt von der Jugendparlamentsfraktion des Landesrings, verlangte im Oktober 1958 einen sofortigen Abbruch der Fleischhalle. Dieser Motion stellte die ZAS mit Unterstützung des Stadtrats den Gegenvorschlag eines Umbaus der Fleischhalle in eine «Limmatgalerie» mit Restaurant, Café, Boutiquen und Flanierstrasse gegenüber. In einem leidenschaftlich geführten Abstimmungskampf versuchte die ZAS mit Flugblättern, Zeitungsartikeln und sogar mit einer Demo die Stimmbürger Zürichs für die Erhaltung der Fleischhalle zu gewinnen. Am 6. November 1960 stimmte die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich der Motion des Landesrings für einen Abbruch der Fleischhalle zu und verwarf damit den Gegenvorschlag der ZAS. Wenige Monate später wurden die Mauern der Fleischhalle eingerissen und neben dem verbreiterten Limmatquai blieb für mehr als zwanzig Jahre an deren Stelle ein unbebautes Restgelände. Verschiedene Wettbewerbe und Projektrunden führten schliesslich Ende der 1980er-Jahre zu dem heutigen Pavillon von Tilla Theus.

Trotz der verlorenen Schlacht um die Fleischhalle hat sich die ZAS immer wieder mit der Gestaltung des Limmatraums auseinandergesetzt, weil sie dort den Nukleus von Zürich und den städtebaulichen Auftrag für die Gestaltung eines





urbanen Raums erkannte. Die ZAS hat deshalb wiederholt Vorschläge für die Nutzung und Gestaltung der Altstadt vorgelegt. So wurde 1963 eine teilweise aus ZAS-Mitgliedern zusammengesetzte Studiengruppe[2] vom Zürcher Stadtrat beauftragt, die Möglichkeiten eines verkehrsfreien, für Fussgänger reservierten Limmatquais zu untersuchen. Aus diesem Auftrag resultierte die «Studie Limmatraum», die detaillierte Gestaltungsvorschläge für alle Strassen-, Platz- und Uferbereiche aufzeigte. Bei dem im Juni 1999 den Stimmbürgern vorgelegten Vorschlag für ein autofreies Limmatquai bezog sich die zuständige Verkehrskommission auf die Vorschläge aus dem Jahre 1963.

Eine vergleichbare Aktion unternahm die ZAS 1964-66 für eine Erhaltung und Umnutzung im Bereich der Stadelhoferstrasse.[3] In Analogie zur Bahnhofstrasse mit dem Hauptbahnhof sollte das Stadelhofergebiet zur Bahnhofstrasse der Stadelhoferstation werden. Vor allem ging es dabei um die Erhaltung des «Baumwollhofs» und des «Sonnenhofs» sowie um eine neue Nutzung und Belebung der hintenliegenden Parzellen. In einer städtischen Abstimmung des Jahres 1966 konnte dank dem Einsatz der ZAS die Unterschutzstellung der beiden Bauten erreicht werden.

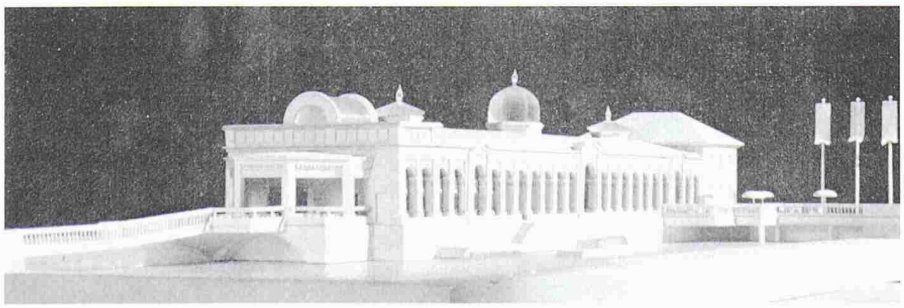
Anmerkungen

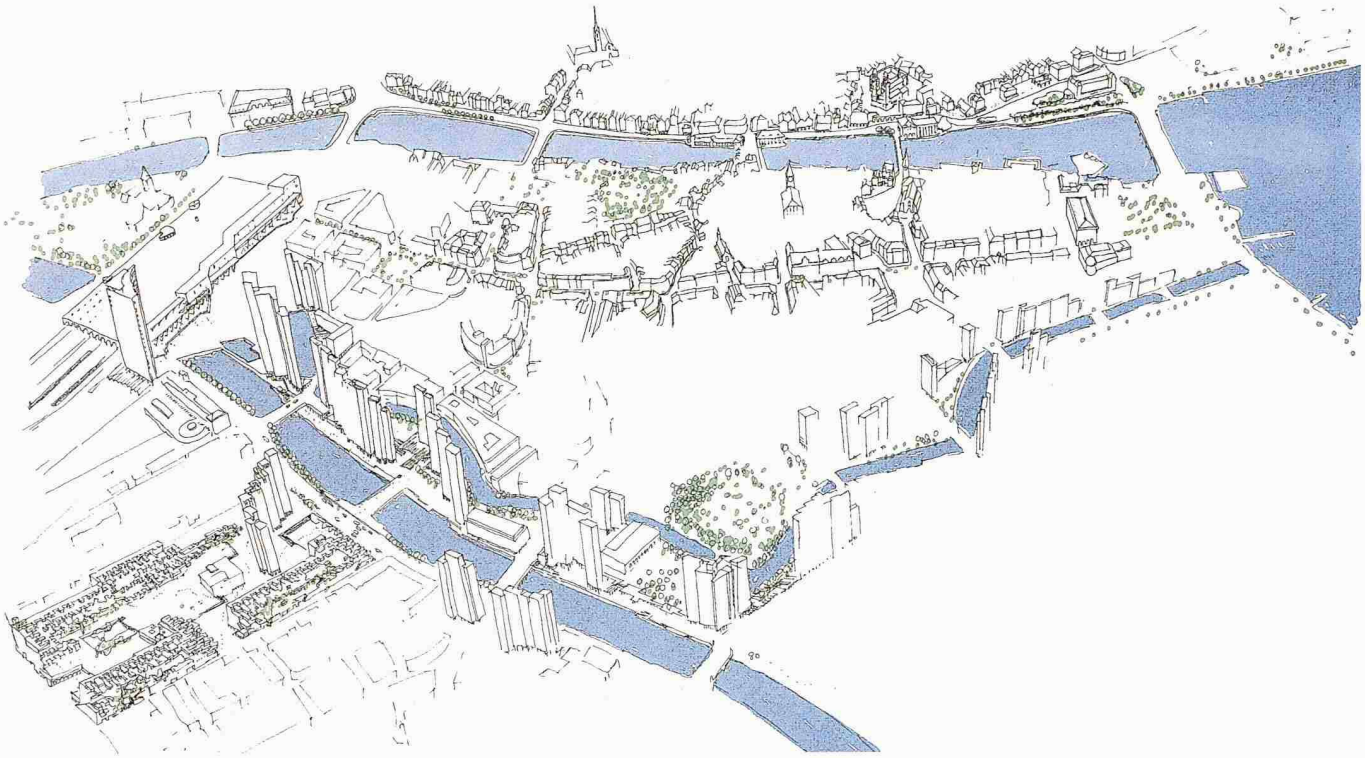
[1]Für das Projekt waren Keller und L. Moser verantwortlich, für die Aktion die gesamte ZAS

[2]Die Studie «Limmatraum» wurde durch Behles, Keller, L. Moser und Pauli unter der Leitung von Huber verfasst

[3]Für die Projekte waren Haubensak, L. Moser und Rebsamen verantwortlich

Provisorisch eingerichtetes Café in der Fleischhalle während des Abstimmungskampfs (gegenüberliegende Seite oben). Vorschlag der ZAS für die Einrichtung einer Limmatgalerie in den Räumen der Fleischhalle und der Rathauswache (gegenüberliegende Seite unten). Aussenraum Restaurant (oben), Modellbild der Limmatgalerie nach dem Vorschlag der ZAS sowie schliesslich der Abbruch der Fleischhalle (unten)

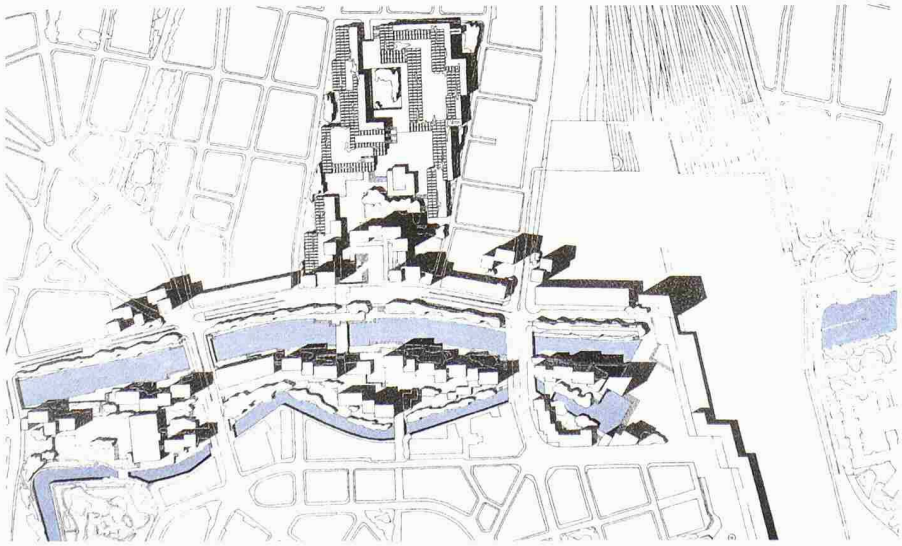




Variantenvergleich Expressstrassen und Vorschläge für Erweiterung der City im Sihlraum 1959–62

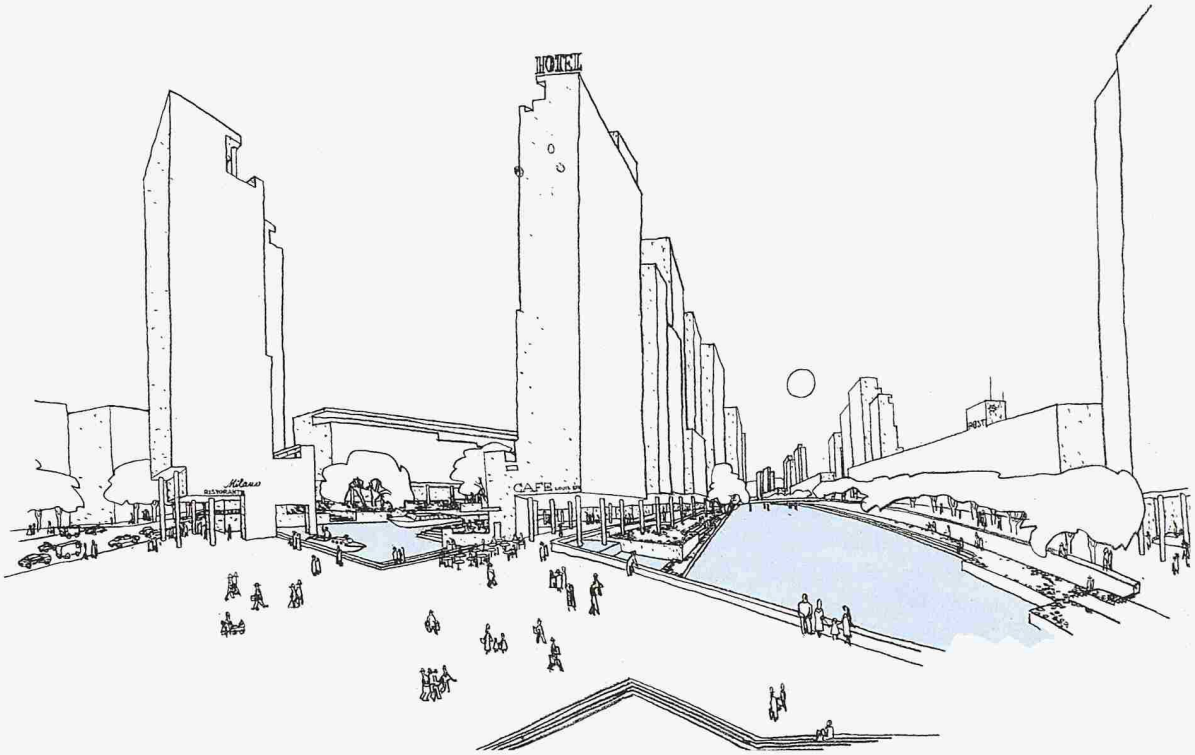
(*bh*) Die offizielle Nationalstrassenplanung der frühen 1950er-Jahre sah eine Verknüpfung der Autobahnen auf Stadtgebiet vor. Mit den sogenannten Expressstrassen sollten die Verbindung von Orts- und Durchgangsverkehr erreicht und gleichzeitig die städtischen Verkehrsprobleme gelöst werden. In Zürich bildete die Verbindung zwischen dem Portal des Milchbucktunnels und der N3 beim Sihlhölzli die wesentliche, umstrittene und bis heute nicht gebaute Expressstrasse. Schon 1959 bekämpfte die ZAS die Expressstrassenführung im Sihlraum und empfahl statt dessen eine Verlegung auf das Seebahngelände der SBB. Dabei ging es ihr vor allem darum, den Sihlraum als mögliche Erweiterung der City und als städtebauliche Chance für Zürich zu erhalten. Diese Auseinandersetzung führte zum «Variantenvergleich der Zürcher Expressstrassen», wobei die offizielle Variante von den kantonalen und städtischen Ämtern und die Seebahn-Variante von der ZAS im Auftrag der Stadt ausgearbeitet wurden, während eine Bewertung durch ein unabhängiges Gutachterteam erfolgen sollte. Die von der ZAS zusammengestellte Arbeitsgruppe vereinigte erstmals Architekten, Verkehrsplaner und Bauingenieure.[1]

In der Bearbeitung ging es einerseits um den bau- und verkehrstechnischen Teil, womit die Möglichkeit einer Expressstrasse über der Seebahn nachgewiesen werden sollte, andererseits war es das Anliegen der ZAS, die Möglichkeiten und Visionen einer Cityerweiterung im Sihlraum aufzuzeigen, also eine städtebauliche und weniger eine verkehrstechnische Vision. Dazu lieferte sie in einem fünfzigseitigen Band sowohl eine fundierte Analyse zur Stadtentwicklung von Zürich als auch mehrere modellhafte Entwürfe für eine zweite Zürcher City im Sihlraum. Bemer-



Die Flussräume von Limmat und Sihl als Stadträume, Vorschläge der ZAS für die Ausgestaltung des Sihlraums als zweite City. Vogelperspektive (oben) und Situationsplan von Sihlraum, Schanzengraben und Kasernenareal (unten)

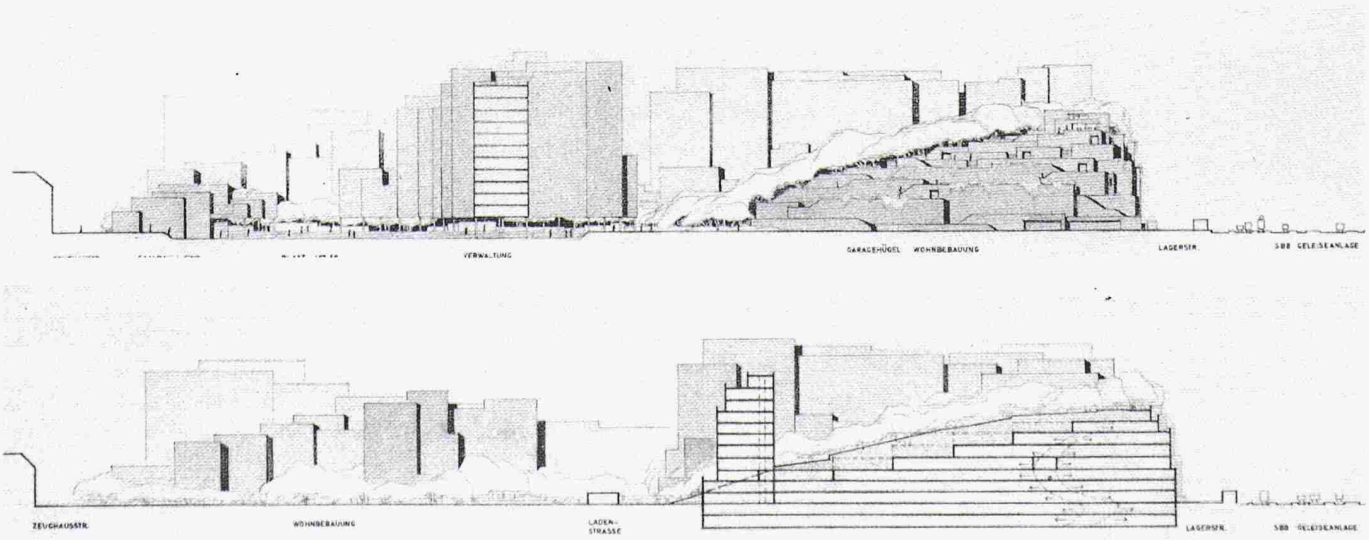
Vision der ZAS für eine neue City Sihlraum/Schanzengraben (gegenüberliegende Seite oben). Ansicht und Schnitt für Parkierungshügel auf dem Kasernenareal, aus den Visionen der ZAS für die neue City im Sihlraum (gegenüberliegende Seite unten)



kenswert unter den Entwürfen sind einerseits die Hochhausstadt längs der Sihl und andererseits die verschiedenen Vorschläge zur Nutzung des Kasernen-Areals, immer unter der Voraussetzung, dass die Expressstrasse in keiner Weise durch den Sihlraum geführt würde. Das neutrale Gutachterteam beurteilte die beiden vorgelegten Varianten auf sibyllinische Art, so dass beide in Konkurrenz stehenden Bearbeitergruppen gesiegt zu haben glaubten. Wie heute bestens bekannt, wurde die Expressstrasse im Sihlraum geplant und teilweise auch gebaut. Da die ZAS ihre Variante im Auftrag der Stadt Zürich bearbeitet und dafür ein Honorar bezogen hatte, wurde ihr nicht erlaubt, die Resultate ihrer Arbeit öffentlich auszustellen und zu verteidigen. Dies hinderte die ZAS jedoch nicht daran, bis heute die Expressstrasse im Sihlraum sowie das «Y» über der Limmat abzulehnen, wie dies aus späteren Aktionen hervorgeht.

Anmerkung

[1]Verantwortlich waren die Architekten Crespo, Gelpke, Haubensak, Keller, Litz, Schwarz, L. Moser, Schnitter, Steiger, der Verkehrsplaner Barbe und die Bauingenieure Wick und Zurmühle

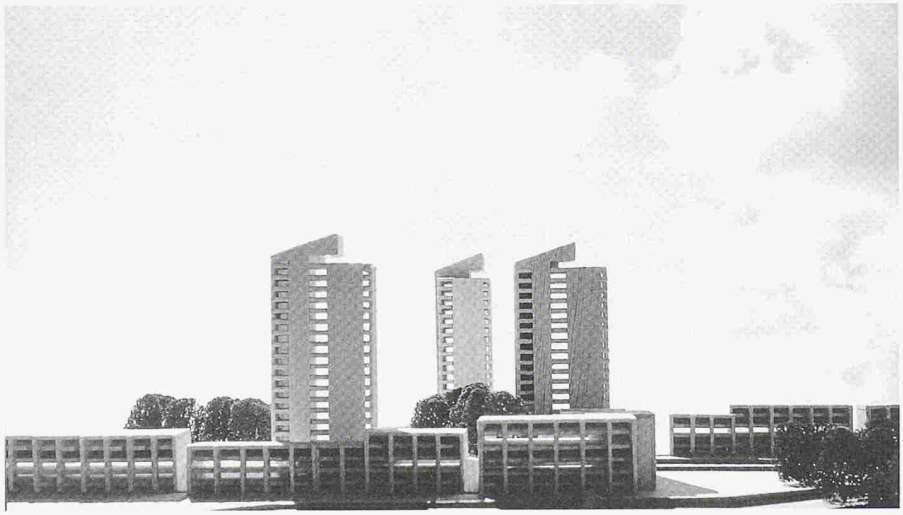


Projekt Stadterweiterung «Jolieville» in Adliswil 1964–68

(*bh*) Durch ihre verschiedenen Aktionen hatte sich die ZAS eine gewisse Kompetenz in städtebaulichen Fragen erworben, so dass sie 1962 zur Teilnahme am Wettbewerb für eine Stadterweiterung im Raum zwischen Zürich und Adliswil eingeladen wurde. Allerdings schrieben die Wettbewerbsbedingungen vor, dass sich nur eine Gruppe von namentlich genannten Personen, jedoch kein Verein beteiligen konnte. Aus diesem Grunde wurde in einem Abstimmungs- und Auswahlverfahren eine Gruppe von Mitgliedern als Verantwortliche für Wettbewerb und für Planung bestimmt.[1] Das Wettbewerbsprogramm verlangte Wohnraum für 10 000 Einwohner in unterschiedlichen Wohnformen, Infrastruktur und Gemeinschaftsbauten für eine Bevölkerung von rund 12 000 Einwohnern sowie Einrichtungen, die der Stadt Zürich dienen sollten. Die ausgewählte Gruppe bearbeitete das Projekt im Sommer 1963 und reichte es neben sieben weiteren Konkurrenten im Herbst anonym unter dem Kennwort «Jolieville» ein. Im Januar 1964 erteilte das Preisgericht einstimmig dem Projekt der ZAS den ersten Preis und die Empfehlung zur Ausführung.

Die Grundeigentümer, worunter die Stadt Zürich und diverse Unternehmen wie Migros, Mövenpick und Rückversicherung, bildeten einen Trägerverein und erteilten der Planergruppe der ZAS den Auftrag zur Bearbeitung des umfangreichen Bauvorhabens. Das formulierte Ziel bestand in einem neuen Stadtquartier mit hochqualifizierten Wohnbauten und einer eigenständigen Ausstattung mit öffentlichen Bauten sowie diversen privaten Einrichtungen. Das Planungsvorhaben erforderte einerseits eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde Adliswil und der Stadt Zürich, andererseits eine Koordination der unterschiedlichen Wünsche der etwa 25 öffentlichen und privaten Grundeigentümer. Eine Umverteilung des Landeigentums sowie die Aufteilung der Erschliessungskosten auf die Eigentümer wurden vorbereitet. Für die Wohnbauten und die öffentlichen Gebäude wurden generelle und spezielle Projekte erarbeitet, und zur baurechtlichen Regelung lag eine Teilbauordnung innerhalb der Ortsplanung von Adliswil vor.[2]

Die Realisierung des grossen und für Stadt und Adliswil wesentlichen Projekts scheiterte Anfang der 1970er-Jahre aus verschiedenen Gründen: Wichtige Grundeigentümer wollten an Stelle der Wohnbebauung ein regionales Shopping-Center erstellen, der Bedarf an Wohnraum ging nach der ersten Ölkrise stark zurück, und zudem wurden die Öffentlichkeit sowie



die Planer nach der Realisierung ähnlicher Grossüberbauungen in Bern und Zürich gegenüber derlei Modellen skeptischer. Eine Partizipation der Betroffenen wurde bereits für das Planungsstadium gefordert. Ende 1974 wurde auf Begehren der Bevölkerung von Adliswil das entsprechende Gelände von rund 75 Hektaren im kantonalen Richtplan der Reserve- und Landwirtschaftszone zugeteilt, damit löste sich auch die Vision eines einheitlich geplanten und nach modernen Prinzipien entworfenen Stadtquartiers als nicht realisierbar auf.

Anmerkung

[1]Für die Planung verantwortlich waren die Architekten Huber, Litz, Schnitter und der Verkehrsplaner Barbe, beim Wettbewerb wirkte zudem der Planer Gelpke mit

[2]Die detaillierten Planungsberichte der Jahre 1967 und 1968, der Quartierplan und die Teilbauordnung liegen im Archiv Huber

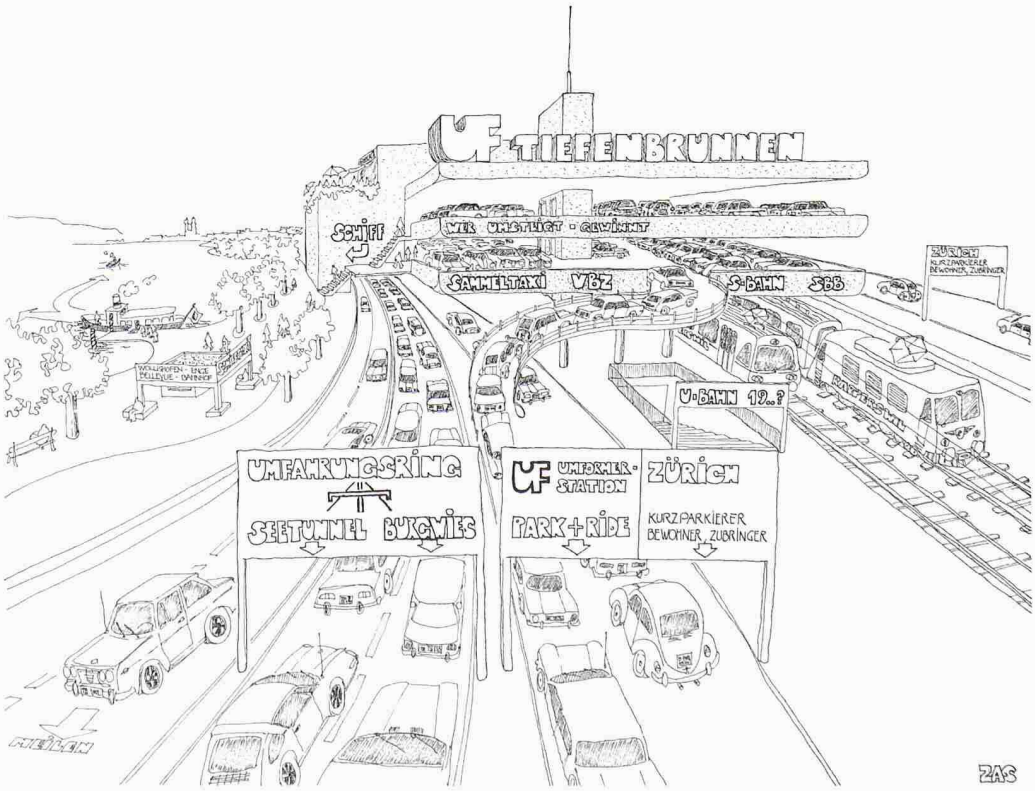
Vorschlag für verdichtetes Wohnquartier «Jolieville» bei Adliswil (links oben). Modellbild der überarbeiteten Planung des neuen Stadtquartiers (links unten). Situationsplan (nebenan)

Keine Autobahnen auf Stadtgebiet – das Konzept Lawinenverbauungen 1969–74

(*bh*) Bereits bei ihrer Gründung im Jahr 1959 hatte sich die ZAS gegen die Verknüpfung der Nationalstrassen auf dem Stadtgebiet von Zürich gewehrt; das Problem hat sie während dreissig Jahren immer wieder auf den Plan gerufen. Heute, im Jahr 2000, stehen wegen oder trotz dieser Diskussionen nur Rudimente der Expressstrassen in Form der Sihlhochstrasse und des Milchbucktunnels. Die Verknüpfung dieser Rudimente und damit die Durchquerung des Stadtzentrums wird immer fraglicher, und insofern hat die ZAS mir ihrer Opposition Erfolg gehabt.

Bei dem langjährigen Streit um die Expressstrassen ging es den Mitgliedern darum, die Stadt vor den unmassstäblichen Verkehrsbauten einer Autobahn und vor der Belastung durch die Emissionen des Durchgangsverkehrs zu bewahren. Während es der ZAS dabei eigentlich um städtebauliche Gestaltungsfragen ging, war sie gezwungen, sich mit verkehrstechnischen Fragen und Parametern zu beschäftigen. Um den verantwortlichen Behörden und den betroffenen Bürgern ein leicht fassliches Modell der Verkehrsregelung anzubieten, wurde 1969 das Konzept der «Lawinenverbauungen» entwickelt: Wie die Bewohner eines Bergtals durch Verbauungen vor den Lawinen geschützt werden, sollte in der Stadt der Bürger vor der Verkehrslawine durch entsprechende Verbauungsmassnahmen geschützt werden.

Das in der Broschüre «Betrifft Zürich - das Umdenken findet statt»[1] skizzierte Vorgehen konnte den Stadtrat zu einem Auftrag an die ZAS bewegen. In einer umfangreichen Arbeit wurde ein Verkehrsregulierungsprogramm mit vierzig Einzelmassnahmen entwickelt und zusammen mit einer Dokumentation der Stadtverwaltung zur Stellungnahme vorgelegt.[2] So pragmatisch die Vorschläge im Einzelnen sein mochten, so wenig konnten sie ein Umdenken der verantwortlichen Verwaltung und der Politiker bewirken. Der ZAS wurde ein illusionäres Verhalten und eine Fixierung auf Verkehrsfeindlichkeit vorgeworfen.[3] Nachdem die Vorschläge schubladisiert worden waren, versuchte die ZAS auf politischer Ebene zu wirken und lancierte eine Standesinitiative des Kantons Zürich für die Ablehnung der Expressstrassen auf Stadtgebiet.[4] Dieses etwas umständliche, aber demokratisch einwandfreie Verfahren einer Standesinitiative gelang insofern, als dass zusammen mit anderen Fachverbänden die notwendige Unterschriftenzahl zusammen gebracht werden konnte. Hingegen gelang es trotz aufwändiger Informationskampagnen nicht, im September 1974 das Stimmvolk des Kantons Zürich für eine Unterstützung dieser Initiative zu gewinnen. Mit 184 000



Nein gegen 135000 Ja wurde die Initiative «Zürich ohne Expressstrassen» abgelehnt. Durch dieses Nein auf Kantonsebene war auch die Stadt von den Vorschlägen der Lawinenverbauung bzw. deren Umsetzung entbunden.

Heute, fünfundzwanzig Jahre nach dieser Abstimmung, kann immerhin festgestellt werden, dass das «Umdenken» teilweise und in verschiedenen Bereichen stattgefunden hat: die Expressstrassen sind in grossen Teilen nicht gebaut worden, dem Autoverkehr wurden kaum mehr Strassenflächen zugeteilt, Fussgängerzonen sind in grossem Mass verwirklicht und sorgfältig gestaltet worden und der öffentliche Verkehr wurde gefördert, bei den S-Bahnen sogar sehr erfolgreich. So kann die ZAS wohl nicht direkt auf den Erfolg der von ihr erarbeiteten Lösungen verweisen, hingegen sind manche ihrer Ideen und vor allem das von ihr propagierte Umdenken indirekt verwirklicht worden. Nicht zuletzt haben heute städtebauliche und stadtgestalterische Fragen dank dem Wirken der ZAS an Bedeutung gewonnen. Dies entspricht auch eher ihrem eigentlichen Anliegen und jenem der Gründer als die verkehrstechnischen Einzelheiten.

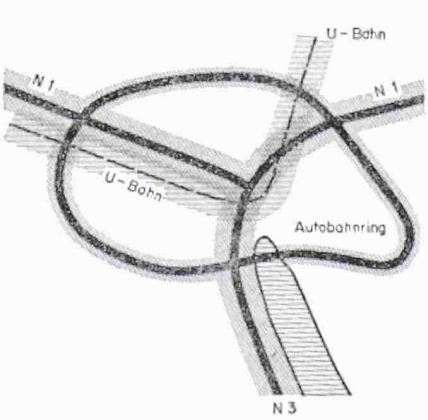
Anmerkungen

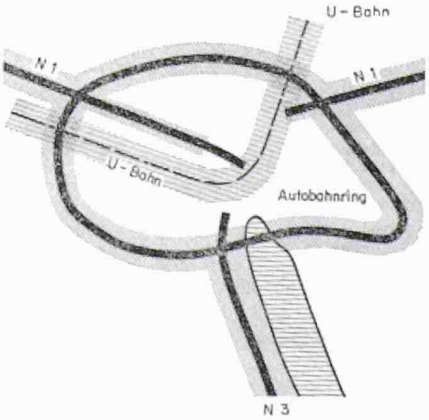
[1]Broschüre undatiert. Archiv Haubensak

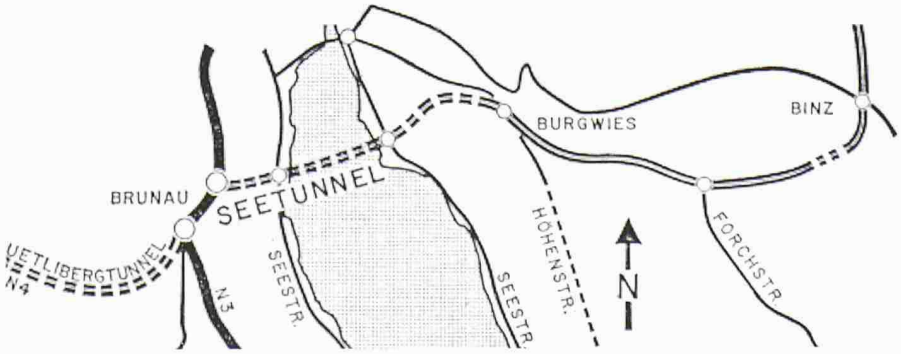
[2]Lawinenverbauungen, Bände I bis III, Oktober 1971. Lawinenverbauungen, Einzelmassnahmen, 6 Bände, 1974. Separatdruck aus «Werk» 1974

[3]Am Konzept haben mitgearbeitet: Crespo, Dubach, Haubensak, Hönger, Huber, Keller, Litz, L. Moser, W. Moser, Neuenschwander, Pauli, Rebsamen, J. Schilling, Schnitter, Schwarz, Steiger, Trautvetter, Zurmühle

[4]Fachverbände gegen «I» und «Y», Expressstrassen in Zürich. Broschüre, August 1974







Illustrationen von Balz Baechi (links oben), Vorschlag der ZAS für eine sogenannte Umformerstation des Verkehrs beim Bahnhof Tiefenbrunnen (links unten)

Konzept der ZAS für den Transitverkehr in Zürich: An Stelle der die Stadt durchquerenden Expressstrassen einen Umfahrungsring mit Seetunnel (rechts)

Toleranz und Freiräume für die unruhige Zürcher Jugend 1980–83

(bh) Während mehr als zwanzig Jahren hatte sich die ZAS für die Gestaltung der Stadträume und gegen deren Bedrohung durch den Autoverkehr eingesetzt. Im Sommer 1980 beherrschten die Unruhen der Zürcher Jugend die Stadt, und eine überhitzte Stimmung in Politik und Gesellschaft lauerte über diesen Stadträumen. Für einmal sahen die Mitglieder der ZAS ihre Aufgabe nicht in gestalterischen oder verkehrstechnischen Fragen, sondern in der Verantwortung für ein von Toleranz geprägtes Zusammenleben der unterschiedlichen Gruppen im städtischen Raum. Die meisten Mitglieder der ZAS gingen gegen das 50. Altersjahr und hatten halbwüchsige Kinder. Aus Sorge um diese Kinder und um den Stadtfrieden übernahmen sie an Weihnachten 1980 gegenüber einem verunsicherten Stadtrat die Verantwortung für die Räume des autonomen Jugendzentrums AJZ am Sihlquai und konnten damit die polizeiliche Räumung und die Vertreibung der Jugendlichen aus der Stadt verhindern.[1] Als Sofortmassnahme wurden unter Mithilfe der Jugendlichen die Räume den Sicherheits- und Feuerpolizeivorschriften angepasst. Zur Lösung der Krise unter den Jugendlichen wurden die Wünsche, Nöte und Bedürfnisse jener Generation erfasst und nach Lösungen im baulichen und städtebaulichen Bereich gesucht, weil wir Architekten uns darin zuständiger fühlen als auf sozialem und ökonomischem Gebiet.

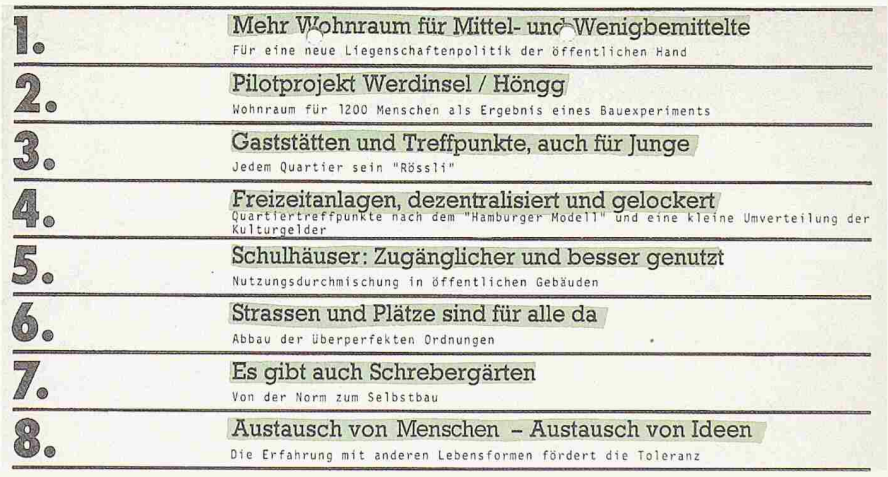
In einer im Juni 1981 herausgegebenen «Zeitung» mit dem Titel «Freiräume/Toleranzräume», Vorschläge der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau[2], wurden in acht Punkten die Möglichkeiten einer anderen Wohnbaupolitik, einer andern Nutzung des städtischen Raums und schlussendlich eines anderen Verhaltens des Bürgers im Zusammenleben mit verschiedenen Gruppen und Individuen innerhalb der Stadt formuliert. In der «Zeitung» übernahmen die Mitglieder der ZAS ausdrücklich die Mitverantwortung für den Zustand der Stadt, als Planer und Architekten wie auch als Väter, für das Aufbegehren der Jugendlichen. Insbesondere die Vorschläge für mehr Wohnraum zu Gunsten der wenig oder nichts verdienenden Jugendlichen waren in der «Zeitung» mit konkreten Vorschlägen belegt. So wurden neue Mietvertragsbestimmungen mit Partizipation der Bewohner, ein Pilotprojekt für alternatives Bauen und Wohnen auf der Werdinsel Höngg sowie dezentralisierte Freizeitanlagen in Industriebauten, Fussgängergebieten und Schulhäusern vorgeschlagen und mit Projektskizzen belegt. In der Folge gründete die ZAS die Genossenschaft «Werkplatz»[3], die die Wohnraumbeschaffung für auf dem Wohnungsmarkt benachteiligte Personen und Gruppen zum Zweck hatte. Die Mitglieder der Genossenschaft sollten dabei gegenüber den Liegenschaftseigentümern für die Pflichten der jugendlichen Bewohner garantieren. Die Stadt Zürich und verschiedene Immobilienfirmen zeigten zuerst Interesse an einer Zusammenarbeit, da jedoch von dieser Seite nur schlecht verwertbare Liegenschaften angeboten wurden, konnte die Genossenschaft «Werkplatz» in keinem Fall aktiv werden. Die ZAS beschränkte sich deshalb darauf, andere Wohnbauexperimente wie die Hellmutstrasse zu unterstützen.

Anmerkung

[1] Brief an den Stadtrat vom 17. Dezember 1980, Sitzungstraktanden vom 11. Dezember 1980 und vom 15. Januar 1981. Archiv Huber

[2] Zeitung in mehreren Exemplaren erhalten, gezeichnet von sämtlichen damaligen Mitgliedern der ZAS. Redaktion R. Schilling, Gestaltung Albert Ernst

[3] Statuten und Zeichnung der Anteilscheine. Archiv Huber



Postulate einer Wohnbaupolitik. Aus der Broschure «Freiräume/Toleranzräume» 1981

Bilder

S. 4: aus: Werk 9/1959. S. 8 oben, 9 unten rechts: Dia-Archiv des Verfassers. Ansonsten aus den erwähnten Publikationen