

Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (1997)

Heft: 1

Artikel: Glatt-Stadt - Phänomene des Urbanen

Autor: Müller, Pascal / Righetti, Esther

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-918650>

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: 13.01.2026

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



Glatt-Stadt – Phänomene des Urbanen

Pascal Müller
Esther Righetti

In den letzten Jahrzehnten hat sich das Erscheinungsbild der Stadt vollständig verändert, sodass heutzutage eine Vielzahl von Menschen in Gebieten wohnt und arbeitet, die sie nicht als „Stadt“ wahrnehmen. Das Bild der Stadt als geschlossene Einheit, umgeben von der offenen und unbegrenzten Landschaft, ist überholt.¹

Stadt und Land bilden zusammen ein „Urbanes Territorium“. Die Schweiz, bestehend aus untereinander vernetzten Teilen, wächst zu einer einzigen Grossstadt zusammen, die nicht einer gängigen Idealvorstellung von Stadt entspricht. Sie ist eine „unfertige“ und locker bebaute Siedlungsform. Das Glattal als Teil dieser Grossstadt zeigt exemplarisch die Problematik „Urbaner Territorien“ auf. Kann man bei diesen vernetzten Systemen überhaupt von Stadt sprechen? Handelt es sich dabei um eine neuartige Erscheinung von Stadt, wie sie weltweit zu beobachten ist?

Die Glatt-Stadt ist ein Konglomerat von verschiedensten urbanen und ländlichen Elementen, ein komplexes Geflecht von Dorfkernen, Shopping Malls, Bürohäusern, Stadtsatelliten. Diese einzelnen Elemente scheinen ohne Bezug auf den Nachbarn nebeneinander gelegt. Ihre Anordnung erscheint zufällig. In diesem Sinn kann das Glattal als Urbanes Konglomerat bezeichnet werden. Der Begriff ist aus dem Gebiet der Geologie entlehnt und bezeichnet ein Sedimentgestein, wie die Nagelfluh, das aus gerundetem Gesteinstrümmern (Geröll) besteht, die durch ein Bindemittel verkittet sind. Das Glattal kann als ein solches Konglomerat bezeichnet werden. Es besteht aus verschiedenen ‘Stadttrümmern’ und ist sozusagen eine Nagelfluh von Ideologien und Baustrukturen, die sich im Laufe der Zeit abgelagert haben. Die einzelnen Teile werden nur durch verschiedene regionale Infrastrukturen zusammengehalten.

Der Begriff „Urbanes Konglomerat“ bezeichnet weniger einen neuen Stadtypus, als vielmehr eine neue Generation von Städten, die ohne Rücksicht auf kulturelle und politische Unterschiede, weltweit gleiche Eigenschaften besitzt. „Du sollst die Zukunftstädte gar nicht bemerken – sie sind im Prinzip unsichtbar: Niedrige, flache Gebäude, die aussehen, als hätte man sie gerade einem Laserdrucker entnommen; fetischistische Landschaftsgestaltung; ausschliesslich neue Autos auf den Angestelltenparkplätzen; kleine, von hinten beleuchtete Plexiglas-Totems auf der Außenfront kennzeichnen die merkwürdigen, allen möglichen Sprachen entspringenden Namen der Unternehmen, die sie behausen: Cray, Hoechst, Dow, Unilever, Rand, Pfitzer, Sandoz, Ciba-Geigy, NEC. Die

Dieser Beitrag ist ein Auszug aus einer Wahlfach-Arbeit anlässlich des Seminars Stadt und Quartier bei Professor F. Oswald.



Zukunftsstädte in Europa sind die gleichen wie die in Kalifornien. Ich kann mir vorstellen, dass sie auf dem ganzen Planeten gleich sind.“
(Douglas Coupland, Shampoo Planet 1994)

Los Angeles gilt als Prototyp dieser neuen Generation von Städten. Sei es das Glatttal, das Val d'Hebron bei Barcelona, oder die Regio in Basel, so gleichen sich nicht nur ihre Erscheinungen, sondern auch ihre Voraussetzungen. Die Benennungen reichen von City X, urban sprawl, Edge City, Exopolis, Technoburb, Complex-City bis hin zur Weder-Stadt-Noch-Land Zone. Die Suche nach einem Ausdruck zeigt die herrschende Verunsicherung gegenüber diesen quasi-urbanen Strukturen. Anstelle einer weiteren Definition soll im Folgenden vielmehr der Versuch unternommen werden, Phänomene dieser Urbaner Konglomerate zu beschreiben.

FRAGMENTIERUNG

Der Stadtteppich ist in Einzelteile zerlegt, die wie Eisschollen nebeneinander liegen. Inseln gleich, bilden sie in sich geschlossene Bereiche. Jede Insel besitzt ein individuelles Programm und Bebauungsmuster. In diesem Sinne spricht Jan Neutelings von einer Patchwork-Metropole.²

DICHTE

Der Begriff Dichte reicht nicht mehr aus, um die Stadt und ihren Grad an Urbanität zu messen. Dichte ist in ein dynamisches und flexibles Moment übergegangen, dass im „Urbanen Territorium“ als metrisches System nicht länger zu beschreiben ist. Christoph Luchsinger spricht in diesem Zusammenhang von einer ‘oszillierenden Dichte’.³

Die Stadt kontrahiert sich an einigen Stellen, während sie sich an anderen dehnt. Neutelings spricht von einer „Dichte der Leere“ und erwähnt, dass in der „Neuen Stadt“ Dichte nicht mit Gebäudedichte gleichzusetzen ist. Eine „programmatische Dichte“ kann, betrachtet man auch ihre zeitliche Dimension, durch ein Minimum an räumlichen Einrichtungen ein Maximum an Ereignis schaffen. In diesem Sinne müsste vielmehr von einer „temporalen Dichte“ gesprochen werden.

MASSSTAB

Eines der wichtigsten Charakteristika ist die Relativität des Massstabes. Der Massstab der „Neuen Stadt“ reicht vom Fussweg bis zum Territorium eines Landes, sogar bis zum Weltmarkt. Einzelemente der Stadt bilden unabhängige Systeme, bestehend aus weiteren, den gleichen Prinzipien unterliegenden Teilsystemen. Dieser ‘Zoom-Effekt’ tritt auch in der Natur und bei fraktalen Grafiken wie der Mandelbrotmenge auf.



Die verschiedenen Elemente können nicht mehr als Ganzes wahrgenommen werden und in hierarchische Unterelemente dividiert werden. Sie bilden ein andere Art von Ganzheit, mehr ein System von koordinierten Sequenzen. Dieses System ist dauernd einer Veränderung unterworfen, eine Sequenz wird von der anderen abgelöst und wird wiederum von anderen überlagert. Trotz der scheinbaren Eintönigkeit, existieren Themen und Variationen, Rhythmen und Bewegungen.

ZEIT

In seinem Essay ‘Eine Metropole des Geistes’ definiert Massimo Cacciari anhand der Einsteinschen Theorie das Modell einer Metropole der allgemeinen Relativität. Sie besteht aus einer Interaktion der Bewegungen von „unendlich elastischen Körpern“. In dieser Metropole herrsche ein raumzeitliches Kontinuum mit einer „Vielfalt von Zeiten, die von ungleichmässigen Uhren gemessen werden, die an nicht starren, willkürlich ausgewählten Bezugskörpern festgemacht sind.“⁴

Die „Neue Stadt“ ist ein dynamisches, bewegliches System mit verschiedenen pulsierenden Orten, die unterschiedliche Veränderungsgeschwindigkeiten haben. Die Stadt als Ganzes unterliegt einer konstanten, kaum merklichen Veränderung. Oft wird ihre Struktur als chaotisch bezeichnet, da kein Überblick über die simultan laufenden Ereignisse gewonnen werden kann.

Die Zeit hat in der neuen Stadt den Abstand, die physische Distanz ersetzt. Die Zeit ist der Massstab der die Elemente der Stadt verbindet und trennt. Das Auto wird zum neuen Zeitmesser. Die Wahl des Ortes, an dem man wohnt, arbeitet oder einkauft, hängt davon ab, wie lange man mit dem Auto von einem Punkt zum anderen benötigt. Der Wohnort wird strategisch ausgewählt, um in möglichst kurzer Zeit an möglichst viele Orte zu gelangen. Auf diese Weise baut sich jeder Einwohner seine eigene Stadt.

DER ÖFFENTLICHE RAUM

Die offene und lose Struktur des „Urbanen Territoriums“ lässt kein traditionell öffentliches Leben zu. Die Straßen dienen dem motorisierten Individualverkehr und werden selten von Fußgängern benutzt. Die Außenräume haben ihre Bedeutung und Attraktivität verloren. Dieser Verlust des öffentlichen Raumes wird kompensiert, indem er vom Außenraum getrennt und in „künstliche Welten“ überführt wird.

Durch ökonomische und politische Prozesse bedingt, wird der öffentliche Raum sozusagen dem Stadtgewebe entzogen und in Einkaufszentren, Bahnhöfen und Flughäfen konzentriert. Von privaten Firmen betrieben und überwacht, sind derartige Orte ausschließlich für potentielle Kunden



1 André Corboz zitiert in diesem Zusammenhang Jean-Jacques Rousseau aus dem Jahre 1763: „Die ganze Schweiz ist wie eine grosse Stadt, die in 13 Viertel unterteilt ist; einige befinden sich in Tälern, andere auf den Bergen. (...) Es gibt mehr oder weniger bewohnte Quartiere, aber alle haben sie genug Einwohner, um zu zeigen, dass man überall in der Stadt ist.“

2 Willem Jan Neutelings, *Patchwork-Metropole aus: Die verstädtete Landschaft*, 1994

3 Christoph Luchsinger, *Wohnen in der Weder-Stadt-noch-Land Zone, Werk, Bauen und Wohnen*

4 Cacciari, Massimo,
Grossstadt.Baukunst.Nihilismus. Ritter Theorie.
Wien 1995, S. 23.

5 Charles W. Moore, *You have to pay for public life* in: *Perspecta* 9/10 1965,

6 Vgl. dazu: Rem Koolhaas, *Delirious New York*, 1978: Dabei analysiert er Coney Island und die anderen Vergnügungsparks als Vorgänger von Disneyland.

zugänglich. Der öffentliche Raum wird privatisiert und zum Konsumartikel erhoben. „You have to pay for public life“.⁵

Derartige Orte funktionieren nach der Struktur und Logik von Disneyland. Der Einwohner wird entweder auf den Touristen, der Erlebnisse und Unterhaltung konsumiert, oder auf den Konsumenten, der im Einkaufsrausch seine Freizeit verbringt, reduziert.⁶ Diese Welten sind durch öffentliche Verkehrsmittel schwer erreichbar. Menschen ohne eigenes Auto sind unterprivilegiert und können an der Öffentlichkeit nur erschwert teilnehmen.

DIE „ANDERE STADT“

Die aufgezählten Phänomene sind weder eine Bedrohung, noch eine Utopie. Ebensowenig ist die Glattstadt ein „bauliches Schlachtfeld, in der weder wirtschaftliche Regeln noch Baugesetze zu gelten scheinen“. Das Gegenteil ist der Fall. Die Glatt-Stadt zeigt exemplarisch auf, was rein ökonomische Kriterien und Baugesetze leisten können, wenn sich die Gesellschaft für derartige Orte nicht interessiert. Sie ist eine Erscheinung, mit der sich die Architektur auseinandersetzen muss.

The future city will be everywhere and nowhere, and it will be a city so greatly different from ancient city or any city of today that will probably fail to recognize it's coming as the city at all.

Frank Lloyd Wright,
Broadacre City, 1932