

Das moderne Zürich

Autor(en): **Lichtenstein, Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art**

Band (Jahr): **65 (1978)**

Heft 23-24: **Unterbrochene Stadt : Aspekte der Schweizer Architektur 1930-40 = La ville interrompue : aspects de l'architecture suisse 1930-40**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-50163>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

1. Grossstadtarchitektur

CLAUDE LICHTENSTEIN

Das moderne Zürich

Wer den Begriff des Grossstädtischen zu fassen versucht, stösst auf zwei verschiedene Sphären der Interpretation. In der ersten klingt das Gefühl der Bedeutungslosigkeit an, das der Einzelne, als das Rädchen im Getriebe, das er ist, gegenüber dem übermächtigen grossstädtischen Environment und dem dahinter tätigen, fast rätselvollen Mechanismus empfindet. In dieser subjektiven Sicht ist

die Grossstadt ein Phänomen und insofern dem Individuum gegenüber stets entrückt, «einfach da», und ihre Bauten schauen anonym, unbeteiligt, erhaben wie die Gebirgswelt auf die unfassbare Gleichzeitigkeit ungezählter Ereignisse herab, die von niemandem umfassend registriert werden – als von der Stadt selbst.

Die zweite Interpretation, die «objektive», sieht die Stadt realistisch als das Objekt menschlicher Tätigkeiten; ihr Mechanismus stelle einen Tatbestand ausschliesslich menschlicher Absichten dar, ihr Aussehen sei – innerhalb des trägen, aber auch von menschlicher Auffassung diktierten Baugesetzes – der Auswechselbarkeit beabsichtigter Wirkungen unterworfen, soll aber endlich zum logischen und humanen Ausdruck einheitlichen Willens werden.

1. Die «psychologische» Grossstadt: die Sihlporte

Für die erste Interpretation scheint mir die «Sihlporte» ein deutliches Beispiel darzustellen. Mit ihren Neubauten, dem «Handelshof» und der «Sihlporte», kurz vor 1930 entstanden¹, ist sie von einem Besucher Zürichs folgendermassen beschrieben worden:

«An der Sihlporte, der Stelle, wo die grosse Ausfallstrasse nach Basel den alten Stadtkern verlässt,



1 Geschäftshäuser in Zürich / immeubles de bureaux à Zurich, Ecke Rämistrasse/Stadelhoferstrasse, 1935 (links) und 1931 (rechts). Architekt / architecte: K. Knell (Bau links) und J. Schlegel & C. D. Burlet (Bau rechts).

standen vor 5 Jahren gleichgültige, unbedeutende Häuser. Heute ist aus dieser Gegend ein neues Geschäftszentrum geworden. Massige Geschäfts- und Bürohäuser mit langen Fensterreihen geben ihm eine eigenartig unpersönliche Note, einen leisen Anklang an Architekturphantasien, die man aus Langs Metropolisfilm noch vor Augen hat, jene starren Verkörperungen eines maschinellen Zeitalters. Wie dort ist namentlich das Nachtbild ausgezeichnet (...)»²

Hier, wie auch am Schaffhauserplatz, sind die einzelnen Bauten allseitig gerundet und scheinen so das Produkt einer Erosion zu sein, die durch die Wirkung mächtiger Verkehrsströme, gleich einer Naturgewalt, an ihnen stattgefunden hat. Für Peter Meyer war die Gegend der Sihlporte

«ein Beispiel heillosen Geschmacksunsicherheit», ein Beispiel für die «Phase der Aufweichung des Gebäudekörpers», der nicht mehr als monumental rechteckiger Block in sich selbst ruht, sondern sich «funktionell» den Verkehrslinien der Strassen anschmiegt»³.

Bedenkt man, dass um 1930 ein Handwerker in Zürich mehr als ein Jahr hätte arbeiten müssen, um sich vom verdienten



2 Karl Knell, Architekt / architecte: «Handelshof», Sihlporte, Zürich.



3 Rudolf Steiger und Carl Hubacher, Architekten / architectes: «Zett-Haus», Zürich, Stauffacherstrasse/Bäckerstrasse (1930–32).

Geld einen Kleinwagen zu kaufen, wird klar, dass die Rücksicht auf eine (nicht vorhandene) Verkehrsdichte auf eine Sehnsucht nach Bedeutung, nach Weltstadtcharakter, hinweist. Dass diese Gebäude aber, abgesehen vom spärlichen Verkehr, nur gerade Raum dazu haben, sich konvex zu runden, zeigt die unenterrinnbare Provinzialität Zürichs. In Berlin, wo es wenig früher um die Neuplanung des Alexanderplatzes gegangen war, erlaubte dessen viel grössere Fläche nicht nur das Zusammentreffen verschiedener Strassen, sondern ein Schaffen von Platzwänden durch sich vorwölbende und nachgebende Gebäudekomplexe (z.B. im Projekt der Gebr. Luckhardt und A. Anker). Dass in Zürich nicht nur eine falsche Idee vorhanden gewesen sei, sondern sie auch mit unzeitgemässen Mitteln verfolgt worden sei, diese Auffassung vertritt *Das Neue Frankfurt*. In einer der Schweizer Architektur gewidmeten Nummer dieser Zeitschrift findet sich 1929 eine Collage mit den Bildern der Sihlpost, der Nationalbank und des projektierten Geschäftshauses «Sihlporte». In der Legende heisst es dazu:

«Das Postdienstgebäude hat im Innern eine Pilzdeckenkonstruktion. Die kleinen Fensterschlitze, mit denen die Fassade verklebt wird, sind ästhetischer Natur. Das ganze entstehende neue Geschäftsviertel von Zürich ahmt leider durchgehend in seinen Bauten die Mietskasernen des 19. Jh. nach, die für Wohnzwecke bestimmt waren.»⁴

Das Neue Frankfurt bekannte sich zur Grossstadt auf der Grundlage der Industrialisierung und versuchte, ihrer Probleme auf rationalem Weg habhaft zu

werden. Der Kampf gegen die Mietskasernen war zugleich einer gegen die lärmigen, dunklen Strassenschluchten. Der Bau von Stadtrandssiedlungen, wie er von Ernst May, Bruno Taut, Martin Wagner und so vielen andern in der Weimarer Republik praktiziert wurde, war ihnen ein wichtigerer Beitrag – auch zur «Grossstadt» – als spektakuläre Reklamebauten. Die Humanisierung der Grossstadtesellschaft wurde in einer Auflockerung der Wohnzonen, guten Verkehrsverbindungen und einer neuen «Hygiene der Grossstadt» gesucht, mit gut besonnten Wohnungen im Grünen, Hallenbädern in den Aussenquartieren usw., jedoch führte sie nicht zu einer City-Feindlichkeit. Sowohl für das Stadtzentrum als für die Aussenquartiere gilt, was Ludwig Hilberseimer bereits 1927 geschrieben hatte:

«Rationelles Denken, Zielsicherheit, Präzision und Ökonomie, Eigenschaften, die die Ingenieurwerke auszeichnen, müssen zur Basis der neuen Architektur werden. Alle Objekte müssen in sich erfasst, auf ihre letzte Wesensform reduziert, sinnvoll organisiert, zur letzten Vollendung gebracht werden.»⁵

«Die Grossstadtarchitektur erstrebt grösste (...), grösste Energieentfaltung, äusserste Spannungsmöglichkeit, letzte Exaktheit, (...) ist Ausdruck eines neuen Lebensgefühls, das nicht subjektiv-individueller, sondern objektiv-kollektiver Natur ist.»⁶

2. Die «epische» Grossstadt: das Zett-Haus

Hilberseimer wendet den Begriff der Energieentfaltung auch auf den Menschen an; er versteht ihn nicht im Sinn

der Ausbeutung, sondern eher im Sinn des «Wirkungsgrades». Dies stellt wohl eine schwache Stelle seiner Theorie dar und einen Grund für die Unerbittlichkeit seiner Hochhausstadt. Was er sagt, ist aber im kleinen Rahmen Zürichs an einem Beispiel besonders schön und überzeugend wiederzufinden: am «Z-Haus». Es wurde 1930–32 von Rudolf Steiger und Carl Hubacher gebaut und war damit eines der ersten und reinsten Beispiele des «neuen Bauens» in Zürich.⁷ Unweit der Sihlporte gelegen, enthält es im Hauptgebäude hohe Ladenlokale im Erdgeschoss, fünf Büroggeschosse, ein zurückgesetztes Dachgeschoss mit Kleinwohnungen an einem Laubengang; dahinter ein eingeschossiges Kino mit ca. 1000 Plätzen, das von der Leinwand her erschlossen ist und deshalb ohne Empore ausgeführt ist, eine Parkgarage unter Geschäftshaus und Kino sowie ein rückwärtiges niedrigeres Eckhaus mit einem Restaurant und weiteren Wohnungen.

Das Inserat des «Z-Hauses» weist auf die grossstädtische Lage hin:

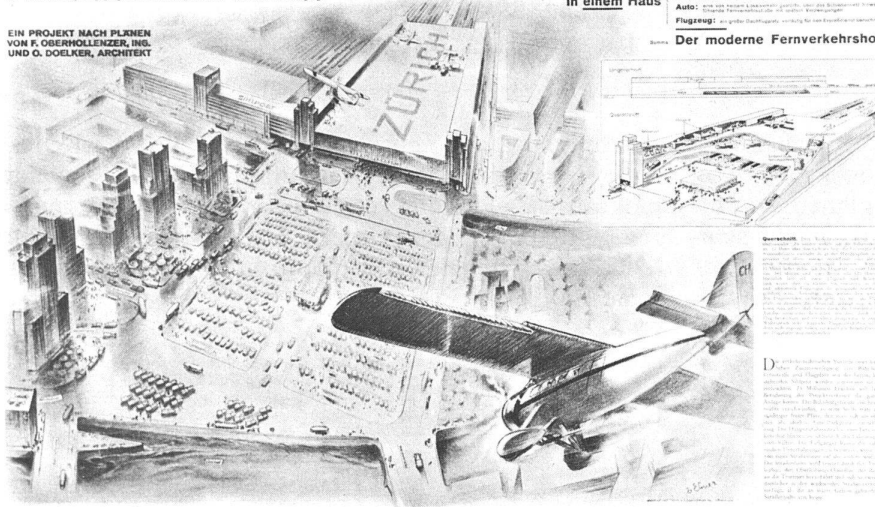
«Zu Fuss in 4 Minuten zur Transitpost (Sihlpost), in 7 Minuten zum Hauptbahnhof,

aber auch auf das vielfältige Angebot an Funktionen. Ein kleines, allen im Haus Arbeitenden zugängliches Schwimmbassin auf dem Dach war die konkrete Antwort auf die Forderung nach «Hygiene der Grossstadt». Wie es in der Zeitschrift *ABC* 1925 gefordert worden war, ist hier der ökonomische «2stielige Rahmen» angewendet, d.h. die Geschossdecken kragen weit (2 m) vor, und es braucht bei

DAS BAHNHOFWUNDER VON ZÜRICH

Die Zürcher Bahnhoffrage ist immer noch ungeklärt. Der gegenwärtige Zustand stellt ein Problem dar. Und jetzt aber ein Problem von dieser Art? Ist das Ansehen der Stadt Zürich damit gefährdet? – Da kammer der bisherigen Pläne von der zuständigen Stelle der Verwirklichung entgegengebracht wird, hat jeder seine Plan seine Verwirklichung.

EIN PROJEKT NACH PLÄNEN
VON F. OBERHOLLENZER, ING.
UND O. DOELKER, ARCHITEKT



4 «Das Bahnhofwunder in Zürich» (Le miracle de la gare de Zurich), aus / de *Zürcher Illustrierte*, Nr. 53, 1932.

der Anordnung von Büros beidseits eines Korridors auf diese Weise nur zwei Stützenreihen anstatt der üblichen vier (wie z.B. beim Bleicherhof, 10 Jahre später, oder beim Walchtor). Überdies sind die Stützen minimal dimensioniert, und auch die Windverbände sind ganz bestimmten Zonen zugeordnet. Während des Bauvorgangs wurden unzählige Messpunkte beobachtet. Dies alles und auch die Tatsache, dass das Kinodach beweglich war und im Sommer Filmvorführungen unter dem «Himmel der Grossstadt» erlaubte, zeigt sich eine minuziöse Freude am Leichten, Knappen, auch am «Wahren», denn bei dieser Bauweise kämen Fehler schonungslos ans Licht. In all diesen Eigenschaften kann man vielleicht die Architektur des «Z-Hauses», im Gegensatz zu jener der «Sihlporte», «episch» nennen – entsprechend der Brechtschen Unterscheidung seines «epischen» vom «psychologischen» Theater. «Episch» ist die Distanz zum Genialischen, der Verzicht, das Sein durch einen Schein zu überhöhen, die konstruktive Transparenz, das Exemplarische.

Zum letzteren: Peter Meyer schrieb, anschliessend an die Kritik der «Sihlpor-

te», eine Würdigung des «Z-Hauses», in der er diesen Gesichtspunkt besonders hervorhebt:

«Der Neubau gewinnt seine durchaus legitime Reklamewirkung durch die Konsequenz der Mittel, mit denen er seinem eigentlichen Zweck dient. Damit weist das Haus auch städtebaulich über den Individualismus der Gegenwart hinaus (...), der jedes Gebäude zwingt, sich mit allen Mitteln vom Nachbarn zu unterscheiden. Man empfindet den Neubau geradezu als ein Fragment, das darauf wartet, über die zufälligen Grenzen des Nachbargrundstücks hinaus das ganze Geviert zwischen den nächsten Strassen auszufüllen – ein mahrender Hinweis auf den so nötigen Zusammenschluss der Interessen, ohne den ein vernünftiger Städtebau von vornherein unmöglich ist.»⁸

Bei aller Rationalität des «Z-Hauses» ist es aber doch die Krümmung des Baukörpers, die zum prägenden Merkmal des Gebäudes und seiner Erscheinung im Stadtbild gerät. Sie ist nicht der naive Ausdruck einer Verkehrsphantasmagorie wie die Sihlporte, aber doch trifft der Satz Erich Mendelsohns auch hier zu, den er auf sein Haus des Berliner Tageblatts bezieht:

«Aber hier ist das Haus kein unbeteiligter Zuschauer der tausenden Autos, des hin und her flutenden Verkehrs, sondern es ist zum aufnehmenden, mitwirkenden Bewegungselement geworden.»⁹

3. Das Zürcher «Bahnhofwunder»

Ein städtebaulicher Vorschlag schliesslich, der Ende 1932 in der *Zürcher Illustrierten* unter der Überschrift «Das Bahnhofwunder von Zürich» publiziert wurde¹⁰, soll zeigen, wie gross die Faszination einer «Grossstadt Zürich» war.¹¹ Das Areal des Bahnhofplatzes und des Hauptbahnhofs war zum Anlass geworden, die unerfüllten Möglichkeiten der Technik und des Verkehrs mit unzimlicher Grosszügigkeit auszubreiten. Der Bahnhof sollte abgerissen werden, um den «Flaschenhals» zwischen der Fassade des Wannerschen Aufnahmegebäudes aus dem Jahr 1871 und dem Bahnhofquai an der Limmat zu beheben. Der Bahnhof ist 300 m nach Westen verschoben, bis in die Flucht der 1929 eröffneten Sihlpost. Über den Geleisen wird, von Westen herkommend, eine Autobahn mitten ins Herz der Grossstadt geführt; mit kurzen Rampen ist sie mit dem städtischen Strassennetz geradewegs verbunden. In der langen Flucht von Sihlpost und Bahnhofhalle sind die Stellen, wo die Rampen sich befinden, mit monumentalisierten Türmen hervorgehoben – eine Art Stadttore des Jahres 2000. In einer dritten Ebene, über der Fernverkehrsstrasse, liegt ein Flugplatz mit regem Start- und Landeverkehr sowie Parkplätzen für Flugzeuge.

Ein riesiger Auto-Parkplatz dehnt sich vom Bahnhof bis zum Fluss, mit einer Benzin-, Öl-Servicestation. Die Fussgänger gelangen durch Unterführungen auf die anderen Strassen- und Platzseiten. Der Platz ist von fünf zurückgetrepten, ungefähr zwölfgeschossigen Wolkenkratzern gesäumt, die alle den Traum vom noch fernen Amerika hier wahr machen sollen. Vom Illustrator geschickt plazierte und dramatisch gezeichnet, befindet sich ein Flugzeug im Anflug genau über der Stelle, wo das Landesmuseum in seiner «mittelalterlich»-romantisierenden Pracht die Vision von der in ihrer neuzeitlichen Dynamik steigenden «Grossstadt Zürich» schmälern könnte.¹² Ist sie nicht auch ohne jenes Flugzeug, mit dem Landesmuseum Wirklichkeit geworden?

Anmerkungen

¹ Architekt: Karl Knell

² P. Trüdinger: «Streifzug durch das neue Zürich», in *Moderne Bauformen*, 1931, Nr. 4, S. 157–167

³ Peter Meyer: «Neuzeitliche Geschäftshäuser», in *Werk* 1934, Nr. 1, S. 1

⁴ *Das Neue Frankfurt*, Nr. 6/1929, S. 108

⁵ L. Hilberseimer: *Grossstadtarchitektur*, 1927, S. 99

⁶ *Op. cit.*, S. 98

⁷ C. Hubacher hat sowohl ein Architekten- als auch ein Ingenieurdiplom gemacht. Sein Vater war der Bauherr des «Z-Hauses»

⁸ Peter Meyer, *op. cit.*, S. 1, 6

⁹ E. Mendelsohn: «Dynamik und Funktion» (Vortrag), in: *Das Werk des Architekten*, Berlin 1930, S. 28

¹⁰ *Zürcher Illustrierte*, 1932, Nr. 53, S. 1728–29

¹¹ *Die Grossstadt Zürich* hiess ein zum Jahr 1936 erschienener Taschenkalender, in dem Daten zu Verkehr, Arbeit und Bevölkerung aufgeführt sind. – 1934 war die zweite Eingemeindung

von Vororten erfolgt (Witikon, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach, Affoltern, Höngg, Altstetten, Albisrieden); damals wurde das Gemeindegebiet ungefähr verdoppelt.

¹² Der Vorschlag stammt von Architekt O. Doelker, Ing. F. Oberholzen und ist vom Zeichner E. Ebner dargestellt worden.