

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 82 (1995)
Heft: 3: Im Grossraum Zürich = Dans le grand Zurich = In greater Zurich

Vorwort: Im Grossraum Zürich = Dans le grand Zurich = In greater Zurich
Autor: [s.n.]

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: 24.04.2026

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

Im Grossraum Zürich

An einem Kongress Ende der sechziger Jahre versuchte Michel Foucault, Architekten seine Zweifel an ihrem Entwurfsdenken – im besonderen an hermeneutischen Verfahren – darzulegen. Er behauptete, sowohl im Städtebau als auch in der Architektur sei das Verhältnis von Raum und Zeit – mithin das, was wir als «Territorium» oder «Empirie» bezeichnen, höchst widersprüchlich. Das Urbane werde vermehrt von Orten geprägt, die nichts, allenfalls das Gegenteil von Utopie, Macht und Geschichte repräsentiert: ein Nebeneinander von unvereinbaren, gleichzeitigen Ereignissen, eine Koexistenz von vergleichbaren und einander gleichgültig gegenüberstehenden Individualitäten.

Um Zürich ist eine Verstädterung im Gang, die nicht nur an solche Nicht-Orte – an «Heterotopien» (Foucault) – erinnert. Ihre Geschichtslosigkeit steigert sich ins Absurde: nur unweit von Bürohäusern, die *en masse* leer stehen, boomt der Bau von genau gleichen Gebäuden. Der nördliche Stadtrand von Zürich etwa, zwischen dem Aussenquartier Oerlikon und der Kleinstadt Kloten, gleicht einem baulichen Schlachtfeld, wo weder wirtschaftliche Regeln noch Baugesetze zu gelten scheinen. Kaum zehn Fahrminuten entfernt, in den Seegemeinden Küsnacht und Meilen, taucht eine Gegenwelt auf. Unsichtbare Gesetze scheinen hier das Bauen und Alltagsleben zu beherrschen und alle regionalen Eigenarten zu konservieren. Während der Nicht-Ort frei verwertbar und identitätslos verfügbar ist, wächst die Sensibilität für den authentischen Ort.

Wer Recherchen über aktuelle Verstädterungsprozesse verallgemeinern will, stösst auf eine weitere Schwierigkeit. Durch die Verdichtung von Raum und Zeit ist die urbane Forschung in einem notorischen Rückstand zum wirklichen Geschehen und ihrem eigentlichen Gegenstand hoffnungslos ausgeliefert: der Zukunft. So scheitern Leitbilder weder an kühnen Phantasien noch an falschen Strategien, sondern an ihren Prämissen, die, kaum bekannt, schon überholt sind.

Wenn es auch schwierig oder gar unmöglich erscheint, neue Verstädterungsprozesse zu überblicken und zu kontrollieren, sind sie keineswegs zufällig (wie das oberflächliche Chaostheorien irre-

führend darstellen). So sind auch jene Wechselwirkungen von wirtschaftlichem und urbanem Wachstum, von Investitionen, Baugesetzen und städtebaupolitischen Intentionen nicht neutralisiert.

Mit dem Zusammenbruch der räumlichen und zeitlichen Barrieren verliert der Raum weder an Bedeutung noch an funktionaler Bestimmung. Im Gegenteil, seine besonderen geografischen, topografischen und anderen Eigenschaften werden ausgereizt, Standortvorteile zunehmend differenziert ausgenützt – seien es nun Unterschiede zwischen Städten, Stadtteilen oder zwischen verschiedenen Grundstücken. Insbesondere hat der Bodenpreis als städtebaulich strukturierende Dominante an Gewichtigkeit verloren. So findet das, was der Soziologiephilosoph Pierre Bourdieu als neues Vehikel kultureller Geschäftigkeit entdeckt hat, eine Entsprechung in den Verstädterungsprozessen: *der kleine Unterschied*.

Standortvorteile werden aber nicht nur ausgenützt, sondern auch aktiv erzeugt. Zwischen Oerlikon und dem Zürcher Flughafen ist ein «Mittelverteiler» geplant, ein Transportsystem (voraussichtlich eine Hochbahn), das die Strassenbahn und die S-Bahn mit dem Flugverkehr verbindet. Diese infrastrukturtechnische Nachrüstung scheint den traditionellen Städtebau gewissermassen von den Füßen auf den Kopf zu stellen. Bisher beabsichtigten staatliche Verkehrsinvestitionen, private Bauinvestitionen anzureizen, um sie zu lenken. Nun wird einem Bauboom seine Infrastruktur nachgeliefert. Aus der Fussperspektive betrachtet, ist die Umkehrung plausibel: Der staatliche Anreiz funktionierte nicht, weil er die Bodenpreise steigen liess, so dass nicht an den Bahnstationen, sondern zwischen ihnen gebaut wurde.

Die veränderten Rahmenbedingungen der Verstädterung – so die weitere These, die in dieser Nummer zur Diskussion gestellt wird – verknüpfen sich unmittelbar mit der entwerferischen Praxis, mit konstituierenden Paradigmen von Siedlungskonzepten und der Architektur. Die verschiedenen Beiträge in Form von Fotoreportagen, Texten und Projekten dienen dem gemeinsamen Versuch, sich der *periurbanen Verstädterung* – ihrer Realität und Komplexität, ihrer Banalität und Vielschichtigkeit – anzunähern.

Red.

Dans le grand Zurich

Lors d'un congrès tenu fin 1960, Michel Foucault tenta d'expliquer aux architectes ses doutes quant à leur manière de projeter, notamment en ce qui concerne l'herméneutique. Il prétendait que le rapport à l'espace et au temps, c'est-à-dire ce que nous qualifions de «territoire» ou «d'empirique», était hautement contradictoire, tant en urbanisme qu'en architecture. L'urbanisme est plutôt marqué par des lieux qui ne représentent rien ou, tout au plus, le contraire de l'utopie, de la puissance et de l'histoire: juxtaposition d'événements inconciliables, simultanés, coexistence d'individualités comparables et mutuellement indifférentes.

Autour de Zurich, une urbanisation est en cours qui ne rappelle pas seulement ces non-lieux – les «hétérotopies» (Foucault). Son ignorance de l'histoire s'exacerbe jusqu'à l'absurde: à proximité d'immeubles de bureaux restés inoccupés *en masse*, la construction de bâtiments parfaitement semblables est en plein boom. La périphérie nord de Zurich par exemple, entre le faubourg Oerlikon et une petite ville comme Kloten, ressemble à un champ de bataille d'architectures où les règles économiques et les lois sur la construction ne semblent plus s'appliquer. A peine dix minutes de voiture plus loin, dans les communes riveraines du lac de Kusnacht et Meilen, nous découvrons un contre-monde. Des lois invisibles semblent y régler la construction et la vie quotidienne et conserver toutes les particularités régionales. En même temps que le non-lieu sans identité peut être librement exploité, la sensibilité pour le lieu authentique s'accroît.

Celui qui veut généraliser les recherches sur les processus d'urbanisation actuels rencontre une autre difficulté. En raison de la densification de l'espace et du temps, la recherche sur la ville est notoirement en retard sur la réalité des événements et dépend inexorablement de son objet effectif: le futur. C'est ainsi que les images-guides n'échouent pas par excès de hardiesse ou en raison de stratégies erronées, mais à cause de leurs prémisses qui, à peine connues, sont déjà dépassées. Même s'il apparaît difficile ou peut-être impossible de garder une vue d'ensemble sur les nouveaux processus d'urbanisation et de les contrôler, il n'en sont pas pour autant fortuits (comme des théories du chaos superficielles le prétendent

à tort). Ainsi, les interactions entre croissance économique, extension urbaine, investissements, lois sur la construction et politique d'urbanisme ne sont pas neutralisées.

Avec l'écroulement des barrières spatiale et temporelle, l'espace ne perd ni son importance, ni sa vocation fonctionnelle. Au contraire, ses particularités géographiques, topographiques et autres propriétés sont activées, les avantages que présentent les lieux sont exploités de manière toujours plus différenciée, qu'il s'agisse de différences entre villes, entre quartiers urbains ou entre divers terrains. En particulier, le prix du sol comme dominante structurante a perdu en importance. C'est ainsi qu'apparaît ce que le sociologue philosophe Pierre Bourdieu a mis en évidence comme un nouveau véhicule de l'activité culturelle, une correspondance dans les processus d'urbanisation: *la petite différence*.

Les avantages d'un lieu ne sont d'ailleurs pas seulement exploités, mais aussi créés à dessein. Entre Oerlikon et l'aéroport de Zurich, on projette un «Mittelverteiler», un système de transport (probablement une voie ferrée surélevée) qui reliera les tramways et les lignes de banlieue au trafic aérien. Cet équipement technico-infrastructurel a posteriori semble pour ainsi dire inverser l'urbanisme traditionnel. Jusqu'à présent, les investissements publics en moyens de transport se proposaient d'encourager la construction privée tout en l'orientant. Ici, un boom de la construction reçoit son infrastructure après-coup. Vue d'en bas, cette inversion est plausible: l'encouragement de l'Etat ne pouvait fonctionner car il faisait gonfler le prix des terrains, de sorte que l'on ne construisait plus près des stations mais entre elles.

Les nouvelles conditions accompagnant l'urbanisation – une autre thèse mise en discussion dans ce numéro – sont directement liées à la pratique du projet, aux paradigmes concernant les ensembles d'habitat et à l'architecture. Les différents articles en forme de photoreportages, de textes et de projets sont une tentative commune pour approcher le phénomène *agglomération périurbaine*, sa réalité et sa complexité, sa banalité et sa richesse. *La réd.*

Der «Mittelverteiler», Planungsstand Herbst 1994
 Der Eintrag im Richtplan des Kantons Zürich für ein neues, schienen-gebundenes Verkehrsmittel im Mittleren Glattal (Mittelverteiler) dient der Trasseesicherung. Auf einer Gesamtlänge von rund 13 Kilometern können innerhalb der 300-m-Einzugsbereiche der 21 Stationen rund 90 000 Arbeits-, Wohn- und Hotelplätze erschlossen werden, wovon bereits heute 43 000 Arbeits-, 8000 Wohn- und 1700 Hotelplätze bestehen (im Plan schwarz dargestellt). Das mit Vergleichsprojekten ermittelte zusätzliche Verdichtungspotential beträgt unter der Annahme eines Ausbaugrads von lediglich 50% weitere 30 000 Arbeits- und 7000 Wohnplätze (im Plan rot dargestellt). Das Trasse ist festgelegt, die Frage des Transportsystems ist noch offen. Die Spannweite denkbarer Technologiegruppen reicht von der Hochbahn bis zur tramähnlichen Stadtbahn in den Streckenbereichen Glattbrugg-Talacker und Messe-Zürich-Messe.

■ «Mittelverteiler», état de la planification en automne 1994
 L'inscription dans le plan directeur du Canton de Zurich d'un nouveau réseau de transport par voie ferrée (Mittelverteiler) dans le Mittlere Glattal, a pour objet d'en fixer le tracé. Sur une longueur totale de quelque 13 kilomètres, 21 stations couvrant chacune une zone de 300 m, peuvent desservir 90 000 places de travail, d'habitat et d'hôtel parmi lesquelles 43 000 places de travail, 8000 d'habitat et 1700 lits d'hôtel existent déjà (marqués en noir dans le plan). En admettant un degré de développement de seulement 50%, le potentiel de densification supplémentaire déterminé à l'aide de projets comparables, atteindrait 30 000 places de travail et 7000 places d'habitat (indiqués en rouge dans le plan).

Le tracé est fixé, la question du système de transport est encore ouverte. L'éventail des technologies envisageables va du système surélevé au chemin de fer urbain de type tramway pour les tronçons Glattbrugg-Talacker et Zurich-foire et retour.

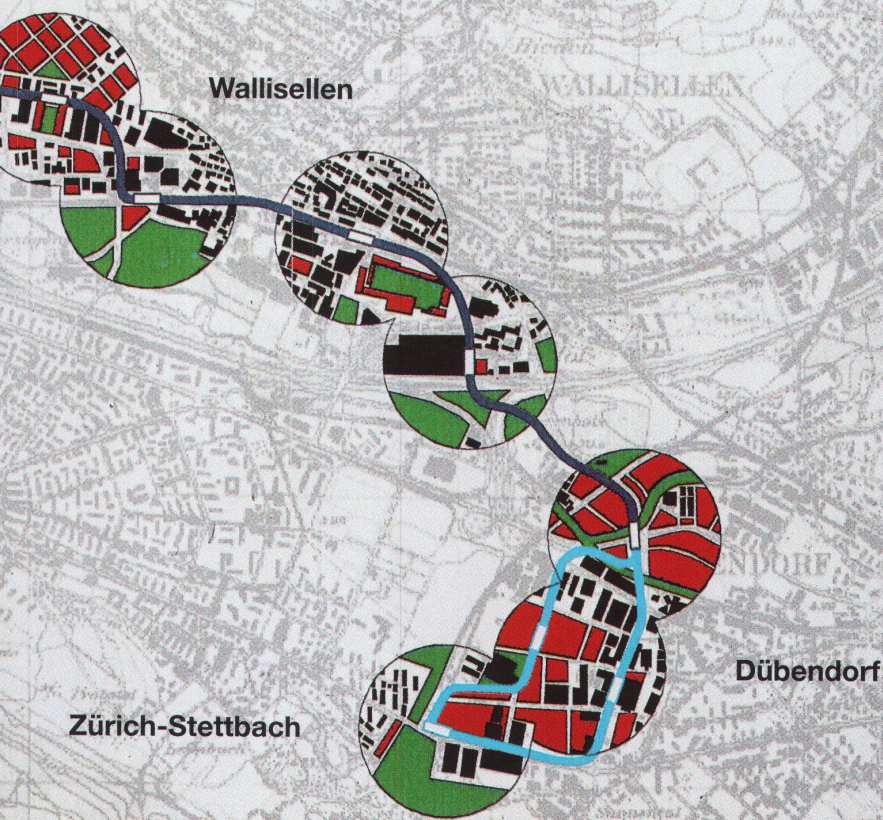
■ The "Mittelverteiler" (traffic project for the Mittlere Glattal), planning status autumn 1994
 The entry in the Canton of Zurich's structure plan for a new system of rail transport in the Mittlere Glattal (Mittelverteiler) is intended to secure the route. Over an overall length of approximately 13 kilometres and within the 300 m catchment area of 21 stations, access can be provided to working, living and hotel places for around 90,000 persons, of which 43,000 working, 8000 living and 1700 hotel places are already in existence (marked black on the plan). The additional densification potential ascertained by comparison with comparable projects will, on the basis of a development of only 50%, provide work places for a further 30,000 and accommodation for a further 7000 persons (marked red on the plan).

The route has been determined, but the question of the system of transport is still open. The range of possible technology groups extends from an elevated railway to a tram-like urban railway along the route sections Glattbrugg-Talacker and Messe-Zürich-Messe.



➔ Option Erweiterung

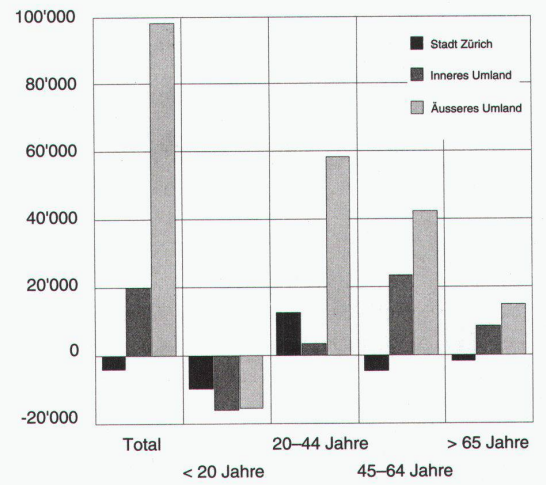
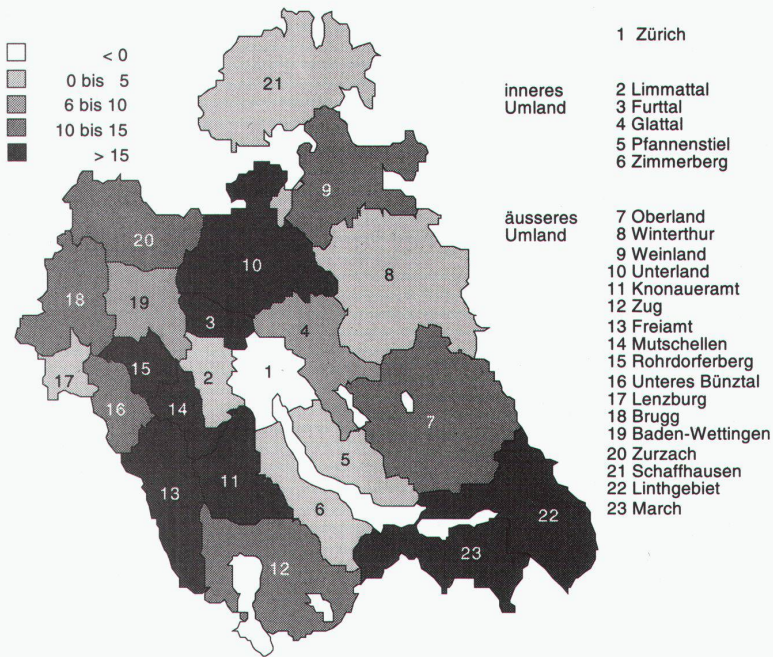
Kloten



Wallisellen

Zürich-Stettbach

Dübendorf



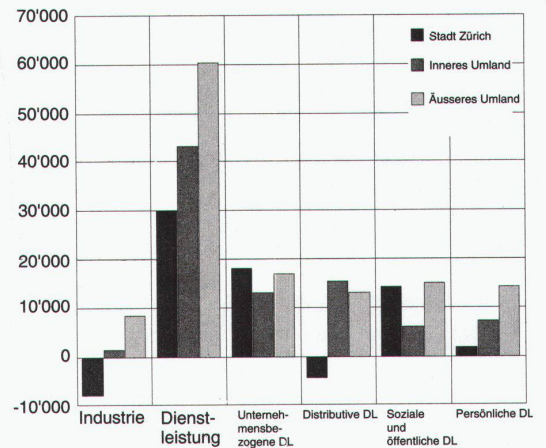
**Bevölkerungswachstum im
Grossraum Zürich zwischen 1980
und 1990**

■ Accroissement de la population dans le grand Zurich entre 1980 et 1990
■ Population growth in Greater Zurich between 1980 and 1990

**Entwicklung der Beschäftigten im
Industrie- und Dienstleistungssektor
zwischen 1985 und 1991 im Gross-
raum Zürich**

■ Développement des emplois dans l'industrie et les services entre 1985 et 1991 dans le grand Zurich
■ Development of employed persons in industry and the services sector in Greater Zurich between 1985 and 1991

Abbildungen aus: Wirtschaftswachstum und Berufsverkehr im Grossraum Zürich 1980 bis 1990, 1994; Wüest & Partner, Zürich



In Greater Zurich

During a congress held at the end of the 1980s, Michel Foucault endeavoured to explain to the participating architects why he was somewhat dubious about their conceptual thinking, and in particular about hermeneutic processes. He made the point that in both architecture and town planning the relationship of space and time – including what we call the “territory” or “empiricism” – is highly ambiguous. The urban scene is becoming increasingly determined by places which are characteristic of nothing, or at best of the very opposite of utopia, power and history, and which consist of a juxtaposition of incompatible, simultaneous phenomena, a coexistence of comparable and mutually indifferent individualities.

There is a process of urbanisation taking place around Zurich which brings to mind such non-places, or “heterotopias” (Foucault), and which is ahistorical to the point of absurdity. Set not far away from large numbers of empty, abandoned office buildings, this urbanisation entails a boom in the construction of exactly similar buildings. Zurich’s northern outskirts, for example, between the suburb of Oerlikon and the small town of Kloten, may be compared to an architectural battlefield in which neither economic regulations nor building laws appear to prevail. Barely ten minutes away, the lake communities of Küsnacht and Meilen present an entirely different picture. Here, invisible laws seem to govern building activities and everyday life and ensure the preservation of all regional features. And while the non-places are being freely and anonymously exploited, a feeling for the value of authentic places is on the increase.

Attempts at generalisations regarding research into contemporary urbanisation processes come up against another difficulty. Owing to the prevailing densification of space and time, urban research is also badly in arrears of current events and hopelessly at the mercy of their real significance: the future. Thus the inadequacy of conceptual models is due neither to the incidence of bold fantasies nor to false strategies but to the premises of the models themselves, which are out-dated almost before they become known. Even though it may seem to be difficult or even impossible to comprehend and control new processes of urbanisation, they are not (as certain superficial chaos theories maintain) by any means ar-

bitrary, and nor is the mutual interaction between economic and urban growth neutralised by investments, building laws and the politics of town planning.

The collapse of spatial and temporal barriers has not robbed the areas of either their importance or their functional purpose. On the contrary, the significance of their specific – and above all geographical and topographical – qualities is increasing, the advantages of the specific sites are being more and more discerningly exploited, and more attention is being paid to the differences between the various towns and parts of towns and the various plots of land. In particular, the price of land is no longer such a dominant factor in town planning. Thus that which the sociological philosopher Pierre Bourdieu discovered as a new field for cultural sedulity has its equivalent in the urbanisation process: *the small difference*.

The advantages of the different sites are not only exploited, but also deliberately created. There is, for example, a traffic project which is planned to run between Oerlikon and Zurich airport, a system (probably an elevated railway) which will connect the trams and the suburban rail network with the air traffic. This technical infrastructural after-thought would appear to turn traditional town planning procedure upside-down. Whereas hitherto those in charge of state traffic investments have endeavoured to encourage private building investments in order to be able to influence and control them, in this case an existing building boom is being subsequently supplied with a viable infrastructure. In fact, the reversal seems plausible enough: the state incentive did not work because it resulted in a rise of the price of land, and this meant that building ensued not immediately around the railway stations, but in the areas between them.

According to another thesis discussed in this issue, the changed conditions of urbanisation are immediately connected with architectural practice and with new conceptual frameworks for housing concepts and architecture. The different contributions in the form of photoreportages, texts and project descriptions are all part of a common attempt at an approach to *peri-urban urbanisation*, its reality, its banality and its complexity. *Ed.*