



1

- 1 Kratzquartier um 1880 vor der Schleifung, rechts das Kornhaus. ©Adolf Moser / Baugeschichtliches Archiv
- 2 Luftbild, aufgenommen vor 1911, mit Fraumünster und den Neubauten von Stadthaus, Stadthausanlage, Arboretum, Alpenquai und Quaibrücke. ©Eduard Spelterini / Baugeschichtliches Archiv
- 3 Kaspar Weltis Vision des «Eisernen Rings» aus dem Jahr 1871. ©Thomas Germann / Baugeschichtliches Archiv



2



3

Plädoyer für eine ganzheitliche Planung

Der Verkehr war immer wieder Treiber grosser Planungen und Visionen. Der Blick in die Geschichte zeigt allerdings: Selten wurde der Stadtraum mitgedacht.

Text: Sabine Wolf

Betrachten wir Zürich aus der Vogelperspektive, können wir daran die Entstehungsgeschichte der Stadt ablesen. Die kleinteilige Altstadt mit den engen Gassen im Zentrum, die strukturellen Relikte der ehemaligen Stadtmauern und Befestigungsanlagen, Gewerbe- und Industrieareale, Eingemeindungen und Umlandgemeinden darum herum. Wie die meisten Städte ist auch Zürich von der Mitte nach aussen gewachsen. Und je weiter sich die Stadt nach aussen schiebt, desto mehr rückt der See in ihre Mitte.

Egal, ob wir mit dem Auto, mit dem ÖV, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind: Wir haben gelernt, die Stadt zu lesen, kennen ihre immanenten Regeln und Ausschlüsse. Es käme uns beispielsweise nicht in den Sinn, zu Fuss die Strasse zur Fortbewegung zu nutzen.

Planungsziele können sich ändern

Die funktionale Zuteilung von (Stadt-)Räumen basiert auf gesellschaftlichen Übereinkünften. Zugleich offenbart sie die Perspektive auf den Stadtraum und die strukturellen (Macht-)Verhältnisse, die bis anhin als Prämissen zugrunde liegen: ein möglichst reibungsloser Verkehrsfluss und damit eine Vorherrschaft des MIV im öffentlichen Raum. Rückblickend ist es ungeheuerlich, welche städtebaulichen Konsequenzen diese einseitige Priorisierung nach sich zog. Und das nicht erst seit der Charta von Athen, die 1933 von einer Gruppe internationaler Stadtplanerinnen und Architekten auf dem CIAM-Kongress für Neues Bauen entworfen wurde. Sie forderte die radikale räumliche Trennung von Wohnen, Freizeit, Arbeit und Verkehr – und damit die Notwendigkeit und Abhängigkeit von ausreichenden Verkehrsachsen zwischen den Funktionen. Die gute Nachricht ist: Unsere baulichen Strukturen und Infrastrukturen, die Plätze, Strassen und Gleise, Wege

und Parks sind das Resultat von Planung (und immer wieder auch etwas Zufall, aber darum soll es hier nicht gehen). Planung ist menschgemacht und will in der Regel eine gegebene Situation verbessern. Damit ist sie zwar nicht frei von Zeitgeist, Trends und Moden. Aber ihre Ziele sind verhandelbar und können sich ändern – und das tun sie gerade. Wir erleben derzeit einen historischen Moment. Den Moment, in dem sich Planungsgesetze, sektorale Planungen, Fachplanungen und vor allem Köpfe in den Dienstabteilungen der Stadtverwaltung wie Puzzleteilchen zusammenfügen und gemeinsam das sprichwörtliche Mehr als die Summe der Einzelteile ergeben. Erst eine ganzheitliche Herangehensweise wird Städte zukunftsfähig machen – resilienter, klimabewusster, integraler und lebenswerter. Nicht mit grossen architektonischen Würfeln und hochtrabenden Visionen, sondern wortwörtlich von unten, vom Boden her, behutsam, bewusst, Schritt für Schritt.

Historisch bemass sich der Umbau der Stadt meist am ökonomischen Potenzial. Zwei Treiber sind dabei zentral: Verkehr und Prestige. Prestigebauten werden häufig objektbezogen und im Detail gelöst – hier ein hübscherer Platz, dort ein grösseres Gebäude. Der Verkehr hingegen ist eine systemische Frage von Durchfluss und Lagegunst. Die folgenden Beispiele illustrieren, wie Verkehrs- und Prestigeprojekte die Stadträume in Zürich geprägt haben beziehungsweise prägen sollten.

Der Verkehr: Grosse Pläne für schnelles Fahren

Mit den ersten Eisenbahnverbindungen wurde der Anschluss der Siedlungen an das Streckennetz zentral. Dabei gab es nicht nur Gewinner. Dokumentiert ist etwa der Herrliberger Eisenbahnkrawall: Am 14. März 1894 rollte die erste Zugkomposition auf der Bahnlinie entlang →

Ganze Quartiere wurden geschliffen, um dem marketingkonformen Bild der Stadt am See näherzukommen.

→ dem rechten Zürichseeufer, die Rapperswil mit dem Bahnhof Stadelhofen verband. Die angrenzenden Gemeinden hatten lange für diesen Anschluss gekämpft, war der Seeweg doch mühsam und zeitraubend – und während der «Seegfrörni» wie im Jahr 1890 gar unmöglich. Doch während Zollikon jubelte, machte sich in Herrliberg Ernüchterung breit: Der nächste Bahnhof lag in Feldmeilen, 350 Meter ausserhalb ihrer Dorfgrenze. Gleich zweimal protestierte der Gemeinderat beim Bundesrat: «Wir appellieren am Rande des Abgrunds, Herrliberg vor der Austossung zu bewahren.» Vergeblich. Die Wut entlud sich am Tag der Einweihung. Als der Festzug von Rapperswil zurück nach Zürich fuhr, flogen brennende Torfstücke und Steine. Der Skandal war gross. Bis heute ist die Situation des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen unverändert, wobei die beiden Dörfer inzwischen zusammengewachsen sind.

Gut zwei Jahrzehnte zuvor hatten Pläne für den «Eisernen Ring» rund um das Zürcher Seebecken für Furore gesorgt. Wären sie umgesetzt worden, würden heute statt Quaianlage und Quaibrücke Gleise und eine Eisenbahnbrücke den Blick auf den See versperren, und auf dem Sechseläutenplatz siehe Seite 10 stünde ein Bahnhof. Nach einer grossen Demonstration im Mai 1873 wurde die Planung verworfen und eine geänderte Linienführung realisiert. Der Verkehr um das Seebecken ist damit jedoch nicht verschwunden. Wo die Demonstranten einst den «Eisernen Ring» fürchteten, rollen heute täglich mehr als 60 000 Fahrzeuge sowie Trams von fünf Linien über die 1884 eröffnete Quaibrücke – oder stehen mit bester Aussicht auf See und Alpen im Stau.

Dass der Verkehr immer wieder Treiber grosser Planungen und Visionen zur Aufwertung der Lebensqualität einer Stadt war, ist ein Paradoxon, geht es dabei doch stets darum, schnell hin-, hindurch- und wieder wegzukommen. Einige Zürcher Verkehrsvisionen tragen grosse Namen: Seetunnel, Durchmesserlinie oder Expressstrassen-Y. Vom Seetunnel gibt es seit den 1960er-Jahren verschiedene Varianten. 2024 kommentierte die NZZ rückblickend: «Stadt- und Aufenthaltsqualität sind damals nicht die zentralen Gedanken. Es geht vor allem um das rasche Vorwärtskommen mit dem Auto.» Immerhin die Durchmesserlinie, die das Problem Kopfbahnhof löst, ist inzwischen Realität geworden. Die 9,6 Kilometer lange, durchgehende Bahnverbindung Altstetten–Zürich HB–Oerlikon ist seit Dezember 2015 in Betrieb. Das Expressstrassen-Y, die geplante Verknüpfung dreier Autobahnen mitten in der Stadt, ist seit 2024 endgültig auch aus dem Nationalstrassennetz gestrichen. Eine ernüchternde Bilanz der seit 1955 entwickelten Verkehrsplanung mit einer hohen Konzentration auf die Verkehrsführung – bei schlichter Ignoranz städtebaulicher und stadtqualitativer Aspekte. Aus

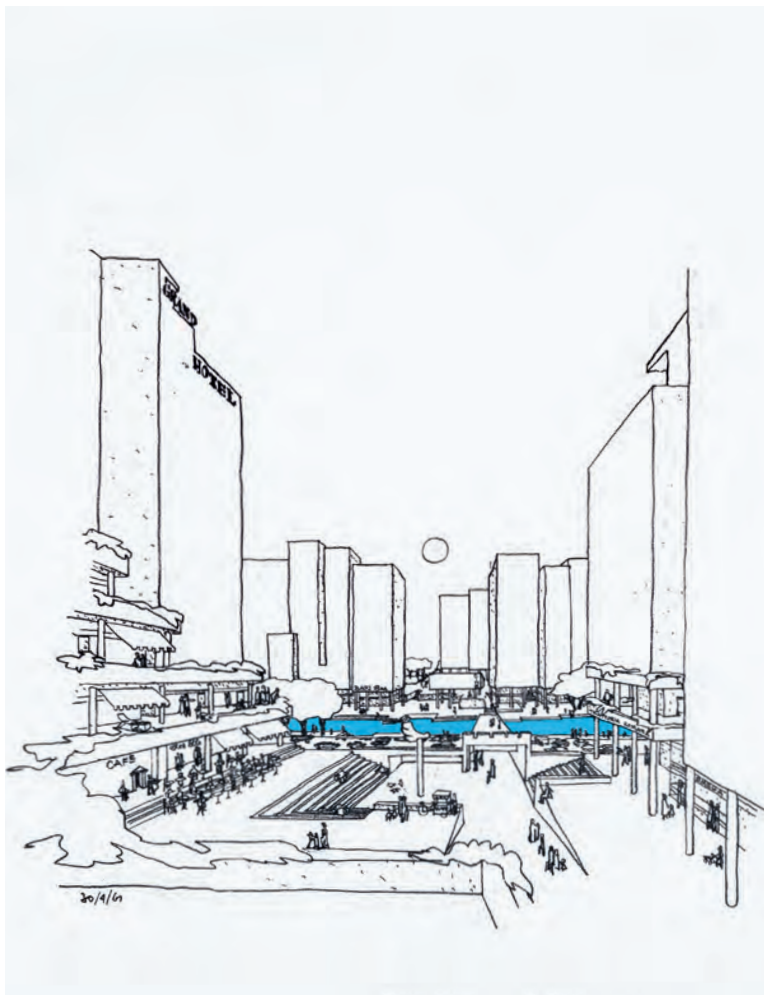
dem Verzicht auf das Expressstrassen-Y ging immerhin ein überraschender Gewinner hervor: der Veloverkehr. Ab Mai 2025 kann er die beiden Mitte der 1980er-Jahre gebauten, 192 Meter langen Tunnelröhren zur Unterquerung des Hauptbahnhofs nutzen.

Das Prestige: Kein Erfolg in Zürich

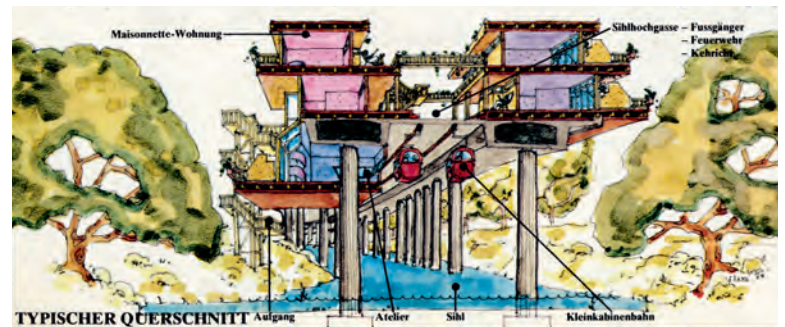
Ging es um Prestige, konzentrierten sich die Planungen seit jeher recht einseitig auf den See. Ganze Quartiere wurden geschliffen, um dem marketingkonformen Bild der Stadt am See näherzukommen. So wurde etwa der Abschnitt zwischen General-Guisan-Quai und Fraumünster, das Kratzquartier, neu gebaut. Unter der Ägide von Stadt-ingenieur Arnold Bürkli (1833–1894) wurden während der «Grossen Bauperiode» um 1891 kurzerhand sowohl Bevölkerung als auch Baustruktur ausgetauscht: alt und arm gegen neu und schick. Orientiert an Haussmanns Paris, mit rechtwinkligem Strassennetz und Blockrandbauten – einem neuen Typus für Zürich –, in denen sich Sitze grosser Firmen neben grossbürgerlichen Stadthäusern aufreihen. Phasenweise hatten Vorschläge, die darauf abzielten, Zürich noch schöner, grösser und bedeutender zu machen, geradezu Konjunktur – und die Projekte sprechende Namen. Stadtrat Emil Klöti (1877–1963) lancierte anno 1915 den internationalen städtebaulichen Wettbewerb «Gross-Zürich» mit dem Ziel, die Stadt zukunftsfähig zu machen. Der Titel war Programm. In den Wettbewerbsbeiträgen durchschnittlichen Verkehrsschneisen historisch gewachsene Quartiere, wurden Sihl und Schanzengraben eingeebnet, der Hauptbahnhof umgelegt und auf dem Lindenhof ein mächtiger Repräsentationsbau platziert.

In den 1930er-Jahren sorgte das Bestreben, Paris zu überholen und Zürich zur «Cité Radieuse» im Sinne Corbusiers umzubauen, für Aufmerksamkeit. Das heute vom smarten Overtourism geplagte Niederdorf hätte besagtes Problem nicht, wäre den wiederkehrenden Visionen zumindest einmal stattgegeben worden, durch Abbruch und Neubau klarere Strukturen und repräsentativere Gebäude zu schaffen. Nach dem Scheitern der grossen Umbau- pläne konzentrierte sich die Stadt- und Verkehrsplanung auf konkrete Aufgaben. Schon in den 1960er-Jahren war die Schaffung von Wohn- und Gewerberaum prioritär. Da die Stadt nunmehr als gebaut galt, wurden die Planer vor allem in der Wahl der Standorte für ihre Vorschläge erfinderischer, wie 1961 bei der City im See oder 1974 mit der Sihlhochgasse.

Gleich zweimal intensiv diskutiert wurde die Landgewinnung durch eine Seeaufschüttung, wie sie der Architekt Werner Müller (1924–1995) in seinen Projekten Seepark I (1956) und Seepark II (1974) vorschlug: Seine Vision umfasste 100 000 Quadratmeter Grünfläche mit Stadt- →



4



6

- 4 Blick vom Kasernenareal Richtung Gessnerallee in der Vision «Sihlraum City» der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS) von 1961 für den Stadtraum, den das Expressstrassen-Y besetzt hätte. © ZAS-Archiv
- 5 Ebenfalls 1961 lancierte der Architekt André E. Bosshard seine Idee einer «City im See» in der NZZ.
- 6 1974 präsentierten Peter Steiger und Jürg P. Branschi im «Magazin» des «Tages-Anzeigers» ihr Projekt «Sihlhochgasse» – vor Inbetriebnahme der Hochstrasse.



5

Erst eine ganzheitliche Herangehensweise wird Städte zukunftsfähig machen – resilienter, klimabewusster, integraler und lebenswerter.

→ platz, Kulturhaus, Theater und Seerestaurant, darunter eine grosse Parkgarage sowie ein Entlastungstunnel von Ufer zu Ufer, ergänzend zur Quaibrücke. 50 Jahre später, 2024, scheiterte eine weitere Vision einer durchgehenden Parklandschaft von Tiefenbrunnen bis Wollishofen an der Urne – der Mythenpark mit vom Verkehr befreiten Mythenquai. Zusammenfassend lässt sich sagen: Grosse und wenig ganzheitliche städtebauliche Visionen finden in Zürich keine Mehrheiten.

Mobilität: Das Gewollte und das Machbare

Stattdessen hat sich in der Limmatstadt ein grundlegender, politisch abgesicherter und damit von der Gesellschaft getragener, nachhaltiger Haltungswandel manifestiert. Dieser ist nicht allein im öffentlichen Raum – verstanden als Gegenstück zum Hochbau – ablesbar. Denn zunächst hat sich noch etwas anderes getan: Die Narrative haben sich verändert. Beispielsweise der Verkehr und sein ausschliessendes und besitzergreifendes Verständnis von Raum. Einst meinte «Verkehr» in der Regel den MIV – sprich: das Auto – und im besten Fall noch Bus, Tram und Bahn samt den dazugehörigen technischen Infrastrukturen wie Strassen und Schienen, Raststätten und Haltestellen. Und natürlich Fahrzeuge jedweder Grösse. Lange Zeit bezeichnete «Verkehr» kaum je das Velo und erst recht niemals die Fussgängerinnen.

Der Glaube an die technische Beherrschbarkeit der Welt, der auch in anderen Disziplinen seine gestalterischen Ausprägungen hinterlassen hat, war auch für den modernen Städtebau prägend. Über Generationen behandelte die Stadtplanung die Anforderungen des Verkehrs prioritär. Das Auto als flächenererschliessendes Verkehrsmittel und Statussymbol kommt unserer individualisierten Gesellschaft gleich mehrfach entgegen. Seine Verbreitung hat unser Verständnis von Raum, Zeit und Distanz grundlegend verändert. Ernüchtert stellen wir heute fest: Unsere Städte sind auf den Verkehr ausgerichtet. An den Hochschulen wurde Verkehrsplanung gelehrt, eine ganze Profession nannte sich stolz Verkehrsplaner. Seit Kurzem lesen wir in den Signaturen noch etwas anderes: Mobilitätsplanerin – und verstehen es als Aufbruch. Denn Mobilität muss heute inklusiv gedacht und geplant werden. Erst so vereint sie die verschiedenen Möglichkeiten der Bewegung im Raum, beschreibt, wie wir uns bewegen, und stellt damit den Menschen in den Mittelpunkt.

Bei diesem ganzheitlicheren Ansatz geht es nicht mehr nur um Strassen- und Schienenbau, sondern um die Gestaltung des Bewegungsraums – und damit des gesamten Stadtraums. Was Stadtplaner wie der Däne Jan Gehl siehe «Jan Gehl und sein Testlabor», Seite 37 schon länger für die

Stadt der Zukunft einfordern, passiert nun endlich: Im Fokus stehen die Lebensqualität, die Mobilität und ein Modalsplit, der alle Verkehrsarten einbezieht, auch Fussgänger und Velofahrerinnen, und folgerichtig der öffentliche Raum als Ort für uns alle. So kann es der Stadtgesellschaft gelingen, den einseitigen Fokus auf urbane Filetstücke oder städtebauliche Problemzonen und insbesondere Teilaspekte wie den Verkehr zu überwinden. Gesucht sind nicht mehr grosse städtebauliche Visionen, die vom Stimmvolk mit schöner Regelmässigkeit abgeschmettert werden, sondern solche, die dem Machbaren und politisch Gewollten Rechnung tragen – Schritt für Schritt.

Stadtumbau gemeinsam und für alle

Diese räumliche, soziale, ökologische, ökonomische und systemische Herangehensweise hat nicht weniger als die Neuorientierung und Neuregelung des gesamten öffentlichen Raums zur Folge. Ihr Resultat ist ein komplexer und weitreichender Stadtumbau. Ein Stadtumbau, der die Stadt sozialer, grüner, blauer, biodiverser und letztlich lebenswerter für alle machen soll. Ein Stadtumbau, der Klimaschutzmassnahmen ebenso ergreift, wie er sich Themen wie Hochwasserschutz, aber auch der Attraktivität des öffentlichen Raums widmet. Der – so das Versprechen – zusammen mit der Bevölkerung Räume neu gestaltet, Mobilitätsangebote neu denkt und den Strassenraum so umverteilt, dass er sowohl zur Fortbewegung als auch zum Verweilen und Begegnen genutzt werden kann, und das stadtweit. Dazu braucht es Dienstabteilungen, die an einem Strang ziehen und gemeinsam die beste Lösung suchen, integral. Konkret: hier eine Massnahme, dort ein Pionierprojekt, da im Zuge einer ohnehin erforderlichen Revision des Kanalnetzes eine klimawirksame Anpassung.

Die Stadt vom Boden aus denken

Nach jahrelangem sektoriellem Denken und Planen reagiert Zürich auf die aktuellen Herausforderungen mit einem umfassenden Ansatz, der insbesondere das Stadtklima und die Mobilität auf die Agenda bringt. Er erfasst die Stadt von unten, denkt sie vom Boden aus, mit multilinierten Flächen, auch im Mobilitätsraum. Bei der Umsetzung spielen nicht grossartige Visionen, sondern vielfältige Testprojekte eine wichtige Rolle: etwa die Fassadenbegrünung des Stadtsipitals Triemli, die kühlende Nebelwolke «Alto Zürurus» auf dem Turbinenplatz, die Schwammstadtmodule in der Giessereistrasse oder die Entsiegelungen an der Viaduktstrasse. Diese Reallabore sind wichtige Zwischenschritte auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt. Sie sind aber auch nah- und erfahrbare Botschafter der Stadt Zürich von morgen. ●

Einhausung Schwamendingen

Der Ueberlandpark bindet die Stadtteile Schwamendingen-Mitte und Saatlern zusammen und schafft neue grüne Freiräume auf dem Deckel der Autobahn – rund einen Kilometer lang und 30 Meter breit. Eine langjährige Barriere zwischen den Quartieren wird überwunden, Lärm und Abgase werden eingedämmt. Aufnahme während der laufenden Arbeiten, noch vor der Eröffnung.

