

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

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (2012)

Heft: 20

Artikel: "Die Agglomeration ist die neue Stadt, aber welche?"

Autor: Boltshauser, Roger / Lampugnani, Vittorio Magnago / Schmid, Christian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-918733>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

«DIE AGGLOMERATION IST DIE NEUE STADT, ABER WELCHE?»

Ein Gespräch zwischen Roger Boltshauser, Vittorio Magnago Lampugnani und Christian Schmid

Zürich ist seit der Eröffnung der S-Bahn vor rund zwanzig Jahren heimlich zu einer Metropole gewachsen. Der Begriff «Agglo Zürich» meint ein Gebiet, das mehr als eine Million Einwohnerinnen und Einwohner umfasst – weit über die Kantonsgrenze hinaus. Am meisten wächst sie zurzeit im Glatttal. Trotzdem wird dieser Siedlungsraum mit seinen rund 150'000 Einwohner und 120'000 Beschäftigten kaum als Stadt wahrgenommen. Viele der am besten erschlossenen Gebiete des Glatttals sind nicht mehr als vernachlässigte Grenzbereiche zwischen den einzelnen Gemeinden. Die historische Chance, in der dynamischsten Wachstumsregion der Schweiz eine neue Stadt zu formen, wird so trotz aller guten Vorsätze in der Mühle des täglichen Ausgleichs der Partikularinteressen zerrieben. Das Resultat? Ein sich weit erstreckender, einheitlicher Siedlungsbrei. Roger Boltshauser, Vittorio Magnago Lampugnani und Christian Schmid trafen sich mit der transRedaktion, um über die Zukunft des Glatttals zu diskutieren.

Yvonne Michel: Ich möchte die verschiedenen Projekte kurz vorstellen, damit Sie sich im folgenden Gespräch besser orientieren können. Einerseits das Projekt von Herrn Lampugnani, das Richti-Areal, wo auf der Richtiwiese in Wallisellen das Modell einer idealen Stadt eingesetzt wird. Es handelt sich dabei um eine Blockrandbebauung mit Arkaden und öffentlich genutzten Erdgeschossflächen. Die Gruppe «Krokodil» hat sich andererseits mit einem grösseren Massstab befasst, schafft mit ihrem Projekt einen Bezug zum Flughafen Zürich und zur Stadt Zürich. Ziel ist, dass sich das Glatttal entgegen der heutigen Zersiedelungstendenz zu einer kompakten Stadt entwickelt – ein Pendant zur Stadt Zürich. Dies beinhaltet verschiedene Anforderungen, wie Baumasse für 400'000 Einwohner, ein Netz aus qualitativ hochwertigen Grünräumen und ein starkes ÖV-Netz.

Während die Gruppe «Krokodil» das Glatttal als werdender Stadtkörper liest und die städtebauliche Entwicklung in einem grösseren Massstab betrachtet, ist das Projekt Richti ein präziser, punktueller Eingriff. Was sind Ihre jeweiligen Beweggründe, sich mit dem Städtebau im Glatttal zu beschäftigen?

Vittorio Magnago Lampugnani: Ich könnte jetzt salopp sagen, wir haben den Wettbewerb gewonnen und freuen uns, das, was wir vorgeschlagen haben, bauen zu können. Aber mich reizte und reizt immer noch die Herausforderung, in der Peripherie zu bauen.

Mit einem schönem Programm: Wohnen, Arbeiten, Kleingewerbe, Läden – was ich persönlich als vernünftige Mischung betrachte – und vor allem mit der Möglichkeit, zu zeigen, dass es die Peripherie eigentlich nicht gibt oder nicht geben sollte, sondern nur die Stadt. Wir haben zwar nicht ganz so getan, als wären wir im Zentrum von Zürich, weil wir grosse Höfe vorgesehen haben und den im Wettbewerb verlangten Park damit nach innen verlegt haben, aber wir wollten wirklich behaupten: dieses Stück ist Stadt. Wir hoffen, dass unser Projekt als Initialzündung wirkt für eine neue Art von Peripherie, die nicht mehr beliebig und zerfranst ist. Die Glatttalstadt ist letztendlich als das ernst zu nehmen, als was sie sich selbst bezeichnet: als Stadt.



fig. a
Visualisierung «Glatt – die Stadt» im Jahr 2050 © Gruppe «Krokodil»

Roger Boltshauser: Die Strukturen, welche wir neu etablieren, sind absolut vergleichbar mit denjenigen im Richti-Areal. Grundsätzlich sind wir gegen eine weitere Zersiedelung der Schweiz. In der Agglomeration ist diese Entwicklung heute besonders augenfällig. Eine Verdichtung findet schon heute im Glatttal statt, es stellt sich aber die Frage: Ist es eine gute Stadt, die dort entsteht, und können wir etwas dazu beitragen, dass sie vielleicht besser wird? Dabei geht es uns nicht nur um ein punktuell Verdichten an diesem Ort, sondern auch um die Sicherung der Grünräume an anderen Stellen. Wir denken dabei an Transfermodelle. Die Idee ist, dass in Zukunft wieder klarere Grenzen zwischen Stadt oder Land entstehen, und dem wuchernden «Agglomerationsbrei» den Riegel vorgeschoben werden kann.

YM Wie wichtig ist das Glatttal oder im speziellen Wallisellen für den Kanton Zürich und in welcher Beziehung steht das Glatttal zur Stadt Zürich?

RB Aufgrund der bestehenden Potentiale wie zum Beispiel der Nähe des Flughafens, dem Greifensee und der grosszügigen Naherholungszone des Hardwalds hat das Glatttal einige Merkmale, die in einer Stadt Identifikationspunkte sein können. Wir haben weiter nachgewiesen, dass im Glatttal eine starke Nachverdichtung möglich ist, ohne die bestehende Bausubstanz zu sehr zu tangieren. Die alten Dorfkerns bleiben intakt. Unser Stadtentwurf entwickelt sich im Wesentlichen in den Zwischenräumen. Das Areal beim Flugplatz Dübendorf kommt uns dabei sehr gelegen. Es ist gewissermassen das Gelenk zwischen einer Stadtentwicklung von Kloten bis Uster und soll in unserem Entwurf das neue Zentrum der Glatt Stadt werden. Das Glatttal hat mit dem Flugplatz Dübendorf und den weiteren Standortvorteilen sogar schweizweit gesehen

eines der grössten Entwicklungspotentiale – es gibt kaum ein anderes Gebiet, das so hoch erschlossen ist und so zentral liegt. Für ein mögliches Verdichtungspotential im Glatttal haben wir uns von Bevölkerungswachstumswerten vom Bundesamt für Statistik inspirieren lassen, die im Jahre 2010 erhoben worden sind. Wir gehen schweizweit von einem mittleren Szenario von plus 1.13 Millionen aus. Einen anständigen Teil davon wird Zürich abdecken müssen. Wir haben nachgewiesen, dass im Glatttal ca. 250'000 Personen mehr ihren Wohn- und Arbeitsort finden könnten. Bereits heute hat das Glattal, alle Gemeinden zusammen gezählt, ca. 160'000 Einwohnerinnen und Einwohner und ist so gesehen die viertgrösste Stadt der Schweiz.

VML Auch für mich bestehen keine Zweifel, dass das Glatttal das wichtigste, ja das prädestinierte Entwicklungsgebiet für Zürich ist.

Siham Balutsch: Wie realistisch empfinden Sie solche Hochrechnungen für die Bevölkerungsentwicklung im Raum Glatttal, Herr Schmid und wie unterscheidet sich dieses Gebiet von anderen Agglomerationsgebieten im Umfeld des Kantons Zürich?

Christian Schmid: In der Vergangenheit haben sich Hochrechnungen oft schon als massive Fehlkalkulationen erwiesen, ich wäre hier also vorsichtig. Das Glatttal ist aber auf jeden Fall heute das wichtigste Wachstumsgebiet von Zürich. Vor vierzig Jahren war das noch klassische Agglomeration: Schlafstädte, ein paar Dorfzentren, die noch einigermaßen funktioniert haben, und der Flughafen, der bereits eine gewisse Bedeutung hatte. Aber sonst war es das Vorland der Stadt, wo sich Nutzungen abgelagert haben, die man nicht im Zentrum haben wollte. Das geht von der Kehrrichtverbrennung bis zur Abwasserreinigung. Der Flughafen, auch eine emissionsreiche Nutzung, sollte irgendwo in der Nähe der Stadt sein, aber bitte nicht die Stadt belästigen.

Das hat sich seither mit der Metropolitanisierung radikal verändert: Plötzlich entstanden hochkarätige Nutzungen wie zum Beispiel Headquarters und Backoffices von internationalen Grosskonzernen und Banken, die in dieses Gebiet hinausgezogen sind, weil sie in der Stadt Zürich keinen Platz mehr fanden. Das Glatttal wurde zum Überlaufbecken der Stadt Zürich, welches dann aber zusehends eine Eigendynamik entwickelte. Das ist eigentlich völlig ungeplant abgelaufen. Die Planer der 70er und 80er Jahre würden sich zwar gegen diese Aussage wehren, aber ich bleibe dabei. Wir haben dies bereits Mitte der 80er Jahre thematisiert – ich war noch Student, als wir den ersten Artikel über dieses Gebiet geschrieben haben. Es war damals undenkbar, dass so eine langweilige Vorstadt plötzlich eine derartige Bedeutung bekommen könnte. Die Gemeindebehörden, die zuständig waren für die Planung, waren völlig überfordert von dieser Entwicklung. Der Kanton hat sich weitgehend aus der Planung herausgehalten, und so ist eine sehr chaotische Patchworkstruktur entstanden, deren Hauptproblem darin liegt, dass sie polyzentrisch ist. Viele verstreute Zentren, oft auch an Orten, die völlig ungeeignet sind, nur schon aufgrund der mangelnden Erschliessung. So entstand eine sehr komplexe heterogene Struktur, die stark von Zufällen beeinflusst ist. Es bildete sich eine Art Ringstruktur heraus: Die Dorfzentren wurden teilweise abgekoppelt, und am Rande der Gemeinden vermischten sich immissionsreiche Nutzungen wie Autobahnen oder der Flughafen mit hochkarätigen Nutzungen – eine Situation, die sich planerisch fast nicht bewältigen lässt.

Was sich da abgespielt hat ist also eine planerische Fehlleistung, die sich auf die Gemeindeautonomie zurückführen lässt und auch auf die Unfähigkeit, die zukünftige Entwicklung angemessen zu antizipieren. Wir befinden uns jetzt in der Situation, aus diesem städtebaulichen Chaos wieder eine Art Stadt machen zu müssen. Alles, was jetzt kommt, von der Stadtbahn bis zu neuen Entwicklungsprojekten, ist eigentlich Stadtreparatur. Es kommt allerdings ein weiterer Aspekt hinzu, vielleicht das Überraschendste: Diese Art von Gebiet gewinnt städtebaulich, wenn noch mehr Nutzungen hinzukommen. Man hat die Chance, eine grössere städtische Dichte hineinzubringen. Die Voraussetzungen für eine gut funktionierende, nachhaltige Stadtstruktur sind allerdings wegen der bestehenden Strukturen weiterhin sehr ungünstig.

stulat, ohne das wir unser Leben nicht führen könnten. Aber bisher besitzen wir kein arbeitsfähiges Modell der Verkettung produktiver Phänomene, der vermutlich unheimlich komplexen Übersetzung begrifflich gefaßter Bedürfnisse oder Wünsche in neurochemische, muskuläre Leistung. Die Neurochemie, die Absicht mit Auswirkung verbände, kann nur rudimentär nachvollzogen werden. In vielen Fällen sieht es so aus, als käme die Ursache nach der Wirkung. Denkkakte scheinen auf unüberlegte, spontane Handlungen zu folgen, die das Denken sich dann in der Vergangenheitsform repräsentiert und interpretiert. (Ich frage mich, ob die faszinierenden Déja-vu-Erlebnisse nicht zu dieser Art Umkehr gehören.) Viel öfter jedoch kommt es zur Tilgung: ›Ich habe keine Ahnung, warum ich das getan habe. Ich kann mich an nichts erinnern.‹

Die Einschübe zwischen Gedanke und Tat

sind so vielfältig wie das Leben selbst. Die Schatten, die zwischen Denken und Tun fallen, könnten nie erschöpfend aufgelistet, geschweige denn klassifiziert werden. Noch in den mit größter Genauigkeit ausgeführten technischen oder architektonischen Konstruktionen gibt es winzige Abweichungen von der Zeichnung, der Kalibration. Kein Maler, so gewandt er auch sein mag, ist in der Lage, seine innere Vision oder das, was er vor sich zu sehen glaubt, gänzlich auf die Leinwand zu übertragen. Selbst in ihren strengsten Formen kann Musik nur teilweise die komplexen Gefühle, Ideen und abstrakten Beziehungen im Inneren des Komponisten wiedergeben. Daß zwischen der Bedrängnis, welcher Sensibilität und Vorstellung ausgesetzt sind, und ihrer sprachlichen Äußerung ein Abstand klafft, ist ein oft beklagtes Klischee, ein Gemeinplatz endloser Niederlagen nicht erst seit dem Beginn der Literatur, sondern seitdem

*8. den 17. d. d. g.
von 10. m. d. d. g.
2. d. d. d. d. d. g.
T. d. d. d. d. g.*

Die Schatten, die zwischen Denken
Tun fallen, könnten nie erschöpfend
aufgelistet, geschweige denn
klassifiziert werden.

Nº 05/08

Georg Steiner, *Warum Denken*
Traurig macht, Zehn (mögliche)
Gründe, suhrkamp taschenbuch
3981, Suhrkamp Verlag, Frankfurt
am Main, 2006, Seiten 62–63.

YM Haben Sie das Gefühl, dass die Städteplanung in der Schweiz sich aufgrund unserer demokratischen Strukturen so schwierig gestaltet?

ChS Aufgrund der starken Gemeindeautonomie. Diese Situation ist typisch für heutige Metropolitanregionen. Zürich Nord unterscheidet sich in dieser Beziehung nicht grundlegend beispielsweise von Paris. Sobald wir aus der Stadt Paris in die Banlieue hinausgehen, finden wir auch wieder eine starke Gemeindeautonomie vor. Oder auch in Los Angeles, oder in Frankfurt. An diesen Orten prallen unglaublich viele Partikularinteressen aufeinander. Und die Gemeindebehörden haben meistens weder



fig. b
Blick auf Glättpark und Opfikerpark,
aus: Bildserie zum Glättpark, 2010 © Caroline Ting.

das Know-how noch die Mittel, um entsprechende Fachleute zu engagieren und eine starke Stadtplanung aufzubauen. Sie sind oft auch nicht daran interessiert, grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten. Es ist also kein schweizerisches Problem, sondern eine typische Situation, die heute in vielen Metropolitanregionen existiert.

YM Die Gruppe «Krokodil» baut auf vorhandene Strukturen auf, während das Richti-Areal eine Typologie von Stadt in die Agglomeration trägt, wenn man der überhaupt noch so sagen darf. Wie definieren Sie zeitgemässen, relevanten Städtebau?

VML Eine anspruchsvolle Frage. Doch Sie haben recht: Das Richti-Areal ist in unserer Absicht weniger eine Reparatur – es ist natürlich auch Reparatur – als Neuanfang. Wir wollten nicht die Agglomeration weiterstricken, im Gegenteil hoffen wir, zugebenermassen ein wenig unbescheiden, dass in Zukunft das Richti-Areal weitergestrickt wird mit seiner baulichen Dichte, seiner Benutzerdichte, seinem städtischen Charakter. Ja, was ist relevant im Städtebau? Relevant im Städtebau sind aus meiner Sicht klare, rigorose Strukturen, welche die Chance haben, mit Leben gefüllt zu werden. Alle Programme, die man uns vorgibt, sind in der Regel falsch. Wir dürfen uns nicht auf diese Programme verlassen, wir dürfen nicht massgeschneiderte städtische Strukturen bauen. Vielmehr sollten wir offene, neutrale städtische Hüllen schaffen, die unterschiedliche Lebensformen aufnehmen können. Das 19. Jahrhundert hat diverse Beispiele von Stadtquartieren hervorgebracht, deren öffentlichen Räume und Wohnungen ganz anders benutzt wurden als ursprünglich vorgesehen – auch von anderen sozialen Gruppen.

Also: Was ist nun relevant? Überspitzt ausgedrückt: Programm ignorieren oder zumindest sehr skeptisch betrachten und Stadtstrukturen schaffen, die Aufenthaltsqualität aufweisen und deren Baufelder eng beieinander liegen. Uns interessieren jedoch weniger die Baufelder, sondern vielmehr die Räume. Wir entwerfen, auch im

Richti, immer zuerst die Stadträume, die Strassen und Plätze, versuchen die gut hinzubekommen und schauen dann, was übrig bleibt. Wir versuchen schon, vernünftige Parzellen zu bilden, aber mein Schreckgespenst sind die Resträume. Die gedankenlos verteilten und schnell gebauten Einfamilienhäuser, Einkaufszentren und Fabrikhallen erzeugen keine Stadt. Die guten Städte sind alle genau umgekehrt entworfen worden und gehen vom städtischen Raum aus.

YM Herr Boltshauser, was sind aus der Sicht der Gruppe <Krokodil> entscheidende Faktoren des Städtebaus und wie setzen Sie diese in Ihren Entwürfen um?

RB Wir setzen neue Typologien ein, analog dem Richti-Areal, und versuchen Infrastruktur hinzuzufügen und grössere Zusammenhänge durch Grünräume zu schaffen. Dies bildet quasi das Gerüst für die weitere Stadtentwicklung. Wir versuchen innerhalb dieses Gerüsts die notwendige Dichte nachzuweisen und eine qualitätsvolle Stadtstruktur mit guten öffentlichen Räumen anzulegen. Die Glatttalstadt ist von ihrem Wesen her eine Bandstadt. Auf stadträumlicher Ebene bedeutet dies eine grosse Herausforderung. Im Speziellen liegt uns ausserdem die Verknüpfung mit dem Bestand am Herzen, da dies für die zukünftige Identität und die Akzeptanz der Glatttalstadt ein essentieller Faktor ist.

Übergeordnete Einrichtungen wie ein Gericht, eine Hochschule oder ein Stadion würden zu einer guten Nutzungsmischung beitragen und für die Menschen identitätsstiftende Orte schaffen. Um die Pendlerströme gering zu halten ist es essentiell, vorhandene Qualitäten in Stadträume umzuwandeln, die eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen und von den Menschen benutzt werden können. Alles in allem gilt es; nachhaltige Lebensräume zu etablieren. Eine dichte Stadt ist a priori nachhaltiger als die Zersiedlung.

YM Herr Schmid, denken Sie, dass eine Stadt die funktioniert eher von der Qualität ihrer Einzelteilen lebt, die unabhängig vom Kontext sind oder vom grossen Gesamtzusammenhang?

ChS Aus meiner Sicht ist Stadt zuallererst Kontext. Die Differenzen machen die Stadt aus, das kreative und produktive Zusammenspiel unterschiedlichster Elemente. Wenn nur isolierte Elemente nebeneinander bestehen, dann gibt es keine städtische Situation. Das wird nirgends deutlicher als im Norden von Zürich, wo durch die frühere Form der Entwicklung genau diese Tendenz zur Isolation der einzelnen Elemente besteht. Da gibt es überall kleine, isolierte Teile, die durch grosse Infrastrukturanlagen voneinander abgegrenzt sind.

Am Richti-Areal ist spannend, dass sich dieses Gebiet in der letzten Zeit stark verändert hat. Ursprünglich wurde es bekannt durch das Glattzentrum, ein typisches Element dieser früheren suburbanen Entwicklung. Es reagiert nicht auf oder mit der Aussenwelt, es gibt nur die Innenwelt. Man fährt da hin, geht rein und fährt dann wieder weg. Jetzt kommen plötzlich andere Elemente, die sich daran anschliessen. Man baut ein Stück Stadt zwischen den Bahnhof und das Glattzentrum – wird dies eine Öffnung des Glattzentrums nach aussen ermöglichen? Wird es zusätzliche Nutzungen geben, die Menschen anziehen könnten? Gibt es genügend Leute, die diese Räume auch frequentieren, die sie füllen und beleben können?

VML Ich sehe das anders. Das Einzelteil der Stadt ist doch extrem wichtig. Natürlich spielt die Verbindung ebenfalls eine grosse Rolle, aber eine Stadt besteht letztlich aus Teilen, die miteinander kombiniert oder gar collagiert sind. Unterschiedliche Quartiere und ihre Qualitäten machen einen Grossteil des städtischen Lebens aus. Das Hauptproblem von Zürich Nord ist nicht, dass es schlecht mit dem Rest der Stadt vernetzt, sondern vielmehr, dass es einfach kein gutes Stadtviertel ist. Deswegen wollen die wenigsten dort wohnen. Beim Richti haben wir nach möglichen

Anknüpfungspunkten gesucht und sie im Bahnhof, im Vorplatz des Glattzentrums und in der Haltestelle der Glattalbahn gefunden. Wir hoffen, dass diese Scharniere funktionieren werden, aber vor allem hoffen wir, dass die Qualität des Quartiers seine schwierige Lage kompensieren wird.

ChS Da bin ich einverstanden: Wenn wir Räume haben, die keine Aufenthaltsqualität besitzen, die keine Qualität haben für die Bewohner und die Besucher, dann nützt auch die beste Anbindung nichts. Aber ohne Verbindungen, ohne Kontext, gibt es vielleicht tolle Inseln, aber nicht wirklich Stadt.



fig. c
Ordnungspunkt mit Glattpark-See
aus: Bilanzserie zum Glattpark, 2010 © Caroline Tring

RB Es ist einfach die Frage, wie man die Stadt denkt. Wir hören immer wieder: «Eure Stadt ist viel zu gross. Ihr müsst in Etappen denken und zeigen, wie man das entwickeln kann.» Bei einer allzu partiellen Betrachtung der Stadt besteht aber die Gefahr, dass wenn man die neue Stadt nie als Ganzes denkt, die Zeit verstreicht, in der man zusammenhängende Infrastrukturen und Grünräume noch optimal planen kann. Es ist schwieriger, zwischen einzeln geplanten Zellen später ein effizientes und qualitätsvolles Netz anzulegen, als in einem gut funktionierenden System unterschiedliche Stadtquartiere zu entwickeln. Wir haben die Wunschvorstellung, dass man durch einen Park vom Greifensee in den Hardwald joggen kann. Es ist uns bewusst, dass die Glatttalstadt, wie wir sie sehen, nicht in kurzer Zeit entsteht und nicht bis ins Detail planbar ist. Bei möglichen Etappierungen stellen wir uns nun aber die Fragen: Wie entwickelt man eine solche Stadt? Greift man jetzt an vielen Orten ein und sichert den Zwischenraum für die Netzstruktur oder muss man zuerst an ganz zentralen Orten deutliche Entwicklungsschritte machen, um die Stadt zu etablieren?

SB In Ihren Entwürfen sind die öffentlichen Plätze sehr wichtig. Eine Frage, die sich hier stellt: Sind öffentliche Plätze in der Agglomeration anders gestaltet als typische Innenstadträume?

VML Überhaupt nicht. Der Richtplatz könnte für mich auch irgendwo in Zürich liegen. Natürlich sieht er nicht so aus wie der Paradeplatz, aber das soll er auch nicht: Städtische Plätze müssen unterschiedlich sein, müssen einen eigenen Charakter haben, müssen zur Identität ihres Quartiers beitragen. Wir haben versucht, einen Platz zu machen, den es sonst nicht gibt, um dem Richtquartier eine eigene Identität zu geben. In der Agglomeration muss man bauen wie in der Stadt.

RB Wir sehen das ähnlich und versuchen dies auch in der Glatttalstadt umzusetzen. Der Mensch in der Agglomeration funktioniert gleich wie der in der Stadt. Beide empfinden die gleichen Platzproportionen als sinnvoll. In Oerlikon hat man meines Erachtens zu wenig dicht gebaut, um einen richtigen Stadtteil entwickeln zu können, aber wiederum zu dicht für «Wohnen im Grünen». Da werden öffentliche Plätze einfach nicht lebendig.

ChS Neu-Oerlikon ist ein sehr gutes Beispiel. Es ist sehr viel Energie in dieses Projekt hineingeflossen und am Schluss steht man vor einer realen Situation, die nicht wirklich überzeugt. Wenn wir über funktionierende öffentliche Räume sprechen, dann sollten wir zuallererst an die Menschen denken, die diese Räume beleben. Es braucht Interaktionsdichte, und das bedeutet genügend Menschen, die in diesem Gebiet anwesend sind, sei es die Wohnbevölkerung, sei es die Tagesbevölkerung, also Arbeitende, Einkaufende und Besucher. In Neu-Oerlikon hat es zu wenig Leute, die Körnung ist zu gross. Es gibt einen grossen Unterschied zu einer hochstädtischen Situation wie an der Langstrasse, wo die Dichte hoch und die bauliche Struktur sehr eng und kleinmaschig ist, wo wir eigentlich ideale Situationen haben.

Wir werden eine solche Situation in Wallisellen nie erreichen können. Trotzdem: Man muss in der Agglomeration Konzentrationen schaffen, denn das soziale Potential ist im Verhältnis zum städtebaulichen Massstab sehr klein. Man muss es verdichten, damit eine kritische Masse entstehen kann. Das führt logischerweise auch dazu, dass es Leerräume gibt. Das Glatttal hat eine Weite, welche die Innenstadt von Zürich nicht hat und das ist eine spezifische Qualität. Damit müsste man arbeiten, mit diesem Wechselspiel von Enge und Weite.

YM Wir suchen in der <trans20> nach wegweisenden Strategien, wie die Architektur in Zukunft an Relevanz gewinnen kann. Haben Sie dazu konkrete Vorschläge?

VML Ich glaube, wir können uns diese Relevanz erhalten, wenn wir es schaffen, mit dem Leben der Menschen etwas zu tun zu haben. Ein Stadtraum ist dann gut, wenn er benutzt wird. Ich bin nicht der Meinung, dass ein Platz immer voll sein muss mit Leuten, aber er muss benutzt werden. Er muss eine Funktion haben. Das Gleiche gilt für eine Strasse und natürlich für die Gebäude. Solange es uns gelingt, reale Bedürfnisse zu erfüllen, sind und bleiben wir relevant.

YM Sie sagen also, dass der Mensch in unserer Architektur im Vordergrund stehen sollte. Das erstaunt mich insofern, dass ich den Eindruck habe, dass im Entwurfsprozess, wie er an der ETH gelehrt wird, der Mensch keine grosse Rolle spielt. Wie würden Sie das beurteilen, Herr Schmid?

ChS Wir kommen aus einer Phase, wo der Starkult stark im Vordergrund stand und das Ikonenhafte immer wichtiger wurde. Der Starkult kommt allerdings nicht aus der Architektur, er kommt aus der Gesellschaft. Die Architektur wurde für andere Zwecke instrumentalisiert, beispielsweise für den Standortwettbewerb. Heute fragt man wieder stärker nach dem Nutzen von dem, was gebaut wird. Die Architektur wagt sich zudem verstärkt in andere Bereiche vor. Sie beginnt, in einen grösseren Massstab zu intervenieren. Städtebau und sogar die territoriale Planung werden wieder wichtiger. Damit stellt sich auch verstärkt die Frage, was das Bauen für eine Gesellschaft bedeutet. Es kann sein, dass in der Lehre das bisherige Denken noch vorherrscht, aber ich sehe auch eine deutliche Veränderungen. Es gibt immer mehr Kurse, wo die Studierenden mit neuen Fragen konfrontiert werden, wo sie teilweise auch direkt an der Forschung teilnehmen und dadurch auch gezwungen sind, sich mit der Gesellschaft stärker auseinanderzusetzen.

Was die Rolle der Architektur betrifft, kann ich Herr Lampugnani nur zustimmen. Das Problem des heutigen Städtebaus ist nicht die Architektur an und für sich, sondern das Programm. Wer bestimmt über das Programm? Die besten Ideen nützen

nichts, wenn das Programm falsch oder ungenügend ist. Wenn wir beispielsweise die jüngsten Debakel in Zürich anschauen, angefangen beim Stadion und aufgehört beim Kongresshaus, dann waren sicher nicht die Architekten, die die Wettbewerbe gewonnen haben, das Problem, sondern die Rahmenbedingungen, und damit das Programm und die Ausschreibungen, die den Gegebenheiten nicht genügend Rechnung getragen haben. Das Programm ist sehr stark von kleinen Zirkeln aus Politik und Verwaltung bestimmt und leider der öffentlichen Debatte weitgehend entzogen. Die Debatte kommt erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn wichtige Entscheide schon gefallen sind.

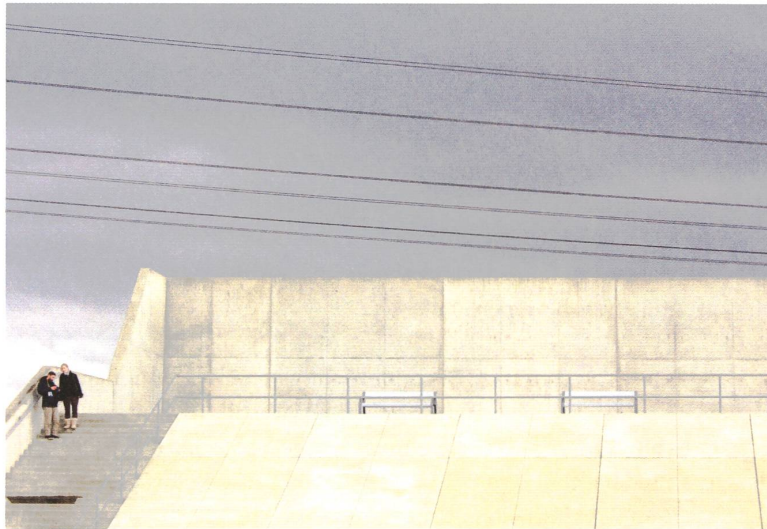


fig. d
Wand im Norden des Optikerparks,
aus: Bildserie zum Glattpark, 2010 © Caroline Ting

YM Vielleicht sollten Architektinnen und Architekten mehr Politik machen.

SB In welche Richtung muss sich unsere Disziplin entwickeln, um die nötige Relevanz beizubehalten?

RB Wir sind bereits ausgebrochen aus dem Architektur-Milieu und haben uns neue Aufgaben gestellt. Architektur wie auch Städtebau ist ein Spiegel unserer Gesellschaft. Wir stellen uns also einer kollektiven Verantwortung. Es ist ein grundsätzliches Umdenken gefragt. Ich persönlich hatte einfach keine Lust mehr, an Wettbewerben mitzumachen, bei denen es nur noch darum geht, eine schöne Fassadengestaltung zu finden in einer Situation, die im Voraus schon schlecht angedacht ist, oder uns von immer neuen «Labels» ein Nachhaltigkeitsverständnis diktieren zu lassen. Wir haben auch keine klaren Strategien bei der Stadt oder dem Kanton erkennen können und uns deshalb aus freien Stücken und nicht subventioniert zusammengefunden, um uns neuen Herausforderungen zu stellen. Der Städtebau spielte hierbei eine dominierende Rolle. Die Themen, die einem am Herzen liegen, gewinnen an Relevanz, wenn man sich aktiv einmischt. Architekten sind Generalisten und beschäftigen sich mit vielen gesellschaftlichen Themen. So entstand die Gruppe «Krokodil».

YM Wir als junge ArchitektInnen finden das auch richtig (und wichtig), dass die Eigeninitiative, welche die Gruppe «Krokodil» ergriffen hat, die Zukunft unseres Berufes sein kann. Wir müssen nicht warten, bis ein Wettbewerb ausgeschrieben wird, sondern unseren Job schon vorher machen und mit guten, innovativen Ideen überzeugen. Je nachdem können wir auch die Stadt dafür gewinnen und diese Ideen später umsetzen.

ChS Das steht ja auch in einer sehr guten Tradition, gerade in der Schweiz. In den 60er Jahren gab es die «Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau» (ZAS), die mit neuen und

freien Vorschlägen intervenierte. Oder auch das berühmte städtebauliche Manifest «Achtung: die Schweiz» von 1955, von Lucius Burckhardt, Max Frisch und Markus Kutter. Aus heutiger Sicht besonders interessant ist die Zusammensetzung dieser Gruppe: Sie war interdisziplinär und bestand aus einem Soziologen, einem Architekten (und Schriftsteller) und einem Werbefachmann. Das hat damals unglaubliche Debatten ausgelöst. Entscheidend ist, dass man pro-aktiv wird, dass man sich überlegt, wo man intervenieren soll, wo in Zukunft Handlungsbedarf besteht und daraus Konzepte und Ideen entwickelt. Man muss die Dinge selbst in die Hand nehmen. Das ist eine alte Regel, auch in der Demokratie, das sollte man auf keinen Fall vergessen. Ursprünglich kamen auch viele Initiativen von den Fachschaften, von den Studierenden und nicht von den Professoren.

YM Ich erlebe unsere Generation Studierender als eher resigniert. Was meinen Sie dazu, Herr Boltshauser?

RB Ich denke, die neuere Generation von Architektinnen und Architekten birgt viel Potential. Wir bei der Gruppe «Krokodil» sind übrigens auch alle alte Studienkollegen von der ETH Zürich. Die Schule und ihr Umfeld hat uns enorm inspiriert. Ich bin überzeugt, dass auch heute durchaus eine Generation da ist, die von Scheuklappen befreit ist und etwas bewegen kann.

ChS Um das noch zu ergänzen: Eine der wichtigsten Interventionen in die Stadtentwicklung von Zürich der letzten Jahrzehnte war die Abstimmungskampagne gegen die U-Bahn von 1973. Sie war erfolgreich und hat tatsächlich dazu geführt, dass die gesamte Stadtentwicklungsstrategie von Grund auf verändert werden musste. Diese Kampagne ist unter anderem auch von der ETH und den Architekturstudierenden ausgegangen. Es ist also keineswegs naturgegeben, und auch nicht dem System geschuldet, dass man hier besonders fleissig studiert und nicht weiter über die Welt nachdenkt. Ob man sich engagiert, hängt letztlich von der Initiative der Leute ab.

SB Ein schönes Schlusswort. Wir danken für dieses aufschlussreiche Gespräch.

Das Gespräch wurde am 17. November 2011 im Büro der transRedaktion geführt und von Siham Balutsch und Yvonne Michel aufgezeichnet.



fig. e
Überbauung Neu-Oerlikon © Samuel Tobler.

Roger Boltshauser, geb. 1964 in Zürich, absolvierte sein Architekturstudium an der Hochschule Luzern und der ETH Zürich. Seit 1996 leitet er das Architekturbüro «Boltshauser Architekten» in Zürich. Die ausgeführten Projekte im Bereich Wohnungs-, Schul- und Verwaltungsbau stammen überwiegend aus Wettbewerben und Studienaufträgen und zeichnen sich durch kräftige blockartige Setzungen mit einer hohen räumlichen und materiellen Dichte aus. Neben seiner Bürotätigkeit engagierte sich Roger Boltshauser zwischen 1996 und 2010 in der Lehre u.a. an der ETH Zürich und der EPFL Lausanne.

Vittorio M. Lampugnani, geb. 1951 in Rom, Prof. Dr. Ing., Architekt, Architekturstudium in Stuttgart und Rom. Seit 1980 eigenes Architekturbüro; zuerst in Berlin, ab 1994 in Mailand. 1990-95 Herausgeber der Zeitschrift «Domus». 1990-94 Direktor des Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt a. M. Seit 1994 ordentlicher Professor für Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich, von 1998-2001 Vorsteher des Departements Architektur. Von 2005-2007 Vorsteher des Netzwerks «Stadt und Landschaft». Seit 2010 Vorsteher des Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur.

Christian Schmid, geb. 1958 studierte Geographie und Soziologie an der Universität Zürich. Seit 1984 Tätigkeit als Medienschaffender, Kulturveranstalter und Stadtforscher. Publikationen zur Stadtentwicklung Zürichs, zur internationalen vergleichenden Analyse der Urbanisierung sowie zu Theorien der Stadt und des Raumes. Seit 1999 Forscher am «ETH Studio Basel». Seit 2001 Dozent für Soziologie am Departement Architektur der ETH Zürich. 2003 Promotion an der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Seit 2009 Titularprofessor für Soziologie am Departement Architektur der ETH Zürich.