

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 101 (2014)
Heft: 9: Wohnen in der Agglo = Habiter l'agglo = Living in the agglomeration

Artikel: Der Blockrand bleibt Fragment
Autor: Joanelly, Tibor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515202>

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: 30.03.2025

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

Kollektiv Raum zu schaffen. Der Mailänder Block ist grösser, dementsprechend der architektonische Rahmen zurückhaltender, im Diener-Block ist dieser stärker präsent. Beiden gemeinsam ist: Das gleichgültig-ungestörte Leben nebeneinander ist erst möglich durch einen gewissen Grad an Anonymität, – bereits für den Soziologen Georg Simmel war diese eine Grundvoraussetzung von Urbanität. Die Frage ist nur: Warum entsteht Stadt in diesem Sinn heute nur in der Agglo? —

Der Blockrand bleibt Fragment

Tibor Joanelly

Zuallererst: es geht hier nicht um das Bauen von Stadt. Sondern um die Bebauung eines isolierten Areals. Eine Stadt bauen würde heissen, viele Lebensstile zuzulassen und über Arealgrenzen hinaus zu planen. Gestaltender Städtebau, so wie ihn Vittorio Magnago Lampugnani einfordert, behielt in einer Person zwischen Planung und Formgebung wenn nicht die ganze Stadt, so doch die unmittelbare Umgebung im Blick; er umfasste entweder mehr oder weniger als ein Areal. Aus diesem Grund sprach ich an anderer Stelle vom «Städtebau als Architektur mit erweiterten Mitteln» (in wbw 4–2013 und in der Neuen Zürcher Zeitung vom 22. März 2014). Redet man heute über Städtebau, so geht dies alleine im Plural. Aus dieser Perspektive wird mein Kommentar zwingend zur Architektur-, Stil- und Kulturkritik.

Typologisch: Gegen den Block als Grundbaustein eines Stadtteils ist nichts einzuwenden, im Gegenteil – es ist interessant zu beobachten, welches

Potenzial an Lebensqualität er heute noch freisetzen kann. Es wäre freilich auch interessant aufzuzeigen, wie der Baublock zum Bild und Inbegriff von «Stadt» erstarrt ist und wie dieses Bild von den Immobilienentwicklern ausgebeutet wird. Im Baublock kommen der Pragmatismus der Architekten und Planer und die Interessen der Bauwirtschaft in Einklang. Vielleicht erklärt gerade dies die durchgängig hohe architektonische Qualität der einzelnen Baufelder auf dem Richti-Areal?

Stilistisch: Meine zweite Kritik richtet sich gegen den im «Richti» vorherrschenden Historismus (mit Ausnahme vielleicht der Baufelder von Diener & Diener, Max Dudler und ja, leider: Wiel Arets). Auch wenn ich persönlich die Atmosphäre von Mailands Architektur schätze, so frage ich mich, was Mailand – so direkt umgesetzt in Lampugnani's Baufeld – mit Wallisellen gemein haben kann und woran es wohl liegen mag, dass so viel Aufwand in die Neu-Entwicklung historischer Formen investiert wurde. Ein Urteil kann sich an zwei Fragen bilden: Ist es gut gemacht? Und gefällt es mir? Beide Fragen muss ich bejahen, und dennoch beschleicht mich ein Zweifel. Womit wir bei kulturellen Fragen angelangt wären.

Die mit historischen Formen arbeitende Architektur kann sich dem Zwang der Moderne nicht entziehen: Sie ist in derselben Falle gefangen wie die vulgär «moderne» der sie umgebenden Agglo, gegen die sich Lampugnani's Städtebau ja wendet. Mit Bruno Latour gesagt: «...für die Modernen – wie auch ihre antimodernen Feinde [...] – ist der Pfeil der Zeit ohne Ambiguität: Man kann vorwärtsgehen, muss dann aber mit der Vergangenheit brechen; man kann sich auch dafür entscheiden, zurückzugehen, muss aber mit den modernistischen Avantgarden brechen, da diese radikal mit der Vergangenheit gebrochen haben.»¹ Warum soll hier nicht an die Moderne und all ihre «Ismen», Ableitungen und Vulgarisierungen angeknüpft werden, die ja die Schweiz und die «Agglo» seit 100 Jahren prägen und so eine eigentliche Tradition begründet haben? – Warum wird der durch sie geprägte Kontext so ostentativ negiert? Es geht mir nicht darum, Architektur und Planung auf dem Richti-Areal des Antimodernismus oder seines Gegenteils zu überführen. Lampugnani schreibt denn auch dazu: «Uns interessiert es kein bisschen, ob wir modern oder unmodern sind.»² – Es geht mir vielmehr



Für das urbanistische Detail wurde viel Sorgfalt aufgewendet; in den Seitengassen halten Vorgärten Distanz zwischen öffentlichen und privaten Bereichen. Die Bodenbeläge auf den Gassen und in den Einfahrten zu den Höfen sind einheitlich und erzeugen so eine arealspezifische Identität. Rechts Baufeld 3 von SAM Architekten, links Baufeld 4 von Diener & Diener.

darum, zu zeigen, dass die hier bemühte Architektur ihrem implizierten Anspruch nicht gerecht wird. Das Implementieren eines Bildes von kultureller Kontinuität – einem Städtebau des 19. Jahrhunderts – beruht auf einem radikalen Bruch mit dem Kontext. Insofern ist das Richti-Areal nicht besser oder schlechter als vieles, was die Architektur der letzten 100 Jahre in der Umgebung hervorgebracht hat: Ein Solitär, der nach eigenen Regeln funktioniert und sein Umfeld ignoriert.

Gerade aber die Stadttypologien des 19. Jahrhunderts waren als universelle Muster gedacht, die sich endlos weiterstricken liessen. Ihre gestaltende Kraft versagte dort, wo die obrigkeitliche Planung an Eigentumsverhältnissen scheiterte oder dort, wo sie an andere Systeme stiessen – etwa an Bahntrassen –, und diese systemische Schwäche wird in Wallisellen leider ebenfalls reproduziert: Gegenüber dem Raum der stark befahrenen Kantonsstrasse im Westen etwa verhält sich Lampugnani Block (ebenso wie Arets' und Dudlers Baufelder) geradezu unbedarft, als könnte das Bild von Vorgärten die Unwirtlichkeit

der Stadt kompensieren. Deutlich wird hier ein unkittbarer Bruch, und dieser ist nun für Generationen festgeschrieben. Die idealisierende Architektur richtet sich nach innen und versäumt, an ihren Rändern räumliche Lösungen anzubieten, die der Realität dieses Strassenraums gerecht werden. Hier hätte es einer grösseren typologischen Offenheit – und ja: Unverbindlichkeit – bedurft, vielleicht in der Art, wie dies bei der Überbauung Integra von AGPS Architecture wenige hundert Meter «stadteinwärts» gelungen ist.

Vor dem Hintergrund der hier angesprochenen Widersprüche wird deutlich, dass Städtebau aus einer wertkonservativen Haltung heraus die räumlichen Probleme in der Agglo nicht löst. Der Appell an die Gültigkeit der «Europäischen Stadt» schliesst zudem andere, an Qualität und Können orientierte Diskurse aus. Als Architekt, der Bestehendes ernst nimmt, wäre man genötigt, den in Wallisellen neu geschaffenen Kontext *tel quel* zu übernehmen. In dieser geradezu autoritären Ausschliesslichkeit der städtebaulichen Vorgabe sehe ich das Hauptproblem. —

Résumé

Partager et construire

Le pôle de développement de Richti est très bien desservi du point de vue de la circulation: relié depuis 2010 au tramway du Glattal, il touche la gare au nord et directement l'autoroute au sud, à l'ombre du centre commercial de Glatt. Voué à la production d'éléments en ciment jusqu'en 1987, la zone ne fut utilisée que temporairement pendant de longues années, jusqu'à ce que les architectes Meili, Peter gagnent en 1989 un concours en compagnie de Betrix & Consolascio avec un projet très remarqué. Le projet échoua à cause d'un conflit concernant le nombre de places de stationnement. Une planification test avec une utilisation mixte vit le jour en 2007 sous la houlette de Allreal. Elle forme la base du développement du quartier actuellement terminé, dont le bureau de Vittorio Magnago Lampugnani est responsable de la structure en îlots. Toutes les parcelles ont été conçues par les architectes chargés des projets tests, à l'exception de la parcelle 5 qui a été réalisée par Joos & Mathys de Zurich: la parcelle 2 par Studio di Architettura Lampugnani, la parcelle 3 par SAM Architekten de Zurich, la parcelle 4 par Diener & Diener de Basel, la parcelle 6 par Max Dudler de Zurich et Berlin et les parcelles 1 et 7 par Wiel Arets.

Summary

Divide and Build

In terms of transport the Richti site is excellently accessed: since 2010 it is served by the Glattal Railway, in the north it borders the train station and in the south, a motorway feeder is very close. Cement elements were produced there until 1987, followed by many years of different temporary uses until, in 1989, the architects Meili, Peter with Betrix & Consolascio won a competition with their highly-acclaimed design. This project, however, failed due to a controversy about the number of parking spaces. The site came into the possession of Allreal in 2007 and a test plan involving mixed uses was drawn up, forming the basis for the recently completed development according to a block edge concept provided by the office of Vittorio Magnago Lampugnani. With the exception of Plot 5, which was carried out by Joos & Mathys from Zürich, the buildings on all the plots were designed by the architects who had been entrusted with further test projects: Studio di Architettura Lampugnani Plot 2, SAM Architekten from Zürich Plot 3, Diener & Diener from Basel Plot 4, Max Dudler from Zürich and Berlin Plot 6, and Wiel Arets Plots 1 and 7.

¹ Bruno Latour, *Wir sind nie modern gewesen*, Frankfurt am Main 2008, S. 93.

² Vittorio Magnago Lampugnani, *Die Modernität des Dauerhaften*, Berlin 1995, S. 126.