

# KOMPLEX

# DIE STADT IST GRÖßER ALS ZÜRICH

Das erste Viertel des 21. Jahrhunderts liegt hinter uns. In diesen 25 Jahren ist Zürich zu einer der lebenswertesten Städte geworden. 450 000 Menschen wohnen heute in der Stadt, rund 100 000 mehr als am Tiefpunkt Ende der 1980er-Jahre. Längst hat das Stadtgefüge die politischen Grenzen überschritten. Doch das Bewusstsein, dass Zürich nicht an seinen politischen Grenzen aufhört, nahm in jüngster Zeit ab. Könnte ein Wettbewerb dazu beitragen, die Grenzen in den Köpfen zu sprengen?

Text und Pläne / Texte et plans:

Werner Huber

Planquellen / Plan sources:

Open Street Map, Geoportal Kanton Zürich

Zürich, Anfang der 1990er-Jahre: Die Baukonjunktur läuft schlecht. Viele junge Architektinnen und Architekten suchen ihr Glück in Barcelona oder im wiedervereinigten Berlin. Im Amtshaus IV krempelt derweil die 1986 gewählte Stadträtin Ursula Koch das damalige Bauamt II (heute Hochbaudepartement) um. Das Ziel von Koch und ihren Mitarbeitenden ist die lebenswerte Stadt. 1988 hält sie vor dem SIA eine programmatische Rede. Daraus extrahiert die Baulobby einen einzigen Satz: «Die Stadt ist gebaut.» Koch ist als Bauverhinderin abgestempelt. Die folgenden Sätze ihres Referats werden geflissentlich unter den Tisch gewischt: «Sie [die Stadt] muss nicht neu-, sondern umgebaut werden. Umgebaut zu einem lebenswerteren Zürich, mit hohen urbanen Qualitäten.» Die Bevölkerung unterstützt diesen Kurs 1992 mit einem Ja zur neuen Bau- und Zonenordnung (BZO). Da unzählige Rekurse die BZO blockieren, übersteuert sie der Kanton schliesslich mit der «BZO Hofmann». Erst 1999, ein Jahr nach Ursula Kochs Ausscheiden aus dem Stadtrat, erhält Zürich eine neue, «eigene» BZO.

Damit war im Jahr 2000 die Grundlage für Zürichs Entwicklung gelegt. Gleichzeitig kam die Konjunktur in Schwung. Es wurde nicht mehr nur geplant, sondern auch gebaut. Bereits 1994 hatte ein Entwicklungsleitbild die Basis für den Umbau des Oerliker Industriegebiets zum Zentrum Zürich Nord gelegt, und in Zürich West hatte der Technopark ein erstes Zeichen der neuen Zeit gesetzt. Der Umbau der Schiffbauhalle für das Schauspielhaus setzte das Quartier auf die kulturelle Karte. Und nachdem das seit Jahrzehnten verfolgte Projekt für die Gleisüberbauung HB Südwest/Eurogate definitiv gescheitert war, wurde der Weg frei für die Entwicklung der heutigen Europaallee.

### *Schafft Zürich den Sprung zur Grossstadt?*

In den Jahren um 2010 erreichte diese Entwicklung ihren Höhepunkt. Symbolisch dafür steht der 2011 vollendete Prime Tower. Auch die Agglomerationsgemeinden im Limmat- und im Glattal nahmen ihre städtebauliche Entwicklung an die Hand. Die zwischen 2006 und 2010 in Etappen eröffnete Glattalbahn sowie die 2019 und 2022 fertiggestellten Teilstücke der Limmatalbahn machten mit ihren Schienensträngen das Zusammenwachsen über die Grenzen hinweg im Stadtraum sichtbar.

Die Grenzen durchbrach 2010 auch das «Krokodil», eine nach ihrer Stammbeiz benannte Arbeitsgruppe von Zürcher Architekten. Ohne Auftrag und ohne Rücksicht auf die Gemeindegrenzen entwickelte die Gruppe das

Konzept für eine Grossstadt im Glattal mit Wohnraum für 420 000 Personen und 320 000 Arbeitsplätzen. Die Aufmerksamkeit für die Idee war gross, aber auch kurz. Politiker sprachen von einem «Befreiungsschlag» und einer «Initialzündung». Doch statt die Gedanken des Entwurfs weiterzuspinnen, fokussierte man sich auf die Probleme.

Dennoch schien in jener Zeit das Bewusstsein zu wachsen, dass Zürich nicht an seinen Grenzen aufhört, sondern zusammen mit den umliegenden Gemeinden eine einzige Stadt bildet. Doch seither scheint die imaginäre Mauer, die die zwölf Zürcher Stadtkreise umgibt, dicker und höher geworden zu sein. Was ist passiert?

### *Konzentration auf sich selbst*

Das Wachstum um 100 000 Personen veränderte die Struktur der Stadtbevölkerung. Mit der produzierenden Industrie verschwanden auch die Fabrikarbeiter, die mit ihren Familien in Aussersihl, dem Industriequartier oder Wiedikon wohnten. Stattdessen ist eine besser gebildete und verdienende Dienstleistungsgesellschaft entstanden; Gentrifizierung ist das Stichwort. Zudem machte die S-Bahn die Nähe von Wohnort und Arbeitsplatz bedeutungslos. In der Stadt wohnt nur, wer hier wohnen will und es sich leisten kann. Wer sich den Hüslitraum im Grünen verwirklichen will oder keine bezahlbare Wohnung in der Stadt findet, zieht in die Agglomeration.

Wie in vielen grossen Städten hat sich auch in Zürich ein neues urbanes Lebensgefühl entwickelt. Man fährt Velo oder mit dem ÖV – keinesfalls mit dem Auto –, man lebt und konsumiert «bewusst». Kurz: Man versucht, alles richtig zu machen, und zelebriert dies gern. Doch wo es ein Richtig gibt, muss es auch ein Falsch geben. Dieses Falsche orten die Überzeugten des Richtigen bei den anderen: in den Agglomerationsgemeinden, wo das Auto eine wichtigere Rolle spielt, wo vielleicht hemmungsloser geplant und gebaut wird, wo die Einflussnahme der Behörden geringer ist. Das ist normal: Gerade die Auseinandersetzung zwischen richtig und falsch, zwischen gut und böse bringt eine Gesellschaft weiter.

Doch innerhalb der Stadt Zürich hat dieser Wettbewerb unterschiedlicher Ideen und Lebensvorstellungen nachgelassen. Das zeigt sich in der Politik. Seit den Wahlen von 1990 sind die Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat stabil, und auch im Parlament sind die Mehrheiten oft schon vor der Debatte klar. Das kann man niemandem zum Vorwurf machen: Gemeinderat und Stadtregierung bilden den Willen der Wählerinnen und Wähler ab.

Es hat jedoch zur Folge, dass der politische Wettbewerb in der Stadt immer weniger zu Kompromissen zwingt. Zürich schmort im eigenen Saft, während sich die Diskrepanz zum Umland vergrössert. So ploppt denn auch in jedem Sommerloch die Idee auf, Zürich solle sich aus dem Kanton herauslösen, eigenständig werden – und alle Probleme wären gelöst.

Das Gegenteil wäre richtig. Das städtische Siedlungsgebiet nimmt keine Rücksicht auf politische Grenzen und erstreckt sich weit ins Limmat- und ins Glattal und entlang der beiden Seeufer. Doch Stadt und Kanton dürften sich darin einig sein, dass eine wie auch immer ausgestaltete Stadtvereinigung politisch zurzeit unmöglich ist. Die Befürchtungen kurzfristiger Verluste verstellen den Blick auf das langfristige Potenzial.

Natürlich ist die Stadt nicht isoliert. Der kantonale Richtplan zeichnet die Entwicklung über die Grenzen hinweg vor, Konkordate regeln in vielen Bereichen die Zusammenarbeit von Gemeinden untereinander. Aber ein abstrakter Richtplan schafft kein Bewusstsein für die zusammenhängende grosse Stadt. Noch weniger gelingt dies mit der grenzübergreifenden Zusammenarbeit: Ihre Daseinsberechtigung sind ja die Grenzen.

### *Grenzen sprengen*

1915, zwanzig Jahre nach der ersten und zwanzig Jahre vor der zweiten Eingemeindung, lancierte der Zürcher Stadtrat einen Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte (siehe «Mut zur Metropole», Komplex 2020). Das Wettbewerbsgebiet umfasste weit mehr als das damalige Stadtgebiet und ging deutlich über die 1934 eingemeindeten Orte hinaus. 1918 prämierte die Jury drei Entwürfe. Interessant waren die im Wettbewerb geforderten unterschiedlichen Flughöhen: das ganze Wettbewerbsgebiet, einzelne Quartiere, aber auch Details wie ein Friedhof.

Die Fäden dieses Wettbewerbs «Gross-Zürich», aber auch der Arbeit der Gruppe Krokodil könnte man heute mit einem neuen Wettbewerb wieder aufnehmen. Das Wettbewerbsgebiet müsste sich weit ins Limmat- und ins Glattal und beidseits des Sees erstrecken. Als Veranstalterin müsste eine unabhängige, politisch breit abgestützte Gruppe oder Institution fungieren. Zu bearbeiten wären Themen wie Städtebau, Wohnungsbau, Infrastruktur oder Erholungsräume: Wo und wie können qualitativ hochwertige Räume geschaffen werden – weniger in den bestehenden Ortszentren als vielmehr in den Übergangsbereichen zwischen den einzelnen Gemeinden? Welche konkreten Vorstellungen gibt es, um den im ganzen Stadtgebiet

dringend nötigen Wohnraum zu schaffen – wie viel Wohnraum lässt sich überhaupt schaffen? Welche öffentlichen Einrichtungen können wo sinnvoll platziert werden? Dabei wäre weder die Entwicklung baureifer Projekte noch die Verschiebung politischer Grenzen das Ziel. Aber konkrete Pläne, Bilder und Skizzen könnten eine Vorstellung des grenzüberschreitenden Stadtgefüges vermitteln und damit das Bewusstsein schärfen.

Dabei sollte nicht nur das Verhältnis der Stadt Zürich zu den umliegenden Gemeinden im Fokus stehen, sondern ebenso die Beziehungen der Gemeinden untereinander. Das Zielpublikum dürften nicht allein Fachleute aus der Planung und der Politik sein, sondern – mit breit angelegten Veranstaltungen – die ganze Bevölkerung.

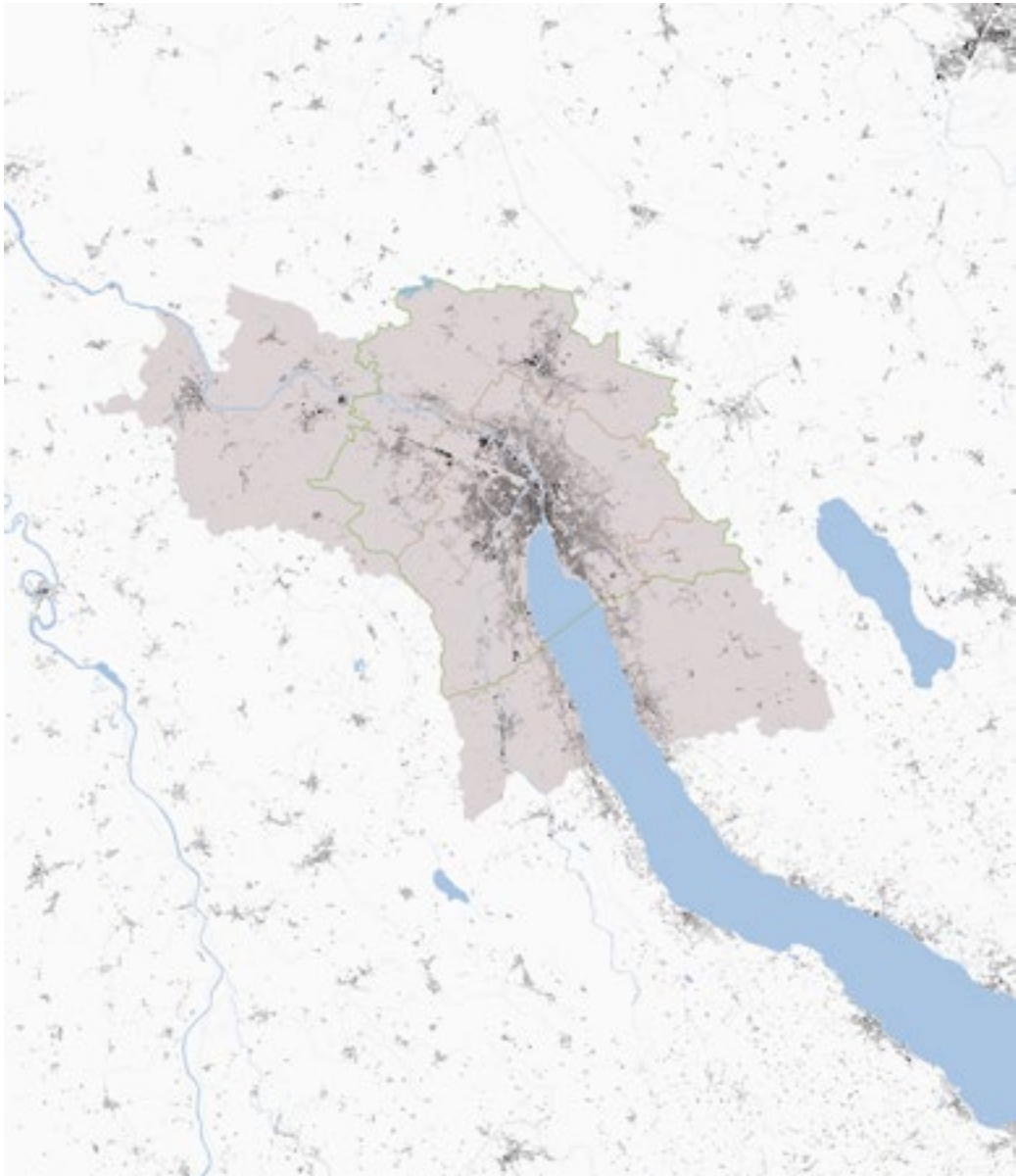
Den Ärger mancher Zürcherinnen und Zürcher über die SUV-Fahrerin von der Goldküste oder den Autoposer aus dem Limmattal schafft ein solcher Wettbewerb nicht aus der Welt. Ebenso wenig wie umgekehrt den Ärger darüber, dass die Stadt den Strassen- und Parkierraum immer mehr einschränkt. Doch macht nicht gerade das Nebeneinander von «richtig» und «falsch» das Wesen einer Grossstadt aus? Umso wichtiger ist es, das Bewusstsein für das Gemeinsame zu schaffen.

/

## LA VILLE NE SE LIMITE PAS À ZÜRICH

Le premier quart de ce XXI<sup>e</sup> siècle appartient au passé, et Zurich figure parmi les villes les plus agréables à vivre au monde. La ville compte 450 000 habitants, soit environ 100 000 de plus qu'à son point le plus bas à la fin des années 1980. Son tissu urbain déborde depuis longtemps déjà de ses frontières administratives. Pourtant, ces dernières années, la conscience que Zurich ne se limite pas à ses contours officiels s'est estompée. Un concours pourrait-il contribuer à faire tomber ces frontières dans les esprits?

Zurich, début des années 1990: le secteur de la construction traverse une mauvaise passe. Beaucoup de jeunes architectes tentent leur chance à Barcelone ou dans un Berlin tout juste réuni. En parallèle, l'office des bâtiments (le futur département des constructions) est profondément réorganisé sous l'impulsion d'Ursula Koch. Éluë en 1986, la conseillère municipale et ses collaborateurs souhaitent une ville plus agréable à vivre. En 1988, elle fait un discours programmatique devant la SIA, dont le lobby de la construction



Die beiden Eingemeindungen von 1893 und 1934 schufen rund um den damaligen Stadtkörper genügend Raum für die bauliche Erweiterung. Der Rahmen, den der Wettbewerb «Gross-Zürich» 1915 absteckte, war noch grosszügiger und antizipierte die Entwicklung im Limmattal. Zurückhaltender war er an den beiden Seeufern und im Glattal. Massgebend ist das Siedlungsgebiet, die dargestellten Bauten sind die heutigen Gebäude. Schwarz: Siedlungsgebiet 1915; dunkelbraun: Wachstum des Siedlungsgebiets von 1915 bis 1940; Kontur mittelbraun: Stadtgrenze Zürich 1893; Kontur grün: Stadtgrenze Zürich seit 1934; Fläche hellgrau: Gebiet des Wettbewerbs «Gross-Zürich» von 1915. / Les deux incorporations de communes de 1893 et 1934 ont offert autour du noyau urbain de l'époque suffisamment d'espace pour l'extension de la ville. Le périmètre défini par le concours «Gross-Zürich» en 1915 était encore plus généreux et anticipait le développement dans la vallée de la Limmat. Il était plus restreint sur les deux rives du lac et dans la vallée de la Glatt. Le territoire urbanisé sert ici de référence; les bâtiments représentés correspondent aux constructions actuelles. En noir: territoire urbanisé en 1915; en brun foncé: extension du territoire urbanisé de 1915 à 1940; contour brun moyen: frontière communale de Zurich en 1893; contour vert: frontière communale de Zurich depuis 1934; surface gris clair: périmètre du concours «Gross-Zürich» de 1915.

ne retient qu'une chose: « La ville est bâtie ». Ursula Koch est accusée de faire barrage à la construction, alors même que des passages de son discours sont sciemment passés sous silence: « [La ville] ne doit pas être reconstruite, mais transformée. Transformée en une Zurich plus agréable à vivre, dotée de grandes qualités urbaines. » La population soutient ce cap et approuve en 1992 le nouveau règlement sur les constructions et le zonage (BZO). Mais d'innombrables recours le bloquent, si bien que le canton finit par le contourner avec le « BZO Hofmann ». Ce n'est qu'en 1999, un an après le départ d'Ursula Koch, que la ville a enfin un nouveau BZO.

En 2000, les jalons pour le développement de Zurich étaient posés, et la conjoncture économique repartait. On ne se contentait plus de planifier, on construisait. Dès 1994, un schéma de développement posait les bases de la transformation de la zone industrielle d'Oerlikon en centre de Zurich-Nord, tandis qu'à Zurich-Ouest, le Technopark laissait entrevoir la nouvelle ère qui s'annonçait. La reconversion de la halle Schiffbau pour le Schauspielhaus a inscrit le quartier sur la carte culturelle de la ville. L'abandon définitif du projet de plateforme ferroviaire HB Südwest/Eurogate, malgré des décennies de travail, ouvrit la voie à l'aménagement de l'actuelle Europaallee.

### *Zurich allait-elle entrer dans la cour des grands?*

Cette phase culmina vers 2010, symbolisée par la Prime Tower achevée en 2011. Les communes de l'agglomération dans les vallées de la Limmat et de la Glatt prirent elles aussi en main leur aménagement urbain. Le tram Glattalbahn, mis en service par étapes de 2006 à 2010, ainsi que les tronçons du Limmatalbahn achevés en 2019 et 2022 rendirent visible, à travers leurs tracés, la continuité de l'espace urbain au-delà des limites communales.

Ces limites furent également bousculées en 2010 par le collectif d'architectes zurichois « Krokodil », baptisé ainsi en référence au bistrot dans lequel ils avaient l'habitude de se retrouver. Sans mandat et en ignorant les limites communales, le collectif élaborait le concept d'une grande métropole dans la vallée de la Glatt, en mesure d'accueillir 420 000 habitants et 320 000 emplois. L'idée suscita beaucoup d'intérêt, mais celui-ci fut de courte durée. Dans les milieux politiques, on parla d'un « coup de libération » et d'une « impulsion initiale ». Pourtant, au lieu de prolonger la réflexion proposée par ce projet, l'attention se concentra sur les problèmes.

Cette période sembla néanmoins marquer une prise de conscience. Zurich ne s'arrêtait pas à ses limites officielles, mais formait avec les

communes environnantes un espace urbain cohérent. Depuis pourtant, le mur imaginaire qui entoure les douze arrondissements zurichois semble s'être à nouveau élevé et épaissi. Qu'a-t-il bien pu se passer ?

L'arrivée de 100 000 nouveaux habitants modifia la structure de la population urbaine. Et avec le déclin de l'industrie manufacturière ont disparu les ouvriers et leurs familles des quartiers industriels. À leur place apparut une population du secteur tertiaire, plus qualifiée et mieux rémunérée : la gentrification était en marche. Le RER rendit par ailleurs caduque la notion de proximité entre domicile et lieu de travail. Habiter en ville devient un choix. Ceux qui rêvent d'une maison individuelle ou qui ne trouvent pas de logement abordable en ville s'installent dans l'agglomération.

Comme dans d'autres métropoles, un nouveau mode de vie urbain se développe à Zurich. On s'y déplace à vélo ou en transports publics (surtout pas en voiture), on vit et consomme de manière « responsable ». On veut tout faire correctement et surtout le montrer. Mais toute médaille a son revers. Les tenants du « bien faire » pointent les comportements dans l'agglomération où la voiture joue un rôle important, où la planification et la construction sont peut-être moins réglementées et où l'influence des autorités est moindre. Rien de plus normal : la confrontation entre le juste et le faux, entre le bien et le mal permet à une société de progresser.

Mais dans la ville de Zurich, cette confrontation entre différentes idées et visions de la vie s'est atténuée. Le fléchissement est manifeste en politique, aussi bien à l'exécutif, avec des majorités stables depuis les élections de 1990, qu'au législatif où les majorités sont souvent déjà établies avant même les débats. Il n'est pas question de blâmer qui que ce soit, car les pouvoirs exécutif et législatif ne font que refléter la volonté des électeurs. On constate toutefois que cela incite de moins en moins à la recherche de compromis. La ville reste dans sa bulle, tandis que l'écart avec sa périphérie se creuse. Le même serpent de mer refait surface : Zurich devrait se détacher du canton et devenir autonome, cela résoudrait tous les problèmes.

Ce serait en fait plutôt l'inverse. L'urbanisation ne s'encombre pas des frontières administratives et s'étend loin dans la vallée de la Limmat, dans celle de la Glatt et le long des deux rives du lac. Mais la Ville et le Canton se rejoignent sur le fait qu'une fusion est pour l'heure politiquement impossible. Les craintes de pertes à court terme empêchent d'envisager le potentiel à long terme.

La ville n'est évidemment pas isolée. Le plan directeur cantonal envisage le développement au-delà des frontières administratives et des

concordats régissent les coopérations intercommunales dans bien des domaines. Mais un plan directeur abstrait n'éveille pas les consciences sur l'importance de la cohérence dans une métropole; la coopération transfrontalière encore moins: sa raison d'être réside dans l'existence de ces frontières.

En 1915, vingt ans après la première incorporation de communes et vingt ans avant la deuxième, le Conseil municipal de Zurich lança un concours pour un plan d'aménagement de la ville et sa périphérie (« Voir la ville en grand », Komplex 2020). Le périmètre du concours débordait largement du territoire urbain de l'époque et s'étendait au-delà des localités incorporées en 1934. En 1918, le jury récompensa trois projets. L'intérêt du concours résidait dans la diversité des perspectives exigées: l'ensemble du périmètre concerné, certains quartiers, et des détails comme un cimetière.

On pourrait aujourd'hui reprendre, dans le cadre d'un nouveau concours, les pistes ouvertes par le projet du « Gross-Zürich », mais aussi par le travail du collectif Krokodil. Son périmètre devrait alors s'étendre loin dans les vallées de la Limmat et de la Glatt et sur les deux rives du lac. L'organisation devrait être confiée à un groupe ou une institution indépendante bénéficiant d'un large soutien politique. Un tel concours aborderait des questions d'urbanisme, de construction de logements, d'infrastructure ou d'espaces de loisirs: où et comment créer des espaces de grande qualité, dans les zones de transition entre chaque commune plutôt que dans les centres existants? Existe-t-il des idées concrètes pour créer les logements qui font cruellement défaut sur tout le territoire urbain? Combien de logements peut-on réellement construire? Quelles installations publiques sont pertinentes et où les implanter? L'objectif ne serait ni d'élaborer des projets prêts à être réalisés ni de déplacer les frontières administratives. Il s'agirait plutôt de montrer, à l'aide de plans, d'images et d'esquisses, comment la ville se prolongerait au-delà des frontières et d'en faire prendre conscience.

Il faudrait s'intéresser aux relations entre la ville et les communes environnantes, mais aussi aux relations entre les communes elles-mêmes. Et le débat ne devrait pas concerner que les spécialistes de l'aménagement et de la politique, mais faire participer l'ensemble de la population.

Bien sûr, un concours ne saura apaiser la colère d'une partie de la population zurichoise à l'égard des SUV et des grosses cylindrées de l'agglomération, tout comme il n'atténuera pas la colère contre la ville qui restreint toujours plus l'espace routier et le stationnement. Mais n'est-ce pas la juxtaposition du « juste » et du « faux » qui fait l'essence même d'une grande ville? Il est d'autant plus important de sensibiliser les gens à ce qui les unit.



Ausgehend von der Kernstadt, zeigt sich aktuell ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet, das die seit 1934 bestehenden Stadtgrenzen längst überschritten hat. Besonders ausgeprägt ist dieses Wachstum im Limmattal, entlang der beiden Seeufer, im Glattal und Richtung Flughafen. Ein Wettbewerb «Mehr als Zürich» würde Konzepte, Ideen und Bilder liefern, die diesen Siedlungsteppich zu einem zusammenhängenden Stadtgefüge machen. Schwarz: Bebauung aktuell; Kontur grün: Stadtgrenze Zürich seit 1934; Fläche hellgrau: Gebiet des möglichen Wettbewerbs «Mehr als Zürich». / Partant du noyau urbain, on observe aujourd'hui un milieu bâti continu, qui a depuis longtemps dépassé les frontières communales de 1934. Cette expansion est particulièrement marquée dans la vallée de la Limmat, le long des deux rives du lac, dans la vallée de la Glatt et en direction de l'aéroport. Un concours intitulé «Mehr als Zürich» (au-delà de Zurich) livrerait des concepts, des idées et des images capables de transformer cet étalement en un tissu urbain cohérent. En noir: le bâti actuel; contour vert: frontière communale de Zurich depuis 1934; surface gris clair: périmètre possible du concours «Mehr als Zürich».

WERNER HUBER studierte Architektur an der ETH und war während mehr als zwanzig Jahren Redaktor, später auch Co-Geschäftsleiter von «Hochparterre». 2024 war er Mitgründer der Agentur Baukultur GmbH. Er verfasst Texte für Architekturbüros, Immobilienunternehmen, Zeitungen und Zeitschriften, schreibt Gutachten für die Denkmalpflege, macht Stadtführungen und realisiert Buchprojekte. Ein zweijähriger Aufenthalt in Moskau und zahlreiche Reisen erweiterten seinen Horizont auch über Zürich hinaus. / WERNER HUBER a étudié l'architecture à l'EPFZ. Pendant plus de vingt ans, il a été rédacteur à «Hochparterre», puis codirecteur de la revue. En 2024, il a cofondé l'agence Baukultur GmbH. Il écrit pour des bureaux d'architecture, des sociétés immobilières, des journaux et des revues, rédige des expertises pour la conservation du patrimoine, organise des visites guidées et mène des projets de livres. Un séjour de deux ans à Moscou, un intérêt marqué pour Varsovie et de nombreux voyages ont élargi son horizon bien au-delà de Zurich. → [agentur-baukultur.ch](http://agentur-baukultur.ch)