Annäherungen an Zürich

Autor(en): **Deplazes, Andrea**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **82 (1995)**

Heft 3: **Im Grossraum Zürich = Dans le grand Zurich = In greater Zurich**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-62228

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Annäherungen an Zürich

Die Achse Zürich–Basel–Paris war für Graubünden offenbar immer eine von Bedeutung. Als Student tat ich, was die überwiegende Mehrheit der Bündner Studenten nach der Matura tut: ich schrieb mich 1988 «selbstverständlich in Zürich» zum Architekturstudium an der ETH ein und bereiste damit die Strecke Chur–Zürich intensiv während sechs Jahren mit der Eisenbahn. Die Fahrt nach Zürich ist geprägt von Gegensätzen. Hat man die Enge der Bergflanken bei Ziegelbrücke hinter sich gelassen, verspricht die Weite der Landschaft Raum zum Leben und Denken. Allerdings empfand ich die landwirtschaftlich genutzte Linth-Ebene immer als Intermezzo, oder mehr noch als «Niemandsland», das die Reise im Zug in drei deutlich wahrnehmbare Abschnitte gliedert. Dann endlich taucht der Zürichsee in Sichtweite auf und mit ihm ein «*Gefühl* von Zürich». Ich kann das nicht besser umschreiben, denn von einer städtischen Agglomeration ist weit und breit nichts zu sehen. Vielleicht ist es auch mehr dieser See, der als natürliches Element sein ursprüngliches Gletscherbecken spiegelglatt besetzt hält und als langgezogener «Strom» links und rechts prominente, sanft geschwungene Geländetribünen begleitet bis nach Zürich.

Den ersten wirklichen «Seekontakt» hat die Bahnlinie in Richterswil. Dass die Linienführung unmittelbar dem Seeufer entlang verläuft und somit andere Ufernutzungen wie Schwimmbäder, Promenaden und dergleichen auf weiten Streckenabschnitten ausschliesst, fällt dem Reisenden an bevorzugtem Sitzplatz erst allmählich auf. Hin und wieder durchfährt die Bahn Anlagen frühindustrieller Bauten, deren heutige Funktion ich aber aus dem Zug nicht ausmachen kann. Dann wieder kleine Bootshafen, eine Werft, und wieder die Fahrt entlang der Quaimauer. Vor mir liegt nur der offene Seespiegel, eine ruhige Fläche, unverbaubar und von wenigen Booten durchkreuzt. Am anderen Seeufer sammeln sich kleine Punkte zu einem dichten Siedlungsband, das sich gleichmässig über die sanften Wellen der Hügelzüge erstreckt und wie ein Spiegelbild die Bebauung am diesseitigen Hang reflektiert, von der aus dem Zug nur die nächstliegenden Häuser ersichtlich sind. Dazwischen schiebt sich streckenweise die Seestrasse. In der gegenüberliegenden Siedlungskette, von ähnlicher Struktur und Körnung, sind kaum spezielle oder markante Gebäude auszumachen. Plötzlich erscheint mir dieses langgestreckte Seebecken, das durch die Topografie räumlich so klar begrenzt wird, künstlich und oasenhaft und gar nicht mehr so weiträumig: Eine in sich gekehrte und auf sich selbst fokussierte kleinkammrige Welt, was durch die Endlosbebauung mit immer ähnlichen Baukuben nur gesteigert wird. Es ist eine Gratwanderung zwischen monotonen zusammengewachsenen Dorfstrukturen und privilegierten Wohnlagen, die sich bei schönem, warmem Wetter auf dem See verdichten. Erst viel später, gegen Ende meines Studiums in Zürich, bin ich in dieses Konglomerat eingedrungen, um vereinzelte kleine und grössere Perlen auszukundschaften: Marcel Breuers Wohnhaus in Feldmeilen – eine «Mies-Hommage», eine «rundeckige» Villa von Otto Zollinger und als frühes Beispiel Neuen Bauens ein Wohnhaus von Max Ernst Häfeli, beide in Küsnacht-Goldbach, Lux Guyers Wohnhäuser in Küsnacht, dort auch die Wohnkolonie Heslibach der Burckhardts, und weiter seeaufwärts die «Schlehstud» in Meilen, die mir von Hans Fischli persönlich trotz eines überfällig erwarteten Besuchs von Gästen gezeigt wurde. Und auf der anderen Seeseite seine Siedlung Gwad in Wädenswil und die «zackige» Feller AG in Horgen, dort auch die Arbeitersiedlung «Kohlenrain» von Escher und Weilenmann mit dem halbversetzten Hausschnitt und schliesslich das Wohnhaus von William Dunkel in Kilchberg. Alles in allem Kleinode, von denen sich einige an einem grossartigen Blick in das Seebecken erfreuen, weil sie im oberen, gelichteten Teil des Siedlungsbandes liegen.

In Horgen löst sich die Bahnlinie vom Ufer und steigt auf halbe Geländehöhe an. Ab hier ist das Siedlungsband sehr dicht und dispers, es trägt Agglomerationscharakter, die einzelnen «Ortschaften» der ehemaligen Dorfstrukturen sind nur noch dem Namen nach in den Bahnhöfen auszumachen. Unten am See wechseln sich jetzt Fabriken, Werften und neugebaute Villen im «Landhausstil» mit hohen Umzäunungsmauern ab. In Rüschlikon tauchen erstmals Wohnblöcke mit Sozialwohnungen in Fünfziger-Jahre-Siedlungen auf, Bautätigkeit jetzt überall, hart anschliessend die Anlagen der Linth + Sprüngli. Von Gebäudekuben zerhackte spärliche Seeblicke, die Bahn taucht ab ins verlandete Flache, vorbei am schönen Seebad in Wollishofen, der Zürcher Waschanstalt, Sheds, der Roten Fabrik, der Werft der Zürichseeschiffe, offenes Autoausstellungsgelände, gegenüber der Bahnlinie fragmentierte Blockrandbebauungen neuerer Zeitmoden.

Mein Eindruck hat sich seit Horgen gewandelt: Die Bebauung ist vielschichtiger, abwechslungsreicher, unvermittelter, bunter, auch krasser geworden – zwar ist der Massstab der Bauten untereinander ähnlich, aber die Baukörper zeigen wenig Gemeinsamkeiten. Mir ist diese Art von Konglomerat lieber, weil es nicht zu vermitteln sucht, aber in der Menge werden auch die Sonderlinge, die ich im übrigen für wenig gelungen halte, gleichgeschaltet.

Es täte diesem Seebecken gut, wenn auf seinen beiden Ufern sieben oder neun *Türme* aufgerichtet würden, seeaufwärts auf die «Ortschaften» verteilt (sie würden wiederum «Orte schaffen», aber sie müssten höher sein als das schweizerische Durchschnittshochhaus). Damit würde der topografische Raum des Beckens spürbar in einen übergeordneten Massstab aufgespannt und dieser vom Stadt*leben* bereits vereinnahmte «Freizeitnaturpark Zürichsee» endlich auch mit städtebaulicher Geste in die Stadt eingebunden. Man könnte das teure Uferland konzentriert bebauen und Freiraum für öffentliche Promenaden, Seerestaurants, Ausstellungspavillons, Bepflanzungen, Liegewiesen in diesem Konglomerat schaffen. Es würden viel mehr Bewohner in den Türmen am freien Blick auf den Seespiegel partizipieren. Dies würde auch der die Hangrücken hochsteigenden Zerhäuselung entgegenwirken (alles bekannte Themen unseres Jahrhunderts). Vor meinem inneren Auge scheint Tauts «Alpine Architektur» und die kristallene, strahlende «Stadtkrone» auf, deren Bewohner von den Alltagssorgen befreit nach Höherem streben, und Mies' waghalsige Glaswolkenkratzer aus den zwanziger Jahren ragen in den grauen Zürcher Himmel.

Noch während ich mir vorstelle, wie grossartig die Türme im Wechsellicht schimmern, unter ihnen der bleierne See in der milden Frühmorgensonne, rasen wir in den finsteren Tunnel der Bahnlinie, und unvermittelt sind wir in Zürich *Enge* – ausgerechnet!

A.D.