Jacqueline Maurer

# *Zürich vom Boden und von der Luft aus betrachtet*

Zürich von oben in Zürich baut (1937–1938) © Tiefbauamt Zürich

## Promotion und Kritik von Verkehrsplanungen in und um Zürich anhand von Gebrauchsfilmen (1937–1974)

Der im Auftrag des Tiefbauamts Ende der 1930er Jahre aufwändig produzierte Film *Zürich baut*[1] entspringt einer dem heutigen Städtebaudiskurs entgegengestellten Haltung: Ein Jahr vor der Schweizerischen Landesausstellung, kurz Landi, werden Zürichs städtebauliche Hauptprojekte beworben, die Hausabbrüche in der Altstadt zelebriert und Brücken- und Strassenverbreiterungen zugunsten des ansteigenden Autoverkehrs angepriesen. Auch der nachkriegszeitliche Bauboom baute auf diesen Visionen auf. Er brachte ab den 1960er Jahren international Kritiker:innen der funktionalen, sich nach den Nutzungsbereichen von Wohnen, Arbeit, Verkehr und Freizeit aufgliedernden Stadt auf den Plan. Mit dem Augenmerk auf Verkehrsfragen und auf die Rolle von Luftaufnahmen zeigt die Gegenüberstellung von *Zürich baut* mit dem späteren Film *Beton-Fluss* (1974) sowie architekturtheoretischen Positionen aus den 1970ern diesen Perspektivenwechsel auf. Er zielt im Kontext von grösseren gesellschaftlichen Veränderungen und der in den 1970ern aufkommenden Umweltbewegung auf den Schutz von Bausubstanz und Ensembles sowie auf eine in die Raumplanung nachhaltig zu integrierende Verkehrsplanung.

## Auflockerung der Altstadt durch zerstörerische Massnahmen: *Zürich baut* (1937–1938)

Der knapp 50-minütige von der Praesens-Film AG produzierte Propagandafilm[2] *Zürich baut* präsentiert der breiten Bevölkerung die Bautätigkeiten des Zürcher Tiefbauamts in den Jahren 1937 bis

1938.[5] Nach dem Vorspann und drei Einstellungen mit Flugaufnahmen, die Zürich aus luftiger Distanz zeigen, wechselt die Kamera ihren Blickpunkt und begibt sich sogleich in den Stadtkern. Ganz im Sinne des zeitgenössischen architektonischen und städtebaulichen Modernediskurses, der Funktionalität und Ordnung propagierte, wird die Altstadt mit ihren hohen, «ineinander geschachtelt[en]» Häusern als zu dicht bebaut, durch dunkle, enge Gassen erschlossen und deshalb als sanierungsbedürftig deklariert. Dem «Übelstande», so das Voice Over, wird «abgeholfen», indem «alte Gebäude planmässig niedergerissen» werden. Für heutige Augen und hinsichtlich denkmalschützerischer Werte wirken die Eingriffe drastisch: Auf die Einblendung eines mit «1572» markierten Hauseingangs folgen die Ansicht eines Verbotsschilds, das vor den Gefahren durch die Arbeiten warnt, und sodann Hausabbruchszenen, die von Passant:innen beobachtet werden.

Beim gezeigten Beispiel handelte es sich um die ‹Auskernung› dichter Bausubstanz, wodurch die vormalige Leuengasse im Niederdorf zu einem kleinen Platz umgestaltet wurde.[4] Ab 1928 hatte die Stadt Zürich Bauten, die als unhygienisch identifiziert worden waren, erworben, um diese zugunsten der Auflockerung der Altstadt abzubrechen.[5] Obwohl international bereits länger ein städtebaulicher und denkmalpflegerischer Diskurs geführt und in der Schweiz 1915 die Kommission für Denkmalpflege gegründet wurde, tauchte der Begriff ‹Denkmalpflege› in Zürich 1937 zum ersten Mal im Geschäftsbericht des Stadtrats auf.[6] Die in *Zürich baut* gezeigten Abbrucharbeiten scheinen sich zum durchaus bestehenden Plan des Bebauungsplanbüros von 1937 gegensätzlich zu verhalten: Dieser unterschied die seit Mitte der 1930er Jahre aufgenommene Bausubstanz zur denkmalpflegerischen Altstadtsanierung nach schutzwürdigen, sanierbaren und zum Abbruch bestimmten Häusern.[7]

Die Abbrucharbeiten werden im Film als notwendige Handlung vorgeführt und das Resultat wird mit kleinen Alltagsszenen gefeiert: Nach den Ruinen und Schutt- und Abfallhaufen zeigt sich eine blitzblanke, lichtdurchflutete Altstadt mit spielenden Kindern und einer Mutter, die weisse, reinliche Bettwäsche zum Lüften aus dem Fenster hängt. Das Niederreissen wird legitimiert, denn «so bringt man Luft und Sonne auch in diese Quartiere. Grünplätze und Spielplätze entstehen und damit auch Raum für die Jugend», konkludiert die

Kommentarstimme im überzeugten Glauben an den Fortschritt.

Mit dieser durch Bewegtbilder und Kommentare vermittelten Erneuerungsargumentation bedient sich *Zürich baut* direkt bei den Filmklassikern *Die neue Wohnung* (CH 1930) von Hans Richter und *L'Architecture d'aujourd'hui* (FR 1930) von Pierre Chenal. Obschon der vom Schweizerischen Werkbund für die erste Schweizerische Wohnungsausstellung in Auftrag gegebene und wie *Zürich baut* von der Praesens-Film produzierte Film *Die neue Wohnung*[8] titelgemäss auf die Innenräume fokussiert, beginnt er mit städtebaulichen Situationen, die es zu verändern gilt: Auf den Insert «Mauern engen das Leben ein» folgen Grossaufnahmen von bossierten Mauersteinen, die von der Schwere der in diesem Film kritisierten gründerzeitlichen Bauten zeugen. Schmutzige, enge Innenhöfe werden im Bestreben nach «Licht», «Luft», «Sonne» als Negativbeispiele präsentiert. *L'Architecture d'aujourd'hui* führt den zu beseitigenden Ist-Zustand als Kontrastfolie zur geplanten Ville radieuse von Le Corbusier mit einer Ansicht einer dunklen, engen Gasse ein, wie dies *Zürich baut* ein paar Jahre später mit dem gleichen Blickwinkel vollzieht. Demzufolge reiht sich *Zürich baut* in den zeithistorischen Fortschrittsdiskurs über Städtebau und Architektur ein wie auch in die diesen propagierenden, prominenten filmischen Zeigeformeln.

## Hauptaugenmerk auf Baustellen des Strassenbaus und -ausbaus

Den Fokus richtet *Zürich baut* indes nicht auf den Wohnungsbau, sondern auf den Tiefbau mit seiner angestrebten Verbesserung und Erneuerung des Aussenraums und hier schwerpunktmässig auf den Bau und Ausbau von wichtigen Verkehrsachsen. Auch dafür mussten oft historische Gebäude weichen. Beispielhaft wird zum Auftakt des Films die Verbreiterung der Selnaustrasse zugunsten der Entflechtung des Tram- und Individualverkehrs gezeigt. Schliesslich sehen wir die neue, saubere, verbreiterte Selnaustrasse, in der ein Auto als Demonstration von optimierten Platzverhältnissen nun parallel neben der Strassenbahn fährt und nicht mehr auf dem Gehsteig: «Häuser wurden abgerissen, Vorgärten beseitigt und die alten Trottoire zurückgesetzt, um eine genügend breite Fahrbahn zu schaffen», lautet das Fazit. Während wir bei diesem Beispiel neben der kurzen Szene,

die der Einbetonierung der neu mittig verlegten Tramgleise gewidmet ist, nur via Voice Over über die durchgeführten Massnahmen informiert werden, zeigt uns der Film im Weiteren erstaunlich detailliert verschiedene Planungsinstrumente und bauliche Methoden. So wird als nächstes thematisiert, wie die rechtsufrige Bellerivestrasse durch Aufschüttungen bis zu 17 Meter in den Zürichsee hinein verschoben wird. Dies erforderte eine Pfählung, wonach die dadurch gestützte Fahrbahn unter Anwendung von Holzschalungen und Armierungseisen betoniert wurde.

Die Verbreiterung der Quaibrücke in Zürich baut (1937–1938) © Tiefbauamt Zürich

Bei der aufgrund des «stärksten Fahrverkehrs der Stadt Zürich» notwendigen Verbreiterung der Ende des 19. Jahrhunderts erstellten Quaibrücke über die Limmat und zwischen Bellevue- und Bürkli-Platz kam es zur Platzierung von riesigen Stahlelementen.[9] Jede einzelne vor Ort zum Glühen gebrachte Niete wurde für die Befestigung der verschiedenen Stahlteile von Arbeitern eingehämmert. Um die Notwendigkeit der baulichen Massnahme zu unterstreichen, inszeniert *Zürich baut* mit den «Volkskomikern» Rudolf Bernhard und Emil Hegetschweiler einen Unfall:[10] Ein Autofahrer mit Basler Nummernschild will zwischen einem Tram und einem Auto passieren – und verkeilt sich, weil er die Fahrbahnbreite falsch eingeschätzt hat. Auf dem Polizeiposten streiten sich der geschädigte Zürcher und der unfallverursachende Basler, der bei dieser Gelegenheit schon von der Breite der Basler Wettsteinbrücke schwärmt. Diese weit höher platzierte Rheinquerung aus dem 19. Jahrhundert wurde ab 1935 verbreitet und im Juni 1939 eingeweiht.

Auch die Seestrasse Alpenquai am linken Seeufer wurde verbreitert: Hier musste die Platanenallee durch Handsägen und Baggereinsatz weichen. Tramgleise wurden mit Muskelkraft und LKW herausgerissen und neu verlegt. Wie schon auf der gegenüberliegenden Seeseite kam es zur Landgewinnung beziehungsweise Verkleinerung der Seefläche, indem Pfähle eingeschlagen wurden, um darüber den Strassenbau durch eine Eisenbetonkonstruktion zu gewährleisten. Filmisch eindrücklich eingefangen ist die erfolgreich durchgeführte Belastungsprobe durch Wasserbehälter, nach der die Strasse für den schon wartenden Verkehr freigegeben wird.

Länger hält sich *Zürich baut* bei einer noch komplexeren Bauaufgabe des Tiefbauamtes auf: Der viel genutzte Bahnübergang bei Wollishofen wird durch eine neue Eisenbahnbrücke, den

Neubau einer Unterführungsstrasse sowie durch die Verlegung von bestehenden Strassen für die neue Anbindung entlastet. Ein riesiges Loch tut sich auf: Es ist das Handlungsfeld für eine komplexe Konstruktion inklusive Herabsetzung des Grundwasserspiegels, was bauliche Schutzmassnahmen erforderte. Bei diesem Bauprojekt begibt sich die Kamera auch in Produktionsstätten, und zwar jene der Eisenbaugesellschaft Zürich, die die Stahlprofile für die Brücke fertigte. Weiter gibt der Film Einblick in das Arbeiterleben, indem er die Essensvergabe für Arbeitende zeigt, die gut umsorgt erscheinen sollen. Das Gleiche gilt für die Familie, die am Sonntag auf der Baustelle ihre ideale Umgebung für ein Picknick vorfindet. Dem immer gleich aufgebauten und wiederholten filmischen Erfolgsnarrativ folgend wird schliesslich das Resultat präsentiert: Auto- und Fahrradverkehr sind vom querenden Bahnverkehr getrennt, die Fussgänger:innen aufs sichere Trottoir befördert.

Wie schon beim Unfall auf der zu schmalen Quaibrücke wird das nächste Projekt durch ein legitimierendes Mikronarrativ ergänzt. Dem Neubau der Industriestrasse gehen Szenen beim Arbeitsamt und einer erfolglosen Stellensuche voran. Das Schicksal eines Mannes wird hier exemplarisch gezeigt. Die überaus erfolgreiche Abstimmung für den Bau der Industriestrasse mit 39’359 Ja-Stimmen zu 3’141 Nein-Stimmen sorgt, wie der Kommentator zur Zeit der Weltwirtschaftskrise und des Roten Zürichs zu verstehen gibt,[11] für die notwendige Arbeitsbeschaffung für den eben erwähnten Herrn und viele andere. So wird durch den bevorstehenden Strassenneubau der nicht zu unterschätzende Effekt auf den Arbeitsmarkt geäussert: «Für Hunderte ist diese Arbeitsgelegenheit wieder ein Lichtblick in ihrer grossen materiellen und seelischen Not. Der weitaus grösste Teil aller städtischen Tiefbauten wird als Notstandsarbeit ausgeführt mit Leuten, die in ihren Berufen keine oder nur vorübergehende Arbeit finden.» Bereits am nächsten Tag sollte denn mit den Arbeiten begonnen werden. Der Arbeitsprozess auf der Baustelle wird erneut mit Bild und Kommentartext sehr anschaulich erklärt.

*Zürich baut* beeindruckt durch die professionelle Kameraarbeit von Leo Wullimann und des erfahrenen Emil Berna, die sich mit dem Filmen von Baustellen über die Bauzeit hinweg in verschiedene schwierige Terrains begaben und die komplexen Arbeitsschritte einfingen. Die Bilder der Bauprojekte sind mit jenen der Planung kombiniert,

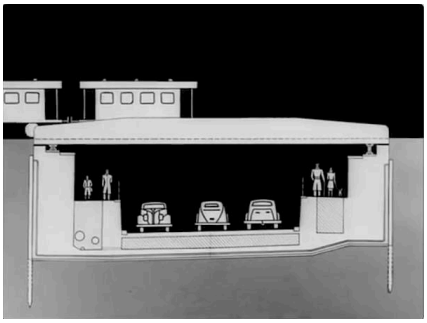
die teilweise animiert sind, wodurch Berna auch seine Zeichentrickkenntnisse einsetzen konnte.[12] Lazar Wechslers vor seiner Gründung der Filmproduktionsfirma Praesens-Film A.G. erlangtes ETH-Ingenieurdiplom mag von seinem besonderen Interesse für Bauprojekte zeugen.

## Vermittlung von Planungsvorhaben durch menschliches Knowhow und grafische Darstellungen

Die Präsentation der Stadtzürcher Bauprojekte durch den Stadtingenieur in Zürich baut (1937–1938) © Tiefbauamt Zürich

Neben den aufwändig erfassten Baustellenszenen, die ausführliche Informationen zum Realisierungsprozess, zu den durch Menschen und Maschinen ausgeführten Arbeitsschritten wie auch zum technischen Vokabular geben, erteilt *Zürich baut* auch anschaulich Auskunft zum Planungsprozess. Hierfür werden verschiedene Darstellungsmittel eingesetzt, die wie der Film selbst für eine moderne Kommunikationsweise stehen sollten.

Begonnen wird jedoch klassisch: mit der Expertise des nicht namentlich vorgestellten Stadtingenieurs Hermann Steiner höchstpersönlich, der vor dem Zürcher Stadtplan steht und die über das ganze Stadtgebiet verteilten Handlungsfelder situiert. Die Kamera rückt näher an den Plan und fokussiert auf die gezeigten Zonen. (Abb. 3) Zeitweise ist im Bildkader nur der Plan zu sehen. Die Ansicht verschiebt sich, sobald der Ingenieur, aus dem Off zu hören, mit Hand und Stift wieder ins Bild dringt, und etwa Strassenverläufe zeigt. Später sind auch die im Tiefbauamt tätigen Zeichner, wie Ärzte in weisse Kittel gehüllt, an ihren grossformatigen Zeichnungstischen zu sehen. Ein Zeichner ist gerade mit der Quaibrücke beschäftigt. Ins Bild gerückt wird sodann sein gefertigter Aufriss der alten und, im Vergleich dazu, der neuen Brücke.



Eine animierte Grafik zur Erläuterung der Unterführung der Seestrasse in Zürich-Wollishofen in Zürich baut (1937–1938) © Tiefbauamt Zürich

Neben der persönlichen Vermittlung durch Experten fallen vor allem die verschiedenen grafischen Mittel auf: Die finale Verbreiterung der Bellerivestrasse wird mit einem in das Status quo-Bild gezeichneten weissen Streifen markiert. Eine animierte Grafik veranschaulicht die bis anhin gefährliche Verkehrssituation beim Bahnhof Tiefenbrunnen, wo das in einer Kreisbahn wendende Tram mit dem Autoverkehr in Konflikt gerät. Dies ist ebenfalls das Vermittlungsinstrument, um die Neugestaltung der Strassen-, Eisenbahn- und Unterführungssituation bei der Entfernung des

Bahnübergangs Wollishofen aufzuzeigen. Die aufwändigste Animation ist diesem komplexen Werk gewidmet: Sie folgt auf einen Schwenk, der die durch Eisenarmierungen zu verstärkenden Betonierstellen im Untergrund zeigt. Ein grafisch dargestellter Aufriss der Seestrasse führt gestaffelt die Arbeitsschritte vor: Entstehung und Abschliessung der Baugrube, Isolierung und erste Betonschicht, Fundament mit Eisenbeton, erhöht angeordnete Trottoire, Widerlager aus Beton und abschliessend die Bahnbrücke in Eisenkonstruktion. (Abb. 4)

## Luftaufnahmen in *Zürich baut* (1937–1938)

Eine besondere Rolle nehmen die filmischen Luftbilder ein, die prologartig an den Anfang von *Zürich baut* montiert sind. Es handelt es sich um drei Ansichten eines Überflugs über die Stadt Zürich aus etwa 800 Metern Höhe:[13] Der erste Ausschnitt fokussiert auf das Seeende und die Limmat. Wir erkennen etwa den besagten Bellevueplatz, das Grossmünster, die Quaibrücke und die Schweizerische Nationalbank, die damals noch existierenden Limmathäuser auf Höhe Rudolf-Brun-Brücke und Bahnhofbrücke, deren Abbruch zehn Jahre später in der Schweizer Filmwochenschau angekündigt wird,[14] sowie das ETH-Hauptgebäude. Die Kamera, wohl durch die Flugbewegung motiviert, vollzieht einen leichten Schwenk nach links. So zeigt die nächste Einstellung das linke Seeufer: Wir sehen Zürich-Enge mit den bereits aufgestellten Bauten der Schweizerischen Landesausstellung von 1939. Es handelt sich um den oberen Teil des Ausstellungsgeländes ab etwa der Mitte des Strandbades. Der Mast mit Turmrestaurant der für die Landi errichteten Seilbahn, die die Ausstellungsgelände Enge und Riesbach auf der anderen Seeseite verbinden sollte, ist bei gutem Hinschauen zu erkennen.[15] Die dritte und letzte Einstellung gibt nicht etwa den Blick auf das rechtsufrige Ausstellungsareal frei, sondern richtet sich nach dem Titel *Zürich baut* und bietet einen möglichst grossen Ausschnitt vom Zentrum Zürichs, indem vom Uetliberg her die Stadt überblickt wird.

Zwar sind die Luftbilder am Filmanfang kurz und quasi am Rande des Films platziert, dennoch nehmen sie im spezifischen Kontext des Films und der Planungsaktivitäten und Bautätigkeiten eine bedeutende Rolle ein. Aufschlussreiches Zeugnis

dafür liefert 1928 eine der ersten Monografien zur Verschränkung von Luftbild und Planung: Karl H. Brunners *Weisungen der Vogelschau. Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau*.[16] In den 1920er Jahren erkennt der österreichische Architekt und Stadtplaner Brunner in den fotografischen Luftbildern, die während des Ersten Weltkriegs erstmals systematisch und umfangreich gefertigt wurden, «aufschlußreiche Einblicke» für «den Bestand und die Entwicklung des Städtebaues und Siedlungswesens».[17] Er beschreibt die «Vogelperspektive» als abstrahierende Ansicht, die die «geistlose [...], dem Zufall überlassene [...] Stadtgestaltung der vergangenen Jahrzehnte, vornehmlich der Industrialisierungsepoche» weit weniger auffällig macht. Und er weist aus heutiger Perspektive auf einen ‹demokratisierenden› Blick hin, weil ein «Gesamtbild» – entgegen den «kunst- oder lokalhistorischen Motiven, [...] Straßen- und Platzansichten und Stimmungsbildern» – geboten wird, in dem Bewohnende auch ihre «Wohnstädten» auffinden können.[18] Doch wenige Seiten später bestimmt Brunner den Hauptzweck der Luftbilder für die Planung: «[S]o ist uns das Verlangen nach solchem Überblick doch nicht aus sentimentalen Gefühlen eingegeben, sondern aus dem Verlangen, unser Dasein zu beherrschen: wir wollen es erkennen, es fassen wie es ist und – verbessern.»[19] Neben dem oben erwähnten Abstraktionsgrad, der offensichtlich von der Flughöhe und somit dem Massstab abhängt, kann das Flugbild «eine Harmonie mancher heute vielleicht unbeachteter Ortschaften» genauso wie «Mängel anderer schonungslos auf[decken].»[20] Im Hauptteil des Buches führt Brunner in den Bereichen Städtebau, Industrie und Siedlung, Siedlungspolitik, Landesplanung sowie Landschaft planungstheoretische und -politische Notwendigkeiten, wie etwa fehlende Gesetze, mit der Rolle des Luftbildes zusammen. Der Autor macht darin, entgegen den Kartendarstellungen, die Aktualität, in seinen Worten «naturgetreue Wiedergabe»,[21] aus. Diese dient dem Ziel einer ganzheitlichen, vorausschauenden Planung: «Der Zweck der hier wiedergegebenen Serie von Lichtbildansichten liegt nicht darin, auf einzelne bestimmte Fragen hinzuweisen, sondern vielmehr in dem Bestreben, den Wert solcher Bilder für die Kenntnis der Heimat, für sinnvolle Gestaltung der Zukunft darzutun und in jedem von uns den Sinn fürs Ganze zu wecken.»[22]

Die zwei Flugaufnahmen vom Seebecken,[23] mit denen *Zürich baut* eröffnet, verbinden den pragmatischen Kontext von Filmprojekt und Bauprojekten bereits markant: Der Film ist wie die aus der Luft zu erkennende Tramwartehalle am Bellevue im Hinblick auf die Landi 1939 entstanden und wurde dort vorgeführt.[24] Die Aufnahmen schaffen in der Gegenüberstellung zum abstrahierenden Stadtplan, den der in dieser Zeit noch kameraungeübte Stadtingenieur Steiner etwas unbeholfen erläutert, räumliche Orientierung für ein breites Publikum. Steiner selbst nennt im Film zwei Hauptmotivationen für die präsentierte Reihe an Bauprojekten: Einerseits die Arbeitsbeschaffung und andererseits die bevorstehende Schweizerische Landesausstellung. Die Verflechtung von städtebaulicher Modernisierung, Tiefbau und Film sind eng: Das publikumswirksame Medium bedient sich bei den Umbauten motivisch, resümiert und strukturiert die umtriebige Tätigkeit des Tiefbauamts und leistet in der Stadt selbst anlässlich der Landesausstellung informativ und bildrhetorisch Überzeugungsarbeit für ein lokales, regionales und nationales bis internationales Publikum. Auf spektakuläre, öffentlichkeitswirksame und allianzbildende Weise versicherte *Zürich baut* Kino- und Landi-Besuchenden aus der Schweizer Baubranche, Politik und aus der steuerzahlenden Bevölkerung, dass die grösste Schweizer Stadt Gelder effizient investierte und gleichzeitig Arbeitslosigkeit und Armut bekämpfte.

Die Landi stellte notabene «zum ersten Mal den Film in den Dienst einer Schweizerischen Landesausstellung». Die Neue Zürcher Zeitung berichtete, dass das Medium Film «hier einen integrierenden Bestandteil aller Abteilungen bilden [wird], indem ihm die wichtige Aufgabe zufällt, dem Publikum das zu zeigen, was in den Ausstellungshallen und Pavillons durch stehendes Ausstellungsgut und graphische Darstellungen nicht unmittelbar gezeigt werden kann.» Ausstellende gaben Filme in Auftrag und Zürichs Projektionsstätten vermehrten sich auf deren 30. Die grösste war das «Zentralkino», wo *Zürich baut* neben anderen Dokumentar- und sogenannten Kulturfilmen von sozialen Institutionen, städtischen Verwaltungen, Industrien, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft sowie Militär gezeigt wurde. Im Mai 1939 wurde *Zürich baut* ausserdem im Kino Urban dem Zürcher Stadtrat und geladenen Gästen vorgeführt. Stadtingenieur Steiner habe in seiner Begrüssungsrede bemerkt, dass der Film kein Lehr- oder Unterhaltungsfilm sei, sondern einen «anschaulichen Quer-

schnitt durch die Tätigkeit des Tiefbauamtes» liefere. Der Autor resümiert darauf den Filminhalt ausführlich, und würdigt schliesslich das Mitwirken verschiedener Schauspieler und den «ausgezeichneten Eindruck von der unermüdlichen lobenswerten Bautätigkeit unserer Stadt» im «sehr instruktiven Film».[25]

## Vom Glauben an die autogerechte Stadt zur Kritik am ungehinderten Strassenausbau: *Beton-Fluss* (1974)

Für die vorgeführten baulichen Umsetzungen argumentiert *Zürich baut* mit dem ansteigenden Verkehrswachstum. So «entdeckten die Schweizer [...] [d]ie Stadt [als] Verkehrshindernis»[26] nicht erst nach dem Zweiten Weltkrieg, wie dies Benedikt Loderer 2004 rückblickend schreibt: «Damals, als es in Zürich noch fast keine Autos gab, stand die Strassenplanung in ihrer schönsten Blüte.»[27] Die Anzahl Motorfahrzeuge stieg bereits mit der 1923 einsetzenden Hochkonjunktur sprunghaft an und sollte dem «gesamten Strassenverkehr ein vollständig verändertes Gepräge» geben.[28] Statistiken bezeugen indes die weit stärkere Verkehrszunahme in der Nachkriegszeit.[29]

Während *Zürich baut* die Neugestaltungen und damit verursachten Abrissmassnahmen noch feiert, sollte sich der Diskurs nach gut 30 Jahren durch das aufkommende Umweltbewusstsein und das 1966 auf politischer Ebene eingeführte Natur- und Heimatschutzgesetz drastisch verändern.[30] Davon zeugt Hans-Ulrich Schlumpfs Kritik in *Beton-Fluss*[31] von 1974, die sich gegen ein umstrittenes und schliesslich gescheitertes Autobahnprojekt wendet: Das ab den 1950er Jahren geplante Zürcher Expressstrassen-Y – kurz Ypsilon – sollte die Nationalstrassen[32] A1 und A3 mit der unvollendeten Sihlhochstrasse sowie der neuen Hardbrücke (1969–1972) verbinden. Diese wurde ursprünglich als Provisorium bis zur Eröffnung des nie umgesetzten Ypsilon errichtet. Der Titel ‹Beton-Fluss› lässt sich als eine Kritik gegen den Eingriff in einen bedeutenden städtischen Naturraum verstehen und als ein gegen die Bautätigkeit für die «autogerechte Stadt» gerichtetes Plädoyer, die fliessenden Verkehr mit fliessendem Beton zu lösen glaubte. Bereits 1972 wurde dieses verkehrstechnische Argument in der Fernsehsendung *Die Krise der Schweizer Stadt*[33] angesichts der zahl-

reichen Grossbaustellen in Grossstädten in Frage gestellt.

Die Sihlhochstrasse in Hans-Ulrich Schlumpfs Beton-Fluss (1974) © Hans-Ulrich Schlumpf

Eine kritische amerikanische Stimme als weiteres Argument gegen die Sihlhochstrasse in Beton-Fluss (1974) © Hans-Ulrich Schlumpf

Bei Schlumpf zeigt sich noch eine andere bedeutende Wendung. Die Personen sind nicht mehr nur Statist:innen wie in *Zürich baut*, sondern sie kommen zu Wort: Junge Mütter, ein Architekt und ein Rentnerehepaar richten ihren Missmut in die von Pio Corradi geführte Kamera und unterstreichen die mit der Linse eingefangenen Problematiken im Strassenraum. Seit dem Bau der Viadukte werde der Fussgängerverkehr massiv erschwert und Anwohnende seien durch Lärm und

Abgase belastet. *Beton-Fluss* schliesst mit einem Luftbild aus einer US-Stadt mit Autobahngewirr, denen Zürichs Planende nachzueifern schienen, und verweist vor dem Hintergrund des Sihlstrassenstumpfs auf Baustopps in New York und Bosten. Francis W. Sargent, Architekt und Gouverneur von Massachusetts, der 1972 den Bau von Autobahnen in Bosten stoppte, wird in *Beton-Fluss* prominent zitiert: «Sind die Strassen, die wir bauen, zu teuer? – Nicht nur in Geld, sondern durch das, was sie uns kosten an abgebrochenen Häusern, zerschnittenen Gemeinden, entwurzelten Existenzen, Luftverschmutzung, Wasserverschmutzung, Lärm und Entzug von kostbarem Lebensraum. Die Antwort lautet: Ja, sie sind zu teuer.»

**Luftbilder in *Bauen als Umweltzerstörung* (1975)**

Rolf Keller, Autor von Bauen als Umweltzerstörung (1973) im gleichnamigen Beitrag des Schweizer Fernsehens (1974) © Schweizer Radio und Fernsehen SRF

In der Nachkriegszeit wurde auch in der Schweiz der Vorrang des Verkehrs in städtebaulichen Planungen zunehmend kontrovers diskutiert. Hans-Ulrich Schlumpfs Kritik am Strassenbau in *Beton-Fluss* konzentriert sich auf das Blickfeld der Fussgänger:innen. Er vermittelt und potenziert mit Kamerafahrten, schwenkenden Bewegungen und Untersichten die Gewalt des verbauten Betons. Der Architekt Rolf Keller, der die Sihlhochstrasse und Hardbrücke ebenfalls kritisiert, nimmt in seiner berühmten Streitschrift *Bauen als Umweltzerstörung* von 1973, die vornehmlich mit Fotografien argumentiert, beim Thema Verkehr Luftbilder hinzu. Diese wurden oft explizit mit Raumfragen in Verbindung gebracht. In den Luftaufnahmen vermischten sich Faszination, Dokumentation und Kritik.[34]

Keller stellt auf Doppelseiten Verkehrssituationen am Boden und aus der Luft einander gegenüber. Er ergänzt sie mit Abbildungen von Zonenplänen samt eigenen Filzstift-Markierungen und fügt den Bildern prägnant formulierte Legenden hinzu, in denen er nicht selten mit Neologismen den Missstand plakativ hervorkehrt: «Es fängt oft mit harmlosen Disharmonien und schleichenden Unwirtlichkeiten an und wächst sich dann bis zu ganzen Agglomerations- und Wegwerflandschaften aus (Zürich-Altstetten).»[35] Oder: «Misshandelte Landschaft, bauverschmutzte, verluderte Umwelt [...] (Dietlikon).»[36] Kellers Auftritt in einem Beitrag des Schweizer Fernsehens wartet entsprechend mit Helikopteraufnahmen in der Agglomeration von Zürich und aus geringer Höhe auf.[37] Nach Zitaten aus Buchrezensionen in der Presse ist auch die Reportage auf Verkehr und Grosswohnsiedlungen ausgerichtet. Keller stellt sich in Alltagsräume,

etwa ins Zentrum einer Glatttaler Gemeinde, und macht in seiner Bewertung keine Umschweife. Er betont, dass der Umweltschutz das Bauen und die damit einhergehende Zerstörung bisher nicht berücksichtigt habe. Das von beiden Seiten aus der Luft abgefilmte Glattzentrum in Wallisellen mit direktem Autobahnanschluss, grossflächigen Parkmöglichkeiten und daran angrenzenden Wohnblocksiedlungen wird zum Exempel eines unsystematischen und unliebsamen, «die ganze Erdoberfläche verkrusten[den]» «Baukrebses» erhoben: Was erst noch als Shopping Mall nach US-amerikanischem Vorbild gefeiert wurde,[38] rückt hier in ein fragwürdiges Licht. Die Helikopterflugaufnahmen symbolisieren – wie die Kunsthistorikerin Verena Huber Nievergelt in Bezug auf die damalige Autobahnfotografie feststellt – eine «im Kontext der Öl- und Wirtschaftskrise, der gesellschaftspolitischen Umbrüche und des zunehmenden Umweltbewusstseins in den Siebzigerjahren [...] fehlgeleitet und einseitig funktionalistisch empfundene Herangehensweise an Städtebau und Verkehrsplanung».[39]

Das Glattzentrum in Wallisellen mit direktem Autobahnanschluss im Beitrag Bauen als Umweltzerstörung (1974) des Schweizer Fernsehens © Schweizer Radio und Fernsehen SRF

Während Rolf Keller die Ergebnisse der Planungsprojekte 1975 im Fernsehen anklagt, veröffentlicht der Soziologe und Promenadologe Lucius Burckhardt im selben Jahr seinen Artikel: «Wer plant die Planung?»[40] Zehn Jahre später, angeleitet durch dasselbe Interesse, wie Entscheidungsträger:innen zu ihren Beschlüssen kommen, begleitet ihn das Schweizer Fernsehen auf einem Spaziergang durch seine Heimatstadt Basel, bei dem er an mit Zürich vergleichbaren Autobahnprojekten Kritik übt.[41]

Einführend erläutert er sein Theoriedreieck als Verhältnis zwischen Mensch–Umwelt–Politik: Der Mensch wirkt auf die Umwelt ein und diese auf ihn zurück; zwischen Mensch und Umwelt stellt sich die Politik, wozu er Politiker:innen wie Architekt:innen zählt, die für Planungen nur bauliche Lösungen vorlegen würden, ohne das Verhältnis zwischen Mensch und Umwelt zu berücksichtigen.

Der Soziologe Lucius Burckhardt an der verbauten nördlichen Peripherie Basels in einem Beitrag des Schweizer Fernsehens (1985) © Schweizer Radio und Fernsehen SRF

## Perspektivenwechsel

Von *Zürich baut* zu den Beiträgen aus den 1970ern erfolgt ein filmischer Perspektivenwechsel: Der alles überblickende, kontrollierende, von unerschütterlichem Fortschrittsglauben geleitete Blick, für den die distanzierten Luftaufnahmen, die Bilder der Baustellen und ihrer Resultate stehen, weicht einem umsichtigen, die Umwelt berücksichtigenden, genauerem Hinschauen, das Vielstimmigkeit einfordert. Im Beitrag *Bauen als Umweltzerstörung* rückt der Helikopter näher an die Agglomerationsräume heran, in denen sich die jüngsten, massiven Bautätigkeiten zeigen. Die Kamera kommt bei Schlumpf, Keller und Burckhardt auf den Boden zurück, blickt hoch angesichts der immensen Eingriffe und stellt sich vor alltäglich Betroffene und weitsichtige Kritiker:innen, deren Argumente bis in die heutige Zeit Gültigkeit haben.

*Dieser Artikel entstand im Rahmen des Postdoc-Projekts* Broadcasting the Built Environment from Above: (Moving) Aerial Images of Planning in Postwar TV *innerhalb des SNF-Sinergia-Forschungsprojekts* Aerial Spatial Revolution: The Conquest of the Air and Its Impact on City, Architecture and Territory from the Origins of Aviation to Present Time (2024–2027) *mit der Projektnummer CRSII5_216598*.

Lucius Burckhardt erklärt in einem Beitrag des Schweizer Fernsehens (1985), wie Planungen aus dem Verhältnis zwischen Mensch, Umwelt und Politik hervorgehen © Schweizer Radio und Fernsehen SRF

1. ↑ *Zürich baut* (Praesens-Film A.G. im Auftrag des Tiefbauamts Zürich, CH, 1937–1938).
2. ↑ Im vorliegenden Schweizer Kontext handelt es sich um einen historischen Begriff, der bis in die 1950er Jahre neutral für Werbezwecke verwendet wurde. Dagegen wurde er bekanntlich in den 1930ern vom nationalsozialistischen Regime für politische und ideologische Zwecke benutzt. Vgl. Yvonne Zimmermann, Yvonne, «Neue Impulse in der Dokumentarfilmforschung: Einleitung», in: Dies. (Hg.), *Schaufenster Schweiz, Dokumentarische Gebrauchsfilme 1896–1964*, Zürich, Limmat Verlag, 2011, S. 14–31, S. 30.
3. ↑ *Zürich baut* ist vergleichbar mit Valérien Schmidelys von der Pro-Film produziertem Beitrag *Die Stadt greift ein* von 1939, der die Massnahmen des Arbeitsamtes der Stadt Zürich vorführt und sich vorwiegend Hochbauten zuwandte. Vgl. Länzlinger,

Stefan, Schärer, Thomas, *Stellen wir diese Waffe in unseren Dienst, Film und Arbeiterbewegung in der Schweiz*, hg. v. Schweizerischen Sozialarchiv, Zürich, Chronos Verlag, 2009, S. 148. Für die Hinweise bedanke ich mich bei Seraina Winzeler und Yvonne Zimmermann.

4. ↑ Vgl. die Fotografie in: Kurz, Daniel, *Die Disziplinierung der Stadt. Moderner Städtebau in Zürich*, 1900–1940, Zürich, gta Verlag, 2008, S. 296; th, Filmchronik. *Zürich baut*, in: *Neue Zürcher Nachrichten*, 35, 112, 13.05.1939.
5. ↑ Ebd., S. 295.
6. ↑ Ebd., S. 297.
7. ↑ Ebd., S. 296.
8. ↑ Für eine umfassende Filmbeschreibung und Analysen siehe Janser, Andreas/Rüegg, Arthur, *Hans Richter. Die Neue Wohnung. Architektur. Film. Raum*, Baden, Lars Müller Publishers, 2001.
9. ↑ Vgl. N., N., «Verbreiterung der Quaibrücke in Zürich», in: *Schweizerische Bauzeitung*, 09.07.1938, 112, 2, S. 20–21.
10. ↑ N.N., «Ein stadtzürcherischer Film», in: *Neue Zürcher Zeitung, Zweite Sonntagsausgabe*, 11.05.1939, 869, S. 1–2.
11. ↑ Siehe hierzu Länzlinger/Schärer 2009.
12. ↑ Vgl. Girod, Martin, «Emil Berna», in: *Historisches Lexikon der Schweiz HLS*, Version vom 15.11.2005, https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/009134/2005-11-15/ (09.10.2025); Dumont, Hervé, *Geschichte des Schweizer Films, Spielfilme 1896–1965*, Cinémathèque suisse, Lausanne, 1987, S. 116; darin auch «Eine Gründung mit Zukunft: Die Praesens-Film», S. 89–91.
13. ↑ Als Vergleich dient mir Walter Mittelholzers Fotografie «Zürich, Quaibrücke, Bellevue aus 800 m» von 1919 aus dem ETH-Bildarchiv, LBS_MH01-000498, http://doi.org/10.3932/ethz-a-000341244 (09.10.2025).
14. ↑ *Zürcher Stadtplanung*, Schweizerische Filmwochenschau 353/1651, 24.09.1948.
15. ↑ Vgl. den Orientierungsplan in: *Schweizerische Landesausstellung 1939 Zürich. Katalog. Offizieller Führer mit Ausstellerverzeichnis und Orientierungsplan*, Zürich, 1939.
16. ↑ Brunner, Karl H., *Weisungen der Vogelschau. Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau*, München, Verlag Georg D. W. Callwey, 1928. Siehe auch Martin, Lance, *Examples of Photographic Surveying in Town Planning*, in: Town Planning Review, 1916, 6, 3, S. 191–200; Abercrombie, Patrick, «Aerial Photography and Town Planning», in: *Country Life*, 07.06.1919, 45, 1170, S. 703–705; Abercrombie, Patrick, «Aerial Photography in Town Planning», in: *Town Planning Review*, Mai 1925, 10.
17. ↑ Brunner 1928, S. 7.
18. ↑ Ebd., S. 11.
19. ↑ Ebd., S. 14.
20. ↑ Ebd., S. 21.
21. ↑ Ebd., S. 111.
22. ↑ Ebd., S. 99.
23. ↑ Man möchte die einführenden filmischen Luftaufnahmen von *Zürich baut* zu gerne Walter Mittelholzer, Praesens-Film-Teilhaber und Swissair-Mitbegründer, zuschreiben. Doch das im Film bereits fertiggestellte Dach der am Bellevue situierten und für die Landesausstellung geplanten Wartehalle von Architekt Hermann Herter und Ingenieur Fritz Stüssi war im Oktober und November 1937 noch im Bau, so die Datierung von Baustellenfotografien bei Herter, Hermann, «Die Neugestaltung des Bellevue-Platzes in Zürich», in: *Schweizerische Bauzeitung*, 09.07.1938, 111/112, 2, S. 13–20. Siehe dazu auch Baerlocher, Nicolas, Zweifel, Stefan (Hg.), *Bellevue, Zürich*, Neue Zürcher Zeitung, 2005. Mittelholzer ist schon im Mai 1937 bei einem Bergunfall tödlich verunglückt.
24. ↑ Schmid, Mario, «Zürich wird Grossstadt – das Bellevue als Zentrum Europas?», in: *vbzonline*, 08.07.2015, https://vbzonline.ch/zurich-wird-grossstadt-das-bellevue-als-zentrum-europas/ (09.10.2025).
25. ↑ Th., «Filmchronik. *Zürich baut*», in: Neue Zürcher Nachrichten, 13.05.1939, 35, 112, S. 3; g., N.N., «Ein stadtzürcherischer Film», in: *Neue Zürcher Zeitung, Zweite Sonntagsausgabe*, 14.05.1939, 869, S. 1–2.
26. ↑ Loderer, Benedikt, «Ypsilon: Das unsichtbare Denkmal der Wende», in: *Kunst und Architektur in der Schweiz* [1960–1980:

ein Erbe], 2004, 4, S. 33–38, S. 33.

27. ↑ Ebd., S. 33.

28. ↑ Vgl. Kurz und darin das Zitat des Polizeivorstehers Ernst Höhn, in: Kurz 2008, S. 275.

29. ↑ Meyer liefert konkrete Zahlen: «1938 hatten in der Stadt 11 000 Autos stadtzürcherischer Besitzer, darunter 8 300 Personenwagen, zirkuliert. 1950 waren es 21 000 (18 000 PW), 1960 62 000 (53 000 PW) und 1970 121 000 (110 000 PW).» Meyer, Helmut, *Die kleine grosse Stadt. Zürich im 20. Jahrhundert*, Zürich, Chronos Verlag 2022, S. 234. 1921 waren in der Stadt erst 600 Motorfahrzeuge und davon 500 Personenwagen registriert. Vgl. Meyer 2022, S. 143.

30. ↑ Das Natur- und Heimatschutzgesetz regelt den Schutz von Landschafts- und Ortsbildern, historischen Städten, Natur- und Kunstdenkmälern.

31. ↑ *Beton-Fluss* (Hans-Ulrich Schlumpf, CH, 1974). Der Film entstand im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen CinéGroupe, dem Schweizer Fernsehen und der Pro Helvetia zum Denkmaljahr 1975. Es wurden insgesamt zehn Kurzfilme unter dem Titel *Eine Zukunft für unsere Vergangenheit* produziert. https://www.film-schlumpf.ch/BET/BE.html (09.10.2025).

32. ↑ Im Gegensatz zu den Nachbarländern setzte in der Schweiz die landesweite Planung eines Autobahn-Gesamtnetzes erst ab den 1950ern ein. Vom Zuspruch 1958 zeugen die 85% Ja-Stimmen für den Nationalstrassenartikel. Siehe dazu Anne-Catherine Schröter, «Das grösste Schweizer Bauwerk der Nachkriegszeit – Die Baukultur des Nationalstrassennetzes», in: *Wege und Geschichte [Die Automobilisierung der Schweiz]*, 2024, 1, S. 12–18; Anne-Catherine Schröter/Korte, Torsten, «Die Autobahn in und um Bern: Geschichte, Gestaltung, Wahrnehmung», in: *heimat heute*, 2023, S. 12–21; *Die Schweizer Autobahn*, hg. v. Heller, Martin/Volk, Andreas, Katalog zur Ausstellung im Museum für Gestaltung Zürich, 06.03.–09.05.1999, Zürich, Edition Museum für Gestaltung Zürich, 1999.

33. ↑ *Die Krise der Schweizer Stadt* (Teil 1), Schweizer Radio und Fernsehen (Wilfried Bolliger, CH, 08.05.1972).

34. ↑ Keller, Rolf, *Bauen als Umweltzerstörung. Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart*, Zürich, Verlag für Architektur Artemis, 1973. Bereits 1949 prangerte der Kunst- und Architekturhistoriker Peter Meyer in der Buchpublikation *Flugbild der Schweiz* die Verstädterung an: «Unausweichlich, unerbittlich stellt sich im Blick von oben die Frage nach der Zukunft der Großstadt. Wie soll es mit diesen uferlos anschwellenden Menschen- und Häusermassen weitergehen.» Meyer, Peter, «Dörfer und Städte im Flugbild», in: Corti, Walter Robert/Egli, Emil/Imhof, Eduard/Meyer, Peter (Hg.), *Flugbild der Schweiz. 200 Flugaufnahmen der Swissair*, Zürich, Mühlrad-Verlag, H.R. Müller, 1949, S. XXXI–XLII, S. XL–XLII. Zu Flugbildern und Städtebau siehe auch Burckhardt, Lucius/Frisch, Max/Kutter, Markus, *achtung: die Schweiz,* Basel, Verlag F. Handschin, 1955, S. 26; vgl. Burckhardt, Lucius, «Die Krise der Stadt», in: *Das Werk*, 1961, 11, S. 336–337, S. 336; Boesch, Hans, «Stadt und Verstädterung», in: Boesch, Hans/Hofer, Paul, *Flugbild der Schweizer Stadt*, Bern, Kümmerly & Frey, 1963, S. 43; siehe ausführlichere Darstellungen zu Luftaufnahmen, Planung und Kritik bei Verena Huber Nievergelt, *Von Agglomerationen und Autobahnen. Fotografische Diskurse zur Siedlungslandschaft der Schweiz 1960 bis 1991*, Baden, hier + jetzt, 2014, S. 35–63.

35. ↑ Ebd., S. 24f. Siehe zum Begriff der «Unwirtlichkeit» Mitscherlich, Alexander, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt a. M., Suhrkamp, 1965.

36. ↑ Keller 1973, S. 40f.

37. ↑ *Bauen als Umweltzerstörung*, Schweizer Radio und Fernsehen (Sebastian C. Schröder, CH, 14.05.1974).

38. ↑ *Aktuelles bauen, Das schweizerische Bau- und Wirtschaftsmagazin* [Einkaufszentrum Glatt Zürich/Wallisellen. Festschrift zur Eröffnung Februar 1975], 1975, 11, Sonderheft S1/75.

39. ↑ Huber Nievergelt 2014, S. 75.

40. ↑ Burckhardt, Lucius, «Wer plant die Planung?» [1974], in: Ders., *Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch*, Berlin, Martin Schmitz Verlag, 1980, S. 71–88.

41. ↑ *Schauplatz: Lucius Burckhardt*, Schweizer Radio und Fernsehen (Sabine Sütterlin, CH, 17.05.1985).