

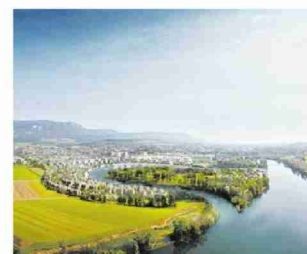
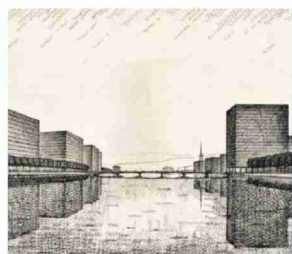
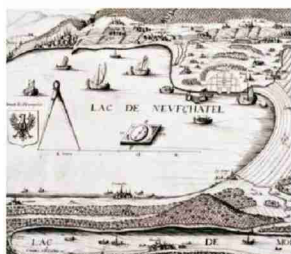


Schweizer Split

Die Zeit/ Schweizer Split
 5400 Baden
 056 206 66 08
 www.zeit.de

Medienart: Print
 Medientyp: Tages- und Wochenpresse
 Auflage: 18'000
 Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 818.006
 Abo-Nr.: 1088641
 Seite: 3
 Fläche: 70'726 mm²



Die Neustadt **Henripolis** am Neuenburgersee; das radikale **Sanierungsprojekt für die Altstadt von Zürich**, entworfen von Karl Moser; der Bahnhof **Porta Alpina** im Gotthard-Basistunnel unterhalb von Sedrun; die exklusive **Wasserstadt in Solothurn** (v. l. n. r.)

Abb.: C. Savary u. B. Gaultier, 1626;
 gta Arch./ETH Zürich (Nachl. K. Moser);
 Porta Alpina; bonainvest AG (v.l.n.r.);
 M. Wetli/13photo (u.)

Schön waghalsig, das alles!

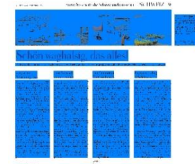
Zu bedrohlich, zu radikal oder schlicht zu teuer: Auch von diesen vier Großprojekten wollte die Schweiz nichts wissen VON MATTHIAS DAUM

Utopia am Neuenburgersee

Wir schreiben das Jahr 1625. Auf dem Kontinent tobt der Dreißigjährige Krieg, da platzt Henri II. d'Orléans-Longueville der Kragen. Der katholische Fürst von Neuenburg hat genug von seinen protestantischen, aufmüpfigen Bürgern, die ohne ihn gute Geschäfte machen. Er will selber Handel treiben. Dazu braucht er eine eigene Stadt: Henripolis. Am Nordufer des Neuenburgersees soll sie stehen, angelegt in einem Halbbrund mit einem schachbrettartigen Straßenraster. Doch die ideale Form ist nur das eine, Henri II. will mehr. Er stattet seine Polis mit weitreichenden Handelsprivi-

legien aus. Ja, in diesem Utopia im Seeland darf jeder seine Religion frei ausüben und muss niemand Militärdienst leisten.

Von Anfang an ist Henripolis ein internationales Unterfangen. Als Stadtherren sind zwei Kaufmänner aus St. Gallen und Basel vorgesehen, die beste Beziehungen nach Amsterdam und Mailand pflegen. Selbst die Niederländische Ostindien-Kompanie – damals ein globaler Handelsriese – ist interessiert. Sie sucht im kriegsverwirrten Europa einen sicheren Handelsweg von den Niederlanden nach Italien. 50 000 Taler kostet die Neustadt, berechnet der Fürst. Mit einem dreisprachigen Werbeprospekt buhlt er um Bewohner, 15 000 sollen es dereinst sein: »Der Ort ist sehr reizvoll und gesund. [...] Auch wächst dort ein guter Weißwein.« Doch das Projekt scheitert: Bern, die lokale Macht, will sich



Schweizer Split

Die Zeit/ Schweizer Split
5400 Baden
056 206 66 08
www.zeit.de

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 18'000
Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 818.006
Abo-Nr.: 1088641
Seite: 3
Fläche: 70'726 mm²

keine Konkurrenz vor die Nase setzen lassen. Die Einheimischen verkaufen dem Fürsten kein Land. Und auch die aufwendige Werbekampagne gerät zum Flop: Kaum einer will in Henriopolis siedeln.

Eine Neustadt an der Limmat

Karl Moser ist sich sicher: Weg damit! Fort mit der Altstadt von Zürich. Moderne Zeilenbauten aus Glas und Stahl sollen die Limmat säumen. Vom Licht durchflutet, von der Luft durchströmt. Nur ein paar Monumente dürfen bleiben. So skizziert es der Architekt in seiner »Niederdorfstudie«.

Moser ist damals, 1933, ein Star. Sein Wort hat Gewicht, seine Bauten prägen die Stadt. Mit der Universität hat er ihr eine Krone aufgesetzt, mit dem Kunsthaus eine Schatzkammer gebaut. Und er ist mit seiner Sehnsucht nach der Abrissbirne nicht allein, sie entspricht dem Zeitgeist. Zehn Jahre zuvor will Le Corbusier mit seinem Plan Voisin das Stadtzentrum von Paris schleifen. Und in Zürich hat um die Jahrhundertwende bereits ein Großbaumeister einen neuen Stadtteil aus dem Boden gestampft: Gustav Gull. Für seine Amtshäuser an der Urania machte er das fast 700-jährige Kloster Oetenbach platt.

Woher dieser Groll auf das Alte? Die mittelalterliche Stadt gilt als Ghetto. Sie ist eng, überfüllt. Hier stinkt es, hier werden Krankheiten übertragen. Es sind vor allem die Sozialdemokraten, welche die mangelnde »Wohnungshygiene« und das herrschende »Gässchenelend« beklagen. Sie fordern eine »Gesundung« der alten Viertel – und zwar radikal.

Erst Mitte der vierziger Jahre kippt in Zürich die Stimmung. Ein neuer Stadtbaumeister versucht »Charakter« und »Maßstab« seiner Stadt zu erhalten. Die Sprengmeister ruhen, dafür werden die Altsadthäuser nun ausgehöhlt – und bis zur Unkenntlichkeit kaputt saniert.

Ein Bahnhof im Gotthardmassiv

Es sieht gut aus, damals im Herbst 2005. National- und Ständerat haben eben einen Millionenkredit verabschiedet. Und Verkehrsminister Moritz Leuenberger frohlockt: »Endlich wird wieder einmal ein kühnes Projekt gewagt.«

Das Projekt ist ein Bahnhof tief im Gotthardmassiv: die Porta Alpina. Über einen 800 Meter hohen Lift und einen 1000 Meter langen Stollen sollen die Passagiere vom Perron in die Bündner Bergwelt finden, von Zürich oder Mailand also in null Komma nix auf der Skipiste stehen. Eine Machbarkeitsstudie, ohne die im 21. Jahrhundert kein Großprojekt mehr auskommt, bescheinigt den Initianten: Eure Vision ist realisierbar! Und erst noch zu einem Schnäppchenpreis. Lediglich 50 Millionen Franken soll die Porta Alpina kosten, rechnen ihre Promotoren. Denn Schacht und Stollen sind bereits in den Fels geschlagen, sie dienen als Zwischenangriffsstollen für den Bau des NEAT-Tunnels. Die Touristiker träumen von jährlich 65 000 zusätzlichen Tagesgästen, Lokalpolitiker schwärmen vom Pendeln aus den Alpen in die Metropolen. Die Wartehallen werden schon mal ausgebrochen. Kostenpunkt: 15 Millionen Franken.

Doch die SBB stellen sich quer. Sie befürchten: Ein Halt im Berg verringere die Kapazität des neuen Tunnels – um einen Zug pro Stunde. Politiker bespötteln das Projekt als PR-Produkt, das politisch hervorragend vermarktet werde. Aber eigentlich unnötig sei. 2007 dreht die Bündner Regierung den Geldhahn zu, und fünf Jahre später schreibt der Bundesrat in einem dünnen Communiqué: »Auf den Bau einer Bahnhaltestelle im Gotthard-Basistunnel unterhalb von Sedrun wird vorläufig verzichtet.«

Lagunen-Feeling in Solothurn

Als wäre die Schweiz eine Wüste, zieht es ihre Bewohner an die Seen. Und diesen Luxus lassen sie sich einiges kosten. Selbst wenn der Blick aufs blaue Nass nur durch ein schießschartengroßes Fenster geht, raketet der Immobilienwert in die Höhe. Da will auch die Flusstadt Solothurn nicht abseits stehen. 2006 ist es, als ein privater Investor mit seiner Idee bei den Stadtoberen vor-



Schweizer Split

Die Zeit/ Schweizer Split
5400 Baden
056 206 66 08
www.zeit.de

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 18'000
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 818.006
Abo-Nr.: 1088641
Seite: 3
Fläche: 70'726 mm²

stellig wird: Ivo Bracher will den »Stadtmist« zu Gold machen. Die ehemalige Abfalldeponie soll erst saniert – und dann mit einer künstlichen Aarschleife geflutet werden. Um schließlich an ihrem Ufer auf 42 Hektaren ein Lagunenstädtchen mit 660 Wohneinheiten zu bauen. Für sein Projekt holt der Immobilienunternehmer die Stararchitekten Herzog & de Meuron an Bord. »Es wohnt sich da wie in den Ferien«, schwärmen sie. Doch die Politik tut sich schwer mit der Idee. »Die Lust ist klein, das Ganze an die Hand zu nehmen«, sagt der Stadtpräsident. Der Güsel ist unterm Boden und stört niemanden, das Landschaftsland lässt sich aus rechtlichen Gründen kaum einzonen.

Bracher aber bleibt dran. Mit seiner Wasserstadt könnte die Stadt nicht nur die Sanierungskosten für die Deponie einspielen; rund 200 Millionen Franken. Nein, ihre Steuern würden um drei Prozent sinken, verspricht er. Dank den reichen Neuzuzüglern, die bei ihm bald ein Riverside-Einfamilienhaus kaufen. Gehör findet der Ideenverkäufer, vorwärts geht es in Solothurn trotzdem nicht. Als die Wasserstadt-Initianten die Kantonsregierung mit einer Interpellation auf Trab bringen wollen, erhalten sie eine seitenlange Antwort, die mit den Worten schließt: »Die Abwägung aller Aspekte ist Gegenstand der derzeitigen Untersuchungen.«