

Die 50 Jahre : Querulantenklub wird Fachgremium

Autor(en): **Oelek, Sambal**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [9]: **Das Metropolenprogramm : 50 Jahre Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122751>

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.

Querulantenklub wird Fachgremium

Text: Sambal Oelek

Abbildungen: Sammlung Rolf Signer

Als sich vor fünfzig Jahren eine Hand voll Architekten, Planer, Ingenieure und Baujuristen zur Zürcher Studiengruppe für Bau- und Verkehrsfragen ZBV zusammenschlossen, erhielten sie von der Stadt zunächst den Ruf eines Querulantenklubs. Bald aber stiessen sie auf offene Ohren, vor allem, wenn das Volk die Behörden bei Verkehrsvorlagen im Regen stehen liess.

«Wie käme es aber dann heraus, / wenn wir nun bauten Haus an Haus / wie Zollikon im gleichen Stil / von Zürich bis nach Rapperswil. / Man könnt' die Dörfer sich kaum denken / wie sie im Häusermeer versänken, / und ihre letzte Eigenart / würd' unterm Steingewirr verscharrt. / Verwischen wir Gemeindegrenzen, / dann kennen wir die Konsequenzen: / Das ganze Ufer wird dann schier / zu einem einz'gen Stadtquartier.»

Diese (Ortsplanung in Versen) verfasste im Jahr 1949 Rolf Meyer-von Gonzenbach, um der Gemeinde Meilen die Planung schmackhaft zu machen. Zusammen mit der Planerkoryphäe Hans Marti war er ein engagiertes Mitglied der Zürcher Studiengruppe für Bau- und Verkehrsfragen ZBV, die im Mai 1954 von gerade dreizehn Mitgliedern gegründet wurde und 1960 zur Studiengesellschaft mutierte. Präsident war der Architekt Carl Lippert, als Vizepräsident amtierte Jakob Zweifel, der Architekt des Schwesternhochhauses in Zürich. Im übrigen Vorstand sassen der Rechtsanwalt und Architekt Markus Hottinger, der Architekt Wolfgang Naegeli, Autor des (Handbuch des Liegenschaftenschätzers), und der Ingenieur Heinz Ritter, ein unterlegener Stadtratskandidat, der ein neues Betätigungsfeld suchte.

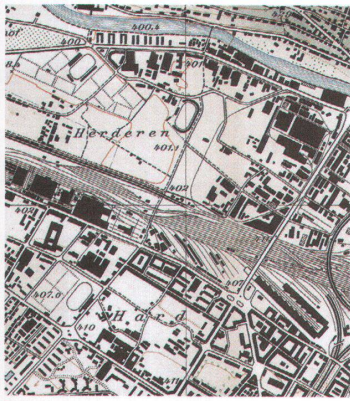
Der Auslöser

Das Schreckensszenario eines sich immer weiter ins Grüne ergiessenden, amorphen Zürcher Häusermeers war denn auch der Auslöser für die Gründung der ZBV. Die städtische Bauordnung von 1946 hatte erstmals Zonen für Wohnen und Arbeiten sowie Freihalteflächen ausgeschieden, welche letztere sich aus der Grün- und Landwirtschaftszone zusammensetzten. Nun fehlte aber laut Bundesgericht im Kanton Zürich die gesetzliche Grundlage für das Bauverbot in der Landwirtschaftszone. So revidierte denn der Zürcher Gemeinderat 1954 die Bauordnung und beabsichtigte, die Landwirtschaftszone kurzerhand der Wohnzone mit der niedrigsten Ausnützung, der so genannten Zone (W 21/3 17%) (zweistöckig, ein Drittel des Dachgeschosses bewohnbar, 17 Prozent der Grundstücksfläche überbaut) zuzuweisen. Die Fachleute waren alarmiert. Statt den Bauboom im Einklang mit einer vernünftigen Verkehrsplanung durch verdichtete dezentrale Wohnkerne aufzufangen, lenkte ihn nun die Bauordnung in Gebiete mit der kleinsten Ausnützung, wodurch auch noch die Grünflächen gefährdet wurden. Zudem hatte der Verkehr in der Revisionsvorlage keinen Niederschlag gefunden, obwohl die zwei Generalverkehrspläne bereits vorlagen.

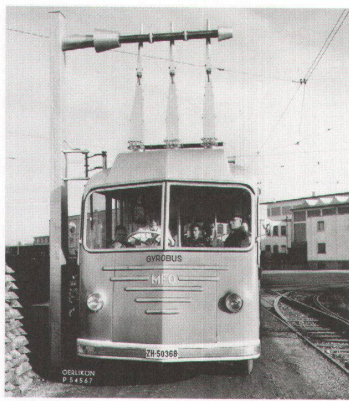
Die Gründungslegende

Dies war die Geburtsstunde der Studiengruppe. Am 20. Januar 1955 lud sie die Presse ins Du Nord ein, wo sie sich erstmals als ZBV präsentierte. Unmittelbar danach verfrachtete sie die Journalisten nach Schwamendingen, wo sie ihnen als abschreckendes Beispiel einige Siedlungen vom Typ (W 21/3 17%) zeigte. Als der Gemeinderat die Teilrevision annahm, ergriffen die ZBV und weitere Kreise das Referendum und machten sich für eine Totalrevision sowie eine Änderung des kantonalen Baugesetzes (Sicherung von Freiflächen) stark. Allerdings vergeblich. Am 3. Juli 1955 stimmte das Volk zu.

Das Ziel des Vereins, unter Mitwirkung von Architekten, Ingenieuren, Juristen, Ökonomen und interessierten Laien «aktuelle stadtzürcherische Verkehrs- und Bauprobleme zu studieren» und darüber «öffentliche Diskussionen durchzuführen», hatte sich dennoch als dringendes Be-



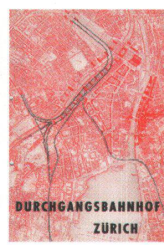
1



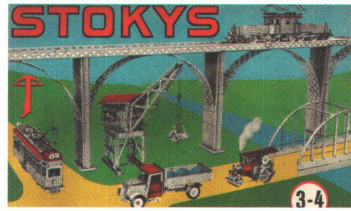
2



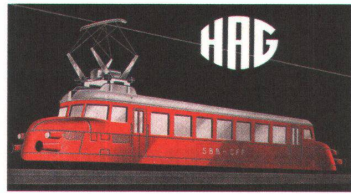
3



4



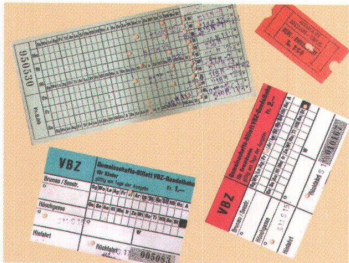
7



8



5



6

Die Fünfiger

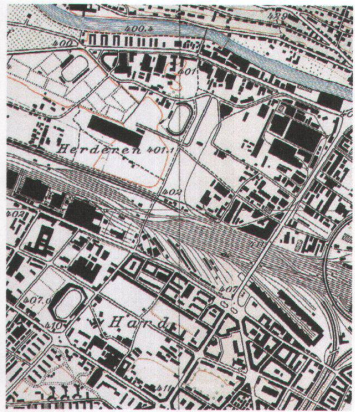
- 1 Zürich West 1957: Ausschnitt aus der Landeskarte 1:25 000.
- 2 Der Gyrobus bezog die Energie für das Schwungrad an besonderen Haltestellen. Abb.: Verein Tram Museum Zürich
- 3 Am 3. Juli 1955 wurde die neue Bauordnung angenommen. Die ZBV hatte die Vorlage erfolglos bekämpft. Abb.: Museum für Gestaltung Zürich
- 4 Weder den ersten noch den letzten Vorschlag für einen Durchgangsbahnhof von «Der Baumeister» 1956.
- 5 Siedlungsmuster der Fünfigerjahre: Letziggraben/Heiligenfeld (1951–55) von Albert Heinrich Steiner. Abb.: GTA
- 6 Ein Schülerabonnement und zwei Karten für die Gondelbahn über den See, die für die «G 59» gebaut wurde.
- 7 Der Stokys-Baukasten war die Schweizer Antwort auf Meccano.
- 8 Die Vorkriegsikonke «Roter Pfeil» als Modelleisenbahn der Marke Hag.

dürfnis erwiesen, umso mehr, als Verwaltung und Gemeinderat durch die komplexe Planungsmaterie zuweilen überfordert schienen. Die ZBV – interdisziplinär avant la lettre! – entfaltete in der Folge eine oft geradezu fiebrhafte ehrenamtliche Tätigkeit. Themen wie der Generalverkehrsplan, das Nationalstrassennetz, die Tramwagenbeschaffung, das Hochhaus, die ETH-Hönggerberg und so weiter beschäftigten Ad-hoc-Kommissionen oder waren Gegenstand von Stellungnahmen und Vorträgen. Da die Siedlungs- und Verkehrsprobleme an der Stadtgrenze nicht Halt machen, bezog man – abgesichert durch eine Statutenänderung – bald auch den Kanton mit ein. So betätigte sich etwa die ZBV als Geburtshelferin der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZÜ, indem sie, zusam-

men mit der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz, die Vertreter von vierzig umliegenden Gemeinden auf den 18. Juni 1957 ins Zürcher Bahnhofbuffet einlud.

Der Behördenschreck

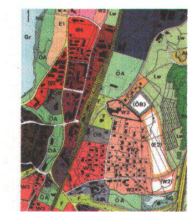
Das Verhältnis zu den städtischen Behörden war anfänglich eher getrübt. 1960 beklagte Verkehringenieur Hans B. Barbe «die autoritäre Art und Weise», mit der die Stadt «die grössten Bauvorhaben in dilettantischster Ausführung» durchsetzte. So wurden zusammengehörende Bau- und Verkehrsfragen von verschiedenen Ämtern bearbeitet. Gemeinsam mit anderen Fachverbänden (TCS, BSA, SIA, ZAS) verlangte deshalb die ZBV die Schaffung eines Stadtplanungsamtes. Schon 1961 entsprach der Stadtrat →



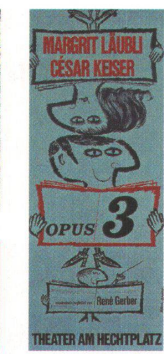
1



2



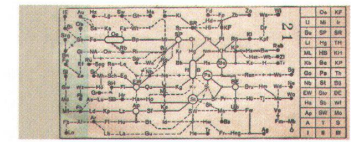
3



5



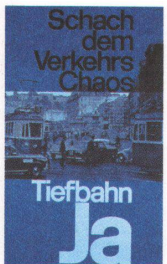
4



10



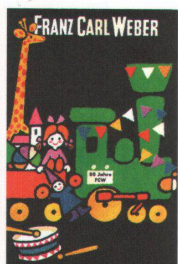
6



7



8



9



11

Die Sechziger

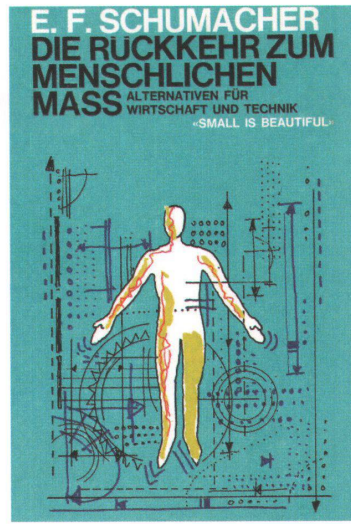
- 1 Zürich West 1962: Stadion Förlibuck.
- 2 Die «Expo 64» in Lausanne zeigte die Schweizer Hochkonjunktur.
- 3 Ab 1966 wurden am ORL-Institut Richtlinien zur Orts-, Regional- und Landesplanung erarbeitet.
- 4 Die «Ae 6/6» war der Stolz der SBB und der Modelleisenbahner.
- 5 Margrit Läubli und César Keiser waren erst bei «Opus 3» angelangt.
- 6 Die Beatles gaben am 4. Okt. 1962 die erste Single «Love Me Do» heraus.
- 7 Die Tiefbahn erlitt 1963 mit 61 Prozent Neinstimmen Schiffbruch. Abb.: Museum für Gestaltung Zürich
- 8 Ab 1959 fuhren die tunnelgängigen Motorwagen «Karpfen» durch Zurich.
- 9 Franz Carl Weber wurde achtzig.
- 10 Schülerabo bis 1964: Das Billett wurde mit Ziellochung entwertet.
- 11 Ab 1964 gab es Wochenmarken, ab 1966 Billettautomaten.

Die Siebziger

- 1 Zürich West 1976. Toni-Areal und Migros Herdern setzten die Massstäbe.
- 2 1973 folgte «Small is beautiful». Das neue Stichwort hiess Lebensqualität.
- 3 Statt Mehrfahrtenbüchlein gab es für die VBZ ab 1974 Streifenkarten.
- 4 1975 setzten die SBB erstmalig klimatisierte Wagen in Betrieb.
- 5 Die Gesamtverkehrskonzeption erschien 1977, sie blieb Papier.
- 6 Die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS) war 1971 für Lawinerverbauungen statt Express-Strassen.
- 7 Die U-Bahn, die der Transportplan vorsah, wurde 1973 abgelehnt.
- 8 Das Kartonbillettt hielt sich, bis der Computer kam, bis gestern.
- 9 1972 erschien das Buch «The Limits to Growth», in Englisch und deutsch.
- 10 Die 1974 eröffnete Heitersberglinie war die erste Neubaustrecke der SBB seit 1916.



1



2



3



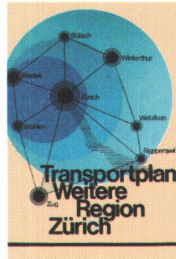
4



5



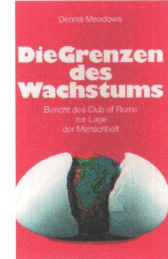
6



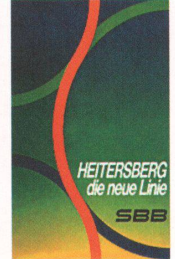
7

28.05.74 Gültig 10 Tage	28.05.74 Gültig 10 Tage	14.05.74 Gültig 10 Tage	20.05.74 Gültig 10 Tage	04.05.74 Gültig 10 Tage
Zürich Abfahrt	Zürich Abfahrt	Zürich Abfahrt	Zürich Abfahrt	Zürich Abfahrt
2.M.F.F. 1 1 4 0	2.M.F.F. 3 3 0 0	2.M.F.F. 3 3 0 0	2.M.F.F. 2 2 1 0	2.M.F.F. 5 3 0 0
5 1 2 1 4 9	1 3 3 8	1 3 3 8	5 1 2 1 4 9	1 3 3 8
9 8 7 5	6 0 7 3	3 5 7 7	9 8 1 7	9 6 6 1

8



9



10

→ der Forderung, was Barbe heute als eines der grössten Highlights der Studiengesellschaft bezeichnet. (Umso mehr bedauert er, dass das Amt 1996 wieder abgeschafft worden ist.) Die Verwaltung tat sich allerdings schwer, einen geeigneten Stadtplaner zu finden. Erst nach dem Tiefbahndebakel von 1962 betraute sie Hans Marti mit dem Aufbau des Stadtplanungsamtes. Die entsprechenden Aufgaben hatte bisher der arg gescholtene Stadtgenieur Hermann Steiner versehen, der im Gegenzug die Studiengesellschaft mit seinen Beamten zu unterwandern suchte. Dadurch sah diese sich 1963 genötigt, Angehörige der Kantons- und Stadtbehörden von der Mitgliedschaft auszuschliessen, was 1991 wieder rückgängig gemacht wurde. Mit der gleichen Statutenrevision erklärte sich die

ZBV als «politisch und konfessionell neutral» und, wie es in einer anderen, aber dann verworfenen Version hiess: «unabhängig von Interessen irgendwelcher Art».

Im Höhenrausch

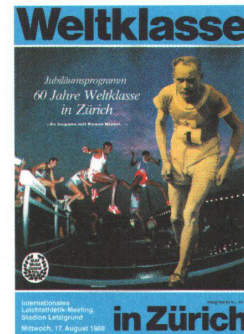
Aber war sie tatsächlich unabhängig, als sie im Winter 1968/69 mit der Vortragsreihe «Das Gesicht der Grossstadt Zürich» nolens volens zum euphorischen Sprachrohr der Cityvereinigung und ihrer hoch fliegenden Pläne wurde? Architekt Rolf Keller klagte in einem Referat, die Stadt sei «ein liebes Gartenstädtchen geblieben, ohne die Kennzeichen einer Metropole, nirgends ein Wald von Wolkenkratzern, nirgends monumentale Zonen». Und Richard Allemann, Präsident der Cityvereinigung und just für ein

Die Achtziger

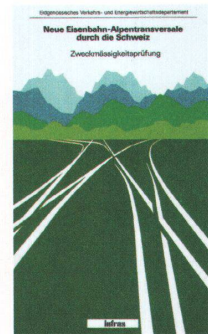
- 1 Zürich West 1982: Migros Herdern hat zum dritten Mal zugenommen.
- 2 Im Jahr 1989 zählte man auf dem Letzigrund bereits 14 Weltrekorde.
- 3 Die Zweckmässigkeitsprüfung der Alpentransversale erschien 1988.
- 4 Den 30. Geburtstag feierte die ZBV mit der Festschrift «Zürich 2004».
- 5 Der Manessehof von Arcoop war 1984 das erste Gebäude, das sich vom Verkehr abwandte.
- 6 Seit 1985 gibt es die Regenbogenkarte des Zürcher Verkehrsverbunds.
- 7 Zürich-Appenzell retour kostete 1984 mit dem Ausflugsbillettt 32 Franken.
- 8 Vom Seepark über Venedigstrasse nach HB-Südwest: Ideen für Zürich.
- 9 Die S-Bahn wurde 1980 angenommen und nahm 1990 den Betrieb auf.
- 10 Das Waldsterben schreckte die Leute auf, die Grünen setzten die Themen, die Politik folgte zögernd.



1



2



3



4



5



6



9



8



10

Jahr im ZBV-Vorstand, wünschte «aus Zürich eine Stadt von europäischer Bedeutung, eine Metropole zu schaffen», die im gleichen Rang wie Mailand, München oder Frankfurt steht und deren City sich «in den Sihlraum als das zukünftige Manhattan Zürichs» ausdehnt, womit er übrigens bei den Behörden offene Türen einrannte.

In ähnlichem Geist sprach Anfang 1971 Verkehrsingenieur Barbe – in einem Vortrag über den regionalen Transportplan – fasziniert und neidvoll vom wohl «gigantischsten verkehrstechnischen Unternehmen, das die Menschheit bis jetzt inszeniert hat», von den 1969 gestarteten bemanneten Mondflügen. Der Neid war berechtigt. Der Cityring, der den Stadtkern umkreisen sollte, war gerade dabei, im politischen Klima, das jäh gewechselt hatte, zu verglühen, da der Heimplatzumbau – den auch die ZBV ablehnte – schubladisiert und die Hechtplatzvorlage vom Volk verworfen worden war. 1972 kam auf einer entfernten Umlaufbahn der Tangenterring ins Trudeln, als die Hardplatzvorlage scheiterte. Ganz zu schweigen vom wachsenden Entsetzen, mit dem viele nun auf die drei wie Asteroiden aufs Stadtzentrum zurasenden Expressstrassen starteten, und vom fürchterlichen Crash, den die U-Bahn-Vorlage 1973 erlitt.

Katastrophenhilfe

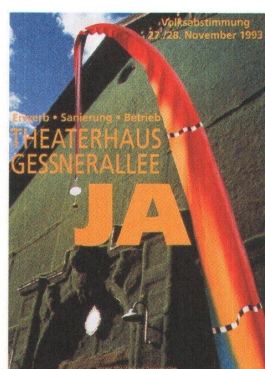
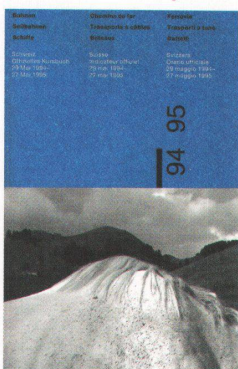
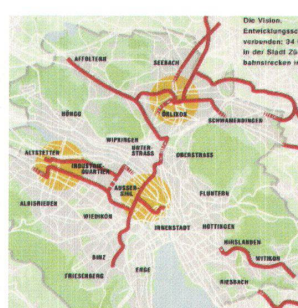
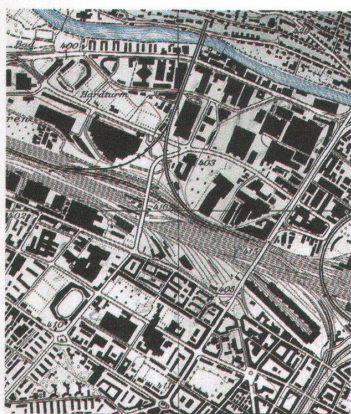
Als es nun galt, den Blechschaden zu inspizieren und die Fahrtenschreiber zu analysieren, aktivierte die ZBV ihre Pannenhilfe. Auf Einladung von Stadtrat Heinrich Burkhardt entsandte sie einen Rettungssanitäter in die «offene Planung», welcher man nun die Weiterführung der Westtangente ab Hardplatz aufgehalst hatte. Überhaupt dämmerte den Behörden, dass es neben den Geschäftsleuten der City auch noch weitere Bevölkerungskreise gab, und so baten sie die Studiengesellschaft, die Schaffung eines Forums für Stadtentwicklungsfragen zu prüfen. Damit waren sie bei Peter Güller, der gerade die ZBV präsidierte, an der richtigen Adresse. Er schlug unter anderem vor, die Bürger in eine Art Planungs-WK einzuberufen, was in den Ohren eines Schweizer Wehrpflichtigen wohl weniger

verheissungsvoll klang, als es gemeint war. Ab 1973 untersuchten ZBV-Arbeitsgruppen die Nein-Welle, den Jürgen-Bericht, das Stadtforum et cetera Und als Hans B. Barbe zwei Jahre später eine «Vertrauenskrise gegenüber Planern und Technokraten» ausmachte, reagierte man mit einer Vortragsreihe über «Technik und Verantwortung».

Die Nase im Wind

Die Elastizität, mit der die Zürcher Studiengesellschaft in den Siebzigerjahren den städteplanerischen Paradigmenwechsel gemeistert hat, beweist ihre Lebenskraft. Anfang 1968 referierte Ernst Göhner im Kammermusiksaal des Kongresshauses, wo sonst zartere Töne erklingen, über den industriellen Wohnungsbau und über die diesbezügliche «Schluckfähigkeit» der Gemeinde Greifensee. Dort veranstaltete die ZBV neunzehn Jahre später eine Tatortbesichtigung, schluckte leer und fragte sich: «Was tun mit den ungeliebten Wohnblöcken aus Hochkonjunkturzeiten?» Bis heute versteht sie es, die Nase in den Wind zu halten, belehrbar zu bleiben und ohne ideologische Scheuklappen Denkanstösse für realistische Lösungen zu vermitteln. In mitunter kontroversen Vorträgen und Stellungnahmen wurden zum Beispiel die Bau- und Zonenordnung, verschiedene Industriebrachen, S-Bahn, Beziehung Zürich–Schweiz, der HB-Südwest und EWR-Beitritt thematisiert, was zusammen mit den Studien- und Ministudienreisen den breiten Horizont der Gesellschaft belegt. Von ihrem hohen Ansehen zeugen die hochkarätigen Redner: Stadtpräsidenten, Stadt-, Regierungs- und Nicht-Bundesräte, wie zum Beispiel Ernst Brugger, Fritz Honegger und Georges-André Chevallaz, fachliche Kapazitäten, Unternehmer, Schriftsteller. Die schiere Zahl der Referenten beeindruckt. Würden sämtliche Weinflaschen, mit denen ihre Ausführungen in den letzten fünfzig Jahren belohnt worden sind – die Gesellschaft wird einzig durch Mitgliederbeiträge finanziert und zahlt keine Honorare –, den gegenwärtig 296 ZBV-Mitgliedern vorgesetzt, so überstiege das ihre Schluckfähigkeit bei weitem. •

Die Karten wurden reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA057371).



Die Neunziger

- 1 Zürich West 1994: Der Technopark von 1992 kündigt den Umbruch an.
- 2 Die 1990 eröffnete S-Bahn ist die Pendlerpumpe des Millionenzürich.
- 3 Das architektonische Prunkstück der S-Bahn ist Santiago Caltravas Bahnhof Stadelhofen von 1990.
- 4 Die VBZ plante 1992 die Tramzukunft. Die Entwicklungsschwerpunkte sollten vernetzt werden. Nichts davon ist heute verwirklicht. Abb.: VBZ
- 5 Wohnungen statt Sackbahnhof: Martin Spühlers Überbaugung Selnau 1995.
- 6 Das Kursbuch der SBB von 1994/95. Cover von Hugues de Wurstemberger.
- 7 Die SBB als Gefühlstransporter: Plakat der Werbeagentur GGK 1991.
- 8 Planungs- und Verkehrsprobleme ändern, die Modelleisenbahn bleibt.
- 9 Die Alternativkultur wird als Standortfaktor betrachtet und öffentlich unterstützt. Abb.: Museum für Gestaltung Zürich