Umweltschutz in der Quartierplanung

Autor(en): **Wirth, Giselher**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **28 (1971)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782584

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

Umweltschutz in der Quartierplanung

Giselher Wirth, dipl. Architekt ETH/SIA, Zürich

In Biel ist zurzeit ein Villenquartier mit einem wunderbaren alten Baumbestand bedroht: durch die Quartierplanung ... Die heutige Parklandschaft bildet eine natürliche Fortsetzung des Grüns der Champagne mit ihren Sportplätzen. Sie ist eine wohltuende Zäsur zwischen der ursprünglichen Stadt Biel und dem eingemeindeten Dorf Bözingen am Jurafuss. Der mehrere hundert Jahre alte Lindenhof bildete den Kristallisationspunkt für diese günstige städtebauliche Entwicklung. Zuerst städtisches Krankenhaus mit zugehöriger Land- und Gartenbauwirtschaft, dann Herrschaftshaus alteingesessener Bieler Familien, verkauften seine Besitzer früher ausschliesslich Land an Villenerbauer. So fanden und finden sich auch heute noch illustre Namen der schweizerischen Entwicklungsgeschichte vom Agrar- zum Industriestaat im Eigentümerverzeichnis. Einen ersten Einbruch bildete die Erstellung von zwei Mehrfamilienhauszeilen an der Haldenstrasse nördlich des Lindenhofs mit seinem markanten Türmchen. Trotz der Einsprache der meisten Nachbarn unter der Führung eines bekannten Juristen und Notars konnte das Gericht ihr Begehren mangels Rechtsgrundlagen nicht schützen.

Die allgemeine soziologische Entwicklung zwingt immer weitere Grundeigentümer, an eine Veräusserung, Nutzungsänderung oder Ueberbauung ihrer Familiensitze heranzutreten. Wie es dabei ungefähr herauskäme, zeigt die Modellaufnahme des Schreckprojektes, das sich strikte an die noch heute gültige, aber hoffnungslos veraltete Bauordnung aus dem Jahre 1936 hält. Gestützt darauf liess sich für den stadtwärts liegenden Quartierteil eine durchschnittliche Ausnützung von 0,83 errechnen! Doch noch nicht genug des Guten: Eine Gruppe von Bauwilligen unter der Führung einer Immobilienfirma verlangt nun die Heraufsetzung der Ausnützungsziffer auf 1,30. Damit wäre dieses Parkquartier mit seinem prachtvollen Baumbestand dem Untergang geweiht. Die Bäume, welche nicht den Baukörpern weichen müssten, fielen den grossen unterirdischen Einstellhallen und der ausgedehnten oberirdischen Parkierung zum Opfer. Aber auch die Bauhygiene wäre verletzt, indem die Beschattungsdiagramme viele Wohnungen überdecken würden.

Aus diesen und weiteren Erwägungen heraus möchten die Städtische Baudirektion Biel und der Begutachter im Kantonalen Planungsamt an einer Ausnützung von 0,8 festhalten. Sie entspräche damit der höchsten im kantonalen Kreisschreiben Nr. 4 über differenzierte Ueberbauungen aufgeführten Ausnützung. Die in den Richtlinien des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung über die Ausnützung in Wohnquartieren empfohlene Maximalausnützung von 0,7 würde dabei immer noch um 0,1 überschritten.

Die Bieler Stadtregierung fühlt sich aber unsicher, Entschlüsse zu fassen und Parlament und Volk eine entsprechende Gesetzesvorlage zu unterbreiten, solange sich nur die Baumanager mit Verlautbarungen melden. Es mögen deshalb alle, die an der Erhaltung und menschlichen Gestaltung dieses bedrohten Quartiers interssiert sind, ihre Stimme erheben!

So präsentiert sich der Lindenhof vom Park aus. Er könnte von der Oeffentlichkeit erworben und vielseitigen Zwecken dienstbar gemacht werden

Zürich vor dem Bau einer U-Bahn

Am 14. März 1971 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich mit grossem Mehr dem Bau eines ersten U-Bahn-Teilstücks zwischen Milchbuck und Schwamendingen zugestimmt. Die Gesamtvorlage, die eine erste Linie von Dietikon über den Hauptbahnhof nach Kloten umfasst, wird gegenwärtig von einer gemeinderätlichen Kommission behandelt und soll anfangs des nächsten Jahres zur Abstimmung kommen. Die Gründe, die zu diesem U-Bahn-Projekt führten, und die Bedeutung, die ihm in der ganzen Region Zürich zukommen wird, gehen aus dem nachstehenden Gespräch mit dem Präsidenten der Behördendelegation, Regierungsrat Prof. H. Künzi, hervor. In einer der nächsten «plan»-Nummern werden wir ausführlich über das ganze U-Bahn-Projekt berichten.

Warum braucht Zürich ein neues Verkehrsmittel?

Prof. Künzi: «Die heutigen Verkehrsverhältnisse in der Stadt Zürich sind untragbar geworden. Der Weg zur Arbeit oder zur Schule wird immer zeitraubender und anstrengender. Trambenützer und Automobilisten kommen in Stosszeiten kaum mehr vorwärts, denn die öffentlichen und die privaten Verkehrsmittel behindern einander gegenseitig. Das Ergebnis sind gesundheitliche und wirtschaftliche Schädigungen. Durch den überdimensionierten Autoverkehr wird die Luft derart verschmutzt, dass das Leben in der Stadt auf die Dauer gefährdet ist. Auch ergeben sich wirtschaftliche Einbussen, weil Zürich wegen seiner Verkehrssituation als Konferenzort und als Sitz von Wirtschaftsunternehmen immer weniger in Frage kommt.

Eine Lösung ist nur noch mit einem von der Strasse unabhängigen, schienengebundenen Verkehrsmittel möglich. Nach langen Studien kam man zum Schluss, dass dieses Verkehrsmittel nur eine U-Bahn sein könne, denn die U-Bahn wird allen Forderungen der Zukunft gerecht: sie deckt den seit Jahren bestehenden Nachholbedarf des öffentlichen Verkehrs; sie garantiert einen geordneten Wirtschaftsablauf, und sie trägt als immissionsloses Transportmittel zum Umweltschutz bei. Dank ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Bequemlichkeit wird es auch möglich sein, die Autos auf natürliche Weise aus dem Weichbild der Stadt zu verdrängen.»

Welche Bedeutung hat die U-Bahn für die Region Zürich?

Prof. Künzi: «Die U-Bahn darf nicht isoliert betrachtet werden. Sie ist im Gegensatz zur früheren, vom Volk abgelehnten Vorlage der Tiefbahn ein organischer Teil des gesamten Verkehrskonzepts. Zusammen mit den geplanten Schnellinien der SBB ergibt sich für Stadt und Land eine Lösung, die sowohl der Infrastruktur wie auch der Wirtschaft unschätzbare Dienste leisten wird. Die Schnellinien bieten für die immer grösser werdende Zahl von Pendlern aus den Agglomerationsgemeinden grosse Vorteile, die aber nur dann voll ausgenutzt werden können, wenn der Anschluss an ein gleichwertiges Transportmittel in der City gewährleistet ist.

Natürlich hat der Kanton auch im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung des Flughafens Kloten grösstes Interesse an der U-Bahn. 1980 werden 12,2 Mio Passagiere aus dem gesamten gewerbsmässigen Verkehr erwartet (1970 waren es 4,4 Mio). Davon werden 11,5 Mio auf den Linienverkehr entfallen (1970: 4 Mio). Durchschnittlich werden im Tag also 31 500 Passagiere anstatt 11 000 wie heute ankommen und abgehen. An Spitzentagen werden es sogar 47 200 sein (heute 16 400). Eine solch enorme Zahl von Fluggästen kann nur mit einer Untergrundbahn bewältigt werden.

Der Kanton ist sich bewusst, dass diese neuen Verkehrsträger nicht mehr alleinige Sache einer oder mehrerer Gemeinden sein können, sondern dass er sich hier entsprechend engagieren muss. Das betrifft vor allem Fragen der Mitfinanzierung und der Rechtsgrundlagen. In unserer langfristigen kantonalen Investitionsplanung haben wir denn auch für den öffentlichen Verkehr beachtliche Mittel eingesetzt.» Ch. Arnet