Die Schwerpunkte bei der Revision unserer Ortsplanung

Autor(en): **Böhringer, Hermann**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **36 (1979)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782206

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

verändern: Zum Beispiel lassen sich Flächenverbrauche addieren, während das Auftreten einer grossen Zahl von Verkehrsbewegungen (gemessen an der Kapazität des Netzes) den Ausstoss von Abgasen überproportional erhöht.
Dabei verschlechtert sich die ökologische Qualität des Verkehrssystems
- je schlechter die ökologische Qualität der Einzelelemente ist
- je stärker sich Qualitäten gegenseitig verstärken
- je schlechter der Ausnutzungsgrad infrastruktureller Einrichtungen bzw. der Verkehrsmittel ist

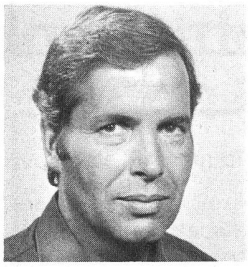
Verkehrsplanung heisst (auch): heben der ökologischen Qualität des Verkehrssystems.

Massnahmen
Abb. 2 gibt einen Überblick über die Aspekte, die es bei der Wahl verkehrsplanerischer Massnahmen zu beachten gilt. Wir greifen deren zwei heraus:

● **Zur Rechtzeitigkeit**
Für die *ökologische Rechtzeitigkeit* können drei Stufen unterschieden werden:
Prophylaxe:
Sie verhindert, dass die Umweltbedingungen sanierungsbedürftig werden (z. B. Verzicht auf einen Verkehrsweg, Variantenwahl mit hohem Gewicht für ökologische Ziele, besondere bauliche Vorkehren).
Sanierung:
Sie verhindert, dass es zur ökologischen Abandonnierung kommt (Reaktion nach der Wahrnehmung von Verschlechterungen der Umweltqualität).

Abandonnierung und Zernierung:
Bei der ökologischen Abandonnierung werden Gebiete, die als ökologisch sanierungsunfähig erachtet werden, aufgegeben. Häufig folgt die ökologische Zernierung, bei der versucht wird, die Umweltbelastungen durch räumliche Konzentration auf dieses Gebiet zu beschränken.
Die *einzelwirtschaftliche Rechtzeitigkeit* (der von der Massnahme Betroffene) ist um so eher zu erwarten, je früher der als bedenklich erachteten Entwicklung entgegengesteuert wird, da dann die Zumutbarkeit von Änderungen noch hoch ist.
Die *gesamtwirtschaftliche Rechtzeitigkeit* hängt einerseits davon ab, wie lange und wie stark eine Volkswirtschaft die natürlichen Hilfsgüter ausbeuten will, anderseits vom Grade des Auseinanderklaffens ökologischer und einzelwirtschaftlicher Rechtzeitigkeit: Wenn bei dringender ökologischer Sanierungsbedürftigkeit die Zumutbarkeit sehr gering ist, muss im Hinblick auf umweltpolitische Ziele die Steigerung der Sanierungskosten gegen die einzelwirtschaftlichen Schäden abgewogen werden.

● **Zur Wirkungsart**
Fachplanungen im Sinn einer umweltfreundlicheren Ausstattung verkehrlicher Infrastruktur (z. B. Lärmschutz) sowie die Planung umweltpolizeilich erwünschter Anforderungen an Verkehrsmittel (z. B. Abgasvorschriften) und Verkehrsbewegungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) gelten als *peripher. Zentrale* Massnahmen beeinflussen das Anwachsen der Verkehrsmengen und der infrastrukturellen Einrichtungen sowie den Wandel in der Verkehrsteilung.
Die technologisch ermöglichte verkehrliche Freizügigkeit und räumliche Arbeitsteilung hat zu bisher unbekannten Verkehrsnotständen geführt, deren Bewältigung und Beeinflussung weder durch Zunahme der Verkehrsflächen noch durch den Wettbewerb erfolgen kann. Die gesamtwirtschaftlichen Rücksichten, hier nicht zuletzt in ökologischer Hinsicht, wahrzunehmen, ist Sache einer Raumplanung, die die einzelnen raumrelevanten Sachgebiete koordiniert. *U. Soom/R. Signer*



Die Schwerpunkte bei der Revision unserer Ortsplanung

Hermann Böhringer, Bau- und Planungsvorstand der Gemeinde Schwerzenbach

Schwerzenbach, als umfangmässig kleinste Gemeinde des Bezirkes Uster, liegt mit seinem alten Dorfteil auf dem Endmoränenbogen des Linthgletschers. Dieser Moränenzug fällt im Süden gegen den ehemaligen Sumpfgürtel des Greifensees ab und wird im Norden begrenzt durch die Senke des Chimlibaches.
Bedingt durch diese doch recht dominante Stellung und ausgeprägte Situierung einerseits und anderseits durch die tangentiale Führung der Glattallinie der SBB, die in Bahnnähe eine gewisse Quartierbildung ermöglichte, blieb Alt-Schwerzenbach weitgehend von modern gestalteten Häusergruppen verschont.
Die Planungskommission, die gegenwärtig mit der Revision der Ortsplanung beschäftigt ist, erkannte die Notwendigkeit eines Umgebungsschutzes für den alten Dorfteil und hat als Schwerpunkt im Siedlungsplan die Chimlibachsenke als landwirtschaftlich empfindliches Gebiet eingestuft. Die Überlegungen der Kommission sind im nachhinein durch die Regionalplanung bestätigt worden. Die Zürcher Planungsgruppe Glattal hat nämlich diesen Ortsteil als schutzwürdiges Ortsbild anerkannt.
Der Verkehrsplan, als Teil des kommunalen Gesamtplanes, bildet den nächsten Schwerpunkt bei der Revision der Ortsplanung. Während der Strassenplanungseuphorie konnten es sich die kantonalen Behörden leisten, das bescheidene Siedlungsgebiet gleich durch zwei Umfahrungen einzukreisen bzw. durchschneiden zu lassen.
Die Westumfahrung von Schwerzenbach, ursprünglich der Oberland-Autobahn zugerechnet, konnte dank dem gemeinsamen Bemühen der Nachbargemeinden und der Region als Hauptverkehrsstrasse Aufnahme im kantonalen Verkehrsplan finden.
Die Ostumfahrung, deren Baulinien entgegen dem Willen der Gemeinde und der betroffenen Grundeigentümer festgesetzt wurden, soll nun wieder aus den Plänen verschwinden; allerdings, wie sich bei der Vernehmlassung zum regionalen Verkehrsplan zeigte, nur gegen grossen Widerstand der Strassenplaner im kantonalen Amt. Mit Hilfe der Region und wiederum der benachbarten Gemeinden hofft jedoch die Planungskommission, dass auch der Verkehrsplan eine den zukünftigen Tendenzen angepasste Form erhält.
Es ist übrigens nur schwer verständlich, wenn in Zeiten der Finanzknapp-

heit von Bund, Kantonen und Gemeinden anstelle von bescheidenen polizeilichen Massnahmen, die zum selben Resultat führen würden, Millionen für Strassenbauten investiert werden und hektarenweise Siedlungs- oder Erholungsgebiet dafür geopfert werden. Im Zusammenhang mit der Vorlage des neuen Strassenbaugesetzes des Kantons Zürich werden sich die politischen Behörden insbesondere mit den strassenpolizeilichen Massnahmen auseinandersetzen müssen und dafür zu sorgen haben, dass die Gemeinden vermehrte Entscheidungsbefugnisse für ihre Strassen erhalten, die es ihnen auch erlauben, individuelle Massnahmen zu treffen.
Als weiterer Schwerpunkt bei der Revision der Ortsplanung wird der Mangel an verschiedenartigem Raum für die Bedürfnisse der Jugendlichen, der Erwachsenen und für die Vereine im besondern erkannt. Gegenwärtig wickelt sich praktisch das ganze öffentliche Leben der Gemeinde in den Schulhausanlagen ab. Die politische Gemeinde ist bestrebt, durch Erwerb und Umbau von Liegenschaften im alten Dorfteil diesen Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen zu können und hofft, damit zugleich das schon heute recht ausgeprägte Vereinsleben im Dorf weiter fördern zu können.

Die Gemeinde Schwerzenbach hat als eine der ersten Gemeinden nach dem Inkrafttreten des neuen Planungs- und Baugesetzes die Revision der Ortsplanung an die Hand genommen. Der Entwurf des Gesamtplanes stiess bei seiner ersten Vernehmlassung auf reges Interesse und hat bei der Stellungnahme zum kantonalen und regionalen Plan die wesentlichen Entscheidungsgrundlagen geliefert.

Die Planungskommission musste allerdings zur Kenntnis nehmen, dass die mit der Prüfung der kommunalen Pläne beauftragten kantonalen Instanzen im jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage sind, konkret auf die Entwürfe einzugehen. Diese Zurückhaltung ist um so bedauerlicher, als damit jene Gemeinden, die in zeitlicher Hinsicht den gesteckten Fahrplan einhalten möchten, unnötig blockiert werden und Entscheidungen über das Aussehen der kommunalen Planungen auf die lange Bank geschoben werden. Es scheint kaum mehr realistisch zu sein, die revidierten Planungen aller Zürcher Gemeinden auf den gleichen Zeitpunkt genehmigen zu können, ein Ziel, das eigentlich Gesetzesauftrag ist.

Professor Walter Custer zum 70. Geburtstag

Am 21. September 1979 vollendete Walter Custer, Architekt BSA/SIA/SWB, Inhaber der Professur für Architektur und Raumplanung an der ETH Zürich, sein 70. Lebensjahr. Der Geburtstag steht nicht im Zeichen eines zurückgezogenen, wohlverdienten Ruhestandes, vielmehr steht der Jubilar mit vitaler Schaffenskraft inmitten einer ausserordentlich vielfältigen beruflichen Tätigkeit.
Walter Custer wurde 1909 in Rapperswil SG geboren. Nach dem Architekturstudium in Zürich und Berlin traf er auf Reisen und während mehrerer Studienaufenthalte mit verschiedenen, für seine spätere Tätigkeit bedeutsamen Persönlichkeiten zusammen, so zum Beispiel mit Alvar Aalto in Helsinki. 1940 bis 1948 arbeitete er wesentlich am Aufbau einer schweizerischen Raumplanung mit, dies als Mitarbeiter im zentralen Studienbüro der Arbeitsgruppe für Landesplanung und für den Kanton Zürich. Die Anfänge der schweizerischen Entwicklungszusammenarbeit wurden durch Walter Custer stark geprägt. Praktische Aufbauprojekte führten ihn von 1948 bis 1951 nach Sri Lanka (Ceylon), Nepal und Indien.
In seinem später begründeten privaten Architektur- und Planungsbüro entstanden Arbeiten, bei denen schon frühzeitig heute selbstverständliche methodische Hilfsmittel zur Anwendung kamen. Neben Studien- und Beratungsaufträgen waren es auch Wohn-, Schul- und Industriebauten, worin seine umfassende Denkweise und eine humanistisch-soziale Grundhaltung Ausdruck fanden. 1971 erhielt er zusammen mit Fred Hochstrasser und Hans Bleiker für die Fabrikanlage der Firma Heberlein & Co. in Wattwil den Reynolds Memorial Award, eine international begehrte, hohe Auszeichnung für die Verwendung von Aluminium am Bau. Für die ETH Zürich arbeitete er die Planungsstudie 1970/71 ETH Zentrum aus und baute das Rechenzentrum an der Clausiusstrasse.

1958 wurde Walter Custer als Lehrbeauftragter, 1960 als Professor an die Architekturabteilung der ETH Zürich berufen. Hier konnte er eine seiner hervorragenden Fähigkeiten, den spontanen Kontakt zu anderen und vor allem auch jüngeren Menschen, voll entfalten.
Als Lehrer vermittelt Walter Custer seinen Studenten Grundlagen für ein selbständiges Verhalten in den verschiedenen Situationen des beruflichen Lebens. Er versteht es in faszinierender Weise, komplexes Arbeiten und Denken zu fördern und aktuelle Probleme der Zeit in sein Lehrgebiet hineinzutragen.
Seinen Anliegen in der Landesplanung, bei der Entwicklungszusammenarbeit und den Bemühungen um einen methodenorientierten Problemzugriff ist Walter Custer sowohl durch seine Tätigkeit an der ETH Zürich als auch ausserhalb treu geblieben, so durch aktive Mitarbeit beim Aufbau des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung, beim Aufbau und bei der Ausgestaltung des Interdisziplinären Nachdiplomkurses über Probleme der Entwicklungsländer an der ETH Zürich, bei der Gründung und beim Aufbau des Hilfswerks Helvetas und in der Fritz-Zwicky-Stiftung.
Walter Custer versteht es, mit vielseitigem Wissen über einen rationalen Gegenwartsbezug hinaus den Blick in die Zukunft zu richten. Sein Geburtstag steht nicht im Zeichen des Rückblicks, sondern im Zeichen einer ungebrochenen Aktivität. Seine architektonischen, städtebaulich-planerischen und methodischen Anliegen sowie sein aktives Interesse an der Zukunft der Entwicklungszusammenarbeit werden sein Wirken auch in den kommenden Jahren prägen.

Wolf Juergen Reith
Fritz Ryser