

Der Wandel in den Zielvorstellungen der Schweizerischen Stadtplanung 1900 bis 1979

Autor(en): **Huber, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **99 (1981)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74442>

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.

Der Wandel in den Zielvorstellungen der Schweizerischen Stadtplanung 1900 bis 1979

Von Benedikt Huber, Zürich

Einleitung

Die Geschichte des Städtebaus in der Schweiz des 20. Jahrhunderts ist bis heute noch nicht geschrieben. Verschiedene dokumentarische und analytische Arbeiten haben sich mit der Architektur der dreissiger Jahre, auch mit der Jugendstilpoche der Schweiz befasst und dabei die internationalen Verflechtungen des neuen Bauens einerseits und eigene Linien der schweizerischen Architektur andererseits nachgewiesen.

Wenn man unter Stadtplanung das methodische Erfassen der Stadt und ihrer sozio-ökonomischen Grundlagen, unter Städtebau die räumlichen architektonischen Konzepte für die alten und neuen Stadtteile versteht, so würden sich im einen wie im andern Bereich verschiedene Entwicklungslinien aufzeigen lassen. Diese Entwicklungslinien sind einerseits vom internationalen Geschehen beeinflusst und enthalten andererseits spezifisch schweizerische Elemente, die von den Voraussetzungen unserer Lebens- und Gesellschaftsform, aber auch von einzelnen massgebenden Persönlichkeiten beeinflusst sind.

In diesem Rahmen soll es nur darum gehen, den Zielvorstellungen nachzuspüren, die den Stadtplanungen der letzten Jahrzehnte zu Grunde gelegen haben. Dies mag einmal durch das historische Interesse gegeben sein; vor allem ist jedoch der Anstoss für diese Untersuchung darin gegeben, dass gerade die Zielvorstellungen in den letzten Jahren einem starken Wandel unterworfen waren. Um unsere heutige Situation richtig zu verstehen, ist es vielleicht hilfreich, der Entwicklung nachzugehen, die zu dieser Situation geführt hat.

Seit ungefähr fünf Jahren gehört es zum methodischen Vorgehen in der Stadtplanung, dass die Zielvorstellungen in einem Leitbild festgehalten werden. Die meisten Städte und grösseren Gemeinden sind, teilweise durch gesetzlichen

Auftrag verpflichtet, gegenwärtig damit beschäftigt, ein Leitbild für die Entwicklung der nächsten zehn bis zwanzig Jahre zu erstellen. Dadurch sind Behörden und Planer gezwungen, eigentliche Zielvorstellungen zu entwickeln und diese auch verbal zu formulieren. Dem entsprechend verfügen wir auch über entsprechende Unterlagen. Für die früheren Perioden dieses Jahrhunderts ist dies weniger der Fall. Zielvorstellungen wurden wohl teilweise an Kongressen für die Stadt generell formuliert, teilweise sind solche von einzelnen Architekten und Stadtplanern postuliert worden.

Auch Regierungserklärungen von einzelnen Stadtbehörden, wie wir sie heute kennen, sind früher bezüglich der Stadtplanung kaum vorhanden. So müssen denn die Ziele, die in den einzelnen Perioden angestrebt wurden, vor allem aus den entsprechenden Planungen und den realisierten Konzepten herausgelesen und interpretiert werden. Insofern basiert auch die vorliegende Arbeit nicht auf einem sorgfältigen Quellenstudium, sondern beschränkt sich auf eine Interpretation der wenigen Unterlagen und der realisierten Planungen.

Wenn man auf diesem deduktiven Wege den sich wandelnden Zielvorstellungen nachgehen will, so muss überlegt werden, wo und wie die Vorstellungen entstanden sind, die nachher die Entwicklung unserer Städte beeinflusst haben. Eine primäre Rolle spielen dabei einzelne Architektenpersönlichkeiten, die aus eigenem Studium oder unter dem Einfluss ausländischer Doktrinen Ziele für die Stadt verbal oder in Projekten oder in Utopien formuliert haben. Auf der politischen Ebene sind es – eher als die einzelnen Parteien – wiederum einzelne Personen, wie z.B. der Zürcher Stadtpräsident E. Klöti u.a. Die Hochschulen haben weniger als Schule, sondern wiederum durch einzelne praktisch tätige Professoren auf

die Ziele des Städtebaus eingewirkt. Relativ früh haben auch Heimatschutzvereinigungen ihre Ziele postuliert. Von der ökonomischen Seite sind in der Schweiz der Jahrhundertwende wenig konkrete Postulate zur Stadtplanung zu finden. Hingegen manifestieren die Strassen- und Verkehrsingenieure ihre Vorstellungen relativ früh, vor allem in konkreten Projekten. In den kantonalen und kommunalen Baugesetzen sind ebenfalls Zielvorstellungen enthalten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die gesetzlichen Grundlagen gleichsam den Abschluss einer Entwicklungsperiode darstellen, in welcher Ziele zuerst postuliert und diskutiert, später ausprobiert und von der Öffentlichkeit sowie dem Parlament behandelt werden, aber erst ganz am Schluss ihren Niederschlag im Gesetz finden. Ein Grossteil der kantonalen Baugesetze, die heute erneuert werden, haben ihren Ursprung in der Zeit der Jahrhundertwende und auch die städtischen Bauordnungen und deren Teilrevision widerspiegeln meist die Zielvorstellungen des Städtebaus mit einem Verzögerungsfaktor von zehn bis fünfzehn Jahren.

Um den Wandel in den Zielvorstellungen zu zeigen, sei der Versuch gemacht, den Ablauf von 1900 bis heute in einzelne Perioden zu unterteilen, trotz der Gefahr, dabei eine kontinuierliche Entwicklung allzu schematisch zu katalogisieren. Die Unterteilung kann jedoch helfen, die Schwerpunkte in einzelnen Perioden herauszuschälen, sie kann ausserdem Kontinuitäten und Richtungswechsel in den Vorstellungen besser aufzeigen. Insofern sollten Unterteilung und Bezeichnung der einzelnen Perioden nur als Charakterisierung verstanden werden.

1900 bis 1914: Periode des Ordnungsdenkens

Für die Zeit bis zum ersten Weltkrieg fehlen in der Schweiz weitgehend Vorschläge für gesamtstädtische Konzepte und damit auch entsprechende Zielvorstellungen. Man beschäftigt sich mit der Erschliessung und Regelung neuer Siedlungsflächen in den heutigen Cityrandgebieten. Im Vordergrund steht dabei eine Ordnung des Bauens durch

städtebauliche Regeln, durch Baugesetz und Baulinien. Mit öffentlichen Bauten werden innerstädtische städtebauliche Anlagen komponiert in der Tradition des 19. Jahrhunderts und in den Formen des Jugendstils. Mit städtischen Wohnkolonien für den Mittelstand und die unteren Einkommensschichten wird bürgerliches Wohnen im Mehrfamilienhaus ermöglicht. Das kantonal «Zürcherische Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen» von 1893 enthält bezeichnenderweise noch keinen eigentlichen Zweckartikel. Es regelt sehr ausführlich das Verhältnis der privaten Bauten zum öffentlichen Grund und das Quartierplanverfahren. Die Zielvorstellung bezüglich der städtebaulichen Ordnung mag der folgende Paragraph 21 dokumentieren:

«Bei der Einteilung eines Quartiers ist darauf zu achten, dass eine den Anforderungen der öffentlichen Gesundheitspflege entsprechende Überbauung möglich wird, dass sich die anzulegenden Quartierstrassen den Hauptverkehrsstrassen und den benachbarten Quartierstrassen passend anschliessen, und dass die entstehenden Vorteile den verschiedenen Grundeigentümern in billigem Verhältnisse zukommen [1].»

1914 bis 1925: Periode der fortschrittlichen Ideen

In der Zeit während und nach dem 1. Weltkrieg stehen vor allem die stadtplanerischen Möglichkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel im Vordergrund der Zielvorstellungen. Strassenbahnen für die Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs, Vorortsbahnen oder Schnellbahnen für die Verbindungen zu den Vororten, Schiffahrtsanlagen für den Gütertransport sind die Mittel des Fortschritts und führen zwangsläufig zu gesamtstädtischen Konzepten. Ein Beispiel für diese neue Richtung eines stadtplanerischen Leitbildes bildet der «internationale Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte». Der Wettbewerb wurde vom Stadtrat auf Initiative des Bauvorstandes und späteren Stadtpräsidenten Dr. Emil Klöti ausgeschrieben und trotz Kriegsverhältnissen von 1915 bis 1918 mit internationaler Beteiligung durchgeführt. Anregung und Vorbild zu diesem Wettbewerb mögen entsprechende Planungen in Deutschland, vor allem der Wettbewerb für den «Grundplan Gross-Berlin» von 1910 gegeben haben, dessen Ergebnisse in der «Zürcher Städtebau-Ausstellung», veranstaltet vom SIA Zürich, gezeigt wurden. Im Wettbewerbsprogramm sind explizit noch keine Zielvorstellungen für die

Zukunft formuliert, sondern primär die Randbedingungen der zukünftigen Entwicklung angegeben, wie z.B. die Verkehrskapazitäten und die prognostizierte Bevölkerungszahl für das Jahr 1950. Die einzelnen Wettbewerbsprojekte zeigen sehr konkrete Gesamtplanungen, die von Verkehrskonzepten bis zum Entwurf von Siedlungen und Universitätsbauten reichen. Für die Zielvorstellungen der Teilnehmer mögen die Kennworte der erstprämiierten Projekte Zeugnis ablegen: II. Preis (1. Rang): «Eine Heimat dem neuen Menschen»; II. Preis (2. Rang): «Die Organisation von Gross-Zürich»; 2. Ankauf: «Es ist eine der vornehmsten Aufgaben der Städtebauer, den Städter in die Natur zurückzuführen».

1925 bis 1935: Periode der Reform

Die Zeit des «Neuen Bauens» hat sich nicht nur in der Architektur, sondern auch im Städtebau und vor allem in dem zu Grunde gelegten Gesellschaftsmodell als revolutionär verstanden. Erstmals wird ein analytisches und ein ganzheitliches Planen im Städtebau gefordert. Dementsprechend werden auch grundsätzliche Zielvorstellungen formuliert, vor allem auf internationaler Ebene. Die von den CIAM herausgegebene «Charte d'Athènes», die Konzepte Le Corbusiers und der deutschen Reformer konstituieren ein eigentliches neues Zielsystem für die Stadtplanung. Die Schweiz ist an dieser Bewegung durch einzelne Architektenpersönlichkeiten direkt beteiligt. Sie versuchen auf verschiedenen Ebenen die Methoden und Ziele der CIAM auch in unseren Stadtplanungen als Grundlagen einzuführen. Da die Prinzipien – und vor allem das neue Gesellschaftsmodell – in ihrem politischen Gehalt zu den herrschenden Verhältnissen der bürgerlichen Schweiz in sichtbarem Widerspruch stehen, werden jedoch vom ideologisch-methodischen Konzept des Neuen Bauens nur die technischen und formalen Prinzipien übernommen und in den Zielvorstellungen formuliert. Die Dokumente zu den Zielvorstellungen der Stadtplanung aus dieser Reformzeit sind zahlreich und in den verschiedensten Manifesten, Publikationen und Idealprojekten enthalten, die jedoch primär international und weniger spezifisch schweizerisch ausgerichtet sind. Es kann in diesem Rahmen deshalb nur generell auf diese Quellen hingewiesen werden. In der Monatsschrift «Die neue Stadt» (schweizerische Nachfolgerin der Zeitschrift «Das neue Frankfurt») werden

die Wohnquartiere und die Wohnungsproduktion für das Existenzminimum als primäres Ziel der Stadtplanung behandelt, wobei sich der Wandel von der gartenstädtischen Flachbauweise (Konzepte von Ernst May, Frankfurt; Hans Schmidt, Basel) zu den Stockwerks- und Hochhauskonzepten (nach Vorschlägen von Gropius) abzeichnet. In der politischen Zeitschrift «ABC» formuliert Hans Schmidt die Ziele des Städtebaus:

«... dass es keine malerische und keine monumentale Stadt gibt, nur eine architektonische Stadt als den Ausdruck höchster Gesetzmässigkeit, Einheit und Ökonomie – dass sie weder mit der Regelmässigkeit noch mit der Unregelmässigkeit zu spielen, sondern allein jene klare Lösung der Aufgabe zu suchen haben, die von selbst zur organisierten, also geregelten Form führt»[2].

In seiner Schrift «Befreites Wohnen» fordert S. Giedion 1929 «... dass die Grundlage des Städtebaus die Orientierung nach der Sonne sein muss und dass vor allem darauf zu achten sei, dass jede Wohnung direkt von Sonnenstrahlen getroffen werde»[3].

Hans Bernoulli hat seine Zielvorstellungen nicht nur durch seine wesentlichen Wohnsiedlungen in Basel und Zürich demonstriert, er hat als einer der ersten in der Schweiz eine Gesamtplanung der Stadt auf Grund von Analysen und ökonomischen Konzepten gefordert, wobei sich sein Beitrag zu den Zielvorstellungen konsequent und unbeirrt über mehrere Perioden von 1910 bis 1950 erstreckt. Ausgangspunkt und Ziel all seiner Konzepte bildet die Bodenfrage, für die er als Freiwirtschaftler eine politische Lösung fordert, und die für ihn nicht nur Mittel sondern auch Ziel der Stadtplanung wird.

«In das hohe Spiel zwischen öffentlicher Gewalt und privatem Recht, wie es die Geschichte jeder Stadt erfüllt, ist eine falsche Karte gezaubert worden: das Eigentumsrecht Einzelner am Land der Kommune. Man mag die Blätter mischen wie man will – immer wieder wird der falsche König triumphieren.

Wer vom Häuserbau aufsteigen will zum Bau einer Stadt, der kann sich damit nicht abfinden. Wer das Ideal einer Stadt, das ihm, das seiner Zeit vorschwebt, verwirklichen will, der braucht reine Fläche, der braucht eine Tabula rasa.

Wo wir erwarten sollten, dass die hohe Kunst in ruhigem Gange einherschreitet, da stolpert sie kläglich über die Zwirnsfäden der Eigentumsgrenzen. Ängstlich geworden, verstört, oft auch des langen Haders müde, lässt sie sich schliesslich von diesen Grenzen und ih-

ren Rechten Aufbau und Wesen vor-schreiben.

Der Löwe sieht sich in dem Strickwerk eines Netzes verfangen; sein Brüllen soll die Mäuse herbeirufen, ihn aus der ärgerlichen Verwirrung zu befreien»[4].

Die Reformperiode der dreissiger Jahre geht in ihren Zielvorstellungen aus, wie eingangs erwähnt, von einem sozio-ökonomischen Gesamtmodell der Stadt. «Die Stadt ist nur ein Teil eines ökonomischen, sozialen und politischen Ganzen, welches das Stadt-Gebiet ausmacht» (Einleitung der Charte d'Athènes 1934)[5]. In der Schweiz wurde aber aus diesem Gesamtprogramm im Prinzip nur ein technisch-methodischer Teilaspekt übernommen, nämlich die Gliederung der Stadt nach verschiedenen Funktionen. Die als Analysevorgang postulierte Funktionstrennung wird als räumliches Ordnungsprinzip verstanden und direkt in die Stadt- und Ortsplanung überführt. Entsprechend dem Verzögerungseffekt findet dieses Ordnungsprinzip dann zwanzig Jahre später in Bau- und Zonenordnungen seinen Niederschlag.

1939 bis 1950: Periode des «Landi-Stils»

Die politische Situation der Schweiz in der Zeit des zweiten Weltkrieges, der Zwang zur Selbstbehauptung und der damit verbundene Versuch einer Rückbesinnung auf spezifisch schweizerische Werte, hat ihren Niederschlag auch in den Zielvorstellung für die Stadtplanung gefunden. Das Leitbild orientiert sich dabei nicht etwa an der abwehrbereiten geschlossenen Stadt, sondern am Vorbild des lieblichen, durchgrünten Dorfes. Ausdruck und Anfang dieses Leitbildes finden sich in der Landesausstellung 1939, sowohl in der moralischen Haltung wie in ihrer planerischen Gestaltung. Die locker angeordneten Pavillonbauten in einem dekorativen Ausstellungsstil wurden zu einem städtebaulichen Vorbild der Stadt im Grünen, das Landidörfli, eine widersinnige Komposition von verschiedenen regionalen Bautypen zu einem Schweizerdorf, propagierte schweizerische Eigenart und Einheit. Diese Leitbilder, unbeschwert von sozio-ökonomischen und gesamtplanerischen Aspekten, prägen nicht nur die Ziele, sondern auch die städtebaulichen Realisierungen der Nachkriegsjahre, vor allem die verschiedenen genossenschaftlichen Siedlungen. In der Ausstellung «Schweizer Architektur» aus dem Jahre 1949 erscheint der Städtebau nur in Form von Einzelbauten und im Vorwort des Katalo-

«Städtebau, Landesplanung und Heimatschutz sind ausgesprochene Gemeinschaftsaufgaben. Schweizerischer Art gemäss sind sie nur lösbar, indem durch zähe unablässige Kleinarbeit die Mehrheit der Bevölkerung zur Mitarbeit gewonnen wird. Die Initiative liegt hier wie überall im Einzelnen, bei der Persönlichkeit, sie muss jedoch durch Überzeugung wirken, das Mittel des Zwangs steht ihr nicht zur Verfügung»[6].

1950 bis 1970: Periode der Wachstumsbewältigung

Die Zeit der wirtschaftlichen und baulichen Hochkonjunktur hat durch ihre quantitative Leistung unsere Städte sowohl im Innern wie auch in der äusseren Ausdehnung geprägt wie kaum eine Periode früherer Zeiten. Trotzdem ist es schwierig, im Nachhinein die konzeptionellen Zielvorstellung dieser Periode klarzulegen. Oft scheint es, dass bei Planern und Behörden die Zeit gefehlt habe, um prinzipielle Ziele zu erarbeiten und zu formulieren, und dass wegen dieser Zeitnot oft auf Ziele und Konzepte aus früherer Zeit, aus dem Ausland und aus den Bereichen des technischen Managements zurückgegriffen wurde. Primäre und dominante Aufgabe war die Wachstumsbewältigung in allen Bereichen und die technische Lösung der Stadt. Ihren Niederschlag findet die Situation in den umfassenden Generalverkehrsplänen für die Städte Zürich, Basel, Bern und Genf. Die Bewältigung des Stadtverkehrs, die optimale Verkehrserschliessung von Zentren und Wohnquartieren und die Einführung der Nationalstrassen werden zu eigentlichen und prädominanten Zielen der Stadtplanung, so dass die Stadtplanung zur Verkehrsplanung degradiert. Das zweite Wachstumsproblem liegt in der durch Bevölkerungswachstum und Agglomerationseffekte bedingten Wohnungsnot, die trotz privaten und öffentlichen Anstrengungen nicht bewältigt werden kann. Aus diesen Randbedingungen der wachsenden Einwohner- und Verkehrszahlen erwächst zwangsläufig die Vorstellung, durch Grossüberbauungen am Stadtrand eine optimalere Lösung finden zu können. Teilweise wird die Idee von Trabanten- oder Satellitenstädten wieder erwogen, wie im Vorschlag von Burckhardt, Frisch und Kutter:

«Fangen wir an – wir, das heisst: alle, welche die Schweiz nicht für eine Mumie halten – zum Beispiel: Irgendwo in der Schweiz, wo heute noch kein Haus steht oder nur eine alte Scheune, aber keine Siedlung, die den trügerischen Anschein erweckt, dass hier bereits et-

was Städtebauliches geschehen sei, irgendwo in einem nicht allzu nassen Ried oder in einem nicht allzu engen Tal, irgendwo jedenfalls, wo es keine historischen Heiligtümer hat und wenn möglich auch keine Gletscher, irgendwo in unserem lieben Land der Freiheit stecken wir vier Stecken, die etwa drei oder vier Quadratkilometer umzirken, und bauen endlich die Stadt, die der Schweizer braucht, um sich in diesem Jahrhundert einzurichten. Im Ernst: gründen wir eine Stadt.»

«Die Stadt, die es zu gründen gilt, soll eine Musterstadt sein im Sinne, dass sie eine Entwicklung einleitet, die natürlicherweise auch sie überholen wird, also nicht eine Endstation, nicht ein Diktat, dem die Standardisierung aller Schweizerstädte folgt [7].»

Die Pionieridee der Autoren wird wohl aufgegriffen und findet ihren Niederschlag in Thesen und Konzepten zu einer neuen Stadt, kommt jedoch nicht zur Verwirklichung. Hingegen plant bald jede grössere Stadt, resp. deren Bauwirtschaft, grössere Überbauungen in Form von Trabantenquartieren oder Schlafstädten. Die Zielvorstellungen, die diesen respektablen Stadteinheiten von 5000 bis 10 000 Einwohnern zu Grunde liegen, können auf einfache Motive zurückgeführt werden: Bereitstellung einer grossen Zahl von Wohnungen für den Mittelstand; Auffang der anwachsenden und aus der Stadt verdrängten Bevölkerung; Verbesserung der technischen und wirtschaftlichen Lösung durch Rationalisierung und Vorfabrikation; Wohnmöglichkeit im Grünen mit hohem Anteil an gemeinschaftlichen Freiflächen; Optimierung der städtebaulichen und verkehrlichen Lösung durch Planung in grossen Einheiten. Dass der Landhandel und die Bauwirtschaft bei diesen Grossüberbauungen ihre eigenen Ziele verfolgen, muss nicht speziell erwähnt werden. Dass die Wohnqualität nur in technischer Hinsicht verbessert wird und die Ausstattung der Siedlungen mit Versorgungs- und Gemeinschaftsbauten nicht den Zielen einer Gesamtplanung entspricht, weist auf wesentliche Mängel in den Zielsetzungen hin. Die Grossüberbauungen in den Agglomerationen von Zürich, Genf, Bern und Basel bilden heute plastische Monumente von bereits überholten Zielvorstellungen im Städtebau.

Der Vollständigkeit halber sei noch auf das Konzept der «Totalen Stadt» von Fritz Haller 1968, eines mechanisierten, vereinheitlichten Besiedlungssystems in Grössenordnungen bis 61 Mio Einwohner und auf die Waldstadtidée des Zürcher Stadtpräsidenten von 1969 hingewiesen.

1970 bis 1979: Periode der Suche nach einer städtischen Identität

Schon in den Jahren der Hochkonjunktur machen sich in einzelnen Städten alternative Vorstellungen zur Entwicklung der Stadt in einzelnen Vorstössen und Konzepten bemerkbar. Sie zeigen sich einerseits in der Opposition zu den offiziellen Verkehrsplanungen und deren Eingriffen in die Stadtstruktur, andererseits in den Erhaltungsbestrebungen für Bauten und Anlagen des 19. Jahrhunderts. Die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau postuliert 1966 eine Erhaltung der Stadtstruktur und einen stadtgerechten Verkehr anstelle einer verkehrsgerechten Stadt. Vor allem aber sind es um das Jahr 1973 gleich mehrere Faktoren, die eine Umstellung der Zielvorstellung bewirken: der beginnende Bevölkerungsverlust der grösseren Städte, das Bewusstsein der Grenzen des Wachstums, die erste Energiekrise und später die Auswirkungen der Rezession. Das Problem heisst nicht mehr, wie man mit dem Grösserwerden, sondern wie man mit dem Kleinerwerden fertig wird. Vor allem bewirkt die Atempause in der wirtschaftlichen und baulichen Entwicklung ein Überdenken und Überschauen dessen, was in den vergangenen zwanzig Jahren angestrebt wurde. Ausserdem werden allerorts Stimmen laut, die die Stadtzerstörung und den Verlust der Lebensqualität beklagen. Von dieser Stimmung gedrängt und teilweise von Planungsgesetzen verpflichtet, gehen verschiedene Städte daran, ein Leitbild ihrer zukünftigen Entwicklung zu formulieren. Alle diese Leitbilder sind dadurch gekennzeichnet, dass sie sich vor allem der bestehenden Stadt, ihrer überlieferten Struktur und ihrer Bausubstanz widmen und sich von alternativen Stadtmodellen – von der Idealstadt an neuen Ufern – abwenden. Ortsbildpflege, Steigerung der Wohn- und Lebensqualität, Rückgewinnung der Einwohnerzahl und die Förderung des öffentlichen Verkehrs an Stelle des Privatverkehrs stehen im Vordergrund.

Der Wandel in den Auffassungen zeigt sich besonders gut in den Protokollen des Stadtrates von Zürich und den darin enthaltenen Standortbestimmungen der Jahre 1970 bis 1976.

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates vom 4. September 1974: «In der Standortbestimmung 1970 legte der Stadtrat dar, dass die Stadt Zürich am Ende einer längeren Wachstumsperiode angelangt sei. Ähnlich wie in der Periode vor 1892 und vor 1934 sei der Siedlungskörper Zürichs – so wurde damals ausgeführt – weit über die politischen Grenzen hinaus gewachsen. Zü-

rich stehe deshalb vor der Frage einer weiteren Eingemeindung. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden Widerstand der meisten Nachbargemeinden hielt der Stadtrat jedoch den Weg über eine neue Eingemeindung für unrealistisch.»

«In der Standortbestimmung vom Jahr 1972 hat der Stadtrat sodann noch ausgeprägt zu einem neuen Wachstums-konzept für unsere Stadt Stellung genommen. Der Stadtrat ging davon aus, dass die allgemeine geistige Situation in den westlichen Demokratien eine generelle Abkehr vom Wachstumsdenken gebracht habe. Als Leitbild für die Stadt entwarf der Stadtrat deshalb eine Konzeption, die anstelle des bisherigen quantitativen Wachstums die Forderung nach qualitativem Wachstum rückte. Als erste Stadt in der Schweiz haben die städtischen Behörden eine bewusste und offizielle Abkehr vom traditionellen Wachstumsdenken vollzogen.»

«In konsequenter Weiterführung der Standortbestimmungen von 1970 und 1972 und in Übereinstimmung mit dem von Professor Jürgensen erarbeiteten Leitbild wird der Stadtrat in nächster Zukunft vermehrtes Gewicht auf qualitatives anstelle von quantitativem Wachstum unserer Stadt legen. Dieses Grundkonzept sollte aber nicht von euphorischen Stimmungen und illusionären Vorstellungen getrübt werden. So falsch es war, dass man sich jahrzehntlang einer ungehemmten Wachstumseuphorie hingab, so falsch wäre es – von einem Extrem ins andere fallend – sich nun einer neuen Euphorie der Beschränkung und des Untergangs hinzugeben. Nichts gefährdet das Zusammenleben der Menschen mehr als plötzliche Kursänderungen. Es wird sich also in den nächsten Jahren vor allem darum handeln, den starken Wandel der Anschauungen so zu verarbeiten, dass keine allzu starken Erschütterungen und sprunghaften Kurswechsel entstehen.»

«Es sind keine besonderen Massnahmen zur Ausweitung Zürichs als Wirtschaftszentrum vorgesehen. Das Schwergewicht der Verwaltungstätigkeit verlagert sich vielmehr auf den umfangreichen Massnahmenkatalog unter dem Titel Lebensqualität, der zu Beginn des Jahres publiziert und dem Gemeinderat unterbreitet wurde. Kurz, der Zürcher wird sich in nächster Zukunft keine Gedanken darüber machen müssen, dass Zürich wie früher eine stürmische wirtschaftliche Entwicklung zu einem Zentrum internationaler Bedeutung vollzieht. Vielmehr wird der Zürcher Gelegenheit haben, die Vor- und Nachteile eines dosierten Wachstumsstopps zu betrachten [8].»

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates vom 15. November 1976: «Die Ziele der städteplanerischen Bemühungen werden unter dem Begriff der Lebensqualität zusammengefasst. Diese Lebensqualität kann, so nimmt man an, durch folgende Massnahmen gesichert werden: Der öffentliche Verkehr ist weiterhin auf Kosten des individuellen Automobilverkehrs zu fördern. Unter Anwendung von früheren grösszügigen Projekten ist die kleinräumige Ausgestaltung der Quartiere zu pflegen. Die Bevölkerung muss vor Lärm, Abgasen und anderen Immissionen geschützt werden. Die Auswüchse der Technik sind zu bekämpfen. Die allgemeine Durchgrünung der Stadt ist zu verstärken, ja es sind sogar bestimmte einzelne Bäume zu bewahren. Die Altstadt, früher als Slum verschrien, hat neues Ansehen gewonnen; Denkmalschutz und Heimatschutz, vor einigen Jahrzehnten noch als Zeitvertreib für Sonderlinge eingestuft, beeinflussen verstärkt die Bewilligungspraxis der Bauämter. Ganz allgemein kann gesagt werden, dass auf eine Phase der stürmischen Wachstumsfreude eine Phase der Wachstumsfeindlichkeit gefolgt ist. Die einstige Begeisterung für riesige Einkaufszentren ist der neu entdeckten Liebe für den kleinen Laden um die Ecke gewichen. Das Ansteigen der Zahl der Arbeitsplätze wird als Makel, die Wiederbevölkerung der Cityzonen hingegen als erstrebenswertes Ziel betrachtet. Galt vor zwanzig Jahren die Trennung von Zonen der Arbeit, des Wohnens und der Erholung als städtebauliche Regel, so herrscht heute der Grundsatz der Durchmischung solcher Zonen [9].»

Die Stadt Basel stellt auf Grund einer umfassenden Problemanalyse ein Programm «Basel 75» und «Basel 76» als Zielkatalog eines Stadtkantons zur Diskussion, das nicht nur von ökonomischen Zielsetzungen geprägt ist, sondern vom Wunsch, die Identität der Stadt in ihren Einwohnern und in ihrer äusseren Erscheinung zurückzugewinnen. Im Gegensatz zu früheren Planungskonzepten, die mit Ausnahme des innersten Altstadtkerns einen weitgehenden Austausch der Bausubstanz und eine entsprechende Verdichtung vorsehen, wird in einem neuen Konzept die Stadtstruktur durch Schutz- und Schon-zonen in einem massgebenden Anteil der Stadtfläche zu erhalten angestrebt.

Ausserhalb dieser offiziellen Leitbilder vieler Schweizer Städte, stellen verschiedene private Aktionsgruppen, Quartiervereinigungen und Parteien ihre Zielvorstellungen für eine Erhaltung der Stadt, resp. ihres Quartiers, auf. Dabei dominieren neben dem Kampf gegen Bedrohung des Autover-

kehrt vor allem der Wunsch nach Erhaltung des früheren Zustandes, das Bedürfnis nach einer stärkeren Identifizierung des Bewohners mit seinem Quartier und das Verlangen nach Mitspracherecht bei planerischen Konzepten im Wohnbereich. An Stelle der Gesamtplanungen und Totallösungen tritt das Planen in und mit kleinen Kreisen in den Vordergrund. Die Zielsetzungen der Kleinsiedlungen wie Seldwyla, Scherz und Mönchaldorf sind bei diesen kleinen Kreisen, bei der Suche nach einer gemeinsamen Wohn- und Bauideologie zu finden. Die Zielvorstellungen der Planer und Städtebauer sind jetzt nicht mehr geprägt durch revolutionäre Alternativkonzepte der Idealstadt, sondern durch eine dialektische Auseinandersetzung mit den Stadtkonzepten früherer Epochen. Ein städtebauliches Konzept wird nicht primär durch funktionelle Argumente begründet, sondern durch die Auseinandersetzung mit historischen Bezügen.

Dieser neueste Wandel in den Zielsetzungen kann sicher mit äusseren Randbedingungen des Wachstums erklärt werden oder durch die Mode der Nostalgie. Vermutlich liegen die Motive aber doch etwas tiefer, indem die städtische Bevölkerung und damit auch die Planer und Behörden die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre als einen Identitätsverlust der Stadt empfinden und nun nach einem neuen Verständnis der Stadt suchen. Die Suche nach einer

Identität, nicht zuletzt durch historische Erforschung, wird damit bestimmend für die Zielvorstellungen unseres Jahrzehntes.

Die fragmentarische Übersicht über den Wandel der Zielvorstellungen in der Stadtplanung kann nur einige Schwerpunkte und Entwicklungslinien aufzeigen. Vor allem möchte sie auf die Wandelbarkeit von Prinzipien hinweisen, die oft im Zeitpunkt ihres Entstehens absolute Gültigkeit beanspruchen. Bauwerke werden normalerweise für eine Dauer von fünfzig bis hundert Jahren erstellt, städtebauliche Anlagen mit *³₄₂α₃₃' *₅° *⁷₅μ₄' *⁸β' ₂° α₅' ₂' *⁹₂fahrungs- gemäss sogar mehrere Jahrhunderte. Die Zielvorstellungen, die solchen Bauten und Anlagen zu Grunde liegen, wechseln hingegen innerhalb von Jahrzehnten. In diesem Phänomen liegt die Besonderheit und auch die Problematik der Stadtplanung und des Städtebaus. Massnahmen im Städtebau können wohl kurzfristig angeordnet und realisiert werden. Im Gegensatz zu Konsumgütern sind die Auswirkungen städtebaulicher Massnahmen nur langfristig zu erwarten. So ergibt sich denn oft, dass Massnahmen – seien es nun Gesetze, Konzepte oder Realisierungen – zur Wirkung gelangen, wenn die zu Grunde liegenden Zielsetzungen bereits überholt sind. Insofern kann eine Rückschau auf den Wandel in den Zielsetzungen Widersprüchlichkeiten in den städtebaulichen Verhältnissen der Ge-

genwart erklärlich machen, vielleicht auch zur Vorsicht bei der Formulierung der Leitbilder für die Zukunft führen.

Der Beitrag ist der Festschrift zum 70. Geburtstag von Walter Custer entnommen; Verlag der Fachvereine an den Schweizerischen Hochschulen und Techniken, Zürich 1979

Literaturverzeichnis

- [1] Kanton Zürich: Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen; 1893
- [2] Schmidt, H.: «Beiträge zur Architektur 1924–1964»; Pfalz-Verlag, Basel, 1965
- [3] Giedion, S.: «Befreites Wohnen»; Orell Füssli Verlag, Zürich, 1929
- [4] Bernoulli, H.: «Die Stadt und ihr Boden»; Verlag für Architektur AG, Erlenbach, 1946
- [5] Charte d'Athènes / Ausstellung Athen 1933; Drucklegung Paris 1941; deutsche Ausgabe Rowohlt Taschenbuch 1962
- [6] Katalog zur Ausstellung «Schweizer Architektur» in der Kunsthalle Basel 1949
- [7] Burckhardt, L., Frisch, M., Kutter, M.: «Achtung: die Schweiz»; Verlag F. Hand-schin, Basel 1955
- [8] Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 4. Sept. 1974: Standortbestimmung 1974
- [9] Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 15. Nov. 1976: Standortbestimmung 1976

Adresse des Verfassers: Prof. Benedikt Huber, dipl. Arch. ETH, Schlösslistrasse 14, 8044 Zürich