

Zürich morgen : Gedanken zur zukünftigen Entwicklung Zürichs = Zurich demain : réflexions sur le développement futur de Zurich = The Zurich of tomorrow : reflections on the future development of Zurich

Autor(en): **Widmer, Sigmund**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home :
internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 11

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-329605>

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.

Zürich morgen

Gedanken zur zukünftigen Entwicklung Zürichs

Zurich demains

Reflexions sur le développement futur de Zurich

The Zurich of tomorrow

Reflections on the future development of Zurich

Beispiel einer möglichen Nebenstadt im Furttal.

Exemple d'une ville annexe dans le Furttal.

Example of a satellite town in the Furttal.

- Autobahn / Autostrade / Super Highway
- Eisenbahn / Chemin de fer / Railway
- Gewässer / Lacs et cours d'eau / Lakes and waterways
- Grünflächen / Zone de verdure / Green zones
- Wald / Forêt / Wood

1. Wie entwickelt sich Zürich heute?

Wer sich mit der baulichen Entwicklung Zürichs und seiner Nachbargemeinden beschäftigt, wird mit Interesse einer fernen Zukunft entgegensehen.

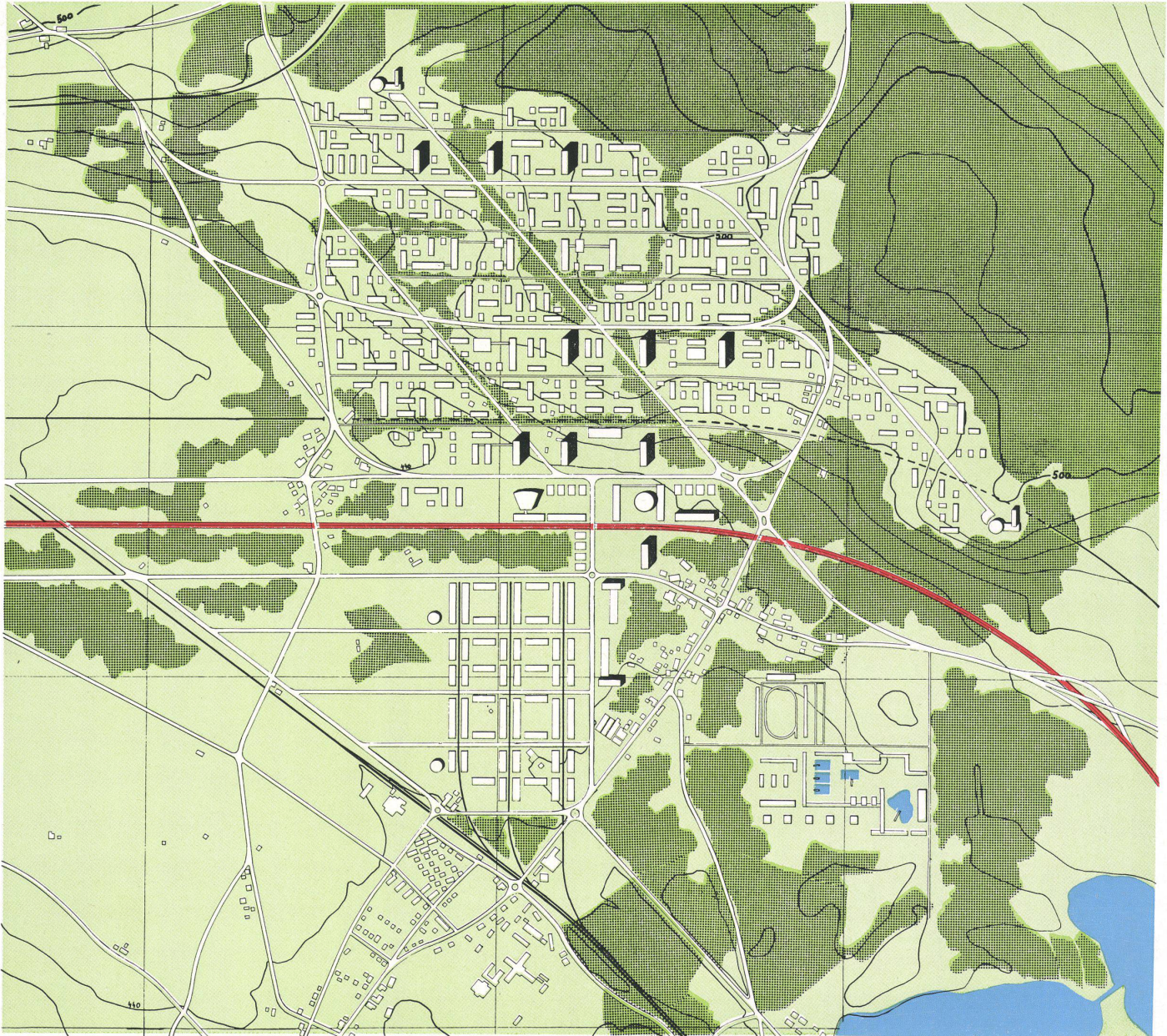
Versuchen wir, das Bild der zukünftigen räumlichen Entwicklung, wie es sich heute abzeichnet, ganz kurz zu skizzieren, so dürfte ungefähr folgende Prognose gestellt werden:

- a) Das Stadt- und Geschäftszentrum, die »City«, dehnt sich mehr und mehr aus, vor allem entlang der wichtigsten Ausfallstraßen.
- b) Die Industrie nimmt die letzten noch bestehenden freien Areale in Besitz und wird im übrigen wahllos in die Außengemeinden verlagert, je nachdem, wo zufällig größere Parzellen von erschlossenem und ebenem Gelände zum Verkauf angeboten werden.
- c) Die bestehenden Villenquartiere in unmittelbarer Nähe der City (innere Enge, Seefeld) werden neu überbaut; es bildet sich eine zusammenhängende Zone als Villenquartier vom Zürichberg längs des rechten Seeufers und an den Abhängen des Pfannenstiels bis gegen Stäfa. Auf dem linken Seeufer wird der Mischcharakter von Villen, Mehrfamilienhäusern und Industrie bei gesteigerter Intensität der Bebauung erhalten bleiben.
- d) Billiger Wohnraum geht an verschiedenen Orten in der Stadt verloren (Citybildung, Verkehrsbedürfnisse). Der Ersatz kann für einen beschränkten Zeitraum an der Peripherie der

Stadt geboten werden. Auf längere Sicht jedoch werden die billigen Wohnungen außerhalb der Stadt entstehen müssen. Entlang der vorhandenen Verkehrslinien fließen die neuen Wohnquartiere in das Limmattal, vor allem aber ins Glattal hinaus. Nicht selten werden größere Siedlungen auch abseits der bestehenden Verkehrsmittel entstehen. Hier werden die Bevölkerungsschichten mit besonders niederm Einkommen ihre Heimat finden; die betreffenden Gemeinden erleiden durch diese Verbindung von maximaler Beanspruchung der öffentlichen Dienste mit minimaler Steuerkraft bittere Prüfungen.

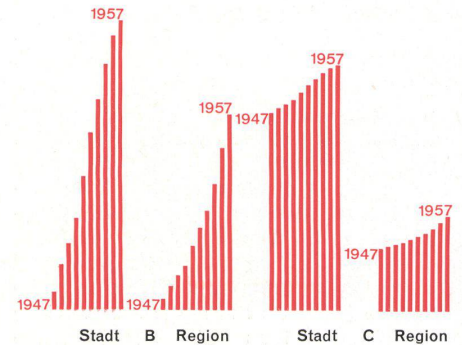
Es braucht wohl kaum näher ausgeführt zu werden, mit welchen Nachteilen eine solche, durch den Zufall beherrschte Entwicklung in der Region Zürich behaftet ist. Es entsteht auf solche Weise eine unförmige Stadt, die polyphenhaft in den Kanton hinausgreift, eine Stadt, die durch denkbar schlechte Verkehrsverbindungen, hohe Erschließungskosten, mangelhafte Koordination der öffentlichen Dienste usw. gekennzeichnet ist. Nur der Vollständigkeit halber sei daran erinnert, daß bei einer solchen »Planung« auch die letzten Grün- und Erholungsflächen binnen kurzem verschwinden würden.

Alle Fachleute sind sich deshalb darüber einig, daß es notwendig sei, durch eine vernünftige, neuzeitliche Planung einer solchen Fehlentwicklung entgegenzutreten.



Diese graphische Darstellung belegt die Tatsache, daß sich die Bevölkerungszunahme in der Stadt Zürich verlangsamt, während sie sich in den umliegenden Gemeinden stark beschleunigt.

- A Die Entwicklung des Wohnungsbaues von 1948 bis 1957 in den Gemeinden der Region Zürich / Evolution de la construction de logements de 1948–57 dans les communes des environs de Zurich / Housing development from 1948 to 1957 in the Zurich area
- B Zunahme der Wohnungen in der Stadt Zürich und der Region / Accroissement du nombre de logements dans la ville de Zurich et aux environs / Increase in housing in Zurich and environs
- C Totalbestand der Wohnungen in der Stadt Zürich und der Region / Etat total des logements dans la ville de Zurich et aux environs / Total housing in Zurich and environs



Bevor wir an die Lösungsmöglichkeiten herantreten, ist es — namentlich auch mit Rücksicht auf den ausländischen Leser — angebracht, eine kurze, möglichst objektive Lagebeurteilung zu versuchen.

2. Eine Beurteilung Zürichs

a) Normale Faktoren

Die Stadt Zürich hat Größe und Wachstumsform mit Dutzenden von anderen europäischen Städten gemein.

Als bescheidene römische Gründung erlebte Zürich im Hochmittelalter als Kaiserpfalz einen Aufschwung zur Kleinstadt mit regionaler Bedeutung. Seit dem 14. Jahrhundert verlangsamte sich die Entwicklung beträchtlich: während beinahe eines halben Jahrtausends hat sich die Bevölkerungszahl lediglich verdoppelt; sie betrug zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur 10000 Seelen.

Mit der Industrialisierung und Technik begann jedoch ein wesentlich rascheres Wachstum. Ähnlich wie zahlreiche andere Städte Europas sprengte auch Zürich im Laufe des 19. Jahrhunderts seine mittelalterlichen Stadtmauern und legte immer wieder neue Quartiere um den alten Stadtkern.

Wie alle andern gesunden und wachsenden Städte gelangte auch Zürich in ziemlich regelmäßigen Zeitabständen zur Situation, daß innerhalb der bestehenden Gemeindegrenzen kein Land zur Ansiedlung mehr zur Verfügung stand. Durch Eingemeindungen wurde dann jeweils wieder die notwendige Korrektur vollzogen.

Mit seinen 430000 Einwohnern ist Zürich heute eine Stadt mittlerer Größe, selbst unter Einbezug der Region ist Zürich noch weit von der Millionengrenze entfernt. Auch das Tempo der Bevölkerungszunahme von zur Zeit etwa 5000 Einwohnern pro Jahr muß als gemächlich und normal bezeichnet werden.

Völlig normal ist auch die Tatsache, daß Zürich (gleichbleibende Wirtschaftslage vorausgesetzt) im Laufe der nächsten zwei Jahrzehnte wieder einmal seine Landreserven erschöpft hat. Offen bleibt lediglich die Frage, ob bei der Erschließung neuer Siedlungsgebiete nach dem bisherigen Rezept der Eingemeindungen oder nach neuzeitlichen Gesichtspunkten der Städteplanung vorgegangen werden soll.

b) Ungewöhnliche Faktoren

Unter den Faktoren, die als positive Abweichung von den üblichen europäischen Stadtformen gewertet werden dürfen, sei Zürichs wirtschaftliche Stärke erwähnt. Zürich als Einkaufszentrum, als Sitz großer internationaler Handelsfirmen und Versicherungen, besitzt eine finanzielle Stärke, die größer ist, als es die relativ geringe Bevölkerungszahl vermuten läßt.

Positiv vermerkt sei auch, daß Zürich eigentliche Industriebezirke mit den rauchenden Schloten der Schwerindustrie kaum kennt.

Zusammen mit dem landschaftlich reizvollen See und den ausgedehnten Wäldern ergibt sich deshalb ein städtebaulich sehr positives Gesamtbild, das um so mehr zur Geltung kommt, da der Stadt Zürich jede Kriegseinwirkung seit über anderthalb Jahrhunderten erspart geblieben ist.

Dennoch fehlt es selbstverständlich auch nicht an negativen Faktoren, die sich der baulichen Entwicklung hemmend entgegenstellen. Namentlich der Ausländer muß sich immer wieder die Kleinheit der schweizerischen Verhältnisse vergegenwärtigen. Die ganze Schweiz zählt zur Zeit mit ihren 5 Millionen Einwohnern nur etwas mehr als die Hälfte der Einwohnerzahl der Stadt London. Unser Land lehnt außerdem die Vorstellung von einer vorherrschenden Hauptstadt (wie Paris für Frankreich, Kopenhagen für Dänemark usw.) wie überhaupt das Übergewicht einer einzelnen Stadt als wesensfremd ab. Unser Bestreben zielt deshalb viel mehr auf eine Aufgliederung Zürichs als auf eine Vergrößerung der bestehenden Agglomeration. Ein weiteres Kennzeichen der siedlungspolitischen Situation besteht in der extremen Streubauweise, welche die ganze Umgebung Zürichs kennzeichnet. Im schärfsten Gegensatz zu vielen Städten Europas (z. B. Wien) bricht die Besiedlung nicht am Stadtrand ab, sondern sie fließt in ungeordneter Weise in die umgebende Landschaft hinaus und wird von zahlreichen, dicht beieinanderliegenden, kleinen Ortschaften wieder aufgenommen. Es gibt deshalb in der näheren Umgebung Zürichs nur noch sehr wenige Gebiete, wo eine wirklich freie Städteplanung möglich ist. Diese Streubauweise führt auch dazu, daß die Bodenpreise selbst an der Peripherie eine Höhe erreicht haben, die meines Wissens nur noch in Rom wesentlich überschritten wird.

Die geschilderte Baulandverschleuderung im Umkreis der Stadt und die hohen Landpreise fallen um so mehr ins Gewicht, da die Stadt außerhalb des heutigen Stadtgebietes nur verschwindend kleine Landreserven besitzt; infolgedessen ist die Erstellung von Satelliten, wie es in Stockholm auf stadteigenem Boden geschieht, nicht möglich.

Schließlich sei noch auf die spezifisch schweizerische politische Struktur hingewiesen. Die Selbständigkeit der einzelnen Gemeinden und Kantone stellt einen wertvollen Bestandteil des eidgenössischen Staatswesens dar. Auf dem Gebiete der Regionalplanung wirkt sich diese Tatsache allerdings nicht nur positiv, sondern auch hemmend aus, indem die Kantons- und Gemeindegrenzen beinahe unüberwindliche Hindernisse für jede großzügige Gesamtplanung bilden. Diese Tatsache wird verschärft durch den Umstand, daß wir immer noch jeglicher Rechtsgrundlagen für die Regionalplanung entbehren und Projekte nach dem Vorbild der englischen New Towns nur im Rahmen schöner Utopien möglich sind.

c) Zusammenfassung

Versuchen wir, diese kurze »Lagebeurteilung« zusammenzufassen, so können wir feststellen: Zürich ist eine Stadt mittlerer Größe, die in kurzer Zeit vor der Notwendigkeit stehen wird, sich neue Siedlungsgebiete zu verschaffen. Die politische Struktur des Landes wie auch die allgemeinen Erkenntnisse der Städteplanung verlangen, daß diese neuen Siedlungsgebiete nicht durch zufällige Angliederung am heutigen Stadtrand mit anschließender Eingemeindung entstehen. Im weiteren muß mit allen Mitteln danach getrachtet werden, die in jeder Hinsicht nachteilige Streubauweise zu überwinden und an deren Stelle konzentrierte Großsiedlungen mit eigenen Einkaufszentren und leistungsfähigen Verkehrsverbindungen zur City zu schaffen.

3. Formen des Wachstums

Die nächste Frage, die sich auf Grund der bisherigen Folgerungen stellt, ist die Frage nach den Formen, in welchen diese konzentrierten Neusiedlungen entstehen sollen. Es ist in diesem Zusammenhang natürlich nicht möglich, auf die grundsätzlichen Fragen des Städtebaus im Detail einzutreten. Ich möchte mich deshalb auf die Betrachtung der drei wichtigsten und unter den schweizerischen Fachleuten meistdiskutierten Siedlungsformen beschränken, nämlich auf die Begriffe »Neue Stadt«, »Regionalzentrum« und »Satellitenstadt«.

a) Neue Stadt

Diese Vorstellung der Städteplanung wurde in der Schweiz vor allem durch die Schrift von Max Frisch und seinen Mitarbeitern in weite Kreise getragen, und wir schulden Max Frisch Dank dafür, daß er diese anregende Schrift verfaßt hat. Geprägt ist dieser Stadttypus namentlich durch die englischen New Towns, die als Ansporn immer noch stark auf uns wirken.

Im Umkreis der Stadt Zürich dürfte es nun allerdings kaum möglich sein, eine Stadt zu gründen, die dem wirtschaftlichen und kulturellen Sog Zürichs zu widerstehen vermöchte und die ein selbständiges Eigenleben zu führen imstande wäre.

Bei aller grundsätzlichen Sympathie für diese Idee müssen wir die Vorstellung der selbständigen neuen Stadt als Erweiterungsform für Zürich doch von unseren Betrachtungen ausschließen.

b) Das Regionalzentrum

Wesentlich näher und realer erscheint der Vorschlag, einige bereits bestehende große Dörfer in der Umgebung Zürichs zu fördern und zu eigentlichen kleinen Zentren von beispielsweise 30000 oder 50000 Einwohnern auszubauen. Man denkt dabei an ein Regionalzentrum im Zürcher Oberland mit Mittelpunkt in Wetzikon, oder im Knauer Amt mit Mittelpunkt in Affoltern am Albis usw. Diese Konzeption hat ohne Zweifel Vorteile. Sie entspricht dem Wunsch, das Wachstum der Stadt Zürich zugunsten anderer Städte zu beendi-

gen; man kann sich ferner auf bestehende Verkehrsstränge stützen, wie überhaupt die Veränderungen minimalen Umfangs bleiben.

Dies darf nun aber nicht über die schwerwiegenden Nachteile der Konzeption hinwegtäuschen. Solche Regionalzentren bieten alle ungefähr das gleiche Bild: um einen ländlichen oder kleinstädtischen Dorfkern gruppiert sich etwas Industrie, und an der Peripherie schließen sich weit verstreut die neuen Wohnquartiere an. Die Entwicklung würde zwangsläufig dazu führen, daß man an oder um diese bestehende Siedlung weitere Industrie- und Wohnquartiere gruppieren würde. Der alte Dorfkern (meistens noch durch die für jede Entwicklung viel zu kleine Bahnhofanlage verunstaltet) aber würde als arges Verkehrshindernis unveränderlich in der Mitte thronen. Die Bodenpreise haben sich in diesen Regionalzentren schon längst vom landwirtschaftlichen Niveau entfernt; verkehrstechnisch ist eine Sanierung meist sehr schwer. Mit anderen Worten: man wird auf diese Weise ganz einfach die gleichen Schwierigkeiten aufhäufen, die man im Laufe der Entwicklung in der Stadt Zürich bereits zur Genüge kennengelernt hat. Als klassisches Beispiel für ein solches schon weit entwickeltes Regionalzentrum darf die Agglomeration Baden-Wettingen-Neuenhof gelten, wo man heute unter Aufwendung enormer Kosten daran geht, bessere Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Dazu kommt, daß diese künstlich geförderten Zentren kein eigenes kulturelles und geistiges Leben zu führen vermögen. Wer einen guten Film, eine gute Theateraufführung sehen will, der fährt am Abend nach Zürich. Das Regionalzentrum bleibt »Provinz«.

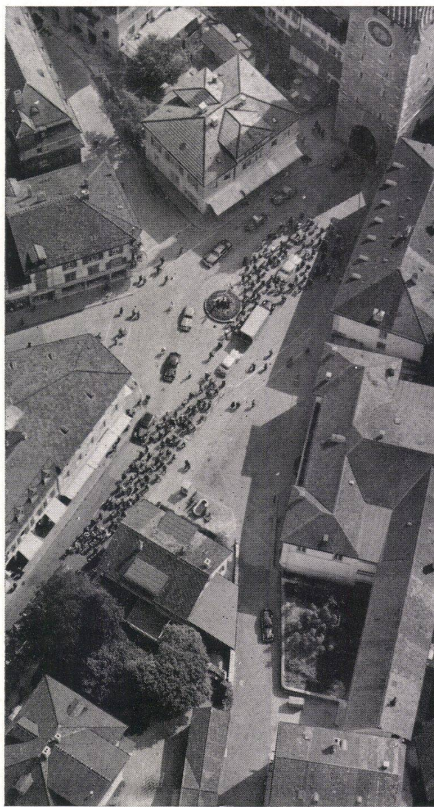
Bei allem Verständnis für die Idee der Regionalzentren muß deshalb gesagt werden: auf kurzen Zeitraum mag damit eine notdürftige Lösung erzielt werden — auf weite Sicht gesehen, eröffnen sie ganz ungünstige Perspektiven; sie sind deshalb abzulehnen.

Es gibt im Kanton Zürich nur ein echtes und lebensvolles Regionalzentrum, nämlich Winterthur. Seine Förderung soll unterstützt werden. Winterthur verfügt über eine eigene Tradition, über ein eigenes, sogar sehr bedeutendes kulturelles Leben. Es besitzt eine eigene wohlausgewogene Sozialstruktur. Winterthur hat seine Verkehrs- und Wohnbauprobleme weitgehend gelöst, es verfügt auch über beachtliche Landreserven für eine zukünftige Entwicklung — kurz, es wäre zu bedauern, wenn die Bedeutung dieser sympathischen und leistungsfähigen Stadt durch die künstliche Aufwertung anderer Regionalzentren geschmälert würde.

c) Die Nebenstadt

Der Hauptmangel des künstlichen Regionalzentrums liegt in der Tatsache begründet, daß es zu stark an bestehende Siedlungen mit all ihren städtebaulichen Mängeln gebunden ist. Wenn wir wirklich vorbildliche Wohn- und Arbeitsstätten schaffen wollen, so müssen wir den Mut haben, ganz neu, ohne Anlehnung an bestehende Siedlungen, zu beginnen. Das führte die Planer schon vor Jahren zur Form der Satellitenstadt. Da der Ausdruck Satellit bei uns zur Zeit einen etwas unangenehmen Beigeschmack hat, gebrauche ich den Ausdruck Nebenstadt.

Die Nebenstadt versucht die Vorteile der »Neuen Stadt« zu realisieren, ohne das fragwürdige Ziel einer vollen Selbstständigkeit anzustreben. In klimatisch günstiger Lage, in Gegenden mit niederen Bodenpreisen wird eine Stadt geplant, die auf keinerlei bestehende Bebauung Rücksicht nehmen muß. Wenn möglich sollen Wälder oder Naturschutzgebiete das Zusammenwachsen mit andern Siedlungen verhindern. Eigenes Industriegebiet bietet zum



mindesten einem Teil der Bewohner Arbeit in unmittelbarer Nähe des Wohnortes. Mit Zürich steht die Nebenstadt in direkter Bahn- und Straßenverbindung, so daß eine enge Beziehung zwischen Nebenstadt und Hauptstadt gewährleistet ist. Als Vorbild sind vor allem Lösungen wie Vällingby bei Stockholm zu denken. Infolge der sehr starken Besiedlung unseres Kantons (520 Einwohner je km²) ist die Zahl der Möglichkeiten für solche Nebenstädte bereits sehr beschränkt. Zu nennen wären vor allem einzelne Gegenden des Furttales und des Knonauer Amtes.

Es ist unbestritten, daß die Bildung einer solchen Nebenstadt für die betreffende Gemeinde zum mindesten zu Beginn eine starke finanzielle und auch verwaltungstechnische Belastung bedeutet. Infolgedessen scheint es mir angemessen, daß die Stadt Zürich ihre Verkehrsmittel bis in die Nebenstadt hinausführt und soweit nötig auch einzelne öffentliche Dienste, beispielsweise den Schulhausbau, übernimmt.

4. Neuorientierung im schweizerischen Siedlungswesen

Alle bisher aufgeführten Möglichkeiten einer Auflockerung der Stadt Zürich bringen einen gemeinsamen Nachteil mit sich. Sie tragen mit dazu bei, den heute schon sehr beschränkten fruchtbaren Boden im Mittelland weiter zu beschneiden. Es ist deshalb ernstlich zu erwägen, ob es richtig ist, daß wir den wenigen noch verfügbaren Boden restlos für Industrie- und Wohnungsbau aufbrauchen. Wenn man ferner bedenkt, daß in den Alpen und Voralpen unbesiedelte und auch landwirtschaftlich kaum genutzte Räume vorhanden sind, so drängt sich die entscheidende Frage auf, ob es nicht möglich wäre, unsere kommenden Wohnsiedlungen aus dem Mittelland in die Alpen oder wenigstens in die Voralpen zu verlegen.

Wer an den Wintersonntagen zusieht, wie sich Tausende von Städtern in die überfüllten Züge drängen, um wenigstens für ein paar Stunden dem nebligen und grauen Mittelland zu entfliehen, wenn man ferner bedenkt, mit welcher Selbstverständlichkeit wir auch im Sommer in den Bergen Erholung suchen,

Diese Luftaufnahme von Baden zeigt sehr eindrücklich, welche verkehrstechnischen Probleme in den wachsenden Regionalzentren auftreten.

Cette vue aérienne de Baden montre très bien quels sont les problèmes que la circulation pose dans les centres régionaux.

This air view from Baden shows very clearly the kind of traffic problems that arise in rapidly growing regional centres.

wenn man sich daran erinnert, daß wir kränkelige Kinder wenn immer möglich in ein Heim oder Institut in die Voralpen schicken, wenn man sich diesen offensichtlichen Hunger unserer Stadtbewohner nach diesem bessern Klima vergegenwärtigt, dann drängt sich doch der Entschluß auf, unsere zukünftigen Wohngebiete in alpine Landesteile zu verlegen.

Neben den klimatischen Vorteilen verspricht die Alpen- oder Voralpensiedlung auch noch weitere Vorzüge. Der Bodenpreis ist so niedrig, daß sich jenes beinahe preisgegebene Ideal des Einfamilienhauses auch für den »kleinen Mann« auf einmal wieder verwirklichen läßt. Ferner: durch die Erschließung kaum besiedelter Gegenden erhält man die Möglichkeit einer freien Städteplanung. Hier wäre es möglich, alle Vorteile und Erkenntnisse des modernen Städtebaues zur Anwendung zu bringen.

Um aus verschiedenen Möglichkeiten ein Beispiel herauszugreifen, sei auf das Hochplateau des Zuger Berges hingewiesen. Hier steht eine Fläche von vier Quadratkilometern zur Verfügung. Gegen Norden und Osten durch Wälder weitgehend geschützt, öffnet sich nach Südwesten eine herrliche Aussicht. Ein hügeliges, landwirtschaftlich kaum genutztes Gelände in einer mittleren Höhe von 1000m über dem Meer ladet zur Städteplanung geradezu ein. Selbstverständlich würde die bestehende Zugerberg-Bahn nicht genügen; es müßte das neue Siedlungsgebiet durch eine Normalspurbahn erschlossen werden. Auch bei ausgesprochen weiträumiger Bebauung wäre es möglich, hier Wohnungen, Einkaufszentren und öffentliche Dienste für ungefähr 20000 bis 30000 Einwohner einzurichten.

Eine solche Voralpenstadt würde wohl über die für die Einwohnerschaft nötigen Kleingewerbe, aber nicht über ein eigenes Industriegebiet verfügen. Die Meinung wäre also, daß ein Teil der Bewohner werktags nach Zürich fährt und dort der Arbeit nachgeht. Die Distanzen (zirka 35 km Bahnfahrt) sind so, daß dies bei leistungsfähigen Direktverbindungen ohne weiteres möglich ist. Natürlich ist die durchgehende Arbeitszeit Voraussetzung.

Wesentliche Bedingung für eine Verwirklichung solcher Alpenstädte ist die Zusammenarbeit der Behörden über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinaus. Vorläufig bin ich optimistisch genug, um an eine solche Zusammenarbeit zu glauben.

Zum Abschluß noch folgendes: Natürlich wird eine so tiefgreifende Neuorientierung im Wohnungsbau nicht von heute auf morgen in Angriff genommen. Deshalb bin ich der Auffassung, daß vorerst Versuche mit ein oder zwei Nebenstädten in der Region Zürich gemacht werden sollen. Hier können Erfahrungen gesammelt werden. In einem weiteren und größeren Schritt muß dann aber an die Lösung der Alpenstadt herangegangen werden. Nur eine großzügige und mutige Neuorientierung kann uns vor einer verhängnisvollen Entwicklung bewahren.