

Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben
Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben
Band: - (1963)
Heft: 53

Artikel: Die Gesamtplanung für die Ortsplanung im Kanton Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-651273>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Gesamtplanung für die Ortsplanung im Kanton Zürich

Der Regierungsrat des Kantons Zürich legte dem Kantonsrat am 27. September 1962 einen Antrag vor, für die Beschaffung von Gesamtplänen als Richtlinie für die Ortsplanung einen Kredit von 935'000 Franken zu bewilligen. Die Legislative folgte dem Vorschlag der Exekutive widerspruchslös.

* Das zürcherische Baugesetz ermächtigt den Regierungsrat, über das Gebiet mehrerer Gemeinden einen Gesamtplan als Richtlinie für die Ortsplanung zu erstellen, sofern ein Bedürfnis nach zusammenhängender Planung besteht. Die gesetzliche Umschreibung der Gesamtpläne stimmt mit den Erfordernissen der Regionalplanung voll überein, so daß die Gesamtpläne nicht allein als Richtlinie für die Ortsplanung, sondern auch als Grundlage für kantonale Maßnahmen zu dienen haben werden.

Der *Gesamtplan* besteht aus den *Teilplänen* für die Landschaft, die Siedlung, den Transport und der Versorgung sowie dem Programm öffentlicher Bauten. Der *Landschaftsplan* enthält die Wälder, die Freizeitgebiete und das vorwiegend landwirtschaftlich genutzte offene Land.

Im *Siedlungsplan* werden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den direkt dazugehörigen Grün- und Erholungsgebieten ausgeschieden. Im *Transportplan* soll ein ausgewogenes Netz des öffentlichen und privaten Verkehrs im Zusammenhang mit dem Siedlungsplan und der damit gegebenen Lage des Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs vorgesehen werden. Der *Versorgungsplan* bestimmt ein zur Besiedelung im Leistungsgewicht befindliches System der Wasserversorgung, der Abwasserbeseitigung, der Lieferung von Licht und Kraft, der Bedienung mit Telefon usw.

Im Programm der öffentlichen Bauten wird schließlich Ausmaß und Lage der öffentlichen Bauten und Werke entsprechend den Bedürfnissen der Besiedelung festgehalten.

Wesentlich ist für die Planung, daß sie sich ein bestimmtes Ziel setzt. Dabei ist zu bedenken, daß auf manchen Gebieten, so bei der Wasserversorgung, der Abwasserbeseitigung und den Verkehrseinrichtungen heute Dispositionen getroffen werden müssen, die für sehr lange Zeit zu genügen haben. Diese Dispositionen können daher nicht mehr leicht geändert werden. Im Hinblick auf diese Tatsache und die starke Bevölkerungszunahme wird daher für die Region von Zürich mit dem Vollausbau gerechnet.

Zeitlich wird das Planungsziel im Zeitraum von etwa 60 bis 80 Jahren erreicht sein. Dannzumal dürfte sich die Bevölkerung des Kantons Zürich ungefähr verdoppelt haben und auf 2,1 Millionen angewachsen sein. Wenn die Bevölkerungszahl der Schweiz gleichzeitig auf etwa 10 Millionen ansteigt, wird der Kanton Zürich 21 Prozent der gesamtschweizerischen Bevölkerung beherbergen.

Obwohl dem Regierungsrat das Recht zusteht, die Gesamtpläne aufzustellen, wird den Gemeinden bei der Bearbeitung ein entscheidender Einfluß zuerkannt. Denn es darf nicht verkannt werden, daß aus den schon dargelegten sachlichen Gründen der Gesamtplan vor allem in der Beziehung zwischen Verkehrsapparat und Besiedelung geradezu verbindlichen Charakter erhalten wird.

Ein großer Teil der Gemeinden im Kanton Zürich erkannte schon seit einiger Zeit, daß sie die großen Probleme nur noch gemeinschaftlich bewältigen können. Es bestehen daher im Kanton Zürich heute schon acht Planungsgruppen; sechs dieser Gruppen in der Region der Stadt Zürich haben sich zudem zum *Verband Regionalplanung Zürich und Umgebung* zusammengeschlossen.

Zwei weitere Planungsgruppen (Winterthur und Umgebung und das Weinland) werden sich noch bilden. Bei der Einteilung der Gruppen wurde darauf geachtet, geographisch, verkehrsmäßig und wirtschaftlich zusammenhängende Gebiete mit einem Maximum an gemeinsamen Berührungspunkten zusammen zu bearbeiten. Der Überschaubarkeit wegen dürfen solche Planungsregionen weder zu groß, der Zusammenhänge wegen aber auch nicht zu klein gewählt werden.

* Der Regierungsrat erachtet es als zweckmäßig, die Erstellung der Gesamtpläne soweit als möglich *privaten* Planungsbüros im Auftragsverhältnis zu übertragen. Die Aufträge sind im Rahmen der kantonalen Beitragsbedingungen durch die Planungsgruppe zu vergeben, denen grundsätzlich die Erstellung der Gesamtpläne obliegen soll. Die Planungsgruppen haben ihrerseits die Koordination der Gemeindeinteressen besorgt zu sein, während es Aufgabe des kantonalen Regionalplanungsbüros ist, die fachliche Leitung und Koordination im Einvernehmen mit den Organen der Planungsgruppen zu betreuen. Wo es aber übergeordnete Zusammenhänge erfordern, wie etwa bei der Erstellung der *Versorgungspläne*, der *Transportpläne*, ferner bei der Erstellung der *Versorgungspläne*, empfiehlt es sich, diese Arbeiten gesamthaft auf kantonaler Ebene,

teils durch *Privataufträge*, teils durch verwaltungsinterne Arbeiten, durchzuführen. Voraussetzungen und Ergebnisse dieser Arbeiten werden dann den Planungsgruppen zur Mitbestimmung und zur Auswertung übergeben.

In Hinblick auf die Bedeutung der Gesamtpläne, will der Regierungsrat Fachverbänden und weiteren Interessengemeinschaften ein Mitspracherecht einräumen. Es werden daher verschiedene Arbeitsausschüsse eingesetzt. Auf die Anregung der Planungsgruppe Limmattal hin studiert ein besonderer Arbeitsausschuß die Möglichkeit des regionalen *Lastenausgleiches*.

Der Regierungsrat erwartet, daß die Gesamtpläne innerhalb drei bis fünf Jahren erstellt sein werden. An die Kosten von 1,1 Millionen Franken, die dem Kanton erwachsen, leistet der Bund 15 Prozent. Es wird erwartet, daß die Gemeinden ihrerseits 200'000 bis 350'000 Franken zusätzlich leisten. Die Gemeinden haben zudem die Planungsgruppen zu finanzieren, wobei aber der Kanton Beitrag entrichtet. Absolut mag der Betrag, der für die Ausarbeitung der Gesamtpläne eingesetzt wird, als hoch erscheinen. Im Verhältnis zu den baulichen Investitionen — in der Schweiz haben sie letztes Jahr 10 Milliarden Franken bereits überschritten! — sind aber die Kosten bescheiden.

Regierungsrat und Kantonsrat setzen großes Vertrauen in das von Hans Aegger interessiert und professionalisiert geleitete Regionalplanungsamt; Exekutive und Legislative erwarten von den kantonalen Planungsschaffenden, daß sie bis zu den nächsten Kantonalwahlen (Frühjahr 1967) die brauchbaren Grundlagen für eine schöpferische Ortsplanung ausarbeiten.

Aluminium im konstruktiven Ingenieurbau

-UCP- Es ist im Laufe der Jahre selbst Außenstehenden bekannt worden, daß mit dem Werkstoff Aluminium auf sämtlichen Gebieten der modernen Technik gearbeitet wird, wo z. B. geringe Gewichte, Festigkeit und Beständigkeit des Materials eine Rolle spielen. Weniger bekannt sind aber Ingenieurleistungen, die vor allem seit Kriegsende, im Hoch- und Brückenbau sowie auf dem Gebiet der Hebe- und Fördertechnik mit Aluminium als konstruktivem Element vollbracht worden sind. Wo bestimmte technische Erfordernisse Lösungen mit den herkömmlichen Werkstoffen unmöglich machen, wurde erfolgreich auf Aluminium «umkonstruiert», bahnten sich aus Sonderfällen zugleich aber grundsätzlich neue Möglichkeiten für die Zukunft an.

Vom modernen Schiffbau, aus der lichtfreudigen Architektur und dem Leichtbau der Verkehrsgerüste unserer Tage sind zahlreiche Beispiele für die Anwendung von Aluminium bekannt geworden, bei denen stets die damit verbundenen Möglichkeiten, Gewicht zu sparen, fest und beständig zu konstruieren, einfacher Fertigung — oder alle diese und weitere wirtschaftliche Gesichtspunkte zusammen — eine Rolle spielen. Wenn es möglich war, für scheinbar «schwere», dabei aber schnelle Düsemaschinen, für Hochhausfasaden, Schiffsbauten und eine Vielzahl hochwertiger Maschinen und Apparate, jeweils geeignete und für das Objekt vor teilhafte Aluminiumlegierungen zu finden, dann lag es nahe, dieses Leichtmetall auch auf seinen Eigenschaften für tragende Bauteile im Hoch- und Brückenbau sowie in der Hebe- und Fördertechnik zu prüfen.

Es lag auf der Hand, daß das spezifische Gewicht des Aluminums — es beträgt nur etwa *einen Drittel* des Eisen- oder Stahlgewichts — es reizt, nicht nur Werkstoff zu sparen, sondern auch das Verhältnis des Eigengewichtes zur Nutzlast günstiger zu gestalten. Voraussetzung war allerdings, daß man mit Aluminium Festigkeits eigenschaften des Stahls erreicht.

Diese Forderung erfüllen mehrere Aluminiumlegierungen, die für die verschiedensten Zwecke schon seit

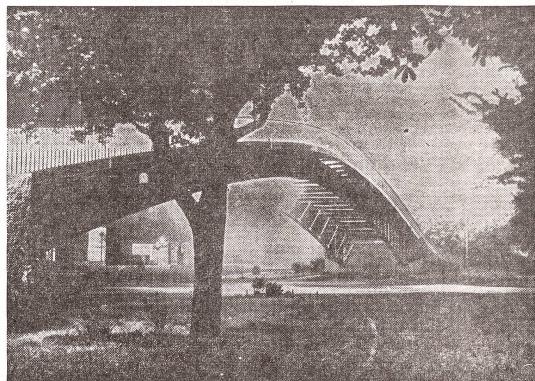
Jahren in Gebrauch sind. Mit geringen Zusätzen von Magnesium, Kupfer, Zink oder Silizium erhält das Aluminium ausreichende Festigkeitswerte, um selbst hohen Beanspruchungen im Ingenieurwesen zu genügen.

Neben diese physikalische Ebenbürtigkeit tritt aber für zahlreiche Anwendungen ein weiterer Vorteil des Aluminiums: mit ihm steht ein Werkstoff zur Verfügung, der keiner Beeinträchtigung durch Witterungseinflüsse unterliegt, auch im Freien, also ohne jeden Schutz anstrich gelassen werden kann. Das bedeutet *Dauerhaftigkeit* für die betreffende Konstruktion, Einsparung erheblicher Kosten für ihre Instandhaltung und Ansehnlichkeit noch nach vielen Jahren.

Spezielle Eigenschaften

Über diese Voraussetzungen hinaus bietet das Aluminium dem Bauingenieur aber auch eine besondere *Konstruktionseigenschaft*: seine gute Formbarkeit, die hier durch die Möglichkeit bedeutsam wird, daß sich durch das sogenannte Strangpreßverfahren Profilformen auf jeden Verwendungszweck hin «maßschneidern» lassen, damit auch die günstigste Materialausnutzung für die jeweiligen statischen Erfordernisse erlauben. Die im Vergleich zum Stahl größere Elastizität kann bei der Konstruktion durch bestimmte Profilgestaltung ausgenutzt werden, mit der besonders Biege- und Verdrehungsfestigkeiten erreicht werden. Das kann durch Wulstverstärkungen, geeignete Ausrundungen oder durch die für Aluminium charakteristische Entwicklung von *Hohlprofilen* geschehen. Die Formgebung der Bauteile durch Strangpressen ist auch für das vorgesehene Verbindungsverfahren nicht unwichtig. Es ermöglicht die Anpassung von Material und Verbindungsverfahren bereits im Berechnungss stadium.

Entscheidend für die Wahl des Verbindungsverfahrens an sich ist neben der Bestimmung der Konstruktion vor allem die Art der Legierung. Die im Ingenieurbau wegen ihrer besonderen Festigkeit bevorzugten austärkenden Aluminiumlegierungen werden vorwie-



Die erste Aluminiumbrücke in Deutschland. In zwei Nächten wurde sie montiert, ohne Behinderung des darunter fließenden Verkehrs.

Eine interessante Entwicklung wurde aus den USA

bekannt. Dort wurde eine Brücke in Verbundbauweise, wie sie für viele Autobahnüberführungen in der Kombination Beton-Stahl charakteristisch geworden ist, in Aluminium ausgeführt. Verbundweise, d. h. konstruktive Verbindung von verschiedenen Baustoffen, wobei man das Metall zur Aufnahme der Zugkräfte, den Stahlbeton zur Aufnahme der Druckkräfte heranzieht. Durch unmittelbares Verbinden der Stahlbetonplatte mit den Obergurten der Aluminiumhauptträger können sich somit die Eigenschaften der verschiedenen Werkstoffe vorteilhaft ergänzen.

Führt man sich schließlich vor Augen, daß seit dem Zweiten Weltkrieg von Jahr zu Jahr mehr und mehr und immer kühnere Aufgaben im Ingenieurbauwesens des Inlandes und Auslands erfolgreich mit Aluminium gelöst wurden, unter denen zahlreiche Hallen, Kuppeln, Brücken und Krane schon heute als «historische» Bewährungsbeispiele gelten, dann kann die Selbstverständlichkeit, mit der viele Experten den Werkstoff Aluminium auch hier verwenden, nicht verwundern.

1953 wurde in Deutschland erstmals eine *Aluminiumbrücke* gebaut, die mit einer Spannweite von 55 m zur Überquerung einer stark befahrenen Autostraße dient. Eine Straßenbrücke, deren tragender Teil aus Aluminium besteht, wurde 1955 bis 1956 über den *Datteln-Hamm-Kanal* bei Lünen errichtet. Es handelt sich um eine genietete Fachwerkbrücke mit 42,2 m Stützweite für eine 3,4 m breite Fahrbahn mit seitlichen Schrammborden von je 0,5 m. Als Werkstoff wurde *AlMgSi* verwendet, der es erlaubt, die Brücke trotz der aggressiven Industrielandes des Ruhrgebietes ohne Schutzanstrich zu lassen.

Die in regelmäßigen Abständen, zuletzt Mitte 1962, durchgeführten Bemessungen dieses Versuchsobjekts durch Fachleute ergaben, daß sich die Konstruktion *brückentechnisch bewährt*, der Werkstoff Aluminium sich unter den herrschenden Umständen als so korrosionsbeständig erwiesen hat, daß auch fernerhin ein Schutzanstrich nicht für erforderlich gehalten wurde.

Aluminium-Straßenbrücken,

meist in den USA im Staate New York, erstellt worden; weitere befinden sich noch im Bau oder in der Planung.

Abgesehen von der Wetterbeständigkeit und davon, daß sich mit Aluminium ein günstiges Verhältnis zwischen Eigengewicht und der Tragkraft einer Brücke herstellen läßt, verbinden sich mit dem gerinngewichtigen Gewicht Vereinfachung für Transport und Montage: es ermöglicht die Vorfertigung großer Bauteile in der Werkstatt. Dadurch verringern sich Bauzeit, und man meint wohl nicht zu Unrecht, hier Anzeichen für eine Rationalisierung des Brückenbaues — besonders in einer möglichen Serienbauweise — zu erblicken.

Warum ich Weisflog trinke?

Immer und immer wieder wünsche ich als Apéro einen «Weisflog». Warum? Weil er für mich stets bekömmlich ist, weil er, wie man so sagt, «mir nichts macht». Der Zweck, den ich mit einem Apéro erreichen will, wird mit einem «Weisflog» immer gut erfüllt. Dazu kommt, daß das Trinkgefäß sehr angenehm ist. Denn dieser Bitter, der in Altstetten-Zürich von Dr. med. G. Weisflog Nachfolger (W. und G. Weisflog & Co.) ist sehr erfrischend; er hat das gewisse «Etwas», das zu einem Apéro gehört. Dieser kostliche Tropfen ist sehr mild. Das ist der Grund, warum er auch von meinen Freunden und Bekannten, ebenso von meiner Frau, unbedenklich «genehmigt» wird. Er dient uns auch als sogenanntes «Haussmittel» gegen Verstimmungen verschiedener Art. Man darf den «Weisflog-Bitter» auch den Hausgästen bei einer Party kredenzten. Zudem ist er, verglichen mit den Preisen von weniger bekömmlichen und schärferen Apéros, sehr preiswert. Also: Ich trinke diesen Schweizer Apéritif gerne, weil er immer paßt, für Damen und Männer, bei kleinen und großen Anlässen, in schlichter und feierlicher Gesellschaft, daheim und auswärts. Übrigens freut es mich, sehr geneigter Leser, wenn Sie mit meiner Vorliebe sympathisieren.

Orson