Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich

Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich

Band: 85 (2018)

Artikel: Zwischen Wachstumsglaube und Stabilisierungsgebot : die Zürcher Stadtplanung in den langen Sechzigern

Autor: Wyrsch, Melanie

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1045767

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: 03.09.2025

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

Abb. 1: Visionen aus der Vogelperspektive: Das Untersuchungsgebiet der City-Studie Langstrasse mit drei städtebaulichen Varianten, 1962.

Melanie Wyrsch

Zwischen Wachstumsglaube und Stabilisierungsgebot

Die Zürcher Stadtplanung in den langen Sechzigern

Die City-Studie Langstrasse (1962)

Im November 1961 gab der Zürcher Stadtrat eine Studie zur «Grundlagenbeschaffung über die Cityentwicklung im Langstrassenquartier» in Auftrag. Im Begriff der «Cityentwicklung» artikulierte sich die Erwartung, die Stadt Zürich werde sich bei anhaltendem Wirtschaftswachstum in eine veritable Grossstadt verwandeln. Wissenschaftliche Prognosen über die Bevölkerungsentwicklung bestärkten diese Annahme: für das Jahr 2000 wurde mit 605 000 Einwohnern gerechnet.[1] 1893 und 1934 war dem städtischen Wachstum mit dem rechtlichen Instrument der Eingemeindung begegnet worden. Nachdem bereits die zweite Eingemeindung umstritten gewesen war – die Gegner sprachen von einer «sozialistischen Eroberungspolitik» der Stadt, die zum Grossstadt-Moloch zu mutieren drohe –, stand eine weitere Expansion in der erneuten Wachstumsphase seit den 1950er Jahren politisch nicht mehr zur Debatte.[2] Es musste demnach eine Antwort auf die Frage gefunden werden, wie Wohn- und Arbeitsplätze sowie die erforderliche Verkehrsinfrastruktur für die zusätzlichen Stadtbewohner innerhalb der bestehenden Stadtgrenzen geschaffen werden könnten. In diesem Kontext ist der Auftrag des Stadtrats zu sehen. Am Beispiel des Langstrassenquartiers sollte der Zürcher Architekt Hans Litz

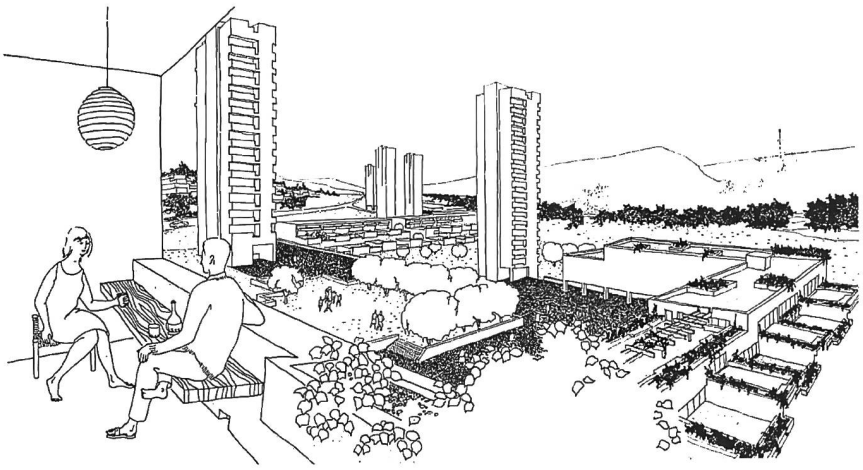


Abb. 2: Hochhausromantik: Der Traum vom modernen Wohnen in Jolieville, 1964.

die Verwandlung eines Altbauquartiers zur «City» gedanklich durchspielen.

Ein Jahr später lag die City-Studie Langstrasse vor.[3] In drastischen Worten beschrieb Hans Litz darin die Tragweite der Cityentwicklung: «Die bestehenden Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs können sicher in Bälde nicht mehr genügen, ist doch anzunehmen, dass im Langstrassenquartier allein eine City von der Grösse unserer heutigen entsteht.»[4] Ausgehend von den prognostizierten Bedürfnissen für das Jahr 2000 entwarf der Architekt Varianten für eine moderne Neubebauung. Seine Planzeichnungen brachen radikal mit dem bestehenden Grundriss und der städtebaulichen Struktur des Quartiers: aus einer parkähnlichen Landschaft ragen gewaltige Hoch-, Zeilen- und Terrassenhäuser empor (Abb. 1). Angesichts dieser Vision einer Tabula rasa überrascht es, dass der Architekt für die «romantische und malerische Atmosphäre» des Quartiers empfänglich war. Litz fügte seinem Bericht eine Fotodokumentation bei, die neben dem täglichen Verkehrsstau auf der Langstrasse auch italienische «Fremdarbeiter» bei der mittäglichen Siesta, beim Bocciaspiel und «Boulevardgespräch» im Strassencafé zeigt. Im «lebendigen Wesen» seiner Bewohner sah er die besondere Qualität des Quartiers. An der Langstrasse, nicht etwa an der Bahnhofstrasse mit ihren hohen Geschäftshäusern oder im liebenswürdigen Niederdorf, überfalle den «Seldwyler» die Grossstadtsehnsucht: «Beim Geruch eines Expresso wird in der Ferne der Illusion die Schiffssirene laut, die uns weites Meer verheisst.»[5]

Litz beschrieb seine Tätigkeit als gedankliche Auseinandersetzung mit zwei Extremen – der Laisser-faire-Methode und dem Totalabriss – und wies auf die Problematik von «gewaltsamen und kurzfristig durchgeführten Strukturveränderungen» hin, die «das während Generationen einbalancierte Gleichgewicht einer Stadt gefährden» würden. Die besondere Atmosphäre des Quartiers werde aber «so oder so» eines Tages verschwinden, denn der Trend zur Metropole könne nicht aufgehalten werden; die Frage sei lediglich, «ob diese Trends gut oder schlecht ermöglicht werden sollen».[6] Der Architekt wies darauf hin, dass es um die rechtlichen Voraussetzungen, deren es bedürfe, um der Cityentwicklung wirkungsvoll entgegenzutreten, schlecht bestellt sei. In einer Interpellation an den Gemeinderat zur Reorganisation des Quartierplanverfahrens fragte er nach der Existenz gesetzlicher Grundlagen, die «eine grosszügige Neugestaltung überalterter Gebiete ermöglichen» würden.[7]

Mit dem Vertrauen in die Verheissungen der Prognostik und seiner Haltung gegenüber der Cityentwicklung steht Hans Litz beispielhaft für eine Generation von Architekten, Planern und Politikern, die sich um 1960 mit neuen Herausforderungen konfrontiert sah. Dabei ging die Forderung nach einer Reform der städtebaulichen Praxis quer durch alle politischen Parteien. Vorstösse im Gemeinderat und Eingaben von Verbänden forderten die Einrichtung eines städtischen Planungsamts. Das mit bescheidenen Kompetenzen ausgestattete Bebauungs- und Quartierplanbüro wurde infolgedessen auf den 1. Januar 1962 in ein Stadtplanungs-

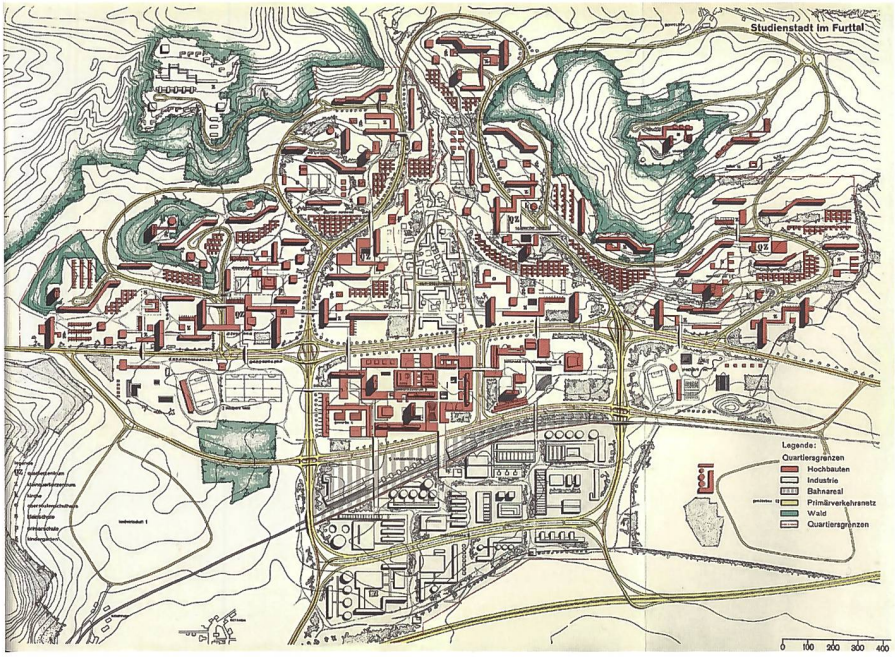


Abb. 3: Die mustergültige Studienstadt: Planzeichnung der Neuen Stadt Otelfingen, 1963.

amt als selbständige Dienstabteilung des Bauamts I umgewandelt. Zudem wurde eine Stadtplanungskommission unter dem Vorsitz des Stadtpräsidenten eingerichtet. Für die «Sanierung» der Stadt wurden neue rechtliche Instrumente geschaffen: im Juni 1963 verabschiedete der Gemeinderat eine neue Bau- und Zonenordnung. In Erwartung der Cityentwicklung setzte diese «Wachstumsbauordnung» dem Erneuerungsdruck wenig entgegen und ermöglichte radikale Eingriffe in die städtische Baustruktur.[8]

Diese institutionellen und rechtlichen Neuerungen Anfang der 1960er Jahre zeugen von der Handlungsbereitschaft der Zürcher Behörden angesichts einer prognostizierten «10-Millionen-Schweiz».[9] In den folgenden Jahren wurden die Planungsarbeiten auf allen Ebenen – Stadt, Kanton, Region – vorangetrieben.[10] Damit nahm Zürich gesamtschweizerisch eine Vorreiterrolle ein.

Die Neue Stadt Otelfingen (1956–1963)

Abgesehen vom Bestreben, die Stadt Zürich zukunfts- und citytauglich zu machen, wurden seit Mitte der 1950er Jahre gänzlich neue Städte als Wohn- und Arbeitsorte für die zukünftige Bevölkerung in die stadtnahe Landschaft imaginiert. Aufsehen erregte der Aufruf des Autorentrios Lucius Burckhardt, Max Frisch und Markus Kutter in ihrem Buch «achtung: die Schweiz», als Konkurrenzunternehmen zur Landesausstellung 1964 eine schweizerische Musterstadt für 10 000–15 000 Einwohner zur nationalen Standortbestimmung zu errichten.[11] Hinter dieser provokanten Idee stand die Forderung nach einer grundlegenden Modernisierung des Landes. An der Expo 64 präsentiert wurde Jolieville, ein Projekt für eine nahe der Zürcher Stadtgrenze in Adliswil gelegene Satellitenstadt für 10 000–15 000 Einwohner mit einer eigenen atomaren Quartierheizung (Abb. 2). Jolieville, an deren Planung übrigens Hans Litz beteiligt war, ereilte das Schicksal so mancher schweizerischer Planstadt: sie existiert nur auf dem Reissbrett.[12]

Das aufwendigste Projekt für eine schweizerische neue Stadt war ebenfalls im Kanton Zürich angesiedelt: die Neue Stadt Otelfingen (Abb. 3). Die «Studiengruppe Neue Stadt» um Ernst Egli, ETH-Professor für Städtebaugeschichte und -theorie, wollte am Beispiel dieser fiktiven Laborstadt im Furttal die Grundlagen für eine moderne schweizerische Stadt für 30 000 Einwohner erarbeiten und den Beweis ihrer Realisierbarkeit erbringen. Die Studiengruppe bejahte die Frage, ob eine «Notwendigkeit oder Wünschbarkeit» für die Anlage einer oder mehrerer Neuen Städte in der Schweiz bestehe. Diese würden «die funktionellen Vorteile» des modernen Städtebaus für die Bevölkerung erfahrbar machen und es

«den Stadtbauverantwortlichen ermöglichen, den Mechanismus der wachsenden Stadt leichter unter Kontrolle zu bringen und die nötigen Vorkehren für die Zukunft zu treffen».[13] Bei der Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse war das durch «achtung: die Schweiz» ausgelöste öffentliche Interesse an der Neuen Stadt jedoch bereits abgeflaut; die Debatte beschränkte sich fortan wieder auf Fachkreise. In der Architekturzeitschrift «Werk» wurde die Neue Stadt Otelfingen kritisch beurteilt: Es sei zwar die Aufgabe der Architekten, wirtschaftliche und politische Untersuchungen für neue Städte anzuregen und an ihnen teilzunehmen. Allerdings stellten sich die «wirklichen Probleme» auf einer anderen Ebene. So sei beispielsweise nicht geklärt, «wie es gelingen sollte, 10 000 Arbeitsplätze aus dem Magnetfeld der Stadt Zürich herauszulösen und ins Furttal zu legen». Die Projektbesprechung endete mit der nüchternen Feststellung, «eine gut ausgeführte Siedlung würde heute grössere Bedeutung besitzen als zwanzig utopische Projekte für neue Städte».[14]

Die Wald-Stadt (1971)

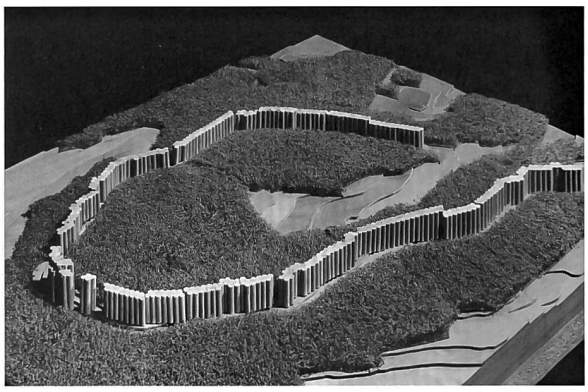
Das von den volkswirtschaftlichen Experten für das Jahr 2000 prognostizierte Bevölkerungswachstum traf bekanntlich nicht ein. Nachdem die Einwohnerzahl der Stadt Zürich 1962 mit 440 784 Personen ihren Höhepunkt erreicht hatte, nahm sie in den Folgejahren stetig ab. In einer Standortbestimmung vom Herbst 1970 äusserte sich der Stadtrat besorgt über diese Entwicklung. Nach der extensiven Wachstumsphase wertete er die Abwanderung der Wohnbevölkerung in die wachsende Agglomeration und die sich verschlechternde Finanzlage der Stadt als Krisenzeichen.[15]

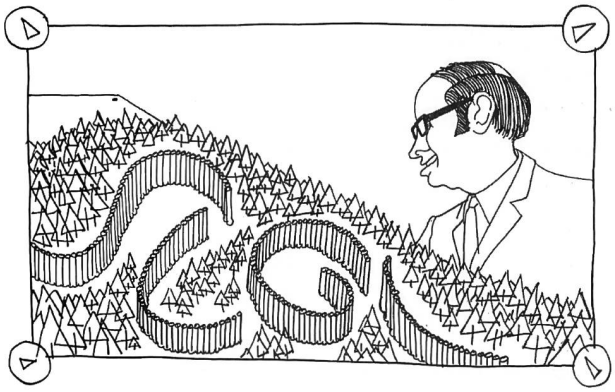
Ein Jahr später reichte der Stadtrat beim Regierungsrat ein Gesuch für eine Rodungsbewilligung ein. Auf dem Adlisberg zwischen dem Zoo und der Dolder-Eisbahn sollte eine «nach den städtebaulichen Erkenntnissen der Zeit ideale Siedlungsform»[16] entstehen: die Wald-Stadt, eine 4,5 Kilometer lange elliptische Schleife aus 80–100 Meter hohen Hochhäusern mitten im Wald (Abb. 5, 6). Im Rodungsantrag zeichnete der Stadtrat ein apokalyptisch anmutendes Bild der zukünftigen Stadt Zürich als menschenleerer Raum und dem Untergang geweihtes politisches Gebilde. Auf die Veränderung der Bevölkerungsstruktur verweisend, prognostizierte er für die nächsten 25 Jahre einen weiteren Rückgang von 422 000 auf 300 000 Einwohner. Für den Stadtrat war klar, dass eine «derart geschwächte Stadtgemeinde» nicht mehr «lebensfähig» sein würde: «Die beunruhigenden Perspektiven hinsichtlich der kommenden Bevölkerungsstruktur in der Stadt lassen zusammen mit den beängstigenden siedlungspolitischen Perspektiven in der Region ein Zukunftsbild entstehen, das von den zuständigen Behörden nicht verantwortet werden kann. Der Stadtrat hat sich deshalb dazu entschlossen, ein Siedlungsprojekt zu entwerfen, das sämtlichen heute aktuellen städtebaulichen Forderungen gerecht wird.»[17]

Abb. 4 und 5: Eine «nach städtebaulichen Erkenntnissen der Zeit ideale Siedlungsform»: Die Wald-Stadt als Holzmodell, wie sie 1971 an der Pressekonferenz des Stadtrats vorgestellt wurde und ihre spöttisch-mediale Rezeption: «Sigi-Ville», das Traumprojekt des Stadtpräsidenten Sigmund Widmer.

Um «Bevölkerungsschwund» und «Überalterung» zu verhindern, sollte die Wald-Stadt attraktive Arbeits- und Unterkunftsmöglichkeiten für 80 000–100 000 Einwohner bereitstellen und besonders Familien mit Kindern anziehen.[18] Geplant war der Bau von 27 000 Wohnungen in einheitlichen, seriell fabrizierten «Wohntürmen». Auch über Schulen, Kirchen, Theater, Kinos, Sportplätze, Hotels, ein Spital und ein Kongresshaus sollte der neue Stadtteil verfügen. Als Fussgängerstadt sollte die Wald-Stadt nur unterirdisch über die U-Bahn und einen Autotunnel erschlossen werden. Die moderne Verkehrslösung und eine Automatisierung der Versorgungseinrichtungen (wie eine elektronisch gesteuerte Postzustellung und Abfallbeseitigung) sollten den zukünftigen Bewohnern höchsten Komfort bieten und zur Umweltfreundlichkeit der Stadt beitragen.

Der Stadtrat betonte, die «enge Beziehung zum Wald» würde den Charakter des neuen Stadtteils prägen. Besonderes Potenzial sah er in den «ungewöhnlichen Möglichkeiten bei der Gestaltung der Sozialstruktur». Alle Bevölkerungsgruppen sollten





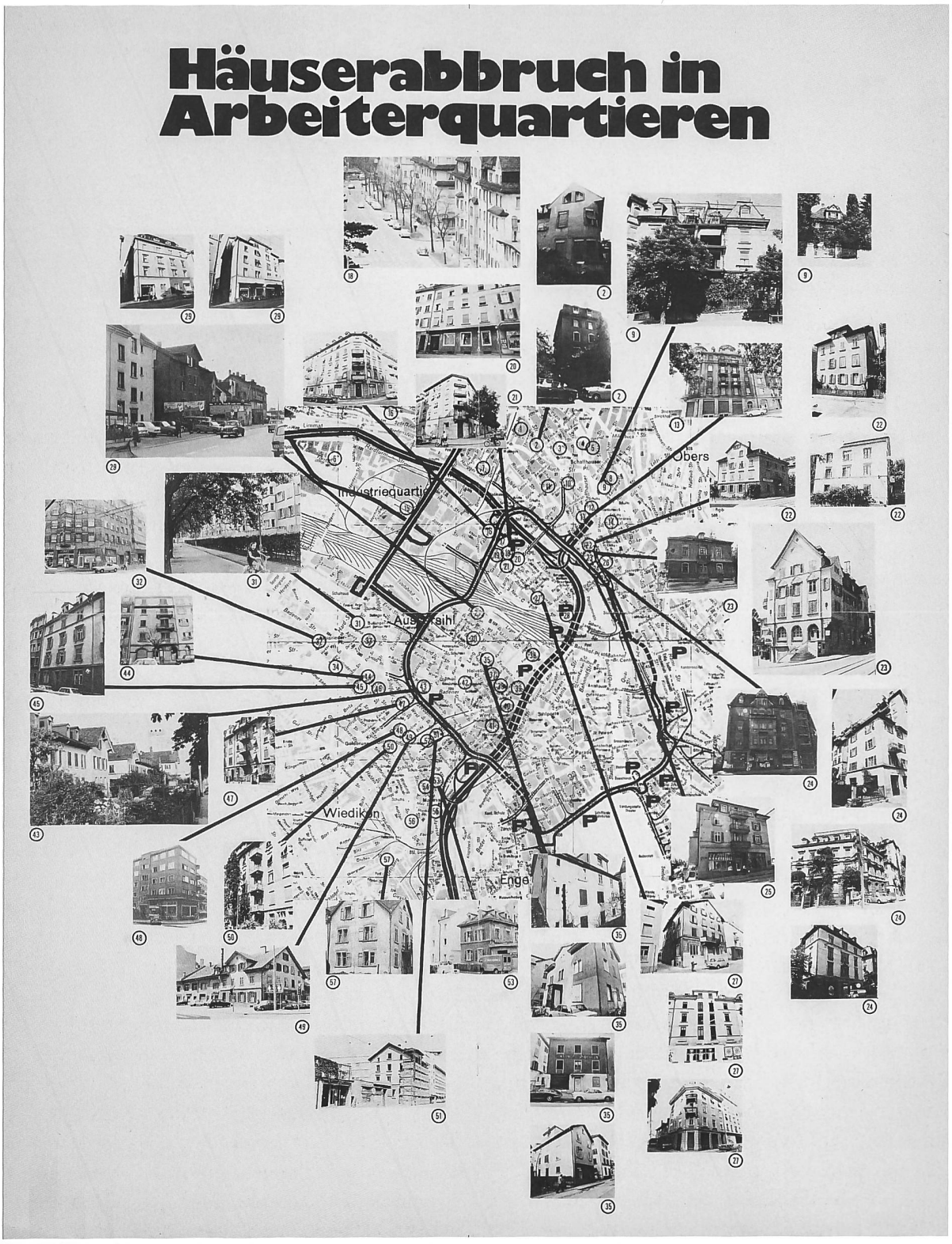
in die neue Stadtgemeinschaft integriert werden. Die Kinder könnten sich in Spiel- und Bastelräumen austoben, während ihren Eltern Erwachsenenbildung vermittelt würde. Um die Betagten würde sich ein «Servicecenter» kümmern. Ein Nebeneinander von Kleingewerbe, Künstlerateliers und Arztpraxen sollte für eine optimale soziale Durchmischung sorgen.[19] Die Wald-Stadt war eine eigentümliche Synthese aus Hightech-Fantasie und Sehnsucht nach einem naturverbundenen Leben. Sie sollte die technisch-baulichen Errungenschaften der 1950er und 60er Jahre (moderne Verkehrsplanung, Hochhausbau und bauwirtschaftliche Standardisierung, Technisierung des Haushalts, funktionale Organisation des Wohnens, Sicherheit vor äusserer Bedrohung durch Zivilschutzanlagen) mit den neuen Bedürfnissen der frühen 1970er Jahre (Umweltschutz, Leben im Einklang mit der Natur, funktionale Durchmischung, soziale Integration, Förderung von Familien, individuelle Weiterbildungs- und Entfaltungsmöglichkeiten) verbinden.

Der Öffentlichkeit stellte der Stadtrat das Projekt in einer Pressekonferenz vor. Die Medienberichterstattung fiel zu Beginn ambivalent aus. Der «Tages-Anzeiger» begrüsste die Wald-Stadt als kreativen Ausweg aus der städtischen Problemlage: «Bemüht man sich, die unsichtbare Denkschranke des Herkömmlichen zu überschreiten, so findet man sich auf einem Weg, der schöpferische Kräfte frei machen könnte.»[20] Die «Neue Zürcher Zeitung» gab sich zurückhaltender und konstatierte, es mute auf den ersten Blick «eigenartig und fast schockierend» an, Stadtwald roden zu wollen in einer Zeit, «da die Bevölkerung der Stadt eifersüchtig über jeden einzelnen Baum wacht – im Wissen um die heilsame Beeinflussung des Klimas durch die Pflanzenwelt».[21] In den folgenden Wochen wurde die Berichterstattung der Zeitungen, die von Zuschriften empörter Leserinnen und Leser förmlich überflutet wurden, zunehmend kritischer. Der Schweizerische Alpenverein, der Zürcherische Heimatschutz und die an den Adliswald grenzenden Gemeinden lehnten die Wald-Stadt ab. Im Stadtrat war man sich ebenfalls uneins, ob das Projekt weiterverfolgt werden sollte. Der amtierende Stadtforstmeister zeigte sich entsetzt ob der «Waldzerstörungspolitik»,[22] und der vormalige Oberforstmeister empfahl den «rodungsfreudigen Mitgliedern» des Stadtrats, die Pläne für die Wald-Stadt «möglichst rasch sang- und klanglos in den untersten Schubladen des Stadtarchivs abzulegen».[23] Dorthin wanderten diese in der Folge auch. Der Regierungsrat lehnte das Rodungsgesuch einstimmig ab, wobei er in seiner Begründung den Wert des Walds als Erholungsgebiet hervorhob. Er kritisierte, die Einwohnerdichte der Wald-Stadt sei «in der westlichen Welt nirgends anzutreffen», und bezweifelte, dass «ein solcher der Massierung und dem Gigantismus huldigender Städtebau der seelischen Entfaltung der Gesellschaft förderlich» wäre.[24] Damit nahm die Planung der Wald-Stadt ein jähes Ende, noch bevor diese konkretere Formen hätte annehmen können.

Die Entwicklungskoordination Stadt Zürich (1971–1973)

Nach seiner alarmierenden Standortbestimmung gleiste der Stadtrat neben der Wald-Stadt ein weiteres Projekt auf, das den letzten und gleichzeitig ambitioniertesten Versuch einer «Gesamtplanung» der Stadt Zürich darstellte. Die Entwicklungskoor-

Abb. 6: «Gefährdete Häuser»: Poster des Mieterkomitees Zürich zur Mobilisierung der Stadtbevölkerung, 1974.



dination verfolgte das Ziel, nicht mehr «blosses Krisenmanagement» zu betreiben, sondern Stadtentwicklungsprobleme auf lange Sicht zu lösen und «Durchsetzungsstrategien für eine rationelle Stadtpolitik» zu erarbeiten.[25]

Die Studie unter der Leitung von Harald Jürgensen, Nationalökonom an der Universität Hamburg, basierte auf einem zweistufigen Verfahren. Im ersten Teil wurden zwei Forschungsteams damit beauftragt, eine «Trendanalyse» vorzunehmen und «dem Zürcher [zu] sagen, wohin Stadt und Agglomeration sich entwickeln, wenn keine bewusste Richtungsänderung erfolgt».[26] Die Experten prognostizierten eine weitere Abnahme der Stadtbevölkerung, besonders der höheren Einkommensschichten, bei gleichzeitiger Zunahme der Arbeitsplätze. Als Folge dieser Dynamik würde sich die Zahl der Pendlerbewegungen verdoppeln, das Kleingewerbe abwandern und die Bevölkerung «vergreisen».[27] Um dieser negativen Prognose entgegenzuwirken, erarbeitete Jürgensen «positive Entwicklungsvarianten». Im zweiten Schritt sollte der Gemeinderat daraus die attraktivste Variante auswählen und einen Massnahmenkatalog für die politische Umsetzung der gewählten Entwicklungsziele beschliessen.

Dieses Vorhaben wurde im Mai 1973 vom Abstimmungsdebakel zur U-Bahn durchkreuzt. Da die Pläne für die Stadtentwicklung auf der Verkehrsplanung basierten, wurden sie mit der Ablehnung der U-Bahn zu Makulatur.[28] Stadtpräsident Sigmund Widmer bemerkte nicht ohne Sarkasmus, er beneide den biblischen König David: Dieser habe für die Planung einer Tempelburg in der Stadt Jerusalem vom Propheten Nathan, «im heutigen Sprachgebrauch seinem massgebenden wissenschaftlichen Experten», die Weisung erhalten, er solle tun, was immer in seinem Herzen sei; der Herr sei mit ihm. Der Zürcher Stadtrat könne «nur mit einiger Wehmut auf solch problemlosen Umgang mit Experten und insbesondere auf eine solch reibungslose politische Willensbildung blicken».[29]

Trotz dieses Rückschlags wurde die Entwicklungskoordination nicht abgebrochen. Stattdessen beauftragte der Stadtrat Harald Jürgensen, neue Entwicklungsvarianten für eine «Trendumkehr» zu erarbeiten. Das Resultat waren zwei Varianten für eine «Stabilisierung» der Stadtentwicklung. Der Gemeinderat sollte nun ein konkretes «Entwicklungsprogramm» für die Stadt Zürich bis 1985 beschliessen. Dafür arbeitete eine Kommission Jürgensens Empfehlungen in fünfzig Sitzungen (und zwei Studienreisen nach Hamburg und Bologna) zu konkreten politischen Massnahmen für die «Entwicklungssteuerung» um. In seiner letzten, zehnstündigen Sitzung sprach sich der Gemeinderat schliesslich gegen eine Laisser-faire-Politik aus, legte aber lediglich unverbindliche Richtzahlen für die zukünftige Entwicklung der Stadt Zürich fest (410 000 Einwohner, 300 000 Arbeitsplätze)[30] – eine ernüchternde Bilanz von fünf Jahren Arbeit. Die Entwicklungskoordination, die eine politische Steuerung der Stadtentwicklung hätte ermöglichen sollen, endete damit in der vagen Hoffnung, dass immerhin deren «Stabilisierung» möglich sei.

Das imaginäre Zürich der langen Sechziger

Wer heute durch die Stadt Zürich flaniert, ahnt nicht, wie viele städtebauliche Projekte in den *long sixties* nicht umgesetzt wurden. Neben den hier vorgestellten waren dies die beiden Projekte für einen Seepark (1956/1974), der Züri-Turm auf der Saffainsel (1958–1960) die City im See (1961), ein neues Schauspielhaus (1963), das im See schwimmende Kulturzentrum (1966), eine neue Oper (1966) und die Wohncity über den Bahnhofgleisen (1971). Hinzu kommen zahlreiche Verkehrsprojekte.[31] Rückblickend erstaunt das Vertrauen in die Technik und in die wissenschaftliche Expertise, welche diese aus heutiger Sicht utopischen Entwürfe prägte. Unwillkürlich stellt sich die Frage nach den Gründen für die Abkehr von der zukunftsorientierten Planungspraxis.

Die Antwort auf diese Frage ist komplexer, als sie auf den ersten Blick scheinen mag. Bis in die Nachkriegszeit wurde die Planung technischer Grossprojekte als Dienst am Gemeinwohl aufgefasst. Bereits Ende der 1950er Jahre zeichneten sich erste innerstädtische Konflikte ab, die sich im Verlauf der 1960er Jahre weiter zuspitzten, als die negativen Folgen des städtischen Wachstums zunehmend im Alltag erfahrbar wurden. Ein erstes, überraschendes Votum der Stimmberechtigten gegen die Stadtplanung war 1962 die deutliche Ablehnung des Tieftrams, obwohl sämtliche politische Parteien geschlossen hinter der Vorlage standen.[32] Unter der

zunehmenden Kritik am Expressstrassen-Ypsilon bahnte sich schliesslich um 1970 auf breiter Ebene ein planungspolitischer Meinungsumschwung an. Neue Schlagworte wie die Umweltverschmutzung – im Juni 1971 wurde der Bundesverfassungsartikel über den Umweltschutz mit einem gesamtschweizerischen Jastimmenanteil von 92,7 Prozent angenommen – weckten Zukunftsängste und veränderten die öffentliche Wahrnehmung der Stadtautobahn, die zuvor als Symbol des technischen Fortschritts begrüsst worden war. Vor diesem Hintergrund wird verständlich, warum die Wald-Stadt im Herbst 1971 eine solche Entrüstung hervorzurufen vermochte. Als kühnes städtebauliches Projekt angepriesen, fand sie in Zürich keine Aufbruchstimmung mehr vor.[33]

Hinzu kam, dass der Heimatschutz-Gedanke durch den Denkmalschutz abgelöst wurde. Die Anliegen der Stadtplanung und des Heimatschutzes hatten sich in den 1950er Jahren wechselseitig gestützt: Vertreter des Heimatschutzes begrüssten den Bau von Neuen Städten im Grünen als ideale Möglichkeit, die bestehenden Städte als Zeugen der Vergangenheit vor der Zerstörung durch Verkehrsbauten und Wirtschaftswachstum zu schützen.[34] Als Anfang der 1970er Jahre öffentliche Kritik an der modernistischen Stadtplanung aufkam und das Bedürfnis einer Versöhnung mit der Natur und der baulichen Tradition formuliert wurde, verlagerte sich der Fokus auf die Bewahrung der bestehenden Stadt und den Schutz der durch die Verkehrsbauten in Mitleidenschaft gezogenen Umwelt. In diesem neuen Verständnis von Umwelt- und Denkmalschutz war kein Raum mehr für eine überdimensionierte, hypertechnische Trabantenstadt im Wald. Und wie erwähnt wurde die U-Bahn, welche die Wald-Stadt mit der Stadt Zürich hätte verbinden sollen, in einer Volksabstimmung abgelehnt.

Das Beispiel Wald-Stadt zeigt: Die Orientierung an der Zukunft, die in den 1960er Jahren handlungsleitend war, wurde Anfang der 1970er Jahre durch eine Suche nach städtischer Identität abgelöst. Während die wissenschaftlich prognostizierte Cityentwicklung noch in der City-Studie Langstrasse als unabwendbar vorausgesetzt worden war, wurde nun das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum als Orientierungsrahmen für die Stadtplanung infrage gestellt.[35] In seiner Standortbestimmung schrieb der Stadtrat 1972, er bekenne sich zu einem «Verzicht auf Wachstum» und verpflichte sich, von nun an qualitative Zielsetzungen zu verfolgen.[36] Die politische «Wachstumskoalition» löste sich auf. Die Zürcher Sozialdemokraten lancierten 1972 einen «Appell von Zürich zur Rettung der Städte» und politisierten in den Quartieren,[37] Bürgerinitiativen forderten Mitsprache ein. Die städtische Krise bildete ausserdem einen Ausgangspunkt für die 68er Bewegung. Die Jugendbewegung entwickelte neue Formen des Protests und forderte städtische Freiräume und ein autonomes Jugendzentrum.[38]

Die Stadtplanung sah sich gezwungen, nach neuen Wegen der Kommunikation mit den Stimmbürgern zu suchen. Noch 1961 wurde den Zürchern im Helmhaus die Planungstätigkeit der Verwaltung konventionell anhand von Modellen und Planzeichnungen vorgestellt. Das Ziel der Ausstellung «Zürich plant und baut» war es, in der Bevölkerung das «Bewusstsein gemeinsamer Verantwortung für den Aufbau unserer Stadt» zu wecken.[39] Ein Jahrzehnt später setzte das Stadtplanungsamt hinter seine Tätigkeit ein Fragezeichen. Zusammen mit oppositionellen Gruppen veranstaltete es 1971 im Kunstgewerbemuseum die Ausstellung «Zürich plant – plant Zürich?». Neben den offiziellen Planungsmodellen verschlang nun ein zweiköpfiger «Ypsilosaurier» aus Papiermaché Häuser, Bäume und Geld. Diese «Problemausstellung» sollte nicht nur informieren, sondern vor allem zum Dialog anregen: «Sie will weniger Antworten geben, als Antworten herausfordern. Sie zeigt, dass in der Stadtplanung Verwirrung herrscht und dass die Klarheit noch geschaffen werden muss.»[40]

Der Aufbruch in der Stadtplanung, der sich in den späten 1950er Jahren angekündigt hatte, kam Ende der 1970er Jahre an sein Ende. Neuerungen wurden von nun an überwiegend auf der politisch-rechtlichen Ebene vorangetrieben. Die Bau- und Zonenordnung von 1974 sollte Zürich als Wohnstadt attraktiv machen, ohne dabei die wirtschaftliche Entwicklung zu behindern.[41] Der Ausdehnung der City wurden das kantonale Wohnerhaltungsgesetz (1979) und der städtische Wohnanteilsplan (1980) entgegengesetzt.[42] Neue Schlagworte wie «Wohnlichkeit» und «Lebensqualität» begleiteten diese Reformen. Realpolitisch verfolgte die Zürcher Politik fortan eine wirtschaftliche Wachstumspolitik; trotzdem blieb das Leitbild der «Stabilisierung» der Zürcher Stadtentwicklung als vieldeutige Zauberformel bis Ende der neunziger Jahre erhalten.[43]

Anmerkungen

1 Die Prognose wurde durch Jakob Maurer vom Büro für den Generalverkehrsplan erstellt. Die statistischen Angaben für die Jahre 1950 und 1975 stammten aus den Erhebungen für die Volkszählung.
2 König, Mario/Kurz, Daniel/Sutter, Eva: Raum, Verkehr und städtische Entwicklung, in: Flüeler Niklaus/Flüeler-Grauwiler, Marianne: Geschichte des Kantons Zürich, 3. Bd., Zürich 1996, S. 304–309, hier S. 299 f.
3 Litz, Hans: City-Studie Langstrasse. Bericht, Zürich 1962, Vorwort.
4 Ebd., S. 53.
5 Ebd., S. 3.
6 Ebd., S. 7.
7 Ebd., S. 39 f.
8 Gerechter. Die Entwicklung der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich, hg. v. Amt für Städtebau, Zürich 2013, S. 26.
9 Arbeitsgruppe Perspektivstudien: Entwicklungsperspektiven der schweizerischen Volkswirtschaft bis zum Jahre 2000, 5 Bände, St. Gallen 1969–1971.
10 Seit 1963 erarbeitete das Transportplanbüro Zürich einen Zonenplan für die Stadt Zürich. Um die Planung der Stadt mit derjenigen der umliegenden Gemeinden zu koordinieren, wurde 1962 das Büro für Regionalplanung zum Amt für Regionalplanung aufgewertet. Im selben Jahr begannen die Arbeiten für einen kantonalen Gesamtplan. Die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) wurde bereits 1958 gegründet. Das kantonale Baugesetz von 1893 sollte aber erst 1975, nach langem Ringen, durch das Planungs- und Baugesetz abgelöst werden. Vgl. König, Mario: Agglomeration, Planung, Verkehr. Die Politik vor der Bewältigung des Wachstums, in: Flüeler/Flüeler-Grauwiler, Kantonsgeschichte (wie Anm. 2), S. 459–479.
11 Burckhardt, Lucius/Frisch, Max/Kutter, Markus: achtung: Die Schweiz. Ein Gespräch über unsere Lage und ein Vorschlag zur Tat, Basel 1955.
12 Der Grundeigentümerverein konnte sich damals nicht auf eine Neuverteilung der Flächen einigen. Mitte der 1990er Jahre wurde die Planung neu angegangen; anstelle der imposanten Hochhausstadt steht seit 2011 die Siedlung Dietlimoos.
13 Egli, Ernst et al.: Die Studienstadt im Furttal bei Zürich. Zweiter Bericht über die Grundlagen einer neuen Schweizer Stadt, Zürich 1963, S. 76.
14 Schwarz, Fritz: Zu einem Studienprojekt für eine neue Stadt, in: Werk 46/2 (1959), S. 29 f., hier S. 30.
15 Vgl. Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975, Zürich 1993, S. 141.
16 Rodungsgesuch an den Regierungsrat. Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich, 9. 8. 1971, S. 3.
17 Ebd., S. 2 f.
18 Ebd., S. 4.
19 Ebd., S. 5 f.
20 Hirs, Fred: Neue Stadt auf Stadtgebiet, in: Tages-Anzeiger, 3. 9. 1971, S. 17.
21 WSP: Projekt einer «Wald-Stadt» auf dem Adlisberg, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 410, Mittagsausgabe, 3. 9. 1971, S. 27 f.
22 M. B.: Ein Forstexperte zum Projekt «Wald-Stadt», in: Die Tat, Nr. 222, 22. 9. 1971, S. 3.
23 Krebs, Ernst: Rodungsfreudige Stadtväter, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 415, Morgenausgabe, 7. 9. 1971, S. 21.
24 Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates vom 7. 10. 1971.
25 Die Region Zürich im Rahmen der schweizerischen Volkswirtschaft. Entwicklungskoordination Stadt Zürich, hg. v. Harald Jürgensen, Rudolf Koller, 1. Bd., Zürich 1972, Vorwort. – Zur Entwicklungskoordination siehe auch Schilling, Ideen für Zürich, Zürich 1982, S. 157–161.
26 Jürgensen, Harald/Iblher, Peter: Vorschläge für ein Entwicklungsprogramm der Stadt Zürich. Entwicklungskoordination Zürich, 2. Bd., Zürich 1973, S. VII (Vorwort des Stadtpräsidenten).
27 Entwicklung der Stadt Zürich, Analysen, Trends, Programme. Entwicklungskoordination Stadt Zürich, hg. v. Harald Jürgensen, Rudolf Koller, 3. Bd., Zürich 1972.
28 Siehe hierzu den Beitrag von Jean-Daniel Blanc in diesem Band.
29 Jürgensen/Iblher, Vorschläge (wie Anm. 26), S. V f.
30 Vgl. Hitz, Hansruedi: Zürich, in: Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich, hg. v. Hansruedi Hitz et al., Zürich 1995, S. 208–283, hier S. 242.
31 Stichworte: Tieftram, U-Bahn, City-Ring, Expressstrassen-Ypsilon, City im Sihlraum, Seetunnel, Seebrücke. Zur Verkehrsplanung in Zürich siehe Blanc, Stadt (wie Anm. 15) sowie den Beitrag von Jean-Daniel Blanc in diesem Band.
32 Vgl. ebd., S. 63 f.
33 Vgl. ebd., S. 147 f.
34 Vgl. Eisinger, Angelus: Städte bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940–1970, Zürich 2004, S. 145.
35 Die Planung entwickelte sich somit vom Bestreben der Anpassung der Stadt an die Prognose (City-Studie Langstrasse 1962) über die Verhinderung des Eintretens der Prognose (Wald-Stadt 1971) zum bestmöglichen Aufhalten jeglicher unerwünschter Entwicklung, zur «Stabilisierung» (Entwicklungskoordination Stadt Zürich nach 1973).
36 Standortbestimmung 1972, Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 23. 6. 1972.
37 Siehe hierzu Stahel, Thomas, Wo-Wo-Wonige. Stadt- und wohnpolitische Bewegungen in Zürich nach 1968, Zürich 2006. S. 33.
38 Vgl. ebd., S. 31 ff.
39 Bericht zur Ausstellung «Zürich plant und baut», Helmhaus Zürich, 12. 10.–15. 11. 1961 (Broschüre ohne weitere Angaben).
40 Ankündigung der Ausstellung «Zürich plant – plant Zürich?», Kunstgewerbemuseum Zürich, 26. 2.–23. 5. 1971, in: Schweizerische Bauzeitung 89/9 (1971), S. 217.
41 Vgl. Amt für Städtebau (wie Anm. 8), S. 34.
42 Vgl. Stahel, Wo-Wo-Wonige (wie Anm. 37), S. 35.
43 Vgl. dazu: ebd., S. 33 f., 40; Blanc, Stadt (wie Anm. 15), S. 150 ff.