

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 12 (1955)

Heft: 11-12

Artikel: Bauen wir eine neue Stadt!

Autor: Hunziker, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783196>

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: 13.02.2026

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

711.4

Bauen wir eine neue Stadt!

J. Hunziker, dipl. Arch., Zürich

Diese Aufforderung war der Kern einer schmalen Broschüre von Lucius Burckhardt, einem jungen Historiker, Markus Kutter, einem jungen Nationalökonom und dem bekannten Dichter und Architekten Max Frisch. Viele haben sie gelesen, alle Zeitungen haben darüber geschrieben, dafür und dagegen, und die Verfasser waren überrascht durch das grosse Interesse — hatte doch eine erste Broschüre: «wir selber bauen unsere Stadt» mit wohlfundierten Ausführungen über Politik und Städtebau kaum Beachtung gefunden.

Nun, «Achtung die Schweiz» erschien in knallrotem Kleid, die Sprache ist angriffig und zündend: es ist ein Pamphlet. Dass darin in recht unkonventioneller Deutlichkeit unser beschauliches Geniessen der Konjunktur kritisiert wurde, dass Max Frisch Verfasser war, mag wohl einen Teil der Beachtung erklären, die dieser Schrift entgegengebracht wurde — aber eben nur einen Teil.

Auch nachdem Argumente gefunden worden waren, um diesen beunruhigenden Vorschlag in die Kategorie der «sympathischen Utopien» einzureihen, gab es immer wieder Leute, die von der neuen Stadt sprachen, nach ihr fragten.

Es muss also wohl ein Thema aufgegriffen worden sein, das uns alle irgendwie beschäftigt — ein Teil unseres Lebens, mit dessen Form wir nicht recht zufrieden sind. Das Problem heisst ganz einfach: Städtebau.

Um es gleich vorwegzunehmen: der Städtebau ist ein echtes Problem unserer Zeit, nicht nur ein Problem der Architekten, Strassenbauer usw., und nicht nur in der Schweiz. Wir haben alle schon von den Gartenstädten und New Towns in England gehört, auch von den Versuchen Amerikas, seine Riesenstädte zu dezentralisieren und von der neuen Regierungsstadt, die Le Corbusier in Indien baut. Auch bei uns hat es im Verlauf der letzten 20 Jahre nicht an Stimmen und Studien gefehlt, aus Kreisen der Planer und Architekten, die für einen neuen Städtebau — für den Bau neuer Städte eintraten. Unsere Zeitungen sind voll von Beiträgen zum Städtebau, Beiträgen von Fachleuten und Laien, die sich um die Lösung der Verkehrsprobleme, der Schulbauten, der Hochhäuser, des Wohnungseigentums, der Grünflächen, Bauordnungen, Altstadtsanierungen und Neu-Zofingen bemühen. Auch bei der Hauptstrassenplanung geht es ja darum, eine Auswirkung der Verstädterung zu lösen.

Mit dem Problem der ebenso «verpönten», wie tatsächlichen Verstädterung der Schweiz hat sich die junge Studiengruppe neue Stadt zuerst beschäftigt, um die Frage nach dem «warum überhaupt eine neue Stadt» beantworten zu können. Diese Studiengruppe besteht aus etwa 20 jungen Planern, Architekten, Ingenieuren, Soziologen, Juristen usw., die den Ruf nach einer neuen Stadt ernst genommen und sich zum Ziel gesetzt haben, die neue Stadt zu bauen. Aller Idealismus würde aber niemals dazu führen, dass in der Schweiz eine Stadt an Stelle der Landi als Demonstration unseres modernen Lebensstiles gebaut würde — und das ist auch gut so. Es bedarf dazu einer ebenso dinglichen wie dringlichen Begründung.

Wir sind kein Volk der Hirten mehr. Nur noch knapp 20 % unserer Bevölkerung ist landwirtschaftlich tätig und bearbeitet intensiv mit immer rationelleren Methoden eine Bodenfläche, die sich seit hundert Jahren nicht vermindert hat — trotz aller Verstädterung. Damals zählte die Schweiz 2,5 Millionen, von denen 7 % = 175 000 in Städten lebten. Heute zählen wir 5 Millionen, von denen 50 % in Städten leben — der grössere Teil des Restes in Industriedörfern. Und Industriedörfer sind doch eigentlich auch städtische Siedlungen — oder sie werden es früher oder später.

Das sind Tatsachen, die zum Nachdenken zwingen, ob sie uns passen oder nicht: Unsere Landwirtschaft vermag höchstens 2 bis 2,5 Millionen Menschen eben recht zu ernähren. Aber unsere Bevölkerung vermehrt sich weiter, wie auch die aller andern Länder. Mit Auswanderung im grossen ist jedenfalls nicht mehr zu rechnen, denn den bis heute schwach besiedelten Teilen der Erde stehen die ungeheuren Menschenmassen in Asien gegenüber.

Eine einfache Ueberlegung zeigt, dass wir im Jahr 2000 mit 8 bis 10 Millionen Einwohnern in der Schweiz rechnen müssen. Unsere Enkel werden dann Männer sein. Ist es vermessen, wenn wir heute die Frage stellen, wie wir dann leben und wo?

Ist es erlaubt, sich mit denen zu beruhigen, die einfach nicht an diese Entwicklung glauben wollen? Gehören wir dann nicht zu denen, die während des Krieges die Arbeitslosigkeit vorbereiteten und prophezeiten, es werde zehn Jahre dauern, bis nur der Vorkriegsautobestand wieder erreicht sein würde?

Seit Jahrzehnten haben unsere Industriellen immer von dem berühmten «Plafond» unseres Industrievolumens gesprochen, dessen nicht mehr ungestraft zu überschreitende Grenze jeweilen gerade erreicht war — indessen wachsen die Industrien, es entstehen neue, sie kaufen Land für Erweiterungen und schreien nach Arbeitern, so sehr, dass bereits die Automatisierung aktuell wird.

Das ist es ja, was Max Frisch und seine Kollegen gemeint haben: Es sei unsere Aufgabe, die Tatsachen zu sehen und uns ihnen und ihrer Entwicklung entsprechend zu verhalten, auf dass wir leben — nicht bloss existieren — könnten.

Die Verstädterung unseres Landes und unseres Lebens ist eine Tatsache, die sich nicht aufhalten lässt. Unser Heimweh nach dem Dorf ist ein Beweis dafür, nicht dagegen. Wenn sie aber in der heutigen Form im zu erwartenden Ausmass fortschreitet, ist das für unsere dicht besiedelten Gebiete beängstigend. Alle Bemühungen der Bauämter, Planer und einsichtiger Politiker haben nicht verhindern können, dass es den Zürchern angesichts der Zustände im Limmat- und Glattal, der einst so schönen Ufer am See und der Hänge unserer Hügelzüge recht ungemütlich zumute wird, wenn sie sich einmal vorzustellen versuchen, wie diese Landschaften nach wenigen Jahren wohl aussehen werden — und wie dann in dieser «Heimat» gelebt werden soll.

Und das, was hier im Verlauf unseres kurzen Lebens geschah — und, sofern wir uns weiter gemütlich gehen lassen, weiter geschehen wird — das nennen wir «organisches Wachstum». Um dann vor solche Ungeheuerlichkeiten, wie die Verkehrsgutachten gestellt zu werden; sie sind eine bittere Pille. Wenn diese Verkehrsmaschinen (sie werden in der einen oder andern Form nicht zu umgehen sein) um den Preis der Schönheit unserer Altstädte einmal betriebsbereit sind, lösen sie ja bestenfalls die Verkehrsprobleme — niemals aber das Problem unserer Lebensform in diesen Städten.

Denn es wird doch wohl niemand behaupten, dass wir so leben wie wir wollen, wenn es uns endlich gelungen ist, irgendwo in einer Siedlung am Stadtrand eine Wohnung zu durchaus städtischen Preisen zu finden, nur um ein Dach über dem Kopf zu haben, um dann von Arbeitsplatz, Freunden und Theater so weit entfernt zu sein, dass wir ebensogut irgendwo in der Schweiz wohnen könnten.

Werden unsere bewährten und geliebten Formen des politischen Lebens — unsere Demokratie — überhaupt noch funktionieren, wenn einmal der halbe Kanton Zürich, nicht nur zahlenmäßig, sondern flächenmäßig eine einzige, zusammenhängende aber unorganisierte Schwammstadt sein wird, in der es Gemeinden nur noch als Verwaltungsbereiche gibt?

Denn vorläufig gibt es nur ein Hindernis in dieser Flut: das Forstgesetz, das wenigstens unsere Wälder davor bewahrt, Bauland zu werden.

Um es kurz zu sagen: wenn wir so weiter machen, werden wir ausser einem hohen Lebensstandard nichts gewinnen als ewige Verkehrsmiseren

und alles verlieren, was uns lieb ist: die Freiheit dort und so zu wohnen, wie wir möchten, unsere schönen Landschaften, unsere Gemeinschaft, die sich ja nur in überschaubaren Gemeinden bilden und erhalten kann, und dazu noch unsere schönen Städte, die wir dem Verkehr opfern müssen. Oder glaubt jemand im Ernst, dass sich das «von selbst» — eben «organisch» — regeln wird? Beispiele aus Amerika sprechen eine deutliche Sprache: Ganze Stadtteile im ersticken Gebiet werden verlassen, abgerissen und nicht wieder aufgebaut, weil sie im Verkehr ersticken sind. Denken wir uns die Sanierung der Altstädte so?

Darum wollen wir neue Städte bauen, Städte die funktionieren, in denen wir leben können wie es unseren heutigen Möglichkeiten gemäss ist. Neue Städte — nicht angeklebt an die alten, sondern dort, wo sie sich entwickeln können, ohne die alten zu ersticken.

Diese neuen Städte sollen echte Städte sein, verbunden mit ihrer Region, zur gegenseitigen Belebung. Sie sollen Kristallisierungspunkte für die wirtschaftliche Belebung der heute unterentwickelten Gebiete unseres Landes bilden. Mit der neuen Stadt werden also nicht nur die jetzt schon übervölkerten Stadtgebiete vom wachsenden Zustrom entlastet, sondern zugleich wird Gebieten unseres Landes, die wegen Verarmung sich entvölkern, wirksamer geholfen als durch Subventionen.

Die Studiengruppe ist eben an der Arbeit, durch wirtschaftliche und demografische Studien jene Gebiete auszuscheiden, denen eine Stadt im heutigen Sinne fehlt. In solchen Gebieten werden Kantone und Gemeinden auch bereit sein, die neue Stadt aufzunehmen, da sie sich ja um die Entwicklung ihrer Existenzgrundlagen bemühen.

Solche Gebiete gibt es — wenn auch nicht allzu viele in Lagen, die den Bau neuer Städte erlauben. Dort bemühen sich schon jetzt Kantone und Gemeinden um den Zuzug neuer Industrien, so dass sie den Bau einer neuen Stadt wohl begrüssen und unterstützen würden. Eine neue Stadt, die Industrien, Wohnsiedlungen samt ihren technischen und kulturellen Diensten wohlgeordnet zusammenfassen würde, wäre aber eher als «organische Entwicklung» zu bezeichnen, als der unrationelle Ausbau einzelner Bauerndörfer zu Industriesiedlungen. Wenn Gemeinden und Industrien die neue Stadt als Gemeinschaftswerk bauen und betreiben, hätten sie den Genuss der Vorteile, ohne die Nachteile der Streusiedlungen in Kauf nehmen zu müssen.

Wenn die Hauptstrassenplanung ihre Aufgabe wirklich löst, wird auch von dieser Seite her den bisher unterentwickelten Gebieten geholfen werden — womit dann wiederum der neuen Stadt gedient ist.

Eben versuchen wir abzuklären, wie das für die Stadt nötige Bauland gesichert, erworben und in geeigneter Form dem Bau übergeben werden kann. Öffentlich-rechtliche Institutionen bestehen nicht, die da weiterhelfen können — denn die heutige Praxis wird wohl kaum zulassen, dass für diesen Zweck expropriert werden kann. Industrien und auch dem Liegenschaftshandel gelingt es zwar da

und dort, zusammenhängende Grundstücke in dieser Grössenordnung zusammenzukaufen (eine Stadt von 10 000 bis 20 000 Einwohnern braucht zirka 200 ha). Wie kann aber in unserem Fall eine unerwünschte Preistreiberei verhindert werden? Wie kann Realersatz für landwirtschaftlichen Boden, eventuell für Wald geschaffen werden? Was für eine Gesellschaftsform erwirbt den Boden und wer gibt die Mittel? Dann: mit welchen Eigentumsbeschränkungen und in welcher Form wird das Bauland freigegeben? Fragen ohne Ende, die alle zu beantworten sind und deren Lösung nicht nur gesamthaft, sondern im einzelnen über Gelingen und Missslingen entscheidet. Die Antworten werden gefunden werden. Wo unsere Kräfte nicht ausreichen, stehen uns Helfer aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung zur Verfügung. Und schliesslich werden wir nicht vergeblich an den guten Willen aller Beteiligten appellieren: die neue Stadt wird ja ein Werk sein, für dessen Gelingen sich eine grosse Gemeinschaft einsetzt. Es ist klar, dass Gründung, Aufbau und Betrieb einer neuen Stadt mit recht verwickelten Finanzproblemen belastet sind, welche ihrerseits wieder mit der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Struktur unseres Landes, und dann eben der neuen Stadt, eng zusammenhängen. Die Untersuchung einer schweizerischen Mittelstadt — Wil SG — soll uns die nötigen Grundlagen vermitteln, aus denen sich diese Existenzfragen der neuen Stadt ableiten lassen. Durch Umfragen wollen wir Aufschluss über die Bedürfnisse und Lebensgewohnheiten der Bewohner aller Schichten erhalten. Denn, in der neuen Stadt wollen wir uns ja «zu Hause» fühlen.

Alle diese Fragen müssen ihre Lösung im Rahmen der heute gültigen Gesetze finden, denn weder die Niederlassungsfreiheit noch die Eigentumsgarantie können in Frage gestellt werden.

Eines Tages — so hoffen wir — beginnt die konkrete Planung der neuen Stadt. Sie wird ohne Altstadt, ohne Tradition — ohne alles, was wir als organisch gewachsen bezeichnen — auskommen müssen. Dafür wird sie so geplant sein, dass sie den heutigen Bedürfnissen des Wohnens, der Arbeit und des Verkehrs auf weite Sicht genügt. Die entsprechenden städtebaulichen Gedanken sind in den letzten Jahren gereift und viele davon konnten, vor allem im Ausland, auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft werden. Wir beginnen damit, diese Gedanken und Erfahrungen zu sammeln, auszuwerten und für unsere Verhältnisse zu formen. Hier helfen unsere Hochschulen, vor allem die Architektschulen, begeistert mit. Ueber die Gestaltung — die architektonische Durchbildung der neuen Stadt — wollen wir uns keine Sorgen machen: unsere Architekten haben immer wieder bewiesen, dass sie fähig sind, unsere Bauaufgaben so zu lösen, wie es sich für uns schickt. Sie wird eine Stadt sein, die zwar keine historischen Baudenkmäler beherbergt, in der sich aber die neuen Bauten auch nicht verstecken müssen. Frisch und wohlgeordnet werden moderne Bauten mit dem in der Stadt pulsierenden Leben und der sie durchflutenden Landschaft eine Einheit bilden — eine Ganzheit, wie sie unsere

alten Städte darstellten zu den Zeiten, für die sie geplant und gebaut worden waren. Und schon für die erste darin aufwachsende Generation wird die neue Stadt eine Heimat sein, mit der sie sich ebenso verbunden fühlt, wie wir mit unseren heutigen Städten.

Neulich hat sich die eben gegründete Gesellschaft neue Stadt und die ihr eingeschlossene Studiengruppe der Presse und der Oeffentlichkeit im Rahmen eines Gespräches in der Neuen Helvetischen Gesellschaft Zürich vorgestellt. Lassen Sie mich, als Obmann der Studiengruppe, von ihrer Entstehung, ihrem Werden und ihrer Organisation erzählen, nachdem Sie ihre Ziele und ihre Arbeit kennen lernten.

Im Februar 1955 tagte die technische Kommission der Vereinigung für Landesplanung, um zu den Gedanken der beiden erwähnten Broschüren: «Wir selber bauen unsere Stadt» und: «Achtung die Schweiz», Stellung zu nehmen. Wenn man auch geteilter Meinung über die Möglichkeit einer Realisierung der neuen Stadt war, so herrschte doch nur eine Meinung darüber, dass es sich hier um ein Postulat handle, das jeder Unterstützung durch die Planer der ganzen Schweiz wert sei. Ich wurde mit einem kleinen Kredit und dem Auftrag betraut, mich dafür einzusetzen, dass der Gedanke der neuen Stadt lebendig bleibe und wenn möglich in die Tat umgesetzt werde. Eine Kommission der VLP zu bilden, konnte dieser Aufgabe kaum entsprechen. Galt es doch von Anfang an, den Gedanken aus dem Kreis der Planer hinaus ins Volk zu tragen, und zugleich konnte die Popularität des Vorschages dazu dienen, der VLP neue Kräfte aus allen Kreisen und Berufen zu gewinnen, deren sie so dringend bedarf.

Mit zwei Kollegen aus der technischen Kommission wurde die Studiengruppe gegründet und fand schnell die zum Beginn der Arbeit nötigen Mitarbeiter. Ein Mitarbeiter verhalf der Gruppe zu einem ersten Unterschlupf im Club Bel-Etage.

Prof. D. Brinkmann bildete eine Gruppe für politische und soziologische Fragen; Hans Aregger fand Mitarbeiter aus Industrie und Verwaltung für die wirtschaftlichen Untersuchungen: diese Gruppe wird ja wohl den Kern der Genossenschaft bilden, die mit dem Kauf des Landes den Bau der neuen Stadt einleitet. Rolf Meyer wird mit seiner Gruppe die Planung übernehmen, und endlich hat sich aus diversen Berufen auch eine Gruppe «Publicity» gebildet, die dafür sorgt, dass unsere Arbeit durch Presse, Radio usw. davor bewahrt wird, hinter verschlossenen Türen zu bleiben.

Für Fragen, die der allgemeinen Abklärung der Idee und ihrer Verwirklichung bedürfen, bilden alle Mitglieder zusammen eine Diskussionsgruppe. Detailaufgaben sachlicher Natur werden von den Arbeitsgruppen oder einzelnen Gliedern übernommen und mit freien Mitarbeitern durchgeführt, die fähig und guten Willens sind; denn all diese Arbeiten müssen ja ohne Entschädigung geleistet werden.

Bald schon traten die Arbeitsgemeinschaften beider Hochschulen an uns mit dem Begehr, eine Arbeitsgruppe neue Stadt dort zu leiten. Herr Prof.

Winkler hat es dann übernommen, das geographische Institut für Standortstudien und Prof. Hofmann für die Durchführung von Studien über neue Städte und Satellitenstädte zu gewinnen.

Durch das Sekretariat der VLP kam uns eine Anfrage des Verkehrsvereins Altstätten im Rheintal zu, ob wir ihnen helfen wollten, die neue Stadt dort zu bauen. Das Land, den Rhoden gehörig, war ideal gelegen. Eine Standortuntersuchung ergab, dass dem Rheintal tatsächlich eine Stadt fehle — aber die Bodenuntersuchung zeigte, dass dort kein Bauland für eine Stadt zu finden ist. Immerhin: wir gewannen die Ueberzeugung, dass in der Schweiz Gemeinden zu finden seien, für die der Bau einer neuen Stadt auf ihrem Gemeindebann keine Utopie ist.

Bald war auch der Kontakt mit den Autoren der Broschüre hergestellt und die Teilung der Aufgabe gefunden: wir setzen uns für die Realisierung der neuen Stadt ein, während sie sich weiterhin mit dem Problem der Planung in unserer demokratischen Schweiz befassen — und darüber wachen, dass wir die Idee der neuen Stadt nicht korrumpern.

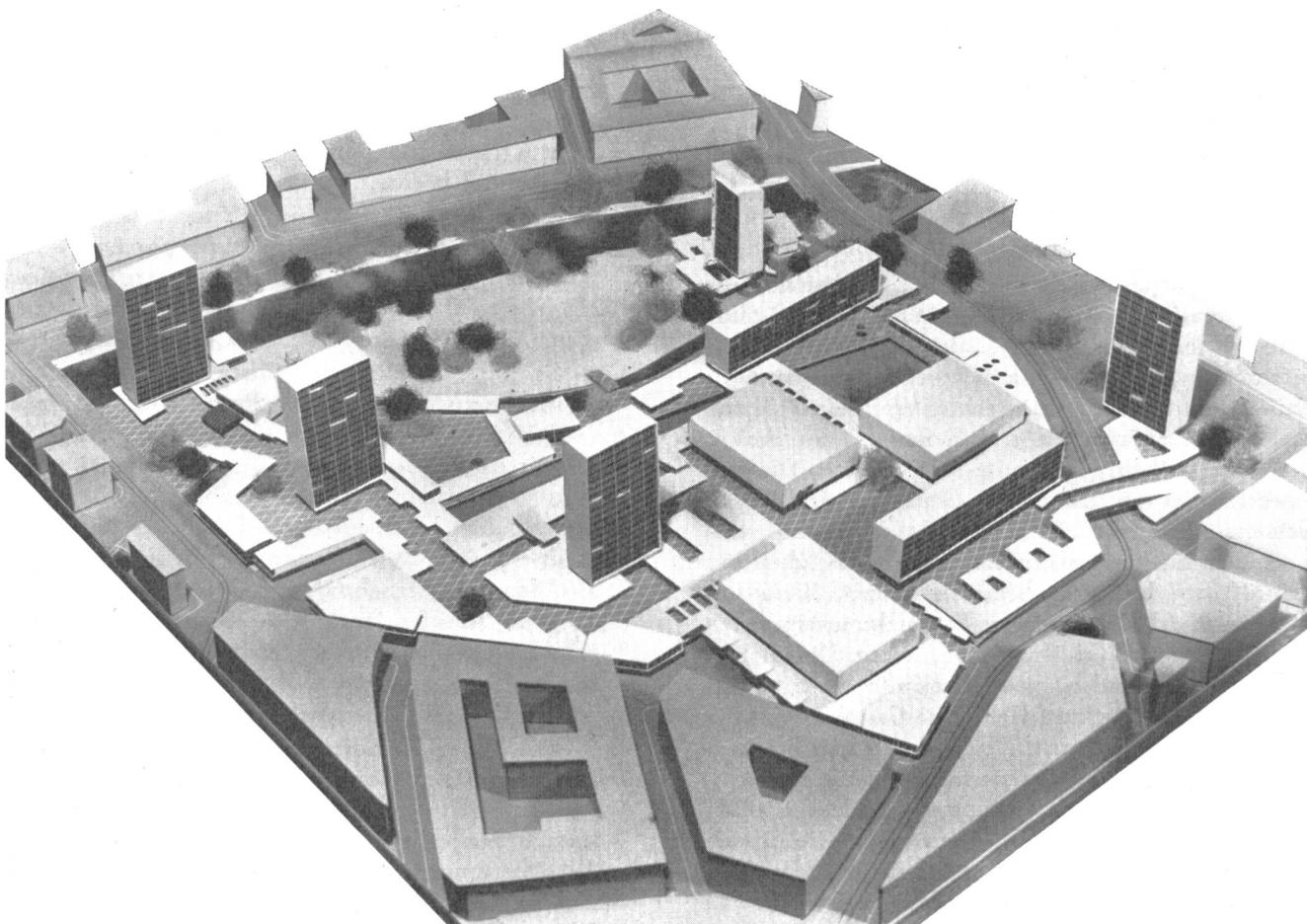
Schliesslich blieb noch eine Aufgabe zu lösen: das Interesse der Oeffentlichkeit an der neuen Stadt

wachzuhalten und alle Freunde und Gönner in einer Gesellschaft zu sammeln, um ideell und materiell die Unterstützung weiter Kreise zu gewinnen, ohne die unsere Arbeit nicht zum Ziele führen kann. Wohl wäre es denkbar, einzelne Grossunternehmen zu finden, die allein eine neue Stadt bauen würden — aber sie soll ja eine echte Stadt werden, gebaut von und für die Gemeinschaft aller Schweizer.

Der erste Vorstand der Gesellschaft neue Stadt ist gewählt mit W. Aebli-Streiff als amtierendem Präsidenten. W. M. Graf hat sich und seine Mitarbeiter für den Aufbau der Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

Bald wird es so weit sein, dass Gruppen der Gesellschaft in verschiedenen Teilen der Schweiz überall neue Freunde gewinnen. Mitarbeiter warten darauf, in jenen Gebieten regionale Studiengruppen zu bilden, in denen eine neue Stadt Platz finden könnte — und vielleicht auch gefordert wird.

Wir hoffen, uns der gestellten Aufgabe gewachsen zu erweisen. Und ich möchte allen Freunden der neuen Stadt, besonders aber allen meinen Mitarbeitern für ihren Einsatz danken.



Beispiel (zum Beitrag auf S. 197) einer etappenweise regenerierten Innenstadt. Peripherie Führung des Verkehrs. Davon abzweigend Anlieferung unter die Fussgängerplatte. Baulich niedrig konzipiertes Ladenlabyrinth, abwechselnd mit Fussgängerplätzen. Darüber, in relativ grossen Abständen, differenzierte Bürohochhausbebauung. Voraussetzung ist eine generelle Richtplanung, welche die Kompensation der einzelnen Parzellen regelt. (Stockwerkeigentum ermöglichte die Teilhaberschaft des Eigentümers niedrig bebauter Parzellen am Hochhaus.)