

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 26 (1969)

Heft: 4

Artikel: 10 Jahre "neue Stadt"

Autor: Aebli, W. / Egli, E. / Winkler, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782973>

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>

in der Nähe von Bahnlinien. Betriebe, die in vergleichsweise stärkerer Entfernung von den Haupttrouten der Spediteure (Kloten — Sargans — Buchs — St. Gallen sowie Kloten — Winterthur — Schaffhausen — Rorschach — St. Gallen — Wil — Winterthur — Kloten) liegen sowie lediglich von weniger frequentierten Privatbahnen bedient werden, mögen zwar bei Zubringer durch Spediteursammelfahrten oder Bahn etwa 1 bis 4 Stunden längere Verteilzeiten aufweisen als in unserem Beispiel für Chur. Diese Differenz fällt aber in der Regel kaum ins Gewicht. Die Ergebnisse der unter 4. durchgeführten Vergleichsrechnung sind gleichwohl auf alle generell für industrielle Zwecke geeignete Standortbereiche der Ostschweiz übertragbar: Innerhalb dieses Gebietes erleidet die Wirtschaftlichkeit der Luftfracht durch die Entfernung vom Flugplatz Kloten normalerweise keine wesentliche Beeinträchtigung. Auch unter diesem Aspekt darf die Landesplanung die entsprechenden Standortbereiche als für die Industrie geeignet einstufen.

6. Hinweis auf die Anwendungsmöglichkeiten für die übrige Schweiz und auf die zukünftige Entwicklung

Nur wenige industrielle Standortbereiche der Schweiz befinden sich wesentlich weiter entfernt von einem der beiden interkontinentalen Flughäfen Kloten und Cointrin als der Raum Chur; dabei ist nicht zu vergessen, dass Basel ebenfalls über für die Luftfracht wichtige direkte Verbindungen verfügt. Ausnahmen, die aber nicht extremer Natur sind, stellen insbesondere die Tessiner Industriegebiete und die Oberwalliser Industriestandorte dar. Dabei fällt z. B. im Tessin Bellinzona mit 197 Tarifkilometer Entfernung von Kloten SBB gerade noch innerhalb die 200-Tarifkilometer-Grenze für die ersten 8 Stunden Lieferfrist für Expressgut. Brig-Genf liegt anderseits mit 206 Tarifkilometern knapp über der erwähnten Grenze. Mit den gegenüber generellen Schlussfolgerungen in solchen Fällen anzubringenden Vorbehalten kann die durchgeführte Vergleichsrechnung als Anhaltspunkt dafür betrachtet werden, dass die Einflüsse der Flugplatzentfernung auf die Wirtschaftlichkeit der Luftfracht für die schweizerische Industrie allgemein geringfügiger Art sind. In Zukunft ist in zunehmendem Masse der Transport auch relativ niedrigwertiger Güter per Luftfracht zu erwarten. Die Problematik des Zubringers kann dann ausgeprägter werden als heute. Der weitere Ausbau des schweizerischen Nationalstrassennetzes wird hier eine Entlastung mit sich bringen. Von Bedeutung ist ferner das neue Schnellgutkonzept der SBB⁶, welches Expressgut und Eilgut in die neue Beförde-

rungsart Schnellgut zusammenfassen wird. Die vollständige Verwirklichung ist bis Mitte der siebziger Jahre vorgesehen. Das Schnellgutkonzept wird den Bahnzubringer für Luftfracht, vor allem in Fällen, wo bisher nur die Beförderung als Eilgut in Frage kam,

beschleunigen. Dies gilt ganz besonders, wenn die Frachtzentren der Flughäfen einen direkten Geleiseanschluss erhalten. Da in diesem Fall ein Güterumschlag wegfällt, wird der Bahnzubringer auch ökonomischer als bis anhin.

21.4.7 (494)
Häute von
81

10 Jahre «neue Stadt»

Ein Rück- und Ausblick

Von dipl. Architekt W. Aebli, Prof. Dr. E. Egli und Prof. Dr. E. Winkler

Schnellebig ist unsere Zeit, eben schienen noch in aller Mund das Projekt für die «neue Stadt», die Schrift «achtung die Schweiz» und damit verbunden vielfältige Vorstellungen, Wünsche, Hoffnungen. Inzwischen ist es wieder ruhig geworden, nur ein vager Begriff mit einer noch vageren, auf alle möglichen Ideen anwendbaren Vorstellung ist geblieben. Die Gesellschaft «neue Stadt», welche voller Begeisterung und Sorge um die Zukunft unseres Landes gegründet worden war, ist längst aufgelöst. Man schrieb, sie habe ihren Zweck erfüllt, die «neue Stadt» sei zwar nicht gebaut, jedoch die Notwendigkeit der Planung weitgehend erkannt und auch die Wunschvorstellung geklärt, mit dem zwar negativen Resultat, dass in der Schweiz «neue Städte» nicht möglich seien. Ein Bundesgesetz zur Landesplanung ist in Vorbereitung als äußerlich sichtbarer Beweis, dass der Gedanke zum offiziellen, nur in Teilespekten noch umstrittenen Problem gewachsen ist. Ist es deshalb angezeigt, jetzt schon Rückschau zu halten? Gewiss, denn nur allzurasch neigen wir dazu, zu vergessen, was uns eben noch bewegte, und allzuoft gehen dadurch Erkenntnisse und Werte verloren, welche noch lange gültig sein müssen.

Wann begann es eigentlich mit dieser «neuen Stadt»? Es war kurz nach 1950. Der Zweite Weltkrieg war noch in lebhafter Erinnerung, das «Baufieber», genährt durch einen vielfältigen Nachholbedarf, begann zu steigen, man ahnte, dass «etwas geschehen sollte». Dieses «Etwas» sollte eine politische Tat sein. Die Schrift «wir selber bauen unsere Stadt» erschien 1953 in Basel als Anregung, ja mehr, als Aufforderung zum Nachdenken. Keiner von den Autoren L. Burckhardt, Karl Gerstner und M. Kutter ist Architekt. Sie äusserten sich als Staatsbürger. Fast gleichzeitig arbeiteten völlig unabhängig von dieser Gruppe im improvisierten Arbeitsraum einer Autogarage, ebenfalls in Basel, drei junge Architekten und ein Photograph an einer Untersuchung über die Gruppenstufen menschlicher Gemeinschaft. Sie war bereits als ein Schritt weiter gedacht zur Beantwortung der Frage: Wie bauen wir unsere Stadt selbst? R. Gie-

selmann, Th. Manz und W. Aebli, die Architekten, und P. Merkle, der Photograph, vertraten mit ihr am Kongress der CIAM in Aix en Provence 1953 die These, dass nur übersichtliche, freiheitlich organisierte Gemeinschaften «menschliche Städte» bauen könnten. Die beiden Gruppen trafen sich, der Kontakt blieb flüchtig. Die Architektengruppe wandte sich «praktischen Aufgaben» zu, nur Manz blieb in Basel, er hielt den Kontakt aufrecht. Man diskutierte weiter. Manz meinte einmal: «Man sollte eben so eine Stadt einmal bauen; wie wäre es, wenn anstelle einer Leistungsschau à la Glaspalastausstellung 1964 in Lausanne eine neue Stadt gebaut würde?» Denn man war sich einig: Eine Landesausstellung vom Typus der Ausstellungen des 19. Jahrhunderts, als es galt, die Leistungsfähigkeit der «Industriegesellschaft» zu beweisen, konnte nicht mehr aktuell sein. Max Frisch begeisterte sich und formulierte auf der Grundlage der Basler Diskussion «achtung die Schweiz». Die im Stile eines Pamphlets gehaltene Schrift erschien im Januar 1955 und zündete die überall schwelende Sorge um die Zukunft unseres Landes zur Flamme. In Zürich wurde eine Arbeitsgruppe im Rahmen der Vereinigung für Landesplanung gegründet. Architekt J. Hunziker und H. Aregger begannen in ihrem Rahmen Leute um sich zu sammeln. Es wurde diskutiert, debattiert und schliesslich auch geplant. Die Gesellschaft «neue Stadt» entstand, sie sollte Trägerin des Stadtbaues werden. Weitere Arbeitsgruppen entstanden, doch es war, als ob der «Patient» schon zu schwach sei. Er interessierte sich zwar lebhaft; Vorträge, Diskussionen, das Radio, sogar das damals noch ganz junge Fernsehen interessierte sich, doch wirkliche Aufbauarbeit wurde wenig geleistet. In der Basler Gruppe herrschte die Meinung vor, man habe die Ausführung der Idee anderen Kräften zu überlassen, die eigene Aufgabe sei lediglich die des «Sauerteigs». Lediglich Manz meinte, dass man den nächsten Schritt selbst unternehmen müsse. In Zürich erstickten alle möglichen Studien- und Arbeitsgruppen in der Vielfalt der zu lösenden schwierigen Probleme. Der Nationalfonds unterstützte zwar die Arbeit, aber nur die

⁶ vgl. M. Rietmann, Das Schnellgutkonzept der SBB, SBB-Nachrichtenblatt 1968, 7, 3 ff.

Arbeitsgruppe Bauplanung unter Prof. Dr. E. Egli hielt durch und lieferte 1957 ihr Diskussionsprojekt einer neuen Stadt ab. Aber auch diese Gruppe erreichte ihr selbst gestecktes Ziel nicht ganz, es blieb beim einen Projekt. Geplant waren deren drei, um zu zeigen, dass die Suche nicht nach einem ästhetischen Ausdruck allein, sondern in erster Linie nach einer neuen Stadtstruktur gehen müsse, welche Grundlage für verschiedene mögliche architektonische Auffassungen und Ausdrucksformen sein sollte. Es war die Struktur der als vernünftig erkannten Gruppenstufen menschlicher Gemeinschaft. Das erarbeitete Projekt stellte innerhalb dieser Struktur den architektonischen Ausdruck der in den fünfziger Jahren gebräuchlichen architektonischen Mittel dar. Es war in dieser Art eine Grundlage zur Weiterarbeit unter der Frage: «Und die Realisierung?».

Wer den heutigen Städtebau in der Schweiz analysiert, wird bald erkennen, dass wir immer noch auf dem Stand jener Arbeit stehen, welche vor zehn Jahren nicht Zukunft, sondern eher Rückblick darstellte. Darum ist es sicher angezeigt, bevor wir dazu übergehen, jene Arbeit zu «achtung die Schweiz» zu überdenken, sich zuzurufen: «Achtung Schweiz!»

Die Ergebnisse der Arbeit erschienen 1958 und 1963 in zwei Teilen unter dem Titel

Die neue Stadt, eine Studie für das Furttal,

der erste im Verlag «Bauen und Wohnen», der zweite im Selbstverlag der Autoren. Beide waren durch Beiträge aus dem Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung in Bern ermöglicht worden. Als Bearbeiter zeichneten Prof. Dr. E. Egli, die Architekten W. Aebl und R. Christ (für den ersten Teil ausserdem Arch. E. Brühlmann) sowie Prof. Dr. E. Winkler, alle in Zürich. Im folgenden sei nun der Inhalt der Studie dargelegt.

Der erste Teil

Nach einer die damalige städtebauliche Situation skizzierenden Einleitung erfolgt in zehn Kapiteln bzw. Einzelstudien die Beschreibung des Ganges der Untersuchung. Im

1. Kapitel:

Richtlinien und Arbeitsprogramm

sind Zweck und Inhalt der Arbeit, ihre Voraussetzungen, die Analyse, das Programm der «neuen Stadt», die Entwurfsarbeit, die Organisation der Gesamtarbeit, das Arbeitsprogramm sowie die Ergebnisse und Empfehlungen umrissen.

a) Der Zweck der Arbeit war, für den Bau einer neuen Schweizer Stadt und für neue Siedlungen allgemein jene Grundlagen zu erarbeiten, die aus den räumlichen, zeitlichen

und sachlichen (natürlichen und gesellschaftlichen) Gegebenheiten hervorgehen. Ihr Leitbild sollte aber auch für den Aus- oder Umbau bestehender Städte Geltung gewinnen.

- b) Die Voraussetzungen ergaben sich aus den Erkenntnissen der Städtebauwissenschaft und -praxis, ferner aber auch aus den bekannten Schäden, Unzulänglichkeiten der Entwicklung und ihren Tendenzen und nicht zuletzt aus der demografischen, wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Struktur der Schweiz selbst.
- c) Die Analyse zur Klarstellung der funktionellen soziologischen, wirtschaftlichen und kulturellen Merkmale der Stadt als Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Erholungsstätte und Verkehrsraum legte den Grund für die eigentliche Untersuchung, die
- d) das Programm vorzeichnete, das einerseits auf der Analyse, anderseits auf bestimmten Annahmen hinsichtlich des Stadtstandorts, der Basisindustrie, des Stadtbereichs, der Stadtgrösse (20 000 bis 30 000 Einwohner) und anderer Charakteristika fuoste.
- e) Die Entwurfsarbeit folgte, ebenso wie die Organisation der Gesamtarbeit, weitgehend dem unter d) festgelegten Programm, während
- f) die Empfehlungen die generellen und bleibenden Ergebnisse festzuhalten hatten.

Das

2. Kapitel: Standortwahl

gilt zunächst den für den Standort einer Stadt massgeblichen allgemeinen sowie den die Wahl des Standorts der Studienstadt selbst bestimmenden Kriterien. Es war im weiteren Umkreis von Zürich ein Standort zu wählen, der bezüglich des Maßstabes, der Topographie und der Landschaftsgestaltung als für die Schweiz repräsentativ gelten und daher auch für die tatsächliche Besiedlung in Frage kommen konnte. Nach Untersuchung von 14 Standorten wurde schliesslich Oetelfingen im Furttal gewählt, das den Forderungen weitgehend entsprach. Die Auswahl wurde mit einer Beurteilung der Standortfaktoren verbunden, die in Boden-, Klima- und Gewässer-Eignungskarten sowie in Karten der Siedlung und Nutzung niedergelegt ist. Anschliessend wurden im

3. Kapitel:

Soziologische Grundlagen einer neuen Stadt

die Voraussetzungen des menschlichen Zusammenlebens untersucht. Dieses beruht nach Ansicht der Bearbeiter einerseits auf dem polaren Gegensatz Einzelner—Gruppen, andererseits auf einem mehr oder weniger hierarchischen Aufbau von der Familie her über verschiedene Nachbarschaftsgrade, Quartier- und Kreisgemeinschaften bis zur gesamtstädtischen Gesellschaft,

deren Wechselbeziehungen in einem — keineswegs absolut zu nehmenden — Schema demonstriert sind. Als fundamentale Grundtatsache wurde hierbei im

4. Kapitel: Erwerbsarbeit

die berufliche Struktur der Stadt untersucht und ihre Einordnung in entsprechende Stadträume: in die Industriezone, die Erwerbszone, Stadtzentrum und entsprechende Erwerbsgebiete der Quartiere (Kleinindustrie, Gewerbe) vorgenommen. Es ist klar, dass hierbei die Störungsgrade der Arbeitsformen besondere Berücksichtigung erfuhren. Damit konnte zum

5. Kapitel: Planung des Wohnens

übergeleitet werden, die nach den Bedürfnissen des physischen (Ernährung, Hygiene, Krankenpflege, Sport und Spiel) sowie des geistigen Lebens (Kult, künstlerische und wissenschaftliche Betätigung) gegliedert wurde. Dabei trug man selbstverständlich wiederum sowohl dem Einzelmenschen als auch dem Kollektiv (Schutzmassnahmen, Fürsorge, Erziehung, Verwaltung, Politik) möglichst Rechnung. Als Grundsätze wurden herausgearbeitet: für den Einzelmenschen: gegliederte Wohnräume mit Raumergänzungen (Nischen, Bad, Küche usw.), für die Familie eine Mehrzahl von Einzelwohnräumen um einen zentralen Kontaktbzw. Wohnraum, ergänzt gleichfalls durch Raumergänzungen, für die Haugemeinschaften eine Mehrzahl von Wohnungen um eine zentrale Kontaktzone (Gemeinschaftsräume) mit Freiflächen bzw. Gärten, für die Nachbarschaften (eigentliche Nachbarschaften, Kleinquartiere, Quartiere, Kreise usw.) entsprechend vermehrte Wohnmöglichkeiten, ergänzt um zusätzliche Diensteinrichtungen (z. B. Kleinquartier: Anadachtsraum, Klublokal, Kinderkrippe, Kinderhort, Primarschule mit Turnhalle, kleiner Sportplatz, evtl. Quartierbad, öffentliche Bedürfnisanstalt, Gasthaus, Sanitätsstation, Krankenmobilienmagazin, Feuerwehrdepot, Teeraum, Quartierbüro usw.). Als Hauptprinzipien ergeben sich die Prinzipien der Stufung, der Ueberschaubarkeit und der Kernbildung, aus welchen sich die «förderlistisch» und hierarchisch aufgebaute Stadt als Ausdruck der demokratischen freiheitlichen Denk- und Lebensweise» herauskristallisierte. Es war gegeben, dass in diesem Zusammenhang auch quantitative Untersuchungen vorgenommen wurden. Sie kommen nach dem

6. Kapitel: Erholung,

das vor allem die Grünanlagen der Wohn-, Arbeits- und Verkehrsgebiete behandelt, namentlich im

7. Kapitel: Flächenbedarf der Dienste

zum Ausdruck, das die Bedarfe der persönlichen Versorgungs-, Gewerbe-, Waren-, Kultur- und Verwaltungsdienste vom Kleinquartier über das Quartier

bis zur (Gesamt-)Gemeinde (Stadt) detalliert aufführt, wobei für diese insgesamt (bei 30 000 Einwohnern) inkl. Wald und sonstige Grünflächen 724 ha oder 241 m² pro Kopf errechnet wurden. An ihnen hatten die Wohngebiete einen Anteil von 13 %, Dienste und Gewerbe (Industrie) von 12,6 %. Dass die Dynamik der Stadt nicht vernachlässigt wurde, zeigt das

8. Kapitel: Verkehrsplanung

Diese wurde von Bauingenieur R. Bollinger bearbeitet. Er schuf ein instruktives Modell, in welchem sowohl die Sozialstruktur der Stadt als auch bestimmte Verkehrsintensitäten bei einem Planungszeitraum von 20 Jahren (1980) sowie ein empirisch ermittelter Sättigungsgrad der Motorisierung Berücksichtigung fanden. Breite Verkehrsbanen für den fliessenden Verkehr, grosszügige Verkehrsknoten und Querschnittsbeanspruchungen, grosse Flächen für den ruhenden Verkehr in den Arbeits- und Wohngebieten sowie die rigorose Trennung des Fahrverkehrs vom Fussgängerverkehr und Schutzvorrichtungen im Wohnbereich insbesondere für Jugendliche sind die Hauptmerkmale dieser Fachplanung. Sie ermöglichen zusammen mit den vorangegangenen Einzelstudien im

9. Kapitel: Plastische Gestaltung

den Schritt zum Hauptziel des ersten Teils, zum Baukörper und Gesamtbild der Stadt zu wagen, der erneut auf alle Voraussetzungen: Topographie, Landschaft, Sozialstruktur, Verteilung der Dienste, Verkehr, Durchgrünung usw. zurückzugreifen hatte. Als hauptsächlichste Bauelemente kamen zur Verwendung: Das Turmhaus, das Scheibenhaus, das Kulissenhaus, das Würfelhaus, das Winkelhaus im Teppichverband und das freistehende Einzelhaus. Damit war es möglich, der Topographie entsprechende Dominanten in die Stadt zu setzen, Quartiere zu Einheiten zusammenzuführen, Kontraste zu schaffen, ohne in ein starres Schema zu verfallen, das dem Terrain nicht angepasst gewesen wäre. In der seither vergangenen Zeit hat sich dieses Leitbild im In- und Auslande so oder ähnlich in zahllosen Verwirklichungen durchgesetzt, weil es die Freiheit der Gestaltung zu praktischen und eindrucksvollen Anordnungen im Geiste der modernen Architektur zulässt. Die Zeit, das hat sich seither hundertfach herausgestellt, war nach all den Pionierleistungen im internationalen Rahmen und nach allen Vorarbeiten (Ciam usw.) reif geworden für die «neue Stadt».

Den Schluss des ersten Teils bildet eine zusammenfassende Einordnung der Modelle in den historischen Rahmen des Städtebaus unter Schilderung aller Elemente der «neuen Stadt», besonders aber des Kulturzentrums sowie der Stadtkrone. Dazu heisst es: «Da jeder Stadt im Konzert der Städte auch eine spezifische Aufgabe zufällt

und ihre Bedeutung an der Grösse dieses Beitrages gemessen wird (man denke an Bern, an Salzburg, an Bayreuth, an München, an Rom usw.), hiesse es, die Bedeutung der neuen Stadt schmälern, wollte man ihr diese sie auszeichnende besondere Aufgabe vorenthalten... Diese Aufgabe aber ist es, die den Eigencharakter der Stadt prägt und sie für alle anderen zur Individualität macht. Ihr gebührt auch die beherrschende Stellung im Stadt- aufbau — sie stellt die Stadtkrone dar... Die Arbeitsgruppe war der Meinung, dass die «neue Stadt» sich die Idee einer «Akademie» im Sinne eines geistig-künstlerischen Treffpunktes zur Stadtkrone erwählen könnte... Eine solche Stadtkrone zu schaffen, ist ebenso wichtig wie Industriegründungen.

Die Studiengruppe war sich bewusst, mit ihrer Arbeit kein baureifes Projekt geschaffen zu haben; sie hätte auch gewünscht, weitere Varianten bearbeiten zu können. Doch machte sie sich zugleich klar, dass hierzu noch wichtige Grundlagen fehlten.

So bemühte sie sich denn, in den folgenden zwei Jahren vor allem die wirtschaftlichen, bautechnischen, organisatorischen und rechtlichen Fragen zu untersuchen, welche mit der Planung und Verwirklichung einer neuen Stadt verknüpft sind. Hierbei durfte sie sich der Mitarbeit zahlreicher Amtsstellen und Fachleute erfreuen. Das Ergebnis ist im

zweiten Teil

der Untersuchung niedergelegt. Für sie bearbeiteten:

1. Vorstudien zur Frage der Landwirtschaft, der Bodenpreise, Aufschliessung bis zur Baureife:
Prof. Dr. E. Winkler, Dr. Ing. agr. H. Kistler, dipl. Kult.-Ing. U. Flury, dipl. Kult.-Ing. Rud. Howald
2. Verkehr, Berechnung der Kosten der Verkehrsanlagen und -mittel:
dipl. Ing. N. Baumann mit Prof. Dr. K. Leibbrand
3. Bautechnische Fragen und Kostenberechnungen der Bauwerke:
Aebli, Christ, Egli
Bearbeiter: Ing. G. Pasour und Arch. L. G. Bergström
4. Wasserversorgung mit Kostenberechnung, Feuerwehr:

- Ing. A. Haas, G. Bergmeier,
Ing. W. Zollikofer
5. Elektroversorgung, Transport, Verteilung, Transformer:
EKZ, Direktor dipl. Ing. H. Wüger, dipl. Ing. Charles Schneider, dipl. Ing. Josef Stösser
 6. Gasversorgung:
Gaswerk der Stadt Zürich, dipl. Ing. Hans Schellenberg, Ing. Glarner
 7. Abwasserbeseitigung, Kanalnetz und Kläranlagen:
EAWAG, Prof. Dr. O. Jaag, Prof. Dr. Ing. Arnold Hörl
 8. Müllabfuhr (Fuhrpark, Organisation und Betrieb), Müllbeseitigung:
Adolf Ochsner, i. Fa. Ochsner & Co., Zürich, Dr. R. Braun, EAWAG, Zürich
 9. Schwachstromanlagen, Telegramm, Fernschreiber, Radio, Television, Post:
Prof. dipl. Ing. H. Weber, ETH, Pietro Rizzoli, Kreisfonddirektion, Jakob Keller, Bauabteilung, Arch. J. Barth, Hochbau, O. Meier, Kreispostdirektor
 10. Zivilschutz:
Abt. für Luftschutz des EMD, Oberstbrig. Münch, Dir. E. Fischer, Scheidegger & Bornhauser, J. Middendorp, W. Rimathe
 11. Grün- und Sportflächen:
Gartenbauamt Zürich, Garteninst. P. Zbinden
 12. Heizung (Fernheizung):
Gebr. Sulzer AG, dipl. Ing. W. Wirz
 13. Eisenbahnfragen:
Schweiz. Bundesbahnen, Bauabt. Kreis III, Ob.-Ing. R. Zollikofer, Arch. Th. Fehr, W. Nydegger
 14. Rechtliche Fragen:
Dr. iur. Walter Vollenweider, Sekretär des Bauamtes II. Stadt Zürich
 15. Betriebswirtschaftliche Studien:
Betriebswirtschaftliches Institut der ETH, Prof. W. Daenzer, Prof. W. Bloch, Dr. J. Weibel, dipl. Ing. A. Büchel, Dr. M. Favarger, R. Keller
 16. Alt-Otelfingen im Rahmen der Städtestadt:
Büro FGS: W. Aebli, R. Christ, E. Egli und Lars A. Bergström

Die umfangreichen Berichte dieser Arbeitsgruppen mussten für den zweiten Teil erheblich gekürzt werden. Doch ergibt sich aus den Zusammenfassungen ein instruktives Bild der Detailuntersuchungen, wobei naturgemäß besonders die errechneten Kosten interessieren.

Arbeit 1 errechnete die Kosten für den Boden und die Aufschliessung bis zur Baureife (ohne Strassenbau) für 1961 im ganzen auf
(Bei 323 ha Gesamtfläche 41 Fr./m²)

Fr.

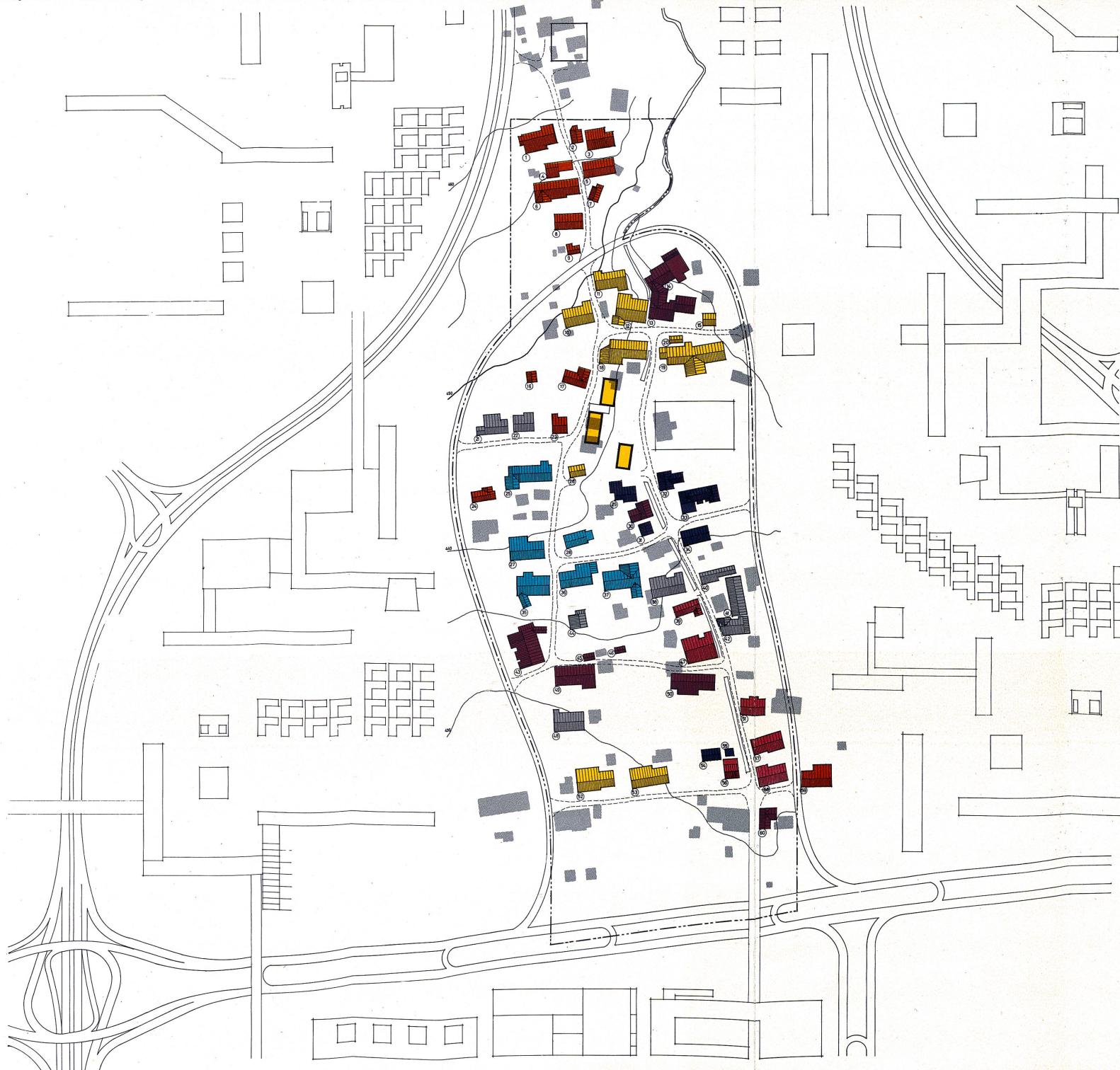
163 000 000.—

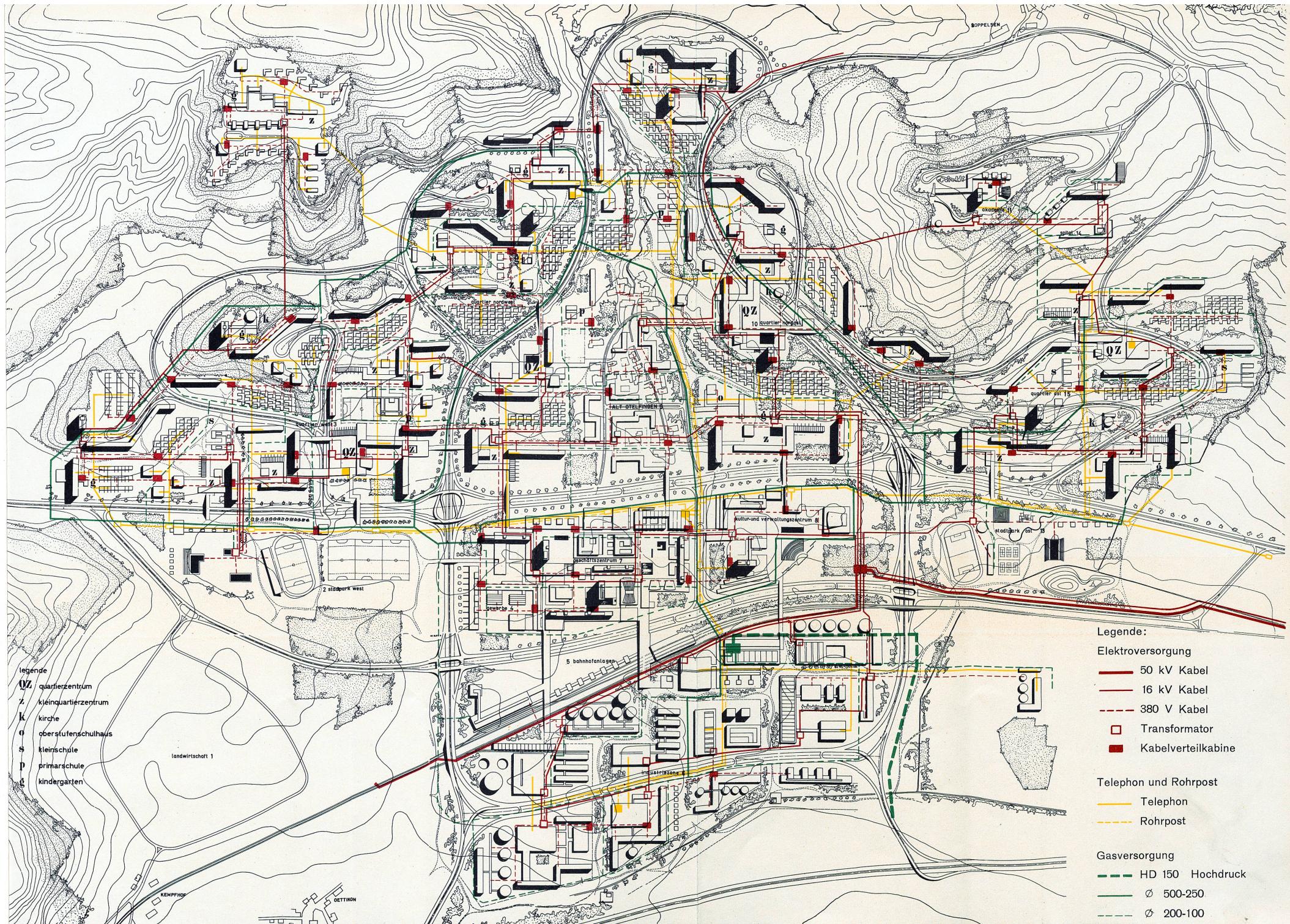
Arbeit 2 nahm das Studium der Verkehrsanlagen wieder auf, wobei sie sich auf die bereits in Teil 1 ausgearbeitete Verkehrskonzeption stützte und nur einige Akzente der Beurteilung der Verkehrsknoten und Kunstdämmen anders setzte. Sie errechnete die Kosten für Flächen des fliessenden Verkehrs der Hauptstrassen mit 43,43 ha
des sekundären Netzes mit 59,87 ha
der Parkgelegenheiten

35 550 000.—
24 180 000.—
79 510 000.—

Als Gesamtkosten für Verkehrsanlagen ergaben sich somit . . .
Von ihnen entfielen auf öffentliche Kosten Fr. 74 350 000.—
private Kosten Fr. 64 890 000.—

139 240 000.—





Arbeit 3 berechnete die Baukosten für

Wohnanlagen auf	Fr. 477 577 850.—	rund 167 770
Quartierzentren	Fr. 126 337 711.—	pro Kopf, wovon
City	Fr. 112 005 920.—	62 219 281
Gesellschaftszentrum	Fr. 18 184 150.—	öffentlich
Spital	Fr. 19 572 000.—	total auf
		769 971 031.—

Arbeit 4 berechnete die Kosten der Wasserversorgung

4 Reservoir	Fr. 1 700 000.—	
Pumpwerke	Fr. 500 000.—	
Leitungsnetz	Fr. 7 300 000.—	
Fernmelde- und Steuerungsanlagen	Fr. 300 000.—	
Filteranlage (Kostenanteil), Transportleitungen und regionale		
Wasserversorgung	Fr. 8 000 000.—	
Feuerwehranlage	Fr. 1 000 000.—	
Verschiedenes	Fr. 2 200 000.—	total
		21 000 000.—

Arbeit 5 berechnete für die Elektroversorgung als

werkeigene Aufwendung mit	Fr. 19 700 000.—	
Aufwendung der Stadt	Fr. 3 306 000.—	
Aufwendung Privater	Fr. 1 680 000.—	total

24 686 000.—

Arbeit 6 berechnete die Kosten der Gasversorgung für Fassleitung, Gaskompressoranlage, Gasstation, Verteilnetz. total .

5 100 000.—

Arbeit 7 berechnete die Kosten der Abwasserbeseitigung zu

20 000 000.—

Arbeit 8 berechnete die Kosten der Abfallbeseitigung zu .

2 250 000.—

Arbeit 9 berechnete die Kosten für Schwachstromanlagen zu

18 372 200.—

Arbeit 10 für Zivilschutz, an sich sehr detailliert untersucht, lieferte keine Kostenangaben.

Arbeit 11 berechnete die Kosten für Grün- und Sportflächen inkl. Dauerfamiliengärten und Friedhof zu . . .

15 773 900.—

Arbeit 12 berechnete die Fernheizung der Stadt hinsichtlich Hausinstallationen zu Fr. 24 600 000.—

54 000 000.—

Zentrale und Leitungen zu Fr. 29 400 000.— total zu . . .

15 800 000.—

1 187 500 100.—

Arbeit 13 berechnete den Ausbau eines Bahnhofs, der von den SBB studiert wurde, ohne Industriegeleise auf . . . Diese Kosten sind, da von den SBB selbst aufgebracht, in der Gesamtsumme nicht berücksichtigt. Als solche ergaben sich von welchen auf öffentliche Anlagen Fr. 365 992 620.—, auf private Anlagen Fr. 821 512 480.— entfallen, so dass der m² auf Fr. 124.60 zu stehen käme und pro Einwohner Fr. 37 698.50, pro Haushalt Fr. 132 044.75 aufzubringen wären. In diesen Zahlen sind indessen die Kosten für Industriebauten und Zivilschutzanlagen (Kavernen, Fluchtkanäle) nicht enthalten, da sie von der Industrie bzw. vom Bund aufzubringen wären.

Arbeit 14 betrifft die rechtlichen Fragen, welche bei der Verwirklichung des Projekts auftauchen würden. Das lehrreiche, auf langjährigen praktischen Erfahrungen beruhende Gutachten beruht auf der «lex lata», ohne auf die «lex ferenda» oder auf ausländische Verhältnisse einzutreten. Seine Ausführungen bekräftigen indessen den Standpunkt der Studiengruppe, auf die Notwendigkeit besonderer Planungsgesetze hinzuweisen, was inzwischen sowohl in den Kantonen als auch im Bund erkannt wurde, wo mehr und mehr entsprechende Massnahmen getroffen wurden oder in Vorbereitung stehen.

Arbeit 15 behandelt die betriebswirtschaftliche Seite der Entwicklung einer neuen Stadt. In «Bemerkungen» zur Trägerorganisation, zur Wachstumskonzeption und zur Finanzierung wird gezeigt, wo und wie eine Stadt einzurichten ist, mit welchem Kapitalbedarf in jeder Phase der Verwirklichung gerechnet werden muss, kurz, welche Verwaltungs- und Finanzüberlegungen bei der Stadtgründung anzustellen sind. Es liefert also in gewissem Sinn die Basis aller übrigen Massnahmen.

Arbeit 16 schliesslich sucht durch eine Untersuchung Alt-Otelfingens im Rahmen der entstehenden Stadt das Problem ursprünglicher Kerne anzugehen. Sie hat ihm besondere Aufgaben zugedacht, die etwa durch Stichworte wie Ortsmuseum, Bibliothek, Ausstellungen, Ateliers, Klubhäuser, Vereinssitze usw. angedeutet werden können. Dass sich hierbei Umwandlungen nicht vermeiden lassen, bedarf kaum der Erörterung.

Alle Einzelarbeiten fasst ein Schlussrapport zusammen, der einerseits die «Bilanz» der Kostenberechnung zieht, anderseits in Betrachtungen über die Wünschbarkeit bzw. Notwendigkeit der Anlage von neuen Städten in der Schweiz gipfelt. Er stützt sich auf die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung des Landes während der letzten hundert Jahre — hierbei auch Vergleiche mit andern Ländern anstellend —, erörtert detailliert die Folgeerscheinungen und kommt zum Schluss, dass eine gelenkte Entwicklung in die Zukunft, unter Berücksichtigung aller in vorangegangenen Studien aufgezeigten Faktoren, dringend nötig sei, wobei der Nachdruck auf echte Städte, das heisst Siedlungen mit den nötigen Arbeitsgelegenheiten und zentralen Diensten gelegt werden müsse.

Damit gelangt die Untersuchung, die Pläne * der Quartiereinteilung, der Haustypen, Dienste, Grünzonen, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Elektrizitäts- und Gasversorgung und des Ausbaus von Alt-Otelfingen begleiten, zum Kontakt mit der jüngsten Gegenwart, die noch immer mit den gleichen Problemen ringt, welche die Studiengruppe «neue Stadt» zu der hier geschilderten Arbeit veranlasst hatten.

Diese Gegenwart kennzeichnen bekanntlich Slogans von der Stadt als «Albtraum» (Corbusier, C. A. Doxiadis), von der Unwirtlichkeit der Städte, die mit der «Brutalität» der Architektur zusammenhängen soll, aber auch von der «leuchtenden Stadt», in welcher «die Ordnung der Funktionen und die klare Struktur... vom rationalen Geiste des humanistischen Menschen zeugen» (B. Hoesli). Ausserdem bezeugen auch «Utopien» von «unterirdischen» oder «submarinen» Städten, dass offenbar die «oberirdischen» nicht allen Idealen der Städtebaukunst entsprechen. Schliesslich will man die heutigen Schwierigkeiten durch alte neue Raumkonzeptionen wie beispielsweise die der Bandstadt im Sinne von Stadtregionen zu überwinden versuchen, und nicht zuletzt wird sogar von einem Ende der Städte gesprochen.

Nach wie vor besteht also ein anscheinend unüberbrückbarer Kontrast zwischen extrem ablehnender und ebenso extrem «vergötternder» Einstellung zur Stadt, der zweifellos gleicherweise von negativen und positiven Erfahrungen genährt wird. Dass eine Brücke nur geschlagen werden kann, indem das Wesen der Stadt, *aller* Stadtypen und -individuen immer tiefer erfasst und dem Wesen des Menschen fortwährend besser anzupassen versucht wird — wobei dieser freilich zweifellos auch von der Stadt beeinflusst werden darf —, bedarf sicher keiner Erörterung. Die hier in einer Rückschau skizzierte Studie wollte eben dem Wesen der Stadt und ihrer Fortentwicklung näherkommen — und ihre Er-

gebnisse haben, im Blick auf die seitherige Stadtentfaltung, die Städteplanung und den Städtebau kaum etwas an Lebensdauer eingebüsst. Darum durfte an der Schwelle eines neuen Jahrzehnts an dieser Stelle durchaus

auf sie zurückgeblickt werden, nicht zuletzt auch, weil ihr Grundprinzip, das menschliche Grundprinzip des Aufbaus der Stadt, das des «hierarchischen» Zusammenwirkens von Einzelnen und Gruppen, Familien und

höheren Gruppengemeinschaften in den laufenden und künftigen Bemühungen um gute Städte durchaus weiterwirkt.

* Die Planbeilagen sind Beispiele aus der Studie.

Der vierte Landwirtschaftsbericht des Bundesrates und die Landesplanung

Dipl. Ing. agr. Clemens Hug, ORL-Institut, ETH

Ende Februar dieses Jahres veröffentlichte der Bundesrat seinen vierten Landwirtschaftsbericht. Die darin aufgezeigten Entwicklungstendenzen in der Landwirtschaft und die wenigstens in ihrer Akzentuierung neu formulierten Ziele der Agrarpolitik des Bundes werden zweifellos die Bewirtschaftung des Bodens und damit die zukünftige Besiedlung der Agrargebiete mitbestimmen. Da die Landwirtschaftsgebiete einen wesentlichen Bestandteil unseres Lebensraumes bilden, ist der Bericht des Bundesrates auch für die Landesplanung von wesentlicher Bedeutung. Im folgenden soll deshalb kurz über seinen Inhalt orientiert werden.

Die Grundlagen

Der Bericht beginnt mit einer Uebersicht über die Entwicklung der Landwirtschaft in den letzten Jahrzehnten und deren heutigen Stand. Eindrücklich wird dabei der Strukturwandel in der Landwirtschaft, wie er sich in den letzten Jahren vollzogen hat, aufgezeigt, was folgende Zahlen illustrieren. Die Zahl der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen verminderte sich in der Zeit von 1955 bis 1965 um 30 %, so dass der Anteil der Landwirtschaftsbevölkerung heute noch ungefähr bei 7 % liegt. In derselben Periode verringerte sich die Zahl der Betriebe um 21 %. Gleichzeitig nahm aber die Nahrungsmittelproduktion um rund 20 % zu, was auf die starken Rationalisierungsbestrebungen der Landwirte hinweist. Dass die Landwirtschaft grosse Anstrengungen unternommen hat, um ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern, zeigt sich auch in der Steigerung der Arbeitsproduktivität um 75 % im Zeitraum von 1955 bis 1965. Mit ihr und der damit verbundenen absoluten Zunahme der Produktion stösst die Landwirtschaft aber sehr schnell an die Grenzen der Absatzmöglichkeiten für ihre Produkte, denn in einer hochentwickelten Industriegesellschaft ist die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten weitgehend gesättigt. So sind denn auch Agrarüberschüsse für alle Industriestaaten kennzeichnend. Da aber in einer wachsenden Volkswirtschaft auch die Landwirtschaft ihre Produktivität weiter steigern wird,

kommt es bei gleichbleibender Produktionsstruktur zwangsläufig zu einer Ueberproduktion. Produktionsüberschüsse bedeuten aber für den einzelnen Produzenten Schmälerung des Einkommens, was nicht das Ziel einer wachstumsorientierten Volkswirtschaft sein kann.

Es ist deshalb unbedingt notwendig, dass, parallel zur Produktivitätssteigerung, entsprechend viele Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft abwandern. Nur so wird es möglich sein, dass die verbleibenden Landwirte ein Einkommen erzielen können, das dem angestrebten sozialökonomischen Ziel einer gerechten Einkommensverteilung entspricht.

Bisherige Bundesmassnahmen

Der zweite Teil des Landwirtschaftsberichtes gibt eine Uebersicht über die agrarpolitischen Massnahmen des Bundes. Diese lassen sich in solche der Strukturpolitik, der Einkommens- und Preispolitik und der Sozialpolitik gliedern.

Die strukturpolitischen Massnahmen sollen zu einer langfristigen Sanierung der Agrarstruktur beitragen, mit dem Ziel, eine möglichst optimale Effizienz in der landwirtschaftlichen Produktion zu erreichen. Dabei soll vor allem auch der ungenügenden Mobilität der Produktionsfaktoren entgegengewirkt werden. Die grundlagenverbessernden, strukturpolitischen Massnahmen betreffen im wesentlichen folgende Sachgebiete: Die berufliche Ausbildung und Beratung, die landwirtschaftliche Forschung, das Meliorationswesen, die Investitionskredite, die Förderung der Tierzucht.

Die Massnahmen der Einkommens- und Preispolitik sollen dem Schweizer Bauer, der viel höhere Produktionsmittelkosten tragen muss als seine ausländischen Kollegen, den Absatz seiner Produkte zu kostendeckenden Preisen ermöglichen, damit er ein dem schweizerischen Standard angemessenes Einkommen erreichen kann. Allerdings hat sich die Produktion dabei auch nach den vorhandenen Absatzmöglichkeiten zu richten. Im einzelnen wurden folgende Massnahmen u. Mittel angewandt: Absatz- und Preisgarantien, Importschutz, Exportbeiträge, Beiträge an die Ueberschussverwertung, Produktions-

mittelverbilligung, Beiträge zur Qualitätsförderung, Anbauprämiens usw. Die rechtlichen Grundlagen dazu finden sich im Landwirtschaftsgesetz, im Alkoholgesetz und im Getreidegesetz sowie den dazugehörigen Vollziehungsverordnungen.

Die dritte Gruppe bilden die sozialpolitischen Massnahmen. Diese bezwecken vor allem die soziale Besserstellung der Bauern in ungünstigen Produktionsgebieten sowie der landwirtschaftlichen Arbeitnehmer und Kleinbauern. Die hauptsächlichsten Massnahmen sind hier: Die Bevorzugung der Berglandwirtschaft bei den allgemeinen Förderungsmassnahmen, Beiträge zur Verbesserung der Alpwirtschaft und der Tierhaltung in Berggebieten, Maschinensubventionen, Familienzulagen für Bergbauern, landwirtschaftliche Arbeitnehmer und Kleinbauern. Die agrarpolitischen Massnahmen genügen aber im Berggebiet nicht zur Lösung der wirtschaftlichen Probleme. Vielmehr ist in diesen Gebieten ein gesamtwirtschaftliches und gesellschaftspolitisches Entwicklungskonzept nötig. Eine entsprechende Studie wird gegenwärtig erarbeitet und soll bis 1970 abgeschlossen sein.

Agrarpolitische Ziele

Im dritten Teil des Landwirtschaftsberichtes werden die Ziele der Agrarpolitik des Bundes formuliert u. Richtlinien für die in der Zukunft zu treffenden Massnahmen aufgestellt. Die Landwirtschaftspolitik hat sich dabei an die in der Bundesverfassung (Art. 31bis) und im Landwirtschaftsgesetz festgelegten Ziele zu halten. Es muss also ein vernünftiger Kompromiss zwischen agrarwirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Interessen gefunden werden. Aus dieser Sicht werden für die zukünftige Agrarpolitik folgende Ziele umschrieben:

1. Entwicklung von leistungsfähigen bürgerlichen Betrieben, die einen rationalen Einsatz der Produktionsfaktoren Arbeit, Boden und Kapital ermöglichen (optimale Effizienz).
2. Sicherung der nötigen Anbau- und Produktionsbereitschaft, um die Nahrungsmittelversorgung des Landes in Zeiten gestörter Zufuhren zu gewährleisten.