

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 28 (1971)
Heft: 3

Artikel: Umweltschutz in der Quartierplanung
Autor: Wirth, Giselher
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782584>

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>

Umweltschutz in der Quartierplanung

Giselher Wirth, dipl. Architekt ETH/SIA, Zürich

In Biel ist zurzeit ein Villenquartier mit einem wunderbaren alten Baumbestand bedroht: durch die Quartierplanung... Die heutige Parklandschaft bildet eine natürliche Fortsetzung des Grüns der Champagne mit ihren Sportplätzen. Sie ist eine wohlthuende Zäsur zwischen der ursprünglichen Stadt Biel und dem eingemeindeten Dorf Bözingen am Jura. Der mehrere hundert Jahre alte Lindenhof bildete den Kristallisationspunkt für diese günstige städtebauliche Entwicklung. Zuerst städtisches Krankenhaus mit zugehöriger Land- und Gartenbauwirtschaft, dann Herrschaftshaus alteingesessener Bieler Familien, verkauften seine Besitzer früher ausschliesslich Land an Villenerbauer. So fanden und finden sich auch heute noch illustre Namen der schweizerischen Entwicklungsgeschichte vom Agrar- zum Industriestaat im Eigentümerverzeichnis. Einen ersten Einbruch bildete die Erstellung von zwei Mehrfamilienhauszeilen an der Haldenstrasse

nördlich des Lindenhofs mit seinem markanten Türmchen. Trotz der Einsprache der meisten Nachbarn unter der Führung eines bekannten Juristen und Notars konnte das Gericht ihr Begehren mangels Rechtsgrundlagen nicht schützen.

Die allgemeine soziologische Entwicklung zwingt immer weitere Grundeigentümer, an eine Veräusserung, Nutzungsänderung oder Ueberbauung ihrer Familiensitze heranzutreten. Wie es dabei ungefähr herauskäme, zeigt die Modellaufnahme des Schreckprojektes, das sich strikte an die noch heute gültige, aber hoffnungslos veraltete Bauordnung aus dem Jahre 1936 hält. Gestützt darauf liess sich für den stadtwärts liegenden Quartierteil eine durchschnittliche Ausnützung von 0,83 errechnen! Doch noch nicht genug des Guten: Eine Gruppe von Bauwilligen unter der Führung einer Immobilienfirma verlangt nun die Heraufsetzung der Ausnützungsziffer auf 1,30. Damit wäre dieses Parkquartier mit seinem prachtvollen Baumbestand dem Untergang geweiht. Die Bäume, welche nicht den Baukörpern weichen müssten, fielen den grossen unterirdischen Einstellhallen und der ausgedehnten oberirdischen Parkierung zum Opfer. Aber auch die Bauhygiene wäre verletzt, indem die Beschattungsdiagramme viele Wohnungen überdecken würden.

Aus diesen und weiteren Erwägungen heraus möchten die Städtische Bauverwaltung Biel und der Begutachter im Kantonalen Planungsamt an einer Aus-

nützung von 0,8 festhalten. Sie entspräche damit der höchsten im kantonalen Kreisschreiben Nr. 4 über differenzierte Ueberbauungen aufgeführten Ausnützung. Die in den Richtlinien des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung über die Ausnützung in Wohnquartieren empfohlene Maximalausnützung von 0,7 würde dabei immer noch um 0,1 überschritten.

Die Bieler Stadtregierung fühlt sich aber unsicher, Entschlüsse zu fassen und Parlament und Volk eine entsprechende Gesetzesvorlage zu unterbreiten, solange sich nur die Baumanager mit Verlautbarungen melden. Es mögen deshalb alle, die an der Erhaltung und menschlichen Gestaltung dieses bedrohten Quartiers interessiert sind, ihre Stimme erheben!

So präsentiert sich der Lindenhof vom Park aus. Er könnte von der Öffentlichkeit erworben und vielseitigen Zwecken dienstbar gemacht werden



Zürich vor dem Bau einer U-Bahn

Am 14. März 1971 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich mit grossem Mehr dem Bau eines ersten U-Bahn-Teilstücks zwischen Milchbuck und Schwamendingen zugestimmt. Die Gesamtvorlage, die eine erste Linie von Dietikon über den Hauptbahnhof nach Kloten umfasst, wird gegenwärtig von einer gemeinderätlichen Kommission behandelt und soll anfangs des nächsten Jahres zur Abstimmung kommen. Die Gründe, die zu diesem U-Bahn-Projekt führten, und die Bedeutung, die ihm in der ganzen Region Zürich zukommen wird, gehen aus dem nachstehenden Gespräch mit dem Präsidenten der Behördendelegation, Regierungsrat Prof. H. Künzi, hervor. In einer der nächsten «plan»-Nummern werden wir ausführlich über das ganze U-Bahn-Projekt berichten.

Warum braucht Zürich ein neues Verkehrsmittel?

Prof. Künzi: «Die heutigen Verkehrsverhältnisse in der Stadt Zürich sind untragbar geworden. Der Weg zur Arbeit oder zur Schule wird immer zeitraubender und anstrengender. Trambenützer und Automobilisten kommen in Stosszeiten kaum mehr vorwärts, denn die öffentlichen und die privaten Verkehrsmittel behindern einander gegenseitig. Das Ergebnis sind gesundheitliche und wirtschaftliche Schädigungen. Durch

den überdimensionierten Autoverkehr wird die Luft derart verschmutzt, dass das Leben in der Stadt auf die Dauer gefährdet ist. Auch ergeben sich wirtschaftliche Einbussen, weil Zürich wegen seiner Verkehrssituation als Konferenzort und als Sitz von Wirtschaftsunternehmen immer weniger in Frage kommt.

Eine Lösung ist nur noch mit einem von der Strasse unabhängigen, schienegebundenen Verkehrsmittel möglich. Nach langen Studien kam man zum Schluss, dass dieses Verkehrsmittel nur eine U-Bahn sein könne, denn die U-Bahn wird allen Forderungen der Zukunft gerecht: sie deckt den seit Jahren bestehenden Nachholbedarf des öffentlichen Verkehrs; sie garantiert einen geordneten Wirtschaftsablauf, und sie trägt als immissionsloses Transportmittel zum Umweltschutz bei. Dank ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Bequemlichkeit wird es auch möglich sein, die Autos auf natürliche Weise aus dem Weichbild der Stadt zu verdrängen.»

Welche Bedeutung hat die U-Bahn für die Region Zürich?

Prof. Künzi: «Die U-Bahn darf nicht isoliert betrachtet werden. Sie ist im Gegensatz zur früheren, vom Volk abgelehnten Vorlage der Tiefbahn ein organischer Teil des gesamten Verkehrskonzepts. Zusammen mit den geplanten Schnelllinien der SBB ergibt sich für Stadt und Land eine Lösung, die sowohl der Infrastruktur wie auch der Wirtschaft unschätzbare Dienste leisten wird. Die Schnelllinien bieten für die immer grösser werdende Zahl von Pendlern aus den Agglomerationsgemeinden grosse Vorteile, die aber nur dann voll ausgenutzt werden können, wenn der Anschluss an ein gleichwertiges Transportmittel in der City gewährleistet ist.

Natürlich hat der Kanton auch im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung des Flughafens Kloten grösstes Interesse an der U-Bahn. 1980 werden 12,2 Mio Passagiere aus dem gesamten gewerbsmässigen Verkehr erwartet (1970 waren es 4,4 Mio). Davon werden 11,5 Mio auf den Linienverkehr entfallen (1970: 4 Mio). Durchschnittlich werden im Tag also 31 500 Passagiere anstatt 11 000 wie heute ankommen und abgehen. An Spitzentagen werden es sogar 47 200 sein (heute 16 400). Eine solch enorme Zahl von Fluggästen kann nur mit einer Untergrundbahn bewältigt werden.

Der Kanton ist sich bewusst, dass diese neuen Verkehrsträger nicht mehr alleinige Sache einer oder mehrerer Gemeinden sein können, sondern dass er sich hier entsprechend engagieren muss. Das betrifft vor allem Fragen der Mitfinanzierung und der Rechtsgrundlagen. In unserer langfristigen kantonalen Investitionsplanung haben wir denn auch für den öffentlichen Verkehr beachtliche Mittel eingesetzt.» Ch. Arnet