

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Die Methode der Koordination in der Ortsplanung dargestellt am Beispiel der Wohngemeinde Stäfa (Zürich)  
**Autor:** Carol, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83628>

#### **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:** 23.02.2026

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

politiker ansprökte. Die Zerstückelung des Bodenbesitzes, der Rückgang der Heimindustrie und vor allem das Hinauswachsen der Stadt auf das Land brachten chaotische Siedlungsverhältnisse besonders in der Nähe Basels (vergl. Abb. 4, Seite 151) und ein Abgleiten der selbständigen Bauern zu Pächtern. Während die Bauern 21 % der Bevölkerung der Schweiz ausmachen, sind sie im Kanton Baselland nur noch mit 15 % vertreten. Das Instrument der Güterzusammenlegung wurde missbraucht, indem man die arrodierten Grundstücke der planlosen, spekulativen Ueberbauung anheimfallen liess. Um all den Uebeln zu begegnen, wendet jetzt Baselland den Bundesratsbeschluss betr. Erhaltung der landwirtschaftlich genutzten Güter zielbewusst und konsequent an; Gschwind unterliess es nicht, auch den Zusammenhang zwischen Exportfähigkeit, Lebenskosten, landwirtschaftlichen Produktenpreisen und Bodenpreisen ins Licht zu rücken. Auch er strebt an, die Basler Vorortgemeinden innerlich und äusserlich lebenskräftig und autonom zu erhalten.

Das anschliessende Referat von Stadtplanarchitekt P. Trüdinger, Basel, das der Leser vollinhaltlich in dieser Nummer findet, sprach über die Regionalplanung beider Basel.

Baupolizeiinspektor Arnold von Liestal äusserte sich zum gleichen Problem vom Standpunkt des Landschaftlers aus. Er wies auf das kantonale Baugesetz von 1941 hin und behandelte die Zonenausscheidung zwischen Wohnbau und Landwirtschaft, namentlich am Stadtrand, wobei er den Erwerb von Boden durch die Gemeinden und die Errichtung von Planungsfonds befürwortete. Besonders Eindruck machte ein Beispiel, in welchem die verlorenen Kosten als Folge einer falschen Planung in Franken angegeben werden konnten.

In der anregenden Diskussion, die die Tagung abschloss, trat Kulturing. A. Strüby, Bern, für die richtig gehandhabten Güterzusammenlegungen auch in Stadtnähe ein, während Arch. H. Bernoulli, Basel, die Stimme zu seinem ceterum censeo erhob: Landesplanung kommt ohne grundlegende Reform des Bodenrechtes nicht vom Fleck! Auch Arch. R. Meyer, Zürich, sowie einige Referenten äusserten sich dahin, dass solche Reformen nach heutiger Erkenntnis dringend nötig und auch zuvermutbar seien.

Die Besichtigung des Bürgerspitals am Sonntagnachmittag (über 100 Teilnehmer) war ein voller Erfolg.

## Die Methode der Koordination in der Ortsplanung dargestellt am Beispiel der Wohngemeinde Stäfa (Zürich)

A. St. G. Akademische Studiengruppe der G. E. P.

Aus der Erkenntnis heraus, dass Landesplanung vor allem eine Frage der Koordination zwischen den verschiedenen Interessenansprüchen an einem bestimmten Stück Erdoberfläche sei, versuchte die beruflich sehr vielseitig zusammengesetzte Arbeitsgruppe für Landesplanung (ALP) der A. St. G.<sup>1)</sup>, die Methode der Koordination am konkreten Beispiel der Gemeinde Stäfa (Zürich) zu studieren.

Die Grundlagenforschung, die zum Ziele hat, das zu untersuchende Objekt in seiner vollen Wirklichkeit zu erkennen, wurde von Geographen durchgeführt. Es galt, die einzelnen Faktoren (Lage, Relief, Boden, Klima, Vegetation, Bevölkerung, Verkehr, Wirtschaft usw.) in ihrer Bedeutung für das Ganze zu erforschen und daraus eine Synthese, die «Diagnose» abzuleiten, die angibt, wie die untersuchte Landschaft beschaffen ist. Ferner muss die Frage beantwortet werden, wie sich die Landschaft entwickelt hat, um aus der bisherigen auf die zukünftige Entwicklung schliessen zu können. Die «Prognose» lautet: Stäfa wird sich voraussichtlich (d. h. wenn keine neu hinzukommenden Impulse die vermutliche Entwicklungsrichtung ablenken) in den nächsten Jahrzehnten zur Wohngemeinde der Stadt Zürich für alle Volkschichten entwickeln. Es muss mit einem Zuwachs von rd. 3000 Einwohnern gerechnet werden, womit sich die Gesamtzahl auf 8000 erhöhen würde.

Im Gegensatz zum üblichen Bebauungsplanverfahren gab man jeder der vier Fachgruppen (Landschaftsplanung, Siedlung, Verkehr, Wirtschaft) Gelegenheit, ihre fachlichen Zielsetzungen und Leitideen generell in einem Fach- oder Einzelidealplan zum Ausdruck zu bringen. Dabei waren die Fachbearbeiter nicht an die bestehenden Verhältnisse gebunden (mit Ausnahme der unveränderlichen Grundlagen) und wurden auch durch keine finanziellen Erwägungen gehemmt. Es sollen also die Idealpläne nur die Gestaltungsprinzipien in planlicher Form zur Darstellung bringen. Diese geben der realen Planung, die diesen z. T. unerfüllbaren Zielen möglichst nahe zu kommen trachtet, die Richtung.

<sup>1)</sup> Siehe deren Wesen und Arbeit in SBZ Bd. 123, S. 70, 85 u. 111 (1944).

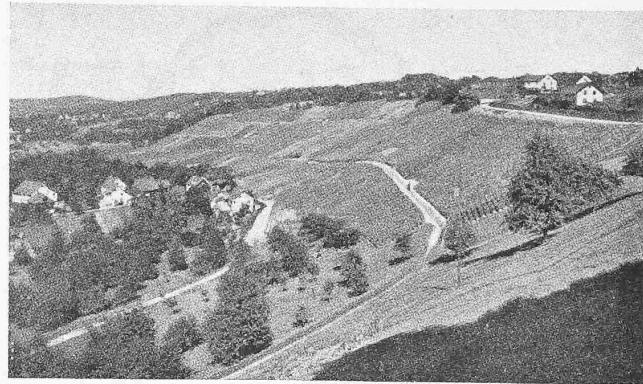


Abb. 1. Die rekonstruierte Rebhalde «Lattenberg» in Stäfa aus Südost

Die Fragen des Landschaftschutzes und der Landschaftsgestaltung wurden von Geographen untersucht. Ziel war die Gestaltung einer in allen Teilen harmonischen Residenzlandschaft, die sowohl den in der Gemeinde Wohnhaften wie den in der Gemeinde Arbeitenden wirtschaftliche und ästhetische Befriedigung gewährleistet. Hauptprinzip war die sinnvolle Einfügung aller menschlichen Werke in die unveränderlichen Naturgrundlagen (Relief, Klima). Einige Prinzipien: Die nichtlandwirtschaftliche Besiedlung soll auf die tiefer gelegenen, verkehrsgünstigen Lagen beschränkt bleiben. Die unteren Steilhänge sollen geschlossene Rebbestände, die Höhen eine geschlossene Waldkappe tragen und die Terrassenkanten mit Hecken bepflanzt werden. Kleine Tobel und Bachläufe sollen freigehalten werden und die schattigen Querverbindungen zu den vier Längswanderrouten ermöglichen. Natürliche Uferpartien sollen erhalten bleiben.

Die Frage der Siedlungsgestaltung behandelten Architekten. Leitidee: Der besondere Siedlungscharakter der Seegemeinde soll erhalten werden trotz Vergrösserung zur Wohngemeinde. Prinzipien: Der Siedlungskern gehört an den See. Eine geschlossene Siedlung von 8000 Einwohnern ist aber für die subtile Seelandschaft zu gross; die Siedlung wird daher in Hauptkern (wirtschaftliches und kulturelles Zentrum) und Trabantenkerne (Wohnquartiere) aufgelöst. Der Hauptkern soll nicht von der Bahmlinie durchschnitten werden; die Seestrasse soll nur dem Lokalverkehr dienen, Fernverkehrstrasse oberhalb der Siedlungszone.

Die Verkehrsfragen wurden von einem Bahningenieur studiert. Hauptziel: Der Verkehr soll die Entwicklung Stäfas zur Wohngemeinde ermöglichen und beschleunigen. Mittel: Die Fahrzeit Stadelhofen-Stäfa soll durch doppelspurige Linienführung und betriebliche Verbesserungen auf etwa 20 Minuten herabgesetzt werden. Der Bahnhof bleibt an Ort, wird aber ausgebaut, eine Verlegung ist nicht wünschenswert. Die bestehende Seestrasse wird ausgebaut, keine Höhenstrasse.

In der Gruppe Wirtschaft wurde nur die Landwirtschaft berücksichtigt, da in einer Wohngemeinde eine grössere industrielle Entwicklung nicht wünschenswert ist. Prinzipien: Betriebslandwirtschaftliche Betriebe in arrodierten Einzelhöfen und Gehöften. Rebbergrekonstruktion (Abb. 1) an den Steilhängen; landwirtschaftliches Areal auch in den tieferen, klimatisch günstigen Lagen (Obst- und Gemüsebau); Waldränder korrigieren. Aus sozialen und wirtschaftlichen Überlegungen sollten etwa 100 «Heimeli» für «bauernde Arbeiter» und etwa 100 intensiv bewirtschaftete Kleinbetriebe mit gewerblicher Nebenbeschäftigung geschaffen werden.

Durch konkrete Darstellung der Leitgedanken auf vier Idealplänen konnten bei der Koordination durch Uebereinanderlegen auf einfache Weise übereinstimmende und auseinandergehende Prinzipien festgestellt werden. Alle mit Ausnahme von zwei Forderungen deckten oder ergänzten sich. In scharfem Gegensatz zum Architekten stand der Vorschlag des Verkehrsarchitekten auf Beibehaltung der bisherigen Lage des Bahnhofs und auf Verbreiterung der Seestrasse zur Hauptverkehrstrasse. Die Architekten wünschten einen einheitlichen Hauptkern, der aus ästhetischen, sozialen und wirtschaftlichen Gründen nicht von Bahn und Hauptverkehrstrasse durchschnitten sein sollte. Aus technischen und betrieblichen Gründen (Einengung der Station zwischen zwei Tunnels auf eine Strecke von weniger als 500 m) kommt aber eine Verlegung der Bahmlinie hinter den Siedlungskern nicht in Frage. Man konnte sich schliesslich auf eine mittlere Lösung einigen.

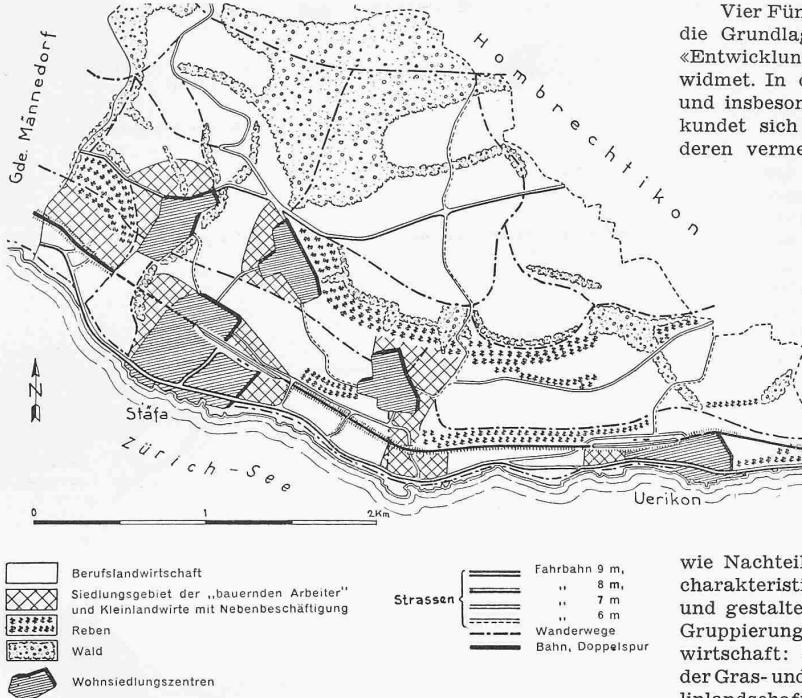


Abb. 2. Koordinierter Idealplan (Richtplan) für Stäfa, 1:40000

Der Vorschlag des Verkehrsgelehrten auf Ausbau der Seestrasse zur einzigen Hauptstrasse wurde vom Architekten mit der Begründung abgelehnt, dass eine Hauptverkehrstrasse nicht durch eine ausgesprochene Wohnsiedlungszone zu führen sei, sondern diese nur tangieren dürfe. In der Koordination wurde ein gleichwertiger Ausbau der Seestrasse und der Höhenstrasse als vorteilhaft empfunden (siehe koordinierter Idealplan, Abb. 2).

Nach Ueberwindung dieser Klippen konnte ein allseitig abgewogener koordinierter Idealplan oder Richtplan hergestellt werden, dessen übergeordnete Leitideen im Realplan nach Massgabe des Möglichen übernommen werden sollen. Mit aller Deutlichkeit zeigte sich, dass die erste Voraussetzung zur sinnvollen Koordination — neben fachlichem Können — die innere Bereitschaft des Einzelnen ist, seine Interessen in ein höheres Ganzes einzuordnen.

Zum Schluss soll noch betont werden, dass die Prognose nur aussagt, dass sich Stäfa voraussichtlich zur Wohngemeinde entwickeln wird; die angewandte Koordinationsmethode sagt nur aus, wie unter diesen Voraussetzungen geplant werden sollte. Ob aber diese Entwicklung von einem höheren Standpunkt aus wünschenswert sei, ob sie gefördert oder gehemmt werden soll, darüber gibt die besprochene Arbeit keine Auskunft. In ihrer jetzigen Arbeit versucht die Arbeitsgruppe für Landesplanung eine Antwort auf solche Fragenkomplexe höherer Ordnung zu geben. Die vorstehend kurz besprochenen Studien hat sie vor Jahresfrist durchgeführt und in der Zeitschrift «Plan», Heft 5, 1944, ausführlich veröffentlicht. H. Carol

## Zur Regionalplanung des Zürcher Oberlandes

Seit einigen Jahren hat sich die Neuordnung der zürcheroberländischen Verkehrsverhältnisse zu einem Behörden- und Öffentlichkeit gleichermaßen beschäftigenden Diskussions-thema ausgewachsen. Die anfänglich vor allem die kantonale Finanzdirektion interessierende Sachlage zeigte recht bald, dass — wie Baudirektor Dr. P. Corrodi im Vorwort zu dem 1944 erschienenen Heft 1 der Schriftenreihe «Die Regionalplanung im Kanton Zürich» betont — die aus ihr sich ergebenden «Fragen ... nur aus einer umfassenden Kenntnis des Untersuchungsgebietes, seines landschaftlichen Charakters und seiner geschichtlichen Entwicklung heraus beantwortet werden» können. Von dieser Einsicht her «entwickelten sich folgerichtig Vorarbeiten und Anregungen für eine Planung ... des Zürcher Oberlandes». Es ist hierüber an dieser Stelle bereits kurz orientiert worden (Bd. 123, S. 170). Der erwähnte, der Öffentlichkeit übergebene Rechenschaftsbericht lässt erkennen, dass derartige Studien nicht allein den engen Zwecken der Planung zu dienen vermögen. Sie sind darüber hinaus auch für die Landeskunde weitesten Sinnes von Wert.

Vier Fünftel des Heftes nehmen die eigentlichen Vorarbeiten, die Grundlagenforschungen, ein. Sie sind zur Hauptsache der «Entwicklung der zürcheroberländischen Kulturlandschaft» gewidmet. In dieser Nachahmung moderner kulturgeographischer und insbesondere kulturlandschaftsgeschichtlicher Methodik bekennt sich eine erfreuliche Wertschätzung der Wissenschaft, deren vermehrte Zusammenarbeit mit der Praxis gewiss auch

in Zukunft für beide wertvolle Ergebnisse zeitigen wird. Die Landschaftsentwicklung ist auf einer knappen Skizze der Naturfaktoren aufgebaut, der man eine Abrundung in geobotanischer Hinsicht gewünscht hätte. Sie mündet in eine Gliederung der Untersuchungsregion in die vier Naturgebiete Tösstaler Hügelland (richtiger Bergland), Oberland (richtig: Oberländer Hügelgebiet oder Drumlinlandschaft), Pfannenstielgebiet und oberes rechtes Zürichseeufer (das naturgemäß lediglich aus verkehrstechnischen Gründen mit einbezogen wurde, von Natur aber ein Glied der Zürichseelandschaft bildet) aus. Wenn dabei auch befremdet, dass das «Oberland» als Tallandschaft gekennzeichnet wird, so tritt im ganzen doch die Natur der Planungsregion klar zutage. Es handelt sich um ein Gebiet, das ebensoviel Vorteile vereinigt. Beide Faktorengruppen haben zu einer charakteristischen Differenzierung der vom Menschen benutzten und gestalteten Kulturlandschaft geführt. Sie prägt sich in der Gruppierung der Gemeinden zu drei Zonen vorwiegender Landwirtschaft: dem Reb- und Obstbaugebiet des Zürichseehanges, der Gras- und Obstbauzone des Oberlandes im engen Sinn (Drumlinlandschaft) und der Gras- und Waldbauzone des Tössberglandes und schliesslich in der Industrieregion des dazwischen eingesenkten Aatales (Uster-Wetzikon, einschl. Rüti) aus, die sich somit im wesentlichen mit den Naturgebieten decken. Für die Zürichseelandschaft ist die ausgesprochene Orientierung nach der Kantonsmetropole charakteristisch. Vor dem modernen Strassenbau des 19. Jahrhunderts wurde ihr durch den Schifferverkehr, nachher durch Bahn, Fuhrwerke und Automobil, also durch den Strassenverkehr Genüge geleistet. Im Verein mit dem klimatisch wie pedologisch begünstigten Reb- und Obstbau entwickelte sich hieraus seit dem 17. Jahrhundert eine hohe Bevölkerungsdichte (1634: 40 Einwohner und mehr, 1941: 400 und mehr pro km<sup>2</sup>). Diese veranlasste aber durch starke Güterzer splitterung teilweise unrationelle Zwergebetriebe, die offenbar über kurz oder lang Entvölkerung herbeigeführt hätten, wenn nicht der Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn (1894) die Ansiedlung von Industrie ermöglicht haben würde. So hielt die Bevölkerungsverdichtung an und wandelte das ehemals ausgedehnte Rebbaugebiet in eine ausgesprochene Residenz- oder Wohnlandschaft von in Zürich Tätigen um. Ihr Hauptkennzeichen ist die regellose Ueberbauung, die die ehemals reizvolle Gehängelandschaft in ein chaotisches Häusermeer umzuformen droht. Im Zuge dieser Entwicklung entstanden, in seltsamer Verkennung der Lage, 1901 und 1903 die beiden Nebenbahnen Uerikon-Bauma und Meilen-Wetzikon mit Verbindungssträngen, die als Zubringer des Hinterlandes dienen sollten. Obwohl gerade die Entwirrung der Motive der unglücklichen Bahnbauten ein entscheidender Anhaltspunkt der Therapie gewesen wäre, erläutert sie der Bericht leider nicht.

Dass diese Kleinbahnen nicht prosperieren konnten, wird klar, wenn man die Entwicklung der von ihnen durchzogenen Landschaften überblickt. Von Natur, mit Ausnahme der eigentlichen Talgemeinden (Greifensee, Mönchaltorf, Uster, eventuell Wetzikon) durch bewegtes Relief, Höhenlage und rauheres Klima benachteiligt, war es begreiflich, wenn die Oberländerlandschaften ihre ehemals einseitige Gras- und Forstwirtschaft durch Industrie und Verkehrsintensivierung zu beleben suchten. Die im 17. Jahrhundert einziehende Hausindustrie ermöglichte jedoch nur eine kurze Blüte. Die zur Fabrikindustrie drängende Mechanisierung der Gewerbe im 19. Jahrhundert und der durch politische Freizügigkeit (Niederlassungs- und Gewerbefreiheit) geweckte Wanderdrang zur Stadt versetzten die Landschaft in wirtschaftliche Krisen, die notgedrungen eine gewisse Reagrarisierung erzwangen. Die dadurch heraufbeschworenen soziologischen Umschichtungen dauern noch heute an. Sie werden erst zur Konsolidierung gelangen, wenn es gelingt, ein gesundes Verhältnis von landwirtschaftlich und gewerblich Tätigen zu erzielen. Unter diesen Umständen war ein kräftiger Ausbau des Verkehrs von Anfang an umso aussichtsärmer, als schon 1856/59 die Eisenbahnlinie Zürich-Uster-Rapperswil die im Entstehen begriffene Industriezone des Aatales zur Genüge aufgeschlossen hatte und hierin von ausreichenden Strassen unterstützt wurde. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn die nachträglich entstandenen Nebenbahnen