

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

Artikel: Zur Regionalplanung des Zürcher Oberlandes
Autor: Winkler, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83629>

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: 22.02.2026

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

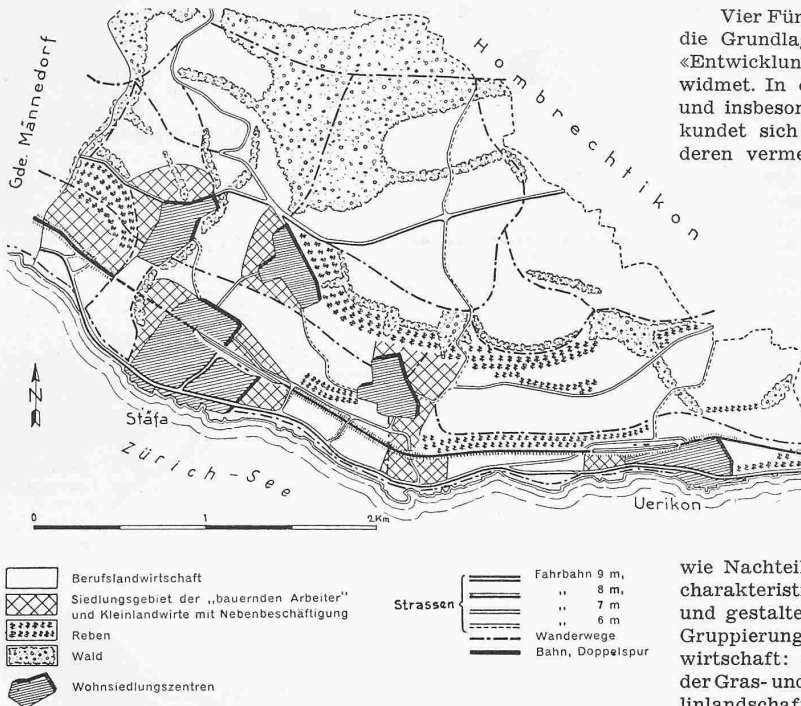


Abb. 2. Koordinierter Idealplan (Richtplan) für Stäfa, 1:40000

Der Vorschlag des Verkehrsfachmannes auf Ausbau der Seestrasse zur einzigen Hauptstrasse wurde vom Architekten mit der Begründung abgelehnt, dass eine Hauptverkehrsstrasse 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 zürcher-oberländischen 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 engern 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 zürcher-oberländischen Kulturlandschaft» gewidmet. In dieser Nachahmung moderner kulturgeographischer und insbesondere kulturlandschaftsgeschichtlicher Methodik bekundet 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 Tössstaler Hügelland (richtiger Bergland), Oberland (richtig: Oberländer Hügelland 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 ebenso viele Vorteile

wie Nachteile 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 Obstbaugbiet des Zürichseehanges, der Gras- und Obstbauregion des Oberlandes im engeren 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 Schiffsverkehr, 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 km²). Diese veranlasste aber durch starke Güterzer-splitterung teilweise unrationelle Zwergbetriebe, 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 Gehängellandschaft in ein chaotisches Häusermeer umzuformen droht. Im Zuge dieser Entwicklung entstanden, in seltsamer Verknennung 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 erzwingen. 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

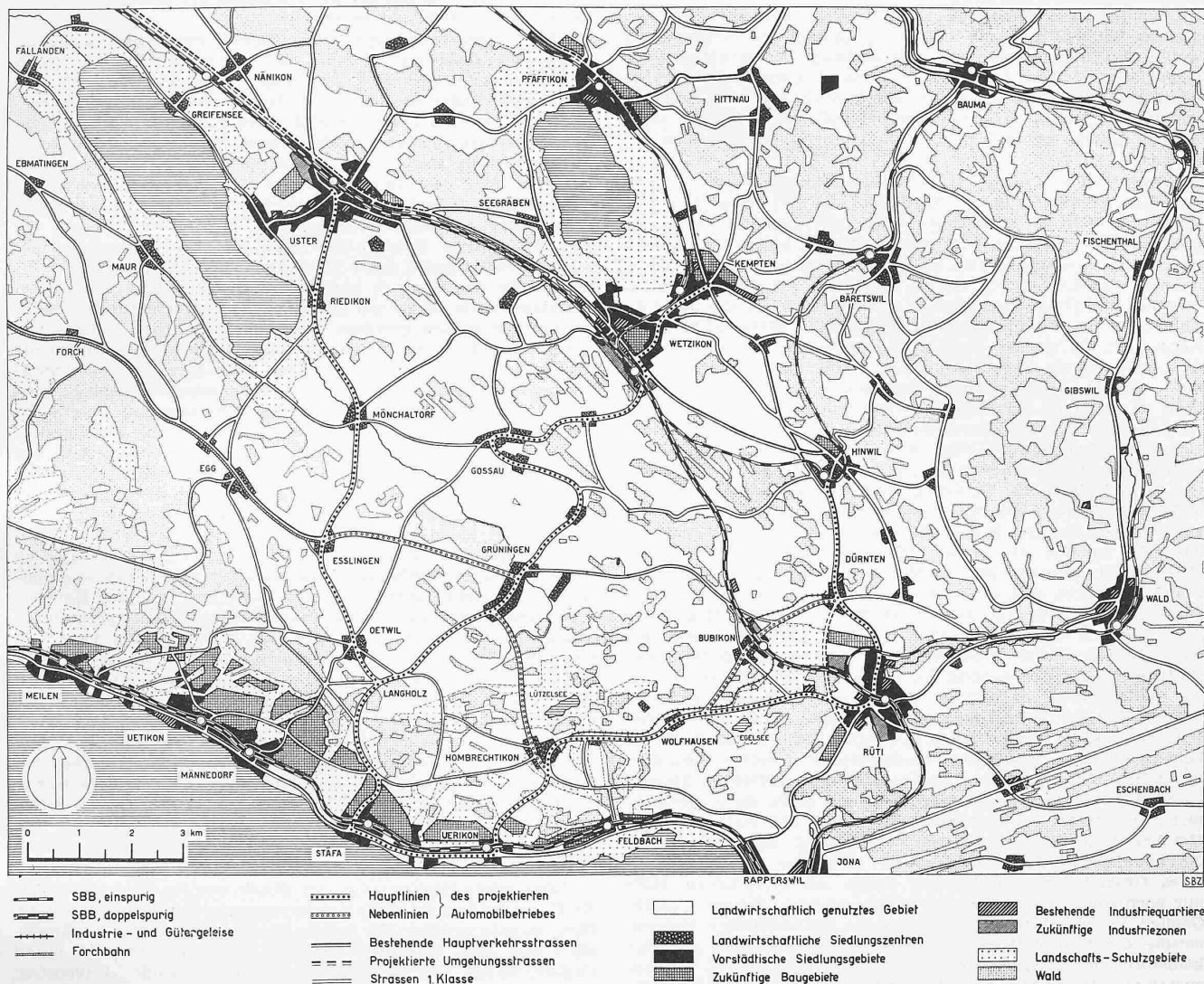


Abb. 3. Regionalplanung im Zürcher Oberland; Entwicklungsplan 1:120 000.

Abb. 1 bis 3 nach Heft 1 der Schriftenreihe «Regionalplanung im Kanton Zürich», herausgegeben von der Baudirektion, bew. 2. 2. 44 BRB 3. 10. 39.

vorhandenen Forschungsmaterial und noch mehr in der Jugendlichkeit des Faches selbst begründet und vermögen den Eindruck einer erfreulichen Leistung keineswegs zu beeinträchtigen. Man kann den Initianten, den kantonalen Behörden, namentlich aber Kantonsbaumeister H. Peter, dem Pionier und unermüdlischen Förderer planerischer Arbeit wie nicht zuletzt den Bearbeitern, den Architekten C. D. Furrer, M. Werner und W. Custer nur dafür dankbar sein, dass dieser erste Versuch gewagt wurde, der sicher auch zu zielbewussten Fortschritten anregen wird. Auf jeden Fall ist durch ihn ein Grund gelegt, der hoffentlich nicht nur im Zürcher Oberland, sondern auch in andern Regionen unseres Landes baldige positive Realisierung der Pläne zeitigt.

E. Winkler

Sanierung und Erneuerung der Schweizer Hotellerie

Ueber dieses problemreiche Gebiet, das eine der wichtigsten gesamtschweizerischen Nachkriegsaufgaben in sich schliesst, hat Nationalrat Dr. h. c. Armin Meili, Präsident der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung, Zürich, in einer Broschüre von 36 Seiten Umfang die Ergebnisse seiner Untersuchungen und die sich daraus ergebenden Richtlinien zusammengestellt. Einleitend betrachtet er dieses Einzelgebiet im Rahmen der Landesplanung. Das Eidg. Amt für Verkehr und besonders sein Leiter, Dr. R. Cottier, hat das gesamte Problem der Sanierung und Erneuerung der schweizerischen Hotellerie an die Hand genommen. Diese Aufgabe steht zum Teil im Zusammenhang mit der Arbeitsbeschaffung. Die Wirtschaftslage verlangt dabei vor allem: Sparen und richtig investieren. Besonders bei baulichen Aufwendungen darf es keine Improvisationen geben.

Das Bauen ist ein technischer Vorgang, und es gibt keine Technik ohne Plan und Berechnung. Es dürfen nicht mehr Hotels wie Pilze aus dem Boden herausschiessen an Orten, wo sie nicht hingehören und wo sie keine Zukunft haben. Oft ist bestehendes Baugut bereits der Wirtschaft zur Last geworden, weil es nicht nur nicht rentiert, sondern seit Jahrzehnten Mittel unproduktiv verzehrt. In solchen Fällen rechtfertigt sich die Amputation.

Die Untersuchungen, die Dr. Meili im Auftrag des Eidg. Amtes für Verkehr seit September 1941 unter Mitarbeit eines grossen Stabes von qualifizierten Architekten durchführt¹⁾, beschränken sich vorerst auf eine methodische und gleichmässige Feststellung des Vorhandenen. Sodann wird die analytische Arbeit ausgewertet und in die Synthese übergeleitet. Diese besteht in der Planung ganzer Ortschaftsteile, soweit sie dem Fremdenverkehr dienen. Bereits wurde ein Plan für die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten der eidg. Expertenkommission für Angelegenheiten des Fremdenverkehrs vorgelegt und von dieser durchberaten und genehmigt. — Die Ausführungen von Dr. Meili beschränken sich auf das bauliche Gebiet. Merkwürdigerweise fehlte bis heute eine einheitliche bauliche Inventarisierung. Die wirtschaftlichen und finanziellen Zahlenreihen, die als imposantes Quellenmaterial über Hotels und Kurorte aller Landesregionen zur Verfügung stehen, registrieren keineswegs den Unkostenanteil, den ein schlechter Grundriss verursacht. Ebenso wenig das überzählige Personal, das infolge zu langer Betriebsdistanzen, Wegkreuzungen und zu vieler Stockwerke, sowie schlecht disponierter Wirtschaftsräume benötigt

¹⁾ Siehe SBZ, Bd. 121, S. 318 (1943). Das Ergebnis ihrer Studien soll diesen Sommer in Form eines gedruckten, reich illustrierten Berichtes veröffentlicht werden, der im Verlag Eugen Rentsch A.-G., Erlbach (Zürich) erscheinen wird.