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

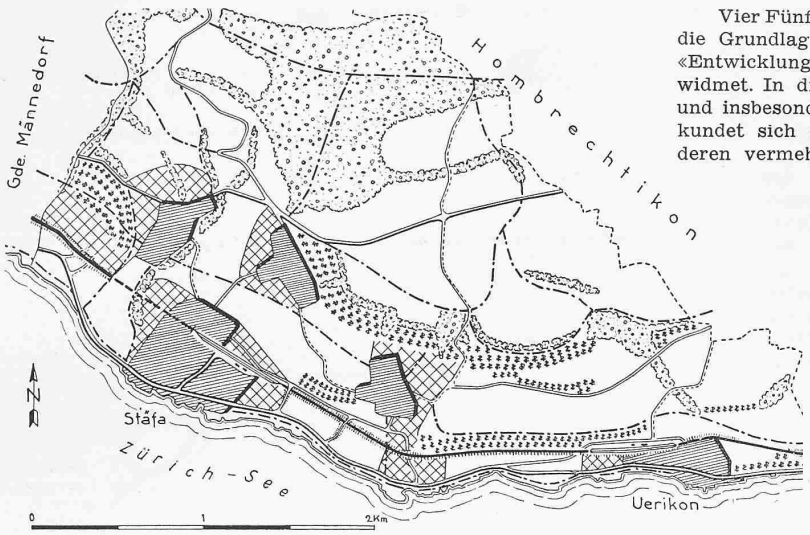
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 11.12.2025

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



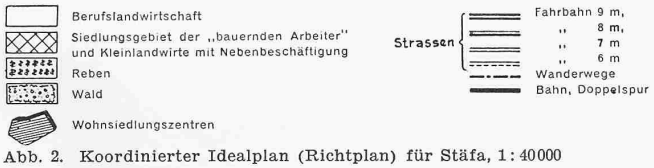


Abb. 2. Koordinierter Idealplan (Richtplan) für Stäfa, 1:40000

Der Vorschlag des Verkehrsfachmannes auf Ausbau der Seestrasse zur einzigen Hauptstrasse wurde vom Architekten mit der Begründung abgelehnt, dass eine 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 Oeffentlichkeit gleichermassen beschäftigenden Diskussionsthema 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 Oeffentlichkeit 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 zürcheroberländischen 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 *Tösstaler Hügelland* (richtiger Bergland), *Oberland* (richtig: Oberländer Hügelgebiet oder Drumlinlandschaft), *Pfannenstielgebiet* und oberes rechtes *Zürichseeufer* (das naturgemäss lediglich aus verkehrstechnischen Gründen miteinbezogen 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 ebensoviele 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 Obstbaugebiet des Zürichseehanges, der Gras- und Obstbauregion des Oberlandes im engern 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 Güterzersplitterung 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 Bevökerungsverdichtung 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 Eisenbahnline 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 entständenen Nebenbahnen

(mit Ausnahme vielleicht der Forchlinie) von Anbeginn buchstäbliche Elendslinien mit durchschnittlich weniger als 10 Personen Zugsbesetzung und wenigen Franken Einnahmen blieben.

Umso dankenswerter erscheint das Streben der kantonalen Behörden, die in jüngster Zeit dringlich gewordene Sanierung nicht bloss als Eisenbahnangelegenheit abzutun, sondern sie als Lebensfrage des Landschafts*ganzen* zu behandeln und sie demgemäss in vollem Umfange landschaftsdiagnostisch und -prognostisch untersuchen zu lassen. Die auf Grund der Studien publizierten *Textvorschläge* erscheinen uns allerdings — im Vergleich zu den sehr detaillierten Vorarbeiten — zu allgemein gehalten, als dass sich aus ihnen ein konkretes Bild der künftigen Kulturlandschaftsentwicklung ableiten liesse. Es liegt indes im Wesen eines «Entwicklungsplanes» begründet, dass er die künftigen Wandlungen in einen etwas weiten Rahmen spannt, da naturgemäss die Zukunft auch vom durchdachtesten Plan nicht vorausbestimmt werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, gewinnt der *graphische*, im Masstab 1:70 000 gezeichnete Plan den Wert einer vorzüglichen Richtlinie, die ebensoviele «Ausweichmöglichkeiten» belässt, wie sie anderseits doch massloser Willkür deutliche Grenzen zieht.

Dieser Plan enthält als *Zonen* (die im Text irreführenderweise von Räumen unterschieden werden) unverbautes, nämlich landwirtschaftlich, forstwirtschaftlich und vom Naturschutz beanspruchtes Land und (landwirtschaftliche, vorstädtische und industrielle) Siedlungsgebiete. Die letztgenannten sind, wie die besonders ausgeschiedenen Verkehrswege (Strassen, Eisenbahnen verschiedener Rangklassen) in bestehende und projektierte getrennt. Wohltuend berührt die klare Auseinanderhaltung von Bau- und Bodennutzungszonen, sowie die Reservierung nicht weniger Landschaftsschutzregionen (Meilen-Stäfa, Lützelsee, Greifensee, Bubikon, Pfäffikersee). Dabei fällt allerdings auf, dass die nicht minder eigenartige Drumlinlandschaft, wie auch das Tössbergland, offensichtlich des Schutzes nicht wert befunden wurden. (Einem ideal eingestellten Landschaftplaner und -pfleger wird es gerade in diesem Zusammenhang naheliegen, die Frage aufzuwerfen, warum nicht Planung überhaupt als Problem des *Landschaftschutzes* formuliert wurde. Die Landesplanung hat doch schlechterdings das Ziel, die Heimatlandschaft als Ganzes vor disharmonischen Gestaltungsvorgängen, bezw. Eingriffen zu schützen! Wird sie aber ihrer Aufgabe gerecht, indem sie willkürlich einige Naturschutzreservate ausscheidet? Ist nicht vielmehr Planung schlechthin im Sinne des Landschaftschutzes aufzufassen und durchzuführen?)

Das Hauptproblem, die *Sanierung der Nebenbahnen*, suchte man derart zu lösen, dass anstelle der beiden schon genannten Verbindungsbahnen zwischen Zürichsee und Oberland Autobuslinien (Stäfa-Langholz-Esslingen-Uster und Langholz-Gossau-Wetzikon, zudem Uerikon-Rüti-Hinwil mit Nebenlinien) vorgeschlagen wurden. (Vgl. hierzu die beachtenswerten Anregungen Ing. Wügers, S. 170 von Bd. 123.) Sie ermöglichen nicht nur eine in Anlage und Betrieb sparsamere Bewirtschaftung, sondern sind weit anpassungsfähiger, da an ihnen jederzeit rasche Umgruppierungen vorgenommen werden können.

Im ganzen wird die neue Ordnung grundsätzlich darin erblickt, die Gestadelandschaft am Zürichsee unter Belassung mehr oder weniger ausgedehnter Grüngebiete zur Residenzzone Zürichs mit beschränkten Industrierevieren sich entwickeln zu lassen, während das eigentliche Oberland vorwiegend der Landwirtschaft zurückgewonnen werden soll. Die auf die Aa- und Jonatalsohle konzentrierte Industrie ist durch den Entwicklungsplan noch schärfer, nämlich auf die bisherigen Zentren Rüti, Wetzikon, Aathal und Uster, eingegrenzt worden. Die geschlossenen Siedlungsgebiete schliesslich sind als sich von der freien Umgebung sauber abhebende Sonderzonen gedacht, in die zudem in vermehrtem Masse Grünanlagen eingreifen sollen. Von den durch die Planung wohl kaum einzuschränkenden zahlreichen Einzelhöfen, die übrigens vor kurzem noch Tendenzen zur Verdichtung und Agglomerierung aufwiesen, wird leider so gut wie nichts gesagt, obgleich in der Streusiedlungsweise einer der Hauptzüge der Oberländer Kulturlandschaft zu erblicken ist. Auch das eigentlich Architektonische der künftigen Gestaltung wurde merkwürdig knapp gehalten, was umso mehr erstaunt, als die Planung vorherrschend von Baufachleuten durchgeführt wurde. Dennoch ist dem von Geographen entwickelten Ziel der Planung als Gesamtheit, der *Gestaltung harmonischer Kulturlandschaft* in obigen Forderungen weitgehend nachgelebt worden. Mit Recht haben die Verfasser des Projektes dabei hervorgehoben, dass die Entwicklung der Kulturlandschaft eine «von vielen unberechenbaren Faktoren abhängige Erscheinung» darstelle und hieraus ist wohl auch zu erklären, dass sie ihren Richtlinien eine möglichst vorsichtige Formulierung gegeben haben. Das hinderte keineswegs daran, dem Entwicklungsplan die Bestimmtheit zu verleihen, die für eine konsequent durchzuführende praktische Gestaltung nötig ist.

Zweifellos lässt diese erste Regionalplanungspublikation im Einzelnen verschiedene Aussetzungen und Wünsche zu, namentlich was die Grundlagenforschung anbetrifft. Abgesehen davon, dass es sich bei ihr um eine gekürzte Fassung des Originalberichtes handelt, sind die Mängel jedoch zum guten Teil im

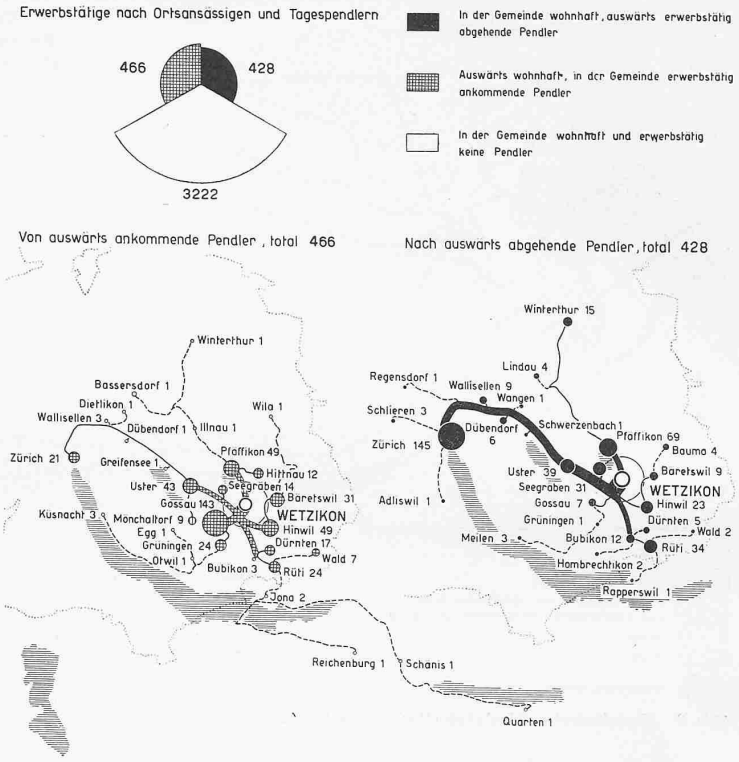


Abb. 1. Erwerbstätige in Wetzikon 1930, aufgeteilt nach Ortsansässigen und von auswärts ankommenden und nach auswärts abgehenden Pendlern. 12 % der in Wetzikon ortsansässigen Erwerbstätigen arbeiten auswärts, 13 % der in Wetzikon arbeitenden Erwerbstätigen kommen von auswärts nach Wetzikon. Der Pendelverkehr ist verhältnismässig stark und bedingt einen guten Ausbau der Verkehrsmittel

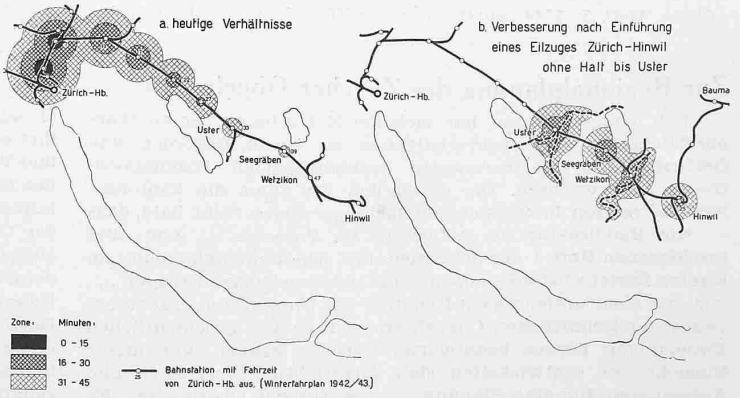


Abb. 2. Isochronen der SBB-Linie Zürich-Uster-Hinwil. Die beiden Skizzen veranschaulichen die Zonen, die vom Hauptbahnhof Zürich aus in gleichen Fahr- und Gehzeiten erreicht werden können; Skizze links unter der Voraussetzung, dass die Züge vom Hauptbahnhof an jede Station bedienen; Skizze rechts unter der Voraussetzung, dass die Züge von Zürich bis Uster durchfahren, und erst nachher an jeder Station halten. Durch eine solche Massnahme würde die Möglichkeit, auf dem Lande zu wohnen, für in Zürich Arbeitende wesentlich erweitert

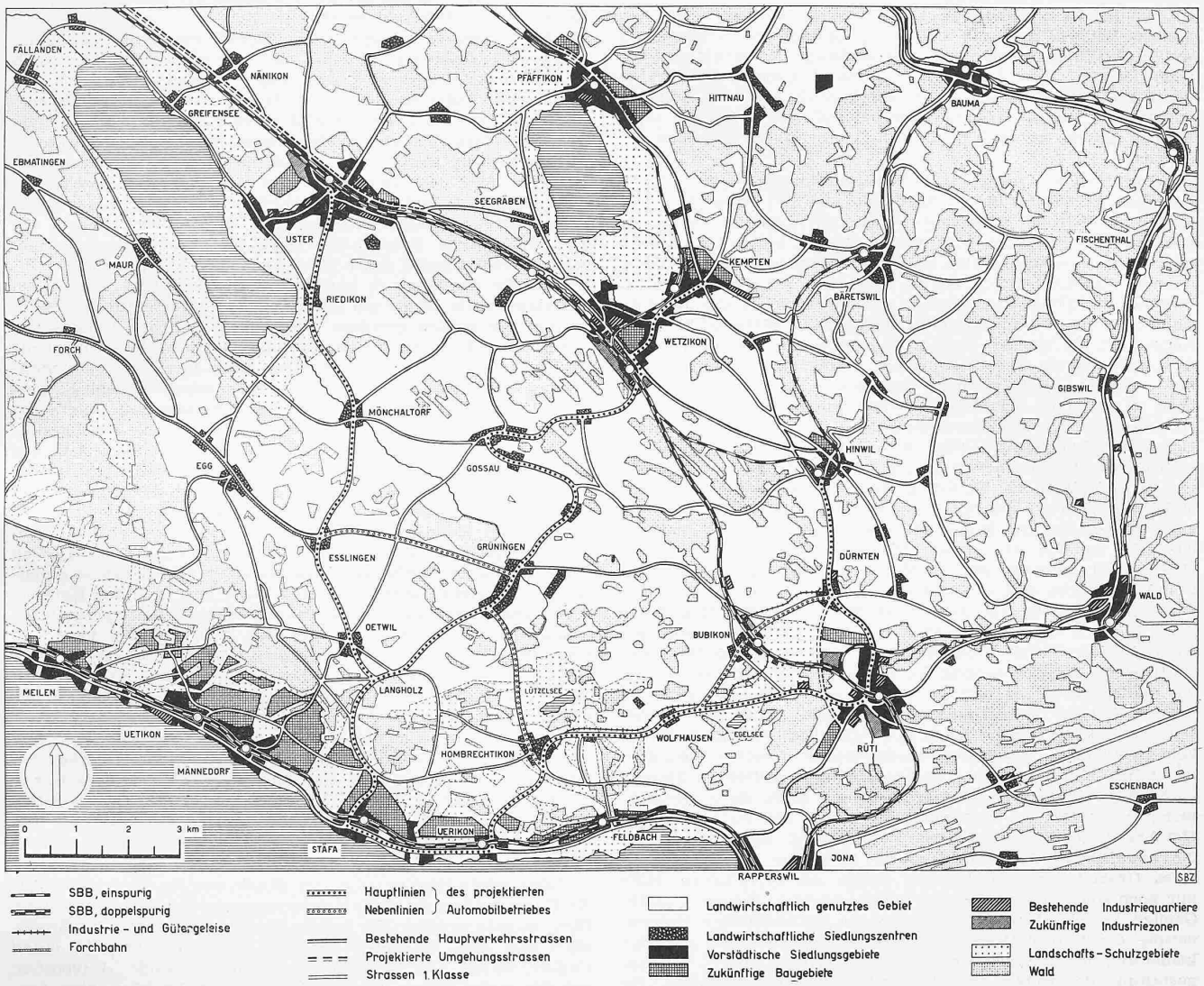


Abb. 3. Regionalplanung im Zürcher Oberland; Entwicklungsplan 1 : 120 000.
Abb. 1 bis 3 nach Heft 1 der Schriftenreihe «Regionalplanung im Kanton Zürich», herausgegeben von der Baudirektion, bew. 2. 2. 44 BRB 3. 10. 39.

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 unermüdlichen 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 Zürcheroberland, 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 durchführt[1]), 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 Inventarisation. 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. Ebensowenig 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., Erlenbach (Zürich) erscheinen wird.