Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 32

Artikel: Die Stadtplanung der Stadt Zürich
Autor: Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-67550

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: 13.12.2025

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

ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINS S.I.A. UND DER GESELLSCHAFT EHEMALIGER STUDIERENDER DER EIDGENÖSSISCHEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE G.E.P.

Die Stadtplanung der Stadt Zürich

DK 711.4

Von **Hans Marti,** dipl. Arch., Delegierter des Stadtrates für die Stadtplanung

Vor dem Zürcher Gemeinderat hat H. Marti am 18. März 1964 einen Vortrag gehalten, den die Tageszeitungen nur bruchstückweise und zum Teil mit zeitungseigenen Kommentaren vermischt wiedergegeben haben. Dabei ist sein Inhalt nicht nur für die Politiker, sondern in hohem Masse für jeden Bürger der Stadt Zürich von grösster Bedeutung und für jeden Bewohner einer Schweizer Stadtregion von Interesse. Es ist notwendig, dass jeder sich damit befasse und darüber nachdenke. Nur so können in der Demokratie Ideen und Vorschläge Wirklichkeit werden: Indem zuerst in freier Meinungsbildung ein allgemeiner Bürger-Wille entsteht, den die Politiker dann oft erst zu ihrem eigenen machen und ihm zum Durchbruch verhelfen. Um so wichtiger und vornehmer ist die Aufgabe und die Verantwortung der Presse, nämlich den Bürger sachlich richtig zu informieren. Da es die Tagespresse nicht getan hat, verbleibt es der Fachzeitschrift, im vorliegenden Fall das Versäumte nachzuholen. *J. Schilling*, dipl. Arch.

Meine Herren Gemeinderäte

Als Sie die Anregung diskutierten, ob ich hier reden solle, erklärte Herr Stadtpräsident, ich könne nicht viel mehr sagen, als im stadträtlichen Bericht Ende Oktober 1963 bekanntgegeben wurde. Seither sind vier Monate vergangen. Von den leitenden Organen der Schweizerischen Bundesbahnen sind Entschlüsse gefasst worden, die die Planung Zürichs wesentlich beeinflussen. Ausserdem kann ich Ergänzungen über den Stand der Regionalplanung und der regionalen Strassenplanung bekanntgeben. Diese drei Problemkreise fallen grossenteils in den Planungsbereich einer übergeordneten Institution, die wir vorläufig *Regionalplanungsgruppe Zürich* oder *RZU* nennen. Dieses noch verhältnismässig lose Gebilde (ein Verein mit sechs Untergruppen, 66 Gemeinden und der Stadt) wird in den nächsten Jahren grosse Arbeit leisten müssen, um all das gedanklich vorzubereiten, was eine über ihre Grenzen hinausgewachsene Stadt braucht.

Die Regionalplanung wird ihre Bedeutung mehren. Das kann heute, nach fast einjähriger Arbeit ihres kleinen Büros, bestimmt vorausgesagt werden. Sie wird uns wertvolle Unterlagen zur Beurteilung der machtvollen Expansion der Stadt auf dem Lande liefern, Unterlagen für die grosszügige Lösung des Wohnungsproblems, für den Bau neuer Verkehrsanlagen, die Sicherung ausreichender Freiflächen, die Erneuerung unserer gesetzlichen Grundlagen und für die Lösung anderer übergemeindlicher Wachstumsprobleme. Auf weite Sicht werden wir wie andere Grossstädte eine fester gefügte Regionalplanung brauchen. Doch davon später.

Dem stadträtlichen Bericht wurde vorgeworfen, er bringe nichts Neues. Erwartete man Sensationen auf dem Gebiet der Planung? Wer heute am Werk ist, versucht den gangbaren Weg mit seriöser Kleinarbeit abzustecken, Sensationen ist man abhold. Vielleicht ist gerade das das *Sensationelle*, dass die jetzt arbeitenden Fachleute nicht das Spektakuläre, sondern das *massvoll Realistische* suchen, nämlich das, was wir tatsächlich brauchen und mit unsern Mitteln bauen können. Es wäre bestimmt verlockend, über die Grossstadt Zürich im Raume Zug-Rapperswil-Winterthur-Baden mit hochmodernem Transportsystem zu reden, doch führte das zu neuen Illusionen, vor denen wir warnen möchten. Was wir tun können – das sei deutlich gesagt – ist verhältnismässig wenig, wenn wir an die Grenzen denken, die wir nicht nach Belieben verrücken oder überschreiten dürfen: *politische, rechtliche und wirtschaftliche Grenzen* und solche, die in der Freizügigkeit, der Handels- und Gewerbefreiheit, dem föderalistischen Aufbau des Staates, den finanziellen Möglichkeiten und so fort wurzeln. Das, was wir frei planen können, wird durch vorhandene Werte (Bauten, Verkehrsanlagen, genehmigte oder in Ausführung begriffene Projekte und Vorentscheidungen in Bund, Kanton und Gemeinden) stärker eingeschränkt, als allgemein bekannt ist. Wollen wir den Boden der Realität nicht verlassen, so werden wir die Wahrheit und das Mögliche bescheiden suchen. Hiermit wollte ich den Rahmen meiner Ausführungen abstecken. Ich hoffe, Sie werden es begreifen, dass ich vor Illusionen warnen muss, ferner bitte ich um Verständnis, wenn ich Dinge sage, die man vielleicht nicht überall gerne hört.

Die Entwicklung der Stadt zur Stadtregion

Die Region Zürich zählt heute etwas mehr als 700 000 Einwohner, davon entfallen rund 450 000 auf die Stadt. Ausserhalb der Stadtgrenze beträgt die jährliche Zuwachsquote 16 000, innerhalb betrug sie 1961 und 1962 weniger als 3000 Einwohner. Im letzten Jahr nahm die Stadt sogar schon ab. Der Tag ist nicht mehr fern, wo das Wachstum Zürichs überhaupt nur noch in der Landschaft stattfindet, während die Stadt bei gleich gross bleibendem Territorium eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung durchmacht, wie sie heute schon in den Citystadtkreisen 1, 4 und 5 festzustellen ist. Büroraum, Arbeitsplätze, Hotels usw. verdrängen alten, meistens billigen Wohnraum; dieser Prozess, den man Citybildung nennt, hat seit einigen Jahren auf die Kreise 2, 6, 7 und 8, teilweise auch schon auf den Kreis 11 übergegriffen. In verschiedenen Wohnquartieren nisten sich Büros ein. Man fragt sich, ob dieser Prozess gesund ist oder ob es nicht Mittel gibt, ihn abzubremsen. Die hier kurz skizzierte Entwicklung ist mit derjenigen anderer grosser Städte und eigentlicher Grossstädte vergleichbar. München zum Beispiel nimmt jährlich um 30 000, Mailand um 50 000 zu. Hier wie dort wird das Zentrum Arbeitsgebiet, werden die Vororte zu Wohnstätten der arbeitenden Bevölkerung.

Wir erleben die enorme Expansion des sogenannten tertiären Sektors der Wirtschaft. Fourastié hat als erster auf die *Ausweitung der Dienstbetriebe* aufmerksam gemacht. Die eigentlichen öffentlichen Dienste, die Banken, Versicherungen, Treuhandgesellschaften, Ingenieur- und Architektenfirmen, Ärzte, Advokaten, Handel, Gastgewerbe und so viele andere Aktivitäten vermehren sich in unserer Zeit schnell. Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie bilden sich eher zurück oder bleiben stehen. Im Zeitraum von 1945 bis 1955 (Jahre, in denen Betriebszählungen durchgeführt worden sind) wuchs die Bevölkerung um 18%, die Anzahl der Arbeitsplätze nahm aber um 45% zu. Angaben über das Wachstum des tertiären Sektors fehlen, sie werden erst bei der nächsten Betriebszählung erhältlich sein.

In der Stadt Zürich, deren Industrie- und Gewerbeanteil im Abnehmen begriffen ist, haben wir ähnliche Verhältnisse wie in Stuttgart, Frankfurt, Lyon, Amsterdam, Rotterdam, Kopenhagen und andern Städten mit Metropolencharakter. Die zuziehende Bevölkerung (oft aber auch Teile der alteingesessenen) ist gezwungen, sich in Vororten niederzulassen. Ein grosser Teil (der eher begüterte) baut in der freien Landschaft. Forch, Mutschellen, die Gemeinden der beiden Seeufer, des Reppischtales und viele andere Gegenden sind mit Einfamilienhäusern sehr locker überbaut worden; rings um Zürich sind ausgedehnte, leider auch sehr zersplitterte Stadtteile entstanden. In neuester Zeit wachsen weit draussen, beispielsweise in Uster, Egg, Effretikon auch schon Mehrfamilienhausgebiete in grosser Zahl. *Es ist nicht gelungen, diese neuen Wohnzonen mit gut funktionierenden öffentlichen Verkehrsmitteln zu versehen;* viele ihrer Bewohner dringen täglich mit ihren Automobilen ins Herz Zürichs ein. Von Jahr zu Jahr sind es mehr auswärts wohnende und in der Stadt arbeitende Menschen, die ihren Berufsweg im eigenen Fahrzeug zurücklegen. Die Gemeinden fördern den Bau von Einfamilienhäusern. Ihre Bewohner bringen ihnen in der Regel grössere Steuern und kleinere Lasten. Grosse, zusammenhängende Mehrfamilienhausgebiete, die mit verhältnissmässig noch gut funktionierenden öffentlichen Verkehrsmitteln ausgestattet werden könnten, entstehen nur in einzelnen Gemeinden des Limmat- und Glattales, doch ist die Entwicklung noch nicht so weit fortgeschritten, dass sich der Bau neuer Verkehrswege schon aufdrängen würde. Ausserdem ist festzuhalten, dass diese Gebiete, wie das Dorf Regensdorf eindringlich beweist, Wohn- und Arbeitsstätten gleichzeitig aufweisen, so dass nur bescheidene Pendelwanderungen vorkommen. Dafür aber

entsteht, wie die neuesten Untersuchungen der RZU und des Büros für den Transportplan nachgewiesen haben, ein neuer, intensiver Verkehr von Vorort zu Vorort, von Tal zu Tal, der sich mangels guter öffentlicher Verkehrsmittel auf den alten, zu eng gewordenen Strassen abwickeln muss. Die Gemeinden behelfen sich mit konzessionierten Busbetrieben, die Privaten – auch solche, die in Mehrfamilienhäusern wohnen – benutzen das eigene Fahrzeug. Genaue Untersuchungen über dieses Phänomen werden angestellt.

In vielen Gemeinden der Region wurde die Ansiedlung neuer Industrien stark gefördert. Von den zuziehenden oder aus der Stadt aussiedelnden Betrieben erwarten die Gemeinden eine verbesserte Lebensgrundlage oder vermehrte Steuereingänge. Der Stadt Zürich werden Arbeitsstätten entzogen, der überlastete Stadtkörper erfährt Entlastungen, doch treten auch neue Belastungen auf, indem ehemalige Fabrikareale zu dicht belegten Bürogebieten werden, die grossen Verkehr erzeugen. Ob die Industriedezentralisierung Vor- oder Nachteile hat, kann heute noch nicht eindeutig festgestellt werden. Gemeinden, die grossen Industriezuzug haben und gut organisierte Industriezonen bauten, fahren sicher gut. Die zersplitterte Dezentralisation aber ist bestimmt nachteilig.

Die *Streubesiedlung* der Landschaft, die in der Freizügigkeit, der Handels- und der Gewerbefreiheit wurzelt, schafft enorme Probleme. Überall ist «Bauland», überall sind die Bodenpreise gewaltig gestiegen, aber nirgends ist erschlossenes baureifes Land vorhanden, und dort, wo es tatsächlich erschlossen wäre, ist es nicht käuflich. Die Stadt kann mit ihrer Landpolitik wohl mithelfen, Land für die Bebauung vorzubereiten, für die endgültige Erschliessung der Baugrundstücke ist sie aber von den Gemeinden abhängig, die die Bauvorschriften erlassen, Bau- und Zonenordnungen erstellen, Quartierpläne durchführen und anderes mehr. Diesem Entwicklungsproblem messe ich, abgesehen von der Reinhaltung der Luft und des Wassers, die allergrösste Bedeutung bei, doch bin ich mir bewusst, dass wir unter den heutigen gesetzlichen Regelungen von der Stadtplanung aus nicht sehr viel vorkehren können. Die Behebung der Wohnungsnot fällt in den Aufgabenbereich einer übergeordneten Regionalplanung. Mit ihrer Landpolitik kann die Stadt helfen, Lösungen zu suchen, sie muss aber tatkräftig und zielbewusst und im Einverständnis mit den Vorortgemeinden vorgehen.

Hier ist nicht der Ort, sich länger über die Wohnungsnot und den Wohnungsbau zu äussern. Eines aber muss uns bewusst sein: das, was die Stadt Zürich in ihren Gemarkungen noch tun kann, ist herzlich wenig, ist Verbrauchen der letzten Landreserven. Es ist der Tropfen auf dem heissen Stein. Die städtische Bauordnung bietet theoretisch Platz für 560 000 Einwohner. Im Endausbau wird die Bevölkerungszahl eher etwas kleiner sein. 500 000 Einwohner auf Stadtgebiet, 700 000 bis eine Million aber auf dem Lande, das ist etwa die Grössenordnung, von der wir jetzt reden wollen. *Ein Drittel in der Stadt und zwei Drittel ausserhalb derselben.* Auf diesen Umstand muss ich mehrmals zurückkommen, stellt er meines Erachtens doch das allergrösste Planungsproblem der Stadt von morgen dar. Vergessen wir nicht: die Vorortgemeinden haben auch ihre Sorgen. Nach Anfangsschwierigkeiten sind sie aber in der Regel bald wieder in der Lage, die Steuern zu senken. Ob es uns auf die Dauer gelingt, den jetzigen Stand zu halten, sei dahingestellt.

Die Planung der Stadtregion

Früher löste man städtebauliche Wachstumsprobleme mittels der praktischen Eingemeindung. 1893, 1934, zwei Marksteine in Zürichs Entwicklung, erinnern an Taten dieser Art. Heute ist man ganz allgemein, und im Speziellen bin es auch ich, der Auffassung, es sei nicht tunlich, weitere Eingemeindungen vorzubereiten und daraufhin zu arbeiten, den Stadtkörper zu vergrössern. Das staatliche Gefüge anerkennen wir als hohen Wert unserer Demokratie und ordnen ihm die städtebaulichen und planerischen Überlegungen unter. Die Freiheit der Gemeinden, ihre Autonomie und die damit verknüpften Rechte bringen den Menschen grosse Vorteile, für die technische Planung aber schliessen sie gewaltige Nachteile in sich ein. Einige Hinweise mögen genügen, um dieses Grundproblem der schweizerischen Regionalplanung auf liberalen Grundlagen zu illustrieren. Uns liegt daran, die grossen Städte zu gliedern; sie sollen in überschaubare Kompartimente aufgeteilt werden; die dezentralisierte Verwaltung funktioniert besser; die Schulung ist leichter zu ordnen; die Betreuung der Alten und Kranken kann auf möglichst persönliche Art stattfinden und anderes mehr. Die Selbständigkeit der Gemeinden bringt auch in steuerlicher Hinsicht Vorteile, die wir hier nicht bagatellisieren wollen. Es gehört zur schweizerischen Tradition, möglichst viel im noch kontrollierbaren Bereich der Gemeinde zu regeln. All diesen unbestrittenen Vorteilen stehen die Nachteile oft planloser Entwicklung gegenüber. Jede Gemeinde kehrt auf ihrem Gebiet das vor, was ihr zweckmässig erscheint, selbst dann, wenn sie Bestandteil eines grösseren Ganzen geworden ist. Auf freiwilliger Basis ist es sehr schwer, über Gemeindegrenzen hinweg gemeinsame Lösungen für planerische Probleme zu suchen. Für bauliche hat sich der Zweckverband bewährt. Die so dringend gewordene Freihaltung von Erholungsgebieten, Aussichtslagen, die Verteilung der Wohnsiedlungen und ihre Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Anlage zweckmässig disponierter Industriegebiete und ähnliches erfordert neue Mittel, die wir noch nicht haben. Oft müssen wir uns mit Hilfslösungen zufrieden geben, die wir, wäre die Agglomeration einer einzigen ausführenden Behörde unterstellt, kaum akzeptieren würden. In diesem Saale werden immer mehr Beschlüsse gefasst, die Werke und Einrichtungen betreffen, welche weit über die Stadtgrenzen wirken, die der Million Menschen dienen, die im Umkreis der Stadt wohnen werden.

Ob wir wollen oder nicht, *die Regionalplanung wird zur zentralen Aufgabe des liberalen Staates, denn auf die Dauer lässt es sich bestimmt nicht halten, dass eine immer kleiner werdende Minderheit Leistungen erbringen muss, die einer immer grösser werdenden Mehrheit nützen.* (Junge Leute, die unsere Bemühungen um die föderalistisch aufgebaute und durchgebildete Regionalplanung lächerlich finden, raten uns, wie früher einzugemeinden; das Problem des Landmangels, der ungenügenden Bauordnungen, der fehlenden Landerschliessung usw. höre sofort auf. Man baue dann auch für sich selbst und nicht mehr für andere!)

Bestimmt werden auch wir nicht drum herum kommen, wie andere Grossstädte des In- und Auslandes neue Wege zu beschreiten. Basel gründete am 13. Dezember 1963 die «Regio Basiliensis». In Bern und Luzern sind Regionalplanungsgruppen am Werk. Wir folgen in der Schweiz Vorbildern, die uns das Ausland gegeben hat. London mit seinem County Plan, die Région Parisienne, der Ruhrsiedlungsverband und andere mehr zeigen Wege, die wir auf unsere Art beschreiten werden. Wir werden Mittel und Wege suchen müssen, um die der Stadt überbundenen zentralen Aufgaben zu lösen.

Die Organisation der RZU entspricht den geschilderten liberalen Grundsätzen, sie beachtet die Gemeindeautonomie. Seit dem 1. April 1963 besteht ein Studienbüro unter der Leitung von Architekt *J. Maurer.* Heute ist es noch verfrüht, konkrete Vorschläge für die bauliche Entwicklung der Grossstadt Zürich in der Landschaft zu erwarten. Mit aller Deutlichkeit muss gesagt sein, dass nachgeholt werden muss, was während langer Zeit versäumt wurde. Die Planer brauchen Zeit und Ruhe. Wenn die Weichen für die Entwicklung einer Grossstadt föderalistischen Aufbaus gestellt werden müssen, so erfordert das auch von Ihnen, meine Herren, und von der Öffentlichkeit etwas Geduld. Vergessen Sie nicht, dass ein ausserordentlicher Nachwuchsmangel gerade bei den Planern besteht, denn in unserer Hochkonjunktur wenden sich die jungen Leute lieber lohnenderen Beschäftigungen der freien Wirtschaft zu. Sowohl die Hochschule als auch die Verwaltung verschiedener Stufen schenkten der Ausbildung junger Leute wenig oder keine Beachtung; und heute, da überall im Lande Regionalplanungsgruppen gegründet werden, ist es dringend geworden, Nachwuchs heranzubilden. Die vom Kanton zur Verfügung gestellte Million Franken nützt nichts, wenn es nicht gelingt, Leute nachzuziehen, die der Öffentlichkeit dienen wollen und sich von jeder Spekulation distanzieren. (Im Kanton Zürich wurden die Regionalplanungen von Winterthur, im Unterland, im Oberland, im Weinland und im Amt ausgelöst, und dazu sind im weiteren Grossstadtraum Zürichs Regionalplanungen in Baden, am Mutschellen, in Zug usw. eingeleitet, die alle richtig betreut werden wollen.)

Der heutige Stand der Planung

Der Regionalplanungsgruppe Zürich wurde vom kantonalen Amt für Regionalplanung die Aufgabe gestellt, die *Grossstadtregion Zürich* für 1,2 bis 1,6 Millionen Einwohner zu planen. Diese Zahlen, die vor wenigen Jahren noch Entsetzen ausgelöst hätten, nehmen wir kommentarlos hin. Als Experte des Kantons war ich 1958 dabei, als wir für 1980 eine kantonale Entwicklung voraussagten, die bereits 1962 eingetroffen war! Wir rechneten mit einer Zunahme von 300 000 Einwohnern im ganzen Kanton, 150 000 im Raume Zürich und 150 000 im übrigen Kantonsgebiet. Kaum war unser Bericht verabschiedet, als sich zeigte, dass wir viel zu zaghaft geschätzt hatten. Die jetzige Prognose des kantonalen Amtes für die Regionalplanung fusst auf der Annahme einer schweizerischen Bevölkerung von 10 Millionen Menschen, wovon 21 % im Kanton Zürich leben sollen. Diese 2,1 Millionen Kantonsbürger verteilen sich gemäss der Annahme auf den gross-

städtisch besiedelten Raum Zürich – eben die genannten 1,2 bis 1,5 Millionen Grossstädter – und die 500 000 bis 900 000, die die Landschaft bewohnen werden. Wie jeder Prognose haftet auch dieser die Ungewissheit an, doch scheint sie mir realistischer als die frühere. Immerhin liegt mir daran, hier herauszustreichen, dass fundierte Begründungen noch fehlen. Ein entsprechender Auftrag der Regionalplanung liegt vor, um die statistische Gesellschaft gutachtlich einzuschalten.

Grob wird also in der Region Zürich mit einer Verdoppelung der Bevölkerung zu rechnen sein. Diese Zunahme wird mit oder ohne Planung eintreten, fraglich bleibt nur, *wo* sich die Bevölkerung ansiedelt und *wie* sich die Neusiedlungen im Einzelnen gestalten lassen. Gelingt es, einzelne Konzentrationen herbeizuführen und in einzelnen bevorzugten Vorortsgemeinden verdichtete Stadtteile zu entwickeln, so wird es auch möglich werden, neue, hochentwickelte öffentliche Verkehrsträger dorthin zu bauen. Ein U-Bahn-Ast erfordert, damit er überhaupt rentabel betrieben werden kann, im Innern der Stadt viele Arbeitsplätze und über 300 000 Menschen, die an ihm wohnen. Solche Konzentrationen kennen wir aber bis jetzt noch nicht. Gelingt es nicht, sie herbeizuführen, so ist es meines Erachtens müssig, lange über U- beziehungsweise Regionalbahnen und ähnliche Dinge zu reden. Bei der vorhin angenommenen Verdoppelung der Bevölkerung liessen sich rein theoretisch zwei ganze Städte der Grösse Berns mit Umgebung im Umkreis Zürichs neu bauen oder gar drei Städte so gross wie Lausanne. Für solche kompakte Gebiete lohnten sich neue U-Bahnen. Geht aber die Entwicklung dispers weiter wie bisher, so entstehen 70 Dörfer so gross wie Küsnacht, die nicht einzeln mit U-Bahnästen bedient werden könnten. Von Zürich aus gesehen, ist es sehr wichtig, wie die Landschaft besiedelt wird, denn das Verkehrssystem, das wir zu ihrer Bedienung wählen, erschliesst gleichzeitig das Herz der Stadt. Kommen keine Konzentrationen zu Stande, so werden wir wohl kaum an das vollständige Entfernen der Strassenbahnen denken und die Tiefbahn wird in irgendeiner Form wieder aktuell werden.

Die Studien der Regionalplanungsgruppe RZU sind eingeleitet worden. In allen sechs Planungsgruppen wird jetzt gearbeitet; die Planungsgruppen Limmattal, Glattal und Amt haben einen Vorsprung gegenüber den drei andern, weil man sich hier schon früher organisiert hatte. Im Limmattal liegen bereits diskussionsreife Vorschläge vor. Die Untersuchungen der andern Planungsgruppen im Furttal und an den beiden Seeufern sind ebenfalls begonnen worden.

Der Transportplan der Region Zürich

Mit der Gründung des *Studienbüros für den Transportplan der Region Zürich* sind Untersuchungen für die Verkehrserschliessung der Landschaft und die bessere Bedienung des Stadtzentrums eingeleitet worden. Der in den Gutachten Pirath-Feuchtinger und Kremer-Leibbrand enthaltene Fehler, ein Verkehrssystem für die Stadt allein zu entwickeln, wird nicht wiederholt. Wir sind froh darüber, dass unsere schon vor acht Jahren erhobene Forderung, den Verkehr inner- und ausserhalb der Stadtgrenzen zu planen, nun berücksichtigt wird. Diese Tatsache wird zwangsläufig andere Lösungen diskutabel erscheinen lassen, als die Tiefbahn eine war. Ausserdem – und das ist für die folgenden Überlegungen sehr wichtig – stellt der kürzlich gefasste Beschluss der Bundesbahnen, den Vorortsverkehr städtischer Regionen andern Verkehrsträgern zu überlassen, Weichen um, die zur Zeit der Tiefbahnplanung noch anders gestellt waren. Man kann heute guten Gewissens an eine Regionalbahn denken, die die Agglomeration Zürich selbständig bedient. Keineswegs abgeklärt ist es aber, wer ein solches über die Stadtgrenzen hinausgreifendes Netz bauen beziehungsweise betreiben müsste. Wenn ich mich zu den Einzelheiten eines solchen Netzes nicht äussern will, so ganz einfach, weil die technischen und rechtlichen Abklärungen noch nicht weit genug gediehen sind. Das von der Stadt, dem Kanton und den Bundesbahnen finanzierte und von Ingenieur *H. Barbe* betreute Transportplanbüro fing mit seiner Arbeit erst am 1. April 1963 an, und es wäre vollkommen sinnlos, von ihm jetzt schon diskussionsreife Vorschläge zu erwarten. Man vergesse nicht, dass man zehn volle Jahre brauchte, bis das Tiefbahnprojekt abstimmungsreif geworden war.

Das Transportplanbüro verglich in der ersten Phase seiner Tätigkeit die vorhandenen Vorschläge: Tiefbahn-, U-Bahn- und Stadtbahnlösungen, und utopische Vorschläge lagen vor. Zur Klarstellung seien hier die Definitionen der drei klassischen Systeme kurz gegeben. Immer wieder trifft man sogar Techniker an, die sich über die verschiedenen Massentransportmittel nicht klar sind.

Die *Tiefbahn* ist aus dem Tram entwickelt. Die Strassenbahnen zirkulieren nach einer Umbauperiode im Untergrund. Nach und nach werden im Stadtkern die einzelnen Stränge unter den Boden gelegt. Am bisherigen System wird – wenn man von der Tieflegung absieht – eigentlich nicht viel geändert. Alle Stadtteile sind wie heute gut mit den Schwerpunkten der Stadt verbunden. Für den Bau werden fast ausschliesslich Strassenräume benutzt mit dem Nachteil kleiner Radien und verhältnismässig kleiner Fahrgeschwindigkeit. Die Leistung ist nicht sehr viel grösser als die der Strassenbahn. Der grösste Vorteil der Tiefbahn ist wohl der, dass man die Strassenbahn mit dem grossen Vorteil guter Feinverteilung in den Quartieren nach und nach zum Massentransportmittel im Untergrund umbauen kann. Ihr grösster Nachteil ist meines Erachtens das Beibehalten vieler Mängel, die dem Tram anhaften.

Die *U-Bahn* rechnet von Anfang an mit einer völlig neuen Anlage. Sowohl die Trassierung als auch Stationsanlagen und Rollmaterial haben mit dem alten Tram überhaupt nichts mehr zu tun. Langgezogene Kurven, grosse Stationsabstände, lange Stationen, modernes Rollmaterial mit ebenerdigem Einstieg, Billetabfertigung an der Sperre, hoher Fahrkomfort usw. sind die Hauptmerkmale dieser Anlagen hoher Leistungsfähigkeit, die, wie moderne Untersuchungen zeigen, auch automatisch betrieben werden können. Nachteilig ist, dass dieses hochleistungsfähige Transportmittel nur dann wirksam wird, wenn es durch ein engmaschiges Feinverteilernetz an der Oberfläche ergänzt wird. In den Aussenquartieren ist ein dichtes Autobusnetz aufzubauen, das den Verkehr von den Wohnquartieren zu den Stationen übernimmt. Die Städte mit U-Bahnen können nur wenige Stränge, meist Durchmesserlinien bauen, welche die grossen Wohngebiete mit den grossen Arbeitszentren verbinden. Stossend wäre es, wenn wir neben einem U-Bahnsystem die Strassenbahn dauernd weiter betreiben müssten. U-Bahn-Städte wie Hamburg, Stockholm und Berlin sind bestrebt, im Endausbau alle Strassenbahnen zu beseitigen. Zürichs Besiedlung ist aber, einer alten und gesunden Tradition des Wohnens folgend, nicht so dicht, dass wir in alle Quartiere U-Bahn-Äste bauen könnten. Bedenken wir die Kosten: 50 Millionen Franken pro Kilometer! Die lockere Besiedlung gäbe ich aus hygienischen und städtebaulich-ästhetischen Gründen nicht gerne preis; überflüssige Mittel und Arbeitskräfte haben wir auch nicht. Immerhin ist es wegen des eingangs geschilderten Strukturwandels durchaus denkbar, dass bestimmte Teile der Stadt, vorab solche mit Arbeitsplätzen, durch die Sanierung verdichtet werden, damit sich die Anlage leistungsfähiger Massentransportmittel lohnt. Studien dieser Art erfolgen in engstem Kontakt mit dem Hochbauamt.

Als *S-Bahn* (Schnell- oder Stadtbahn) werden solche Bahnen in städtischen Gebieten bezeichnet, die unter Mitverwendung von Bundesbahnanlagen städtische und regionale Aufgaben lösen. Trassierung und Profilierung der Fahrbahnen, Tunnel, Stationen usw. erfolgen nach Bundesbahnnormen, weil auf diesen Anlagen auch Normalkompositionen der SBB zirkulieren müssten. In der Innenstadt ergäben sich ausserordentliche Schwierigkeiten, in den Vorortgebieten wären sie weniger gross. In gewissen Ästen der Bahn, beispielsweise am rechten Seeufer, können S-Bahn-Züge in regelmässigen Intervallen (starrer Fahrplan) zirkulieren, in andern Ästen, die mit internationalem und grossem nationalem Verkehr stark belastet sind, wäre es hingegen kaum möglich, den starren Fahrplan einzuführen. Für die Bedienung des weitern Einzugsbereiches der Stadt ausserhalb eines Kreises von 12 bis 15 km Radius dürfte der Einbezug der Bundesbahnanlagen gegeben sein. Nur ganz grosse Städte können sich eigentliche S-Bahn-Systeme leisten. Wenn es uns gelingt, einzelne Äste der SBB, wie etwa rechtes Seeufer oder Bahnlinie ins Amt zu verbessern, dann werden wir froh sein müssen. Im Vorortbereich Zürichs befinden sich auch Lokalbahnen, die auf irgendeine Weise mitberücksichtigt werden müssen: Forchbahn und Bremgarten-Dietikon-Bahn, beide als Schmalspurbahnen auf oder neben den Landstrassen fahrend, Sihltalbahn und Uetlibergbahn als Normalspurbahn auf eigenem Bahnkörper. Ich erwähne diese Anlagen eigentlich nur der Vollständigkeit halber.

Die drei Hauptsysteme für die Bewältigung des öffentlichen Verkehrs liessen sich durch andere, beispielsweise das Tram in seiner heutigen Form, den reinen Busbetrieb, Kombination aller Systeme usw. ergänzen. Ich erspare mir diese Schilderung, weil es Aufgabe des Transportplanbüros ist, die verschiedenen Systeme gegeneinander abzuwägen und der Stadt, dem Kanton und den Schweizerischen Bundesbahnen bis *April 1965* einen Vorschlag auszuarbeiten. Nur auf eine Kombination möchte ich noch eingehen, nämlich die, bei der die als eigentliche U-Bahn trassierten Äste vorübergehend mit der Strassen-

bahn befahren werden könnten. Diese Kombination hätte den grossen Vorteil, den die Tiefbahn gehabt hat und würde auf weite Sicht eine moderne U-Bahn nicht verunmöglichen. Viele Städte haben diesen Weg erfolgreich beschritten, beispielsweise Oslo und Stockholm. Er ist auch nicht sehr einfach, weil technische Komplikationen in Kauf genommen werden müssen.

Das *Massentransportmittel* bildet das Skelett der Planung; ohne dieses zu kennen, ist es unmöglich, die übrige Verkehrsplanung auch nur einigermassen vollständig zu entwerfen. Das Transportplanbüro wird seine Vorschläge termingerecht ausarbeiten: Diese werden dann vom Stadt- und Gemeinderat gründlich besprochen. Sie müssen auch den Segen der SBB, der Vorortsgemeinden und des Kantons haben. Ausserdem werden vorher die an der Planung beteiligten Instanzen wie die Stadtplanung, die Stadtplanungskommission, Hoch- und Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und andere hinter dem neuen Projekt stehen müssen. Wer das komplizierte Räderwerk unserer Demokratie auch nur einigermassen kennt, weiss, welche Arbeit zu leisten ist, bis der Volksabstimmung ein neues baureifes Projekt unterbreitet werden kann. Es wäre Sand in die Augen streuen, redete man anders: Selbst dann, wenn die rein technische Planung bald abgeschlossen wäre, ergäben sich Hindernisse, die eines nach dem andern überwunden werden müssen. So schnell, wie Ungeduldige wollen, wird der Stadtrat nicht handeln können.

Alle vom Transportplanbüro bisher untersuchten Varianten haben die bessere *Verkehrserschliessung des Stadtteiles Zürich 11* gemein. Es ist gegeben, den volksreichsten Stadtteil *und die Glattalgemeinden* mit ihren ausgedehnten Siedlungsreserven, mit den vielen Arbeitsplätzen der City gut zu verbinden. In Oerlikon befinden sich grosse Industrieunternehmungen; dazu kommt von seiten des Kantons und der Swissair die Forderung nach einer besseren Verbindung vom Stadtzentrum zum Flughafen Kloten. Die Untersuchungen haben ergeben, dass es sich lohnt, ein gutes, leistungsfähiges Transportmittel ins Glattal zu projektieren und bald zu bauen. Die erforderlichen Frequenzen werden in wenigen Jahren erreicht sein. Auf Grund dieser Erkenntnisse beschloss das leitende Organ des Büros für den Transportplan – sein Koordinationsausschuss – die Linie ins Glattal genauer studieren zu lassen. Trasse, Profile, Lage der Stationen, geologische Verhältnisse und anderes mehr sollen sofort abgeklärt werden, damit dieser Ast vor andern Ästen eines neuen Systems verwirklicht werden kann. Die Stadtverwaltung erklärte sich bereit, diese Studie mit ihren Organen anzupacken. Ingenieur *W. Zingg* übernimmt die Arbeit.

Notwendige neue gesetzliche Grundlagen. Gründung eines Zweckverbandes

Bisher sprach ich von rein technischen Dingen. Jetzt muss ich den Strauss von Problemen entfalten, den die Sektoren des Rechts, der Wirtschaft und der Psychologie bilden. Für die Sicherung unterirdischer Trassen, die nicht mehr wie bei der Tiefbahn in Strassenräumen liegen, sondern Häuser und Häusergruppen unterfahren, wird es nötig, ähnlich den oberirdischen auch *unterirdische Baulinien* zu ziehen. Ferner werden wir nicht darum herum kommen, in bestimmten Teilen der Stadt das Bauen von mehrstöckigen Tiefgaragen zu verbieten. Diese Rechtsmassnahmen bedürfen der gesetzlichen Grundlage. Ausserdem ist im Hinblick auf den Bau einer U-Bahn die Frage zu prüfen, wie allenfalls der Neubau ganzer Gevierte im Zusammenhang mit dem Tunnelbau gelöst werden muss. Dazu kommen eine Reihe von Details, die ich hier vernachlässigen muss.

Ähnliche Fragen von grundlegender Bedeutung werden aufgeworfen, wenn Bau und Betrieb einer regionalen Bahn zur Diskussion stehen sollen. Die Vorortsgemeinden müssen in irgendeiner Form beteiligt werden. Ferner muss abgeklärt werden, wie sich der Kanton und andere Körperschaften und Interessierte einschalten lassen.

Die Gründung einer solchen Organisation ist nichts aussergewöhnliches; Beispiele sind die Flughafen-Immobilien-Genossenschaft und die Gesellschaft «Bahnhof Bern». Im Ausland existieren ähnliche Unternehmen, so in New York (Port Authority), Frankfurt, London, Mailand. Die Gesellschaften (in München ist eine Gesellschaft für Bau und Betrieb der U-Bahn in Gründung begriffen) übernehmen Aufgaben, die die einzelne Gemeinde nicht mehr lösen kann. Oft wird die private Wirtschaft eingespannt.

Zur Abklärung der angedeuteten komplizierten und vielschichtigen Rechts- und Organisationsfragen wurde eine aus städtischen und kantonalen Funktionären gebildete siebenköpfige Kommission eingesetzt, die mit ihren Arbeiten im Dezember 1963 begonnen hat. Sie soll Vorschläge machen, wie ein solches Unternehmen aufgebaut werden müsste, damit es in unserem Staate Platz fände und handlungsfähig wäre. Diesem Bestandteil der Planung ist ebensolche Bedeutung beizumessen, wie der rechtlichen und der rein technischen Seite des Problems.

Die Grenzen des individuellen Verkehrs

Bisher schilderte ich Ihnen die Hauptfragen und Lösungsversuche des öffentlichen und kollektiven Verkehrs und deutete an, in welcher Richtung wir heute vorstossen. Im Folgenden werde ich mich mit den Hauptfragen des individuellen Verkehrs auseinandersetzen. Gestatten Sie mir einige grundsätzliche Überlegungen.

1. Seit einigen Jahren ist es ein internat. anerkannter Grundsatz, dass die Lösungen des kollektiven Verkehrs denjenigen des individuellen vorgehen. Mit Privatverkehr allein ist das Problem nicht lösbar, das beweisen die amerikanischen Städte, die ihr während Jahren vernachlässigtes Massentransportmittel mit grossen Kosten neu aufbauen müssen. Lösungen für den öffentlichen Verkehr müssen bekannt sein, bevor solche für den individuellen festgelegt werden dürfen. Trotz schlechten Erfahrungen halten noch viele an der umgekehrten Methode fest.

2. Bis heute herrscht die allgemeine Ansicht vor, jeder Punkt der Stadt müsse sowohl mit dem öffentlichen als auch mit dem privaten Verkehrsmittel auf kürzestem Weg erreicht werden können. Das ist das Verkehrsgestaltungsprinzip der gemütlichen Kleinstadt, in der jedermann wahl- und fallweise das ihm passende Verkehrsmittel benutzen kann. Praktisch wäre es auch für die Grossstadt, in ihr lässt es sich aber nicht mehr durchführen, hier fehlt der Raum. Die Gutachter *Kremer/Leibbrand, Pirath/Feuchtinger, Lambert* gingen aber bei ihren Arbeiten noch von der Vorstellung aus, dass es möglich sei, *sowohl dem kollektiven als auch dem individuellen Verkehr* im gleichen Masse zu dienen. Leibbrand hat die erforderlichen Anlagen wirklich gezeigt, Feuchtinger hingegen begnügte sich mit einem generellen Hinweis. Leibbrands Gutachten fiel, weil er die Folgen tatsächlich aufdeckte. Piraths Entwurf, der nur kleine Ringchen um die heiklen Plätze eingezeichnet hatte, wurde fatalerweise gewählt!

Heute kommen viele Planer des In- und Auslandes nach und nach zur Überzeugung, dass es in unseren gewachsenen Städten gar nicht möglich ist, beide Verkehrsarten in gleichem Masse und gleichzeitig zu fördern. Die jüngere Generation, für die das Auto keine Sensation mehr ist, stellt fest, dass unsere Städte die vom Automobil verursachte Überlastung einfach nicht ertragen; die ältere Generation, die das Auto in seinen Anfängen erlebt hat, hält an ihren «sowohl-als-auch-Projekten» fest! Sie behauptet, es sei möglich, die Innenstadt für beide Verkehrsarten in gleichem Masse zu öffnen. Das ist die Hauptfrage der Stadtplanung, die noch offen ist. Ich bin seit Jahren davon überzeugt, dass wir auf falschem Wege sind, wenn wir beides gleichzeitig tun wollen. Die Zunahme der Anzahl Motorfahrzeuge ist so gross, dass wir gar nie in der Lage sein werden, alle vom individuellen Verkehr geforderten Anlagen zu erstellen. Wenn es gelingt, die nötigen Parkplätze bereitzustellen, wird man froh sein, denn allein diese verschlingen Unsummen, rechnet man doch mit Investitionen von 15 000 bis 20 000 Fr. pro Platz! 25 000 Plätze = eine halbe Milliarde.

3. Das Schluckvermögen einer Stadt ist begrenzt. Ich meine damit die Kapazität zur Aufnahme von Arbeitsplätzen, Büros, Geschäften, Vergnügungsstätten, Garagen und Parkplätzen. Der Raum ist in der City Zürichs, die in einer Talsohle liegt, begrenzter als in ebenen Städten. Trotzdem glauben wir immer, der Stadtkörper fasse beliebig viel! Immer mehr Büroraum, Verkaufsräume sogar im Untergrund, Vergnügungsstätten usf. bewilligen wir, immer mehr Menschen, aber auch immer mehr Fahrzeuge lassen wir in die Stadt eindringen. Zur korrekten Unterbringung aller Automobile brauchten wir 120 000 Parkplätze oder die Hälfte des gesamten zur Verfügung stehenden Raumes. Das wird nie möglich, es sei denn, wir opferten die City selbst. Deshalb rechnet man heute mit rund 25 000 Parkplätzen. Zur Innenstadt führen 34 Fahrspuren, die in einer Stunde 25 000 Fahrzeuge einströmen lassen. Theoretisch wären alle Parkplätze in einer Stunde besetzt! Diese einfache Rechnung beweist, dass nie alle Autos, die in die City einfahren wollen, in Ordnung abgestellt werden können. Dazu kommt, dass die Plätze mit den verknüpften Fahrspuren ihren Dienst versagen. Entflochtene Knoten aber, oder mehrgeschossige Platzgestaltungen sind, wie das Projekt Escher-Wyss-Platz beweist, ausserordentlich aufwendig und beanspruchen Raum, den wir in gewachsenen Städten nicht finden. Ich jedenfalls kann mir nicht vorstellen, wie Zürich aussehen würde, wenn es mit lauter Verkehrsbauten versehen wäre, wie sie im Gutachten Kremer/Leibbrand korrekterweise gezeichnet worden waren. Auch aus finanziellen Gründen werden wir nicht alles

bauen können, was der individuelle Verkehr erfordert. Im übrigen ist es auch nicht erwiesen, dass solche mehrgeschossige Verkehrsbauten in der Innenstadt reibungslos funktionieren, weil durch ihren Bau vorhandene Beziehungen zwangsläufig unterbrochen oder sehr weitläufig werden.

4. Durch die enorme Zunahme der Motorfahrzeuge und die Konzentration vieler Menschen in städtischen Agglomerationsgebieten sind Projektierungsgrundlagen, die vor wenigen Jahren noch galten, in Frage zu stellen. Allgemein rechnete man mit einem Motorisierungsgrad von 10 Einwohnern auf ein Motorfahrzeug; heute entfällt schon auf 6 Einwohner eines und vermutlich wird man in wenigen Jahren auf jede Familie ein Auto rechnen müssen. Das vergrösserte Zirkulationsbedürfnis führt zu den bekannten Verstopfungserscheinungen, die sich früher bei einzelnen Knoten auf einige Minuten zusammendrängten; heute aber zeigen sie sich praktisch an allen bedeutenden Plätzen und dauern Stunden. Die Verkehrsingenieure sind sich noch nicht einig, wie diesem Problem beizukommen ist und ob dafür überhaupt eine Lösung gefunden werden kann.

5. Eine Erkenntnis setzt sich aber überall langsam durch: *Es ist falsch, in der Innenstadt viele Parkplätze und Garagen zu fordern.* Das Baugesetz verlangt die Garagierung von Fahrzeugen auf eigenem Grund und Boden. Die Vorschrift ist für dicht besiedelte Gebiete aber nicht haltbar. Hohe Ausnützung des Bodens, wie sie für die Kerngebiete aus wirtschaftlichen Gründen gelten soll, lässt sich zur Not vielleicht noch mit Kellergaragen oder Dachabstellplätzen nach dem Vorbild des Geschäftshauses zur «Palme» kombinieren. Die Tatsache aber, dass die Automobile ins Herz der Stadt einfahren und die überlasteten Knoten kreuzen müssten, lässt sich nicht wegdiskutieren. Parkplätze gehören an den Rand der City. Eine Ablösungspflicht, wie sie in andern Kantonen oder in der Deutschen Bundesrepublik gehandhabt wird, wäre auch für Zürich segensreich, indem die Verpflichtung, Parkplätze zu erstellen, dort erfüllt werden könnte, wo diese der Stadt nicht schaden. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs sind wir sogar verpflichtet, Parkplätze im Innern der Stadt aufzuheben, Dauerparkplätze in zeitlich beschränkte umzuwandeln und andere polizeiliche Massnahmen zu ergreifen. Halte- und Stationierungsverbote müssen an vielen Orten der Innenstadt erlassen werden, damit der lebenswichtige Zubringerdienst funktioniert.

Aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen fordern wir die hohe Ausnützung des hochwertigen Baugrundes der Innenstadt. Dieses Postulat kann dann unterstützt werden, wenn wir den öffentlichen Verkehr eindeutig bevorzugen. Der Arbeitsverkehr muss mit der Zeit auf das öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. Man rechnet damit, dass noch 10 Prozent des Berufsverkehrs im Auto stattfinden kann, 80 Prozent muss das öffentliche Verkehrsmittel benützen, 10 Prozent sind Fussgänger. Der Besucher- oder Kundenverkehr wird im beschränkten Umfang das individuelle Verkehrsmittel behalten können. (Von 20 000 Parkplätzen, die die Stadt Stockholm erstellt, sollen 2 000 den Dauerparkierern und 18 000 den Besuchern zur Verfügung stehen. Bei den letzteren rechnet man mit zehnfacher Belegung, sodass auf 2 000 Dauerparkierer 180 000 Kurzparkierer entfallen!)

Notwendiger Ausbau des individuellen Verkehrs

Nach Schilderung dieser fünf Grundsätze und Grundlagen will ich auf die Einzelheiten eintreten, die für den individuellen Verkehr vorgekehrt werden sollen.

1. Die Autobahnplanung des Bundes sieht die Erstellung eines *Expressstrassensystems* in der Form eines grossen Y vor. Limmat- und Sihlraum werden für die Anlage von Hochleistungsstrassen benützt, vom Platzspitz soll ein Tunnel ins Glattal führen. Während die kantonalen und städtischen Instanzen einen geneigten Tunnel fordern, der auf dem Milchbuck endet, damit die Stadtteile Oerlikon, Affoltern und Schwamendingen von ihm profitieren, verlangt der Bund die Überprüfung der Auswirkungen eines ebenen Tunnels, der beim Platzspitz beginnt und bei der Aubrücke endet. Diese Meinungsdifferenz muss ausgeglichen werden. Der Bund verlangt zur Beurteilung des Problems zwei vergleichbare Projekte mit Kostenvoranschlag. Die Stadtplanungskommission hat sich eindeutig für den Bau eines geneigten Tunnels ausgesprochen, doch machte sie den ausdrücklichen Vorbehalt, dass sich die Führung der Expressstrasse im Sihlraum mit allen erforderlichen Anschlüssen gut lösen lasse. Hier steht noch zur Diskussion, ob die Strasse als Hoch- oder Tiefstrasse zu bauen ist. Zur Abklärung dieser Grundfrage der Cityentwicklung gründeten die interessierten Chefbeamten von Stadt *und* Kanton eine Arbeitsgruppe. Sie wählten einen für die Koordination verantwortlichen Beamten. Seine Aufgabe ist es, die städtebaulich-architektonischen Gesichtspunkte mit den verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und rechtlichen in Einklang zu bringen. Wenn es gelingt, den Nachweis zu erbringen, dass die Verknüpfung der Autobahnen im Sihl- bzw. Limmatraum der Stadt nicht schadet, wird dem Bau des geneigten Milchbucktunnels nichts mehr im Wege stehen. Die Studien sind aber eben erst eingeleitet worden. Bis heute wurden die Teilstücke Hardturm–Kornhausbrücke und Brunau–Brauerei Hürlimann genehmigt. Diese werden detailliert projektiert. Die wichtigen Stadtstrassenanschlüsse liegen aber im Sihlraum. Es muss nachgewiesen werden, dass diese funktionieren, denn es wäre zumindest bedenklich, wenn der Verkehr auf den wichtigen Stadtstrassen in der Nähe des Bahnhofes durch den von den Autobahnen verursachten, starken individuellen Verkehr gestört würden. Den in die Wege geleiteten Studien im Sihlraum kommt auch städtebaulich grosse Bedeutung zu, weil Kanton und Stadt viel Land besitzen, das als Tauschobjekt eingeworfen werden könnte. Wie der Bau der Bahnhofstrasse und die Tieflegung der linksufrigen Seebahn kann die Sanierung des Sihlraumes zu den grossen städtebaulichen Taten zählen.

Zur Autobahnplanung im Raume Zürichs kann bekanntgegeben werden, dass sich die kantonalen, regionalen und städtischen technischen Instanzen geeinigt haben, einen grossen Autobahnring vorzuschlagen, der die Stadt Zürich einfasst und die Region bedient. Dieser Ring liegt zum Teil im Glattal, wechselt über das Furttal südlich von Regensdorf hinüber ins Limmattal, erreicht bei Dietikon das Reppischtal und gelangt von Wettswil–Bonstetten mittels eines Tunnels durch den Albis ins Sihltal. Seine südliche Tangente, deren Kernstück ein Seetunnel ist, führt über die Höhe von Witikon hinunter ins Glattal, wo sich der Ring schliesst. Diese grosszügige Planung ist noch nicht im Bundesprogramm der Nationalstrassen enthalten. Der *Seetunnel*, von dem schon so viel geredet wird, muss gründlich erwogen sein. Er ist nur dann sinnvoll, wenn er beidseits des Sees Fortsetzungen erhält, die den Verkehr vom Bellevue und von der Rentenanstalt ableiten. Diese Fortsetzungen müssen mit Baulinien gesichert werden. Wo sie liegen und wie der Seetunnel an das übrige Strassennetz angeschlossen werden soll, das wird gegenwärtig von zwei Ingenieurbüros und einem Planungsarchitekten im Auftrage des Kantons geklärt.

Das Netz der Hochleistungsstrassen auf Stadtgebiet ist mit dem Autobahnring zu verknüpfen, es muss als Ganzes geplant werden. Studien für die sogenannte 2. Spange sind eingeleitet worden, ebenso für ein Netz hochleistungsfähiger Strassen für den Automobilverkehr. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Netzes wird der Cityring im Zuge General Guisan-Quai, Bellevue, Pfauen, Central, Sihlraum, Ulmbergtunnel–Rentenanstalt sein, der schon seit Jahren diskutiert und geplant, in den Einzelheiten aber noch nicht projektiert worden ist. An allen wichtigen Plätzen trifft er sich mit der Strassenbahn, und solange für diese keine Lösung gefunden worden ist, kann auch für die Plätze des Cityringes keine endgültige Lösung gefunden werden. Es ist daher auch aus dieser Sicht von äusserster Dringlichkeit, die Planung des öffentlichen Verkehrsmittels vorwärts zu treiben.

2. Der *Cityring* ist zur Abschirmung der Innenstadt vom überflüssigen Durchgangsverkehr sehr wichtig. In den meisten Städten werden solche Ringe geplant oder verwirklicht. Bei uns stellen sich die Topographie und die teilweise zu enge Bebauung dieser Idee entgegen. Trotzdem muss der Gedanke verfolgt werden, weil bis heute keine bessere Lösung zum Schutze der Innenstadt bekannt ist. Gegenüber den bisherigen generellen Studien muss der Cityring ausgeweitet werden, damit die Stadtkreise 4 und 5 besser bedient sind. Die Teile des Cityringes, die nicht mit der Planung des öffentlichen Verkehrsmittels kollidieren, können forciert werden.

Cityring und Parkhausbauten sind als Einheit zu erfassen. Heute kann leider noch nicht viel über die Einzelheiten ausgesagt werden. *Die Illusion muss zwar zerstört werden, dieser Strassenzug könne komplett kreuzungsfrei entwickelt werden.* Einzelne Stücke sind ohne Signalsteuerung denkbar, der grösste Teil aber wird mit Lichtsignalanlagen versehen werden müssen. Ausserdem werden wir uns von der Vorstellung befreien müssen, dass es gelingen werde, einen *nur* für Automobile, Cars und Lastwagen befahrbaren Ring zu konstruieren. Kleinmotorräder und Radfahrer werden sich auf gewissen Teilstücken mit den Automobilen in die gleichen Fahrbahnen teilen. Für völlig getrennte Anlagen ist Zürichs Verkehrsraum viel zu knapp bemessen.

3. Das Netz der Hochleistungsstrassen muss durch verschiedene *Stadtkerntangenten* ergänzt werden. Diese Strassen für gemischten Verkehr sind aus dem bestehenden Strassennetz zu entwickeln. Es versteht sich somit von selbst, dass sie nicht mit der hohen Leistung der Express- und Hochleistungsstrassen projektiert werden können. Sie führen durch bebaute Gebiete, sind teilweise als Durchgangsstrassen gebaut worden, manche Teile existieren noch nicht.

Die Verwirklichung eines grosszügigen Strassennetzes hoher Leistungsfähigkeit befreit uns nicht von der Verpflichtung, auch die bestehenden Hauptstrassen den Forderungen der Neuzeit anzupassen. Ich verzichte darauf, hier eine Aufzählung all jener Strassen und Plätze zu geben, die nach und nach ausgebaut werden müssen. Sie sind im Dringlichkeitsprogramm, das der Stadtrat am 6. Dezember 1963 beschlossen hat, enthalten. Dieses Programm dient als Leitfaden für die Verwirklichung einer grossen Zahl von Projekten, die die Verwaltung in den nächsten Jahren ausarbeiten wird. Die einzelnen Objekte sollen in einen planerischen Zusammenhang, den Bebauungsplan nach Artikel 7 des kantonalen Baugesetzes, gestellt und mit diesem festgelegt werden. Dieser wichtige Verkehrslinienplan, der dem Stadtrat unterbreitet werden muss, wird gegenwärtig vom Stadtplanungsamt bearbeitet, von der Stadtplanungskommission diskutiert und mit dem Transportplan und der Parkplatzplanung koordiniert. Er soll im April 1965 gleichzeitig mit den generellen Plänen für den öffentlichen Verkehr vorliegen.

4. Da von den Hauptsachen der Stadtplanung die Rede ist, muss noch Bericht über den Stand der *Parkplatzplanung* erstattet werden. Die Verwaltung hatte schon vor dem Beginn der Arbeiten der Stadtplanungskommission wesentliche Arbeiten auf diesem wichtigen Sektor geleistet, die als Pionierarbeiten gewertet werden müssen. Es wurde eine umfassende Übersicht über die Probleme und das Parkbedürfnis mit der Möglichkeit der Bedarfsdeckung geschaffen. Eine laufende Kontrolle des Angebots und der in Vorbereitung befindlichen Bauten existiert. Über Finanzierung, Trägerschaft, Betriebsformen, Gebühren und Benützungsordnungen fanden die notwendigen Abklärungen statt. Ausserdem wurden mit den Organen der Stadtpolizei Unterlagen für die Beurteilung des Parkregimes auf öffentlichem Grunde beschafft. Dazu – und das ist für die Klärung des Problems von ausserordentlicher Bedeutung – haben die Bauämter I und II die zürcherischen Parkplatz- und Garagennormen geschaffen, die vielen Gemeinden und Kantonen als Vorbild für ihre Regelungen gedient haben. Auf Grund dieser Normen konnten im Baubewilligungsverfahren über 30 000 Park- beziehungsweise Standplätze auf privatem Grunde verlangt werden, eine beachtliche Zahl, wenn man daran denkt, dass die kantonale Rechtsgrundlage erst seit 1959 mit der Einführung des § 60a des Baugesetzes existiert. Zu den weiteren Arbeiten der Verwaltung muss die Förderung realisierbarer Projekte gezählt werden, von denen einzelne bereits genehmigt oder schon im Bau sind, während andere in nächster Zeit reif werden.

All diese intensiv betriebenen Studien gestatteten es dem Bauamt I, sofort nach Beginn der Verhandlungen der Stadtplanungskommission, am 14. Juni des vergangenen Jahres, einem Architekten und einem Verkehrsingenieur einen Auftrag für die Durchführung einer umfassenden Parkraumanalyse zu erteilen, die vor allem für das Stadtzentrum, wo die Not am grössten ist, Klarheit schaffen soll. Dieser Arbeit ist grösste Bedeutung beizumessen, weil sie das Fassungsvermögen der Innenstadt und folglich die Kapazität der Zufahrten festlegen wird – eine Arbeit, die nach meinen Kenntnissen der Fachliteratur vorbildlich werden kann. Der Bericht der Experten wurde vor kurzem im Entwurf abgeliefert, er wird gegenwärtig von der Stadtplanungskommission diskutiert. 25 000 Parkplätze, wovon 15 000 auf Privatgrund und 10 000 auf öffentlichem Grund liegen sollen, sind als sinnvoller Bedarf für die City angegeben worden. Die Tendenz, die Fahrzeuge nach Möglichkeit von der Innenstadt fernzuhalten, ist richtig. Die Anlage von Parkhäusern am Cityrand entspricht dieser Tendenz. Das vorliegende Grossprojekt unter der ETH, das für 1600 Fahrzeuge geplant wird, liegt richtig und kann stark gefördert werden. Aufgabe der nächsten Jahre muss es sein, weitere Projekte für Grossgaragen *am Rande* der City zu entwickeln und tatsächlich zu bauen, damit die ganze Strassenplanung überhaupt sinnvoll wird. Den Grossparkhäusern im Innern der City aber stehe ich grundsätzlich ablehnend gegenüber, weil das Strassennetz der Innenstadt sowieso schon stark überlastet ist. Es ist nicht zulässig, weitere Belastungen in die Wege zu leiten. Wenn wir uns das Parkproblem richtig überlegen, werden wir feststellen müssen, dass wir von der durch die Jahrhunderte hindurch organisch gewachsenen Stadt, deren Strassen für Fussgänger und Pferdefuhrwerke gebaut worden sind, einfach zu viel verlangen. Wie andere Städte müssen auch wir allmählich dazu übergehen, den Strassenraum für die Zirkulation freizubekommen.

Die Parkplatzplanung fordert in der Innenstadt für den Besucherverkehr die Anlage von 15 000 Parkplätzen, die im Tage 6 bis 10 mal belegt würden, so dass täglich mit 90 000 bis 150 000 Besuchern gerechnet werden könnte. Dies ist angesichts der rund 100 000 Arbeitsplätze der Innenstadt eine vernünftige Zahl. Ob die Öffentlichkeit für die Bereitstellung des Parkraumes allein verantwortlich gemacht werden kann, muss dahingestellt bleiben. Bevor der genannte Bericht gedruckt wird, werden diese Fragen, die rechtlichen und andere abgeklärt werden. Mehr lässt sich über die Parkplatzplanung leider nicht aussagen.

Der Fussgängerverkehr

Zu den wichtigsten Stadtplanungsfragen gehört der Fussgängerverkehr. Er war Jahrzehnte hindurch immer ein Stiefkind. Heute wissen wir, dass er überall dort in Erscheinung tritt, wo die übrigen Verkehrsarten nicht mehr in der Lage sind, das Verkehrsbedürfnis voll zu befriedigen. Also müssen wir die erforderlichen Anlagen von Anfang an mit planen und nicht erst dann für den Fussgänger sorgen, wenn der Verkehr nicht mehr funktionieren will. Je grösser eine Stadt wird, umso weiter laufen die Menschen freiwillig — oder auch gezwungenermassen. Man kann die Beobachtung machen, dass sie nach langer, unbequemer Fahrt in überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln froh sind, noch einige Schritte tun zu können. Nach getaner Arbeit macht man gerne einen kurzen Fussmarsch. Die Abstände zwischen den Strassenbahn- oder den U-Bahn-Stationen können grösser werden, als es die Abstände der Rösslitramhalte waren, die sich in kleinen Intervallen folgen mussten. Aus diesem Grunde bilden sich in grossen Städten nach und nach Fussgängerstrassen, ja eigentliche Fussgängerzonen heraus. Zürich machte vor Jahren einen verheissungsvollen Anfang mit dem Altstadtfahrverbot, es schuf früher die in den Fachbüchern als mustergültig geltenden breiten Trottoirs der Bahnhofstrasse. Bürkli baute die Anlagen am See, Klöti schenkte uns die freien Waldränder. Im Zeitalter des aufkommenden Motors geriet das Gehen leider etwas in Vergessenheit, man gab sogar gewonnenes Terrain oder seit Jahrhunderten Vorhandenes preis. Die Trottoirs beschnitt man zugunsten der Räder, alte, beliebte Fusswege, wie etwa die beiden Mühlenstege, fielen Sanierungen zum Opfer, ohne ersetzt zu werden. Heute sind alle Planer fest davon überzeugt, dass die Stadtplanung eigentlich beim Fussgänger beginnen sollte. Überall werden in grossen Städten Fussgängeraxen vom Fahrverkehr befreit, es werden Ladenstrassen, Ladenzentren, Einkaufszonen geschaffen, in denen nur noch zeitlich beschränkter Zubringerdienst zugelassen wird.

Auch Zürich besitzt solche Möglichkeiten im Zentrum. *Rennweg* und die angrenzenden Quartiere können neu durchdacht werden, die Neugestaltung des *Limmatraumes* im Sinne der Bestrebungen junger Architekten, bewusste Trennung von Fahrstrassen und Fusswegen in Quartieren, Schaffung von Grünzügen, wie sie mustergültig im Kreis 11 begonnen wurden. Ich nenne nur diese wenigen Beispiele und bin mir bewusst, dass sich dem Stadtplaner der Zukunft verheissungsvolle Perspektiven öffnen. Im spektakulären und hektischen Geschehen des täglichen Verkehrsablaufes mögen diese Gedanken manchem «Realisten der Zeit» wie Träumereien des Biedermeiers vorkommen. Ich will auch nicht zu lange bei ihnen verweilen, doch bin ich verpflichtet gewesen, sie hier wenigstens andeutungsweise vorzutragen, denn der Verkehr ist nicht vollständig behandelt, wenn man nicht auch vom Fussgänger redet. Es ist noch schwer, zusammenhängende Fussgängersysteme zu entwickeln, das geben wir alle zu. Wenn aber die Sensation des Autos überwunden ist, dann wird man sich wieder auf seine Beine besinnen. Das zeigen uns die nordischen und holländischen Städte eindringlich.

Andere dringende Aufgaben

Der Verkehr ist Diener und nicht Herrscher. Wir geben zu, heute leiden wir darunter, dass er nicht gelöst ist. Gestatten Sie mir, wenn ich kurz auf den Anfang meiner Überlegungen zurückkomme und Probleme streife, die sogar noch dringender sind: *die Verschmutzung der Gewässer und der Luft, die Wohnungsnot, die Not der Betagten, die Not der Kranken, der Schutz der Landschaft.* Dazu kommen die übrigen Aufgaben der immer grösser werdenden Stadt, die ich hier nicht mehr aufzählen will. Wichtig ist für unsere Überlegungen noch der Gesichtspunkt, dass *eine Million Zürcher ausserhalb der Stadtgrenzen* wohnen werden; innerhalb der Stadt werden es aber kaum mehr als 500 000 sein, die Leistungen zugunsten aller erbringen müssen. Geht das überhaupt ohne grundsätzliche Neugruppierung der Kräfte?

Die Grenzen der Kapazität von Finanzierung und Ausführung

Die Organe des Transportplanes und der RZU rechneten aus, dass die geschilderten Verkehrsbauten der ganzen Region zwischen *6 und 8 Milliarden Franken* kosten. Verkehrsingenieur *M. Jenni* vom Tiefbau-

amt gab der Stadtplanungskommission bekannt, dass nur die städtischen Verkehrsbauten *2,85 Milliarden* verschlingen würden. Bei einem jährlichen Aufwand für den Tiefbau von rund 30 Mio. Fr., wie wir ihn heute kennen, würde ein volles Jahrhundert verstreichen, bis alles verwirklicht wäre, was wir uns heute wünschen. Ist das realistisch und vertretbar? Man müsste den Sektor Tiefbau ganz gewaltig vergrössern, wollte man die Bauzeit abkürzen! Mehr Mittel und mehr Arbeitskräfte wären einzusetzen. Hier ist der eigentliche Flaschenhals unserer Stadtplanung. *Ich jedenfalls glaube nicht daran, dass wir sehr viel mehr Geld für Verkehrsbauten aufwenden können als heute, denn Zürich hat noch andere Aufgaben zu lösen.* Wie wir dem Haushaltplan des Stadtrates, der Ihnen Ende 1963 übergeben worden ist, entnehmen konnten, sind die finanziellen Mittel nicht unbeschränkt. Noch weniger glaube ich an die Möglichkeit, mehr Arbeitskräfte zu finden. Seit Jahren ist der Fremdarbeiterbestand unseres Baugewerbes konstant. Wenn wir jährlich etwa 100 Mio. Fr. verbauen wollten, müssten für die Verkehrssanierung doch dreimal mehr Arbeitskräfte zur Verfügung stehen als heute, nicht nur Arbeiter und Poliere, sondern auch Techniker und Ingenieure aller Stufen, im Sektor der privaten Wirtschaft so gut wie im Sektor der Verwaltung. Massgebend wird das, was wir leisten können und nicht das, was wir uns wünschen.

Vorausgesetzt, das entwickelte Programm sei haltbar: die etappenweise Durchführung müsste so durchdacht werden, dass sich das, was wir brauchen, in überblickbaren Zeiträumen und mit vernünftigem Einsaz tatsächlich machen liesse. *Von der Wunschplanung müssen wir zu einer realistischen Planung übergehen, die den ökonomischen, den volkswirtschaftlichen Grundsätzen folgt.* Von nun an müssen wir immer wieder nüchtern und einfach überlegen, *was* wir und *in welcher Reihenfolge* wir bauen wollen und was uns — weil wir doch nicht alles aufs Mal verwirklichen können — *am meisten nützt.* Diese Betrachtungen sind nicht nur für die Grossbauten anzustellen, sondern auch für die kleineren, von denen später die Rede sein soll. Heute geht es darum, herauszuschälen, welches der Grossprojekte am meisten Menschen Erleichterungen im täglichen Berufsverkehr bringt, und dieses Werk ist in Angriff zu nehmen. Nach meiner festen Überzeugung ist das ein Bauwerk für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs vom Zentrum zum Stadtkreis 11 und in die Vororte Opfikon/Kloten, bzw. Wallisellen/Dübendorf. In diesem Rayon wohnen am meisten Menschen, an diesem Ast des öffentlichen Verkehrs sind auch die meisten Arbeitsplätze aufgereiht, dazu sind im Glattal noch grosse Siedlungsreserven vorhanden, die sich am leichtesten erschliessen lassen. Für insgesamt etwa 300 000 Bewohner der Region Zürich, oder für einen Fünftel bis einen Viertel der zukünftigen Grosstadt liessen sich bessere Verkehrsverhältnisse schaffen. Die Anlagen für den öffentlichen Verkehr dienen doch vielen, die Anlagen für den individuellen Verkehr nur wenigen Menschen. In der Stunde befördert ein gutes Massentransportmittel bis 40 000 Personen, eine Autofahrspur hat eine Kapazität von höchstens 1 800 Fahrzeugen.

Das Sofortprogramm

Bis die grossen Planungen sich zu Projekten, die dem Volk vorgelegt werden können, verdichtet haben, ist noch mancherlei zu tun. In sehr verschiedenen Sektoren und auf verschiedenen Ebenen der Verwaltung und der Demokratie sind Vorarbeiten zu leisten, von denen viele nicht einmal in den Kompetenzenbereich der Stadt fallen. Realistisch ist es, wenn wir die Zeit, die wir zur soliden Abklärung der einzelnen Probleme und ihrer Zusammenhänge brauchen, ebenfalls in Rechnung setzen und uns überlegen, *was wir in der Zwischenzeit zu tun haben*, bis nur eines der Grossprojekte ausgeführt und funktionsbereit ist. Die Verkehrsnot wird doch von Tag zu Tag grösser und immer unzufriedener werden die Verkehrsteilnehmer.

Sofort müssen wir *die Strassenbahnen verbessern.* Es ist eine Illusion, anzunehmen, dass sie in den nächsten Jahrzehnten aus Zürichs Strassenbild verschwunden wären. Sofort müssen wir *Parkplätze am Rande der City zur Verfügung stellen*, damit die Auswärtigen nicht immer ins Herz der Stadt fahren. Sofort müssen wir *polizeiliche und organisatorische Massnahmen* ergreifen, damit wir das vorhandene Strassennetz — eventuell kombiniert mit kleinen Platz- und Strassenkorrekturen — besser ausnützen können. Sofort sind *Strassenzüge, die am Stadtkern vorbeiführen*, eben die vorhin erwähnten *Stadtkerntangenten*, systematisch und zusammenhängend auszubauen. Sofort müssen wir uns überlegen, wo wir mit provisorischen Bauten oder Teillösungen Linderungen der bestehenden Not bewerkstelligen können. Die Überlegungen der grossen Regional- und Stadtplanung stelle ich als Aufgabe auf weite Sicht mit diesen Forderungen keineswegs in Frage, im Gegenteil bejahe ich die Schaffung eines neuen regionalen Massentransportmittels, die Anlage neuer Hochleistungsstrassen im regionalen und städtischen Bereich, den Bau eines Cityringes, die Einrichtung ausreichenden Parkraums und anderes mehr. *Ich will aber erreichen, dass wir die Not des Tages nicht vergessen, wenn wir über die Zukunft Zürichs reden.*

Der Ausbau der Strassenbahn als Hauptträgerin des öffentlichen Verkehrs mag unpopulär sein. Man sah sie schon seit langem dem Tode geweiht oder wenigstens im Untergrund zirkulieren. Die Abstimmung vom 1. April 1962 hat uns eines besseren belehrt. Trotz allen Unkenrufen müssen wir sie oberirdisch beträchtlich verbessern, wenn sie ihre Aufgabe in den nächsten Jahren unter stets schwerer werdenden Bedingungen noch einigermassen erfüllen soll. Neue Fahrzeuge, neue Stationen, eventuell sogar neue Linien in neue Quartiere, dazu wo immer möglich vom Individualverkehr befreite Trassen sind bereitzustellen, damit die schöne, blaue Strassenbahn zum Nutzen der Berufstätigen besser zirkuliert und komfortabler wird. Viele kleine Lokalkorrekturen werden erforderlich, die die Organe der Strassenbahn anregen und federführend für die Verwirklichung vorbereiten werden, wobei Stadtplanungsamt, Tiefbauamt und Polizei gemeinsam ans Werk gehen müssen, um den Verkehrsbetrieben, denen das Primat gehört, zu helfen. Wenn wir grössere und leistungsfähigere Fahrzeuge in Auftrag geben, müssen die Stationen verlängert werden, *bevor* die Fahrzeuge da sind. Das kollektive Massentransportmittel muss im dichten Individualverkehr besser durchkommen als jetzt. Der Planer der Verkehrsbetriebe bearbeitet mit dem Planer der baulichen Anlagen und der Polizei entsprechende Vorlagen. Strassen, Plätze, Haltestellen und Lichtsignalanlagen sind gleichzeitig zu entwerfen. In den gleichen Zusammenhang gehören die *separaten Vorfahrspuren für Auto- und Trolleybusse*, die da und dort Verbesserungen schaffen, und anderes mehr. München z. B. setzt bauliche und polizeiliche Mittel ein, um einzelne stark befahrene Strassenbahnlinien zu verbessern, und das in einer Zeit, wo der Bau eines U-Bahnastes bereits beschlossen worden ist. Mir scheint das vernünftig zu sein. In Zürich bestehen ähnliche Möglichkeiten, beispielsweise mit den Linien 14, 7, 2 usf. Entsprechende Studien sind eingeleitet worden. Für die Schaffhauserstrasse, die dem täglichen Berufsverkehr des Stadtkreises 11 dient, gleichzeitig aber Hauptaxe des individuellen Fahrverkehrs ist, werden Verbesserungen nötig. Ebenso für die Badenerstrasse, die Kreuzbühlstrasse und andere.

Der *Bau von Parkplätzen* am Rande der Innenstadt gehört zu den dringlichsten Aufgaben. Die Studie über die Parkplatzplanung ist erst 1963 in Auftrag gegeben worden; leid tut es mir, dass ihr endgültiges Resultat noch nicht vorliegt. Die in der Parkplatzplanung verlorene Zeit kann kaum aufgeholt werden. Der Automobilbestand nimmt immer noch rapid zu, in der Innenstadt müssen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes falsch liegende Parkplätze aufgehoben werden oder noch vorhandene Dauerparkplätze in solche für Kurzparkierer umgewandelt werden. Ferner ist es fraglich, ob das Stationieren in zweiter Reihe, wie es heute für den Warenzubringerdienst zum Be- und Entladen der Fahrzeuge auf den Fahrbahnen üblich ist, weiterhin gestattet werden darf. All das, und die Tatsache, dass sich private Parkplätze auf privatem Grund in der Innenstadt immer schwerer verwirklichen lassen, führt dazu, dass man der Parkplatzbeschaffung am Cityring und ausserhalb desselben grösste Bedeutung beimessen muss. Gut wäre es auch, wenn sich die Regionalplanung dieses wichtigen Problems annähme und Parkplätze bei den Stationen der Vororte in die Wege leiten könnte. Immer grösser wird nämlich der Bereich, in dem die Menschen sich ansiedeln: Seeufer bis Hombrechtikon und Richterswil, Forch, Glattal bis Uster, Effretikon, Furttal bis Buchs, Limmattal bis Baden, Mutschellen im Aargau, das Reppischtal und das Amt. Und überall Automobilisten, deren Bestreben es ist, mit ihrem Fahrzeug so nahe wie möglich in den Kern der Stadt vorzustossen. Wenn wir die vielen Fahrbahnen bauen wollen, die uns die Autobahnplanung beschert, dann muss aber *vorher* das Parkierungsproblem in Ordnung gelöst worden sein. Das ist eine unumstössliche Wahrheit, über die wir uns einfach nicht hinwegsetzen können. Deshalb muss ich die Stadt auffordern, der Verwirklichung von günstig gelegenen Parkplätzen das grösste Augenmerk zu schenken. Projekte wie die Unterkellerung der Hochschulterrasse und des Ulmbergs, die Überdeckung des Bahnhofs Selnau, Parkhäuser an der Lagerstrasse, beim Kreutzplatz und andere müssen tatkräftig gefördert werden, denn ihre Verwirklichung braucht viel Zeit.

Die *polizeilichen Massnahmen* gliedern sich in solche, die langfristig, und andere, die kurzfristig wirksam werden. Langfristige liegen im Sektor der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsorganisation. Mit Fernseh- und Verkehrszählungsanlagen kann der Verkehr

von zentraler Anlage aus überwacht und gesteuert werden. Grössere Städte, die alle am gleichen Übel leiden, gehen dazu über, Zufahrtsstrassen, Hauptplätze, bestimmte Kreuzungen usf. zu überwachen und den örtlichen Verkehrspolizisten Anweisungen zu erteilen. Ich bin überzeugt, dass eine solche Anlage gute Dienste leistet. Langfristig ist auch die Planung bestimmter grüner Wellen, die Strassenzüge, wie das Beispiel Utoquai–Bellerivestrasse beweist, leicht befahrbar werden lassen. In diesen Zusammenhang gehört auch die vom Bund geforderte Einrichtung vorfahrtsberechtigter Strassen, die in Zusammenarbeit mit den Organen der Strassenbahn, des Stadtplanungsamtes, des Tiefbauamtes und der Polizei durchgeführt werden muss. Die Organe der Polizei müssen für diese, mir im Moment besonders wichtig erscheinende Aufgabe die Führung übernehmen. Zu den kurzfristigen Aufgaben zähle ich die Ausweitung und Verbesserung des Einbahnstrassensystems, die Neuregelung der Parkierung in diesen und anderen Strassen, die Einführung von Halteverboten auf den Ausfallstrassen und anderes mehr.

Eine neue Erkenntnis setzt sich in den vom Verkehr stark betroffenen Städten durch, nämlich die Schaffung durchgehender *Stadtkerntangenten*. Strassen sind das, die nahe an den Stadtkern heranführen, ihn aber nur berühren. Die Stadtverwaltungen sind bestrebt, diese Strassen, die man früher Ringstrassen nannte, so auszubauen, dass sie der individuelle Verkehr leicht annimmt. Zwei solcher Strassenzüge, Bucheggplatz–Escher Wyss-Platz–Hardplatz–Sihlfeldstrasse–Seebahnstrasse–Schimmelstrasse–Ulmberg–Alfred Escher-Strasse im Norden und Westen und Winterthurerstrasse–Irchel–Gladbach bzw. Hochstrasse–Bergstrasse–Sempacher- bzw. Hegibachstrasse–Hornbachstrasse im Osten fassen die Stadt ein. Als erste Massnahme auf baulichen Sektor schlage ich vor, diese Strassenzüge so auszubauen, dass sie der Verkehr leicht annimmt. Die einzelnen Strassenabschnitte und die Plätze müssen aufeinander abgestimmt ausgebaut und mit Bevorzugung der Tangentialfunktion ausgebildet werden. Eine genaue Analyse des Stadtgrundrisses, die gegenwärtig stattfindet, wird ergeben, ob sich noch weitere Stadtkerntangenten, etwa Rautistrasse Gutstrasse–Talwiesenstrasse, mit einfachen Mitteln ausbauen lassen. Als Stadtkerntangente könnte auch der Seetunnel bezeichnet werden, wenn seine Fortsetzung bis in die Brunau auf dem linken und bis in den Bereich des Hegibachplatzes auf dem rechten Ufer mit ihm erstellt werden könnten, doch liegt die Verwirklichung einer solchen wirkungsvollen Tangente noch in weiter Ferne, weil nur schon der Bau sehr teuer ist und verschiedene rechtliche Voraussetzungen fehlen. Dem Projekt stehe ich sympathisch gegenüber, doch sehe ich einen Haufen grösster Hindernisse.

Angesichts der Fülle von Grossprojekten, mittleren und kleinen, die im Dringlichkeitsprogramm des Stadtrates zusammengefasst sind, kam ich zum Vorschlag, *einzelne überlastete Plätze sofort mit Provisorien zu verbessern*. Der Gedanke fiel aber vorläufig nicht auf fruchtbaren Boden. Der Stadtplanungskommission unterbreitete ich im Einverständnis mit einer Subkommission im Juni 1963 ein entsprechendes Programm, das seine Wirkung verfehlte. Trotzdem muss ich erneut bitten, das Thema provisorische Bauten oder Übergangslösungen nicht zu vernachlässigen. Wir sind nicht in der Lage, all das, was wir zur Sanierung des Verkehrs brauchten, auf einmal zu bauen, wir sind auch nicht in der Lage, alles überall perfekt zu lösen.

In diesen ersten Ausführungen konnte ich verschiedene Hauptfragen der Stadtplanung noch nicht behandeln. Der Verkehr stand im Vordergrund, obwohl meine berufliche Überzeugung die ist, dass er nicht Selbstzweck, sondern nur eine Folge wirtschaftlicher und baulicher Tätigkeit sein kann. Seit Jahren aber wird in Zürich mit Vorliebe über den Verkehr debattiert, sodass auch ich nicht anders konnte.

Sie werden vielleicht erstaunt gewesen sein, dass ich die Fragen der *Bundesbahnplanung* ausgelassen habe. Dies ganz einfach, weil das «Projekt 1954», das von den SBB, dem Kanton und der Stadt schon seit langem genehmigt ist, nicht mehr Gegenstand der Stadtplanung ist. Bedeutende Teile desselben, so das neue Stellwerk, der zweite Käferbergtunnel, der Ausbau der rechtsufrigen Seebahn, die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Spreitenbach und andere haben das Stadium der Planung längst hinter sich gebracht; sie werden verwirklicht. Am Anfang ihrer Beratungen beschloss die Stadtplanungskommission angesichts des Standes der Dinge, die Bahnhofplanung im Raume Zürich nicht mehr von Grund auf aufzurollen. Sie nahm den Kopfbahnhof und seinen Standort als gegeben an und akzeptierte somit den wichtigsten Verkehrsschwerpunkt der Stadt mit seinen Folgen. Oberingenieur *R. Zollikofer* referierte vor zwei Monaten im Rahmen der Verkehrsliga über den Ausbau der Bundesbahnbetriebsanlagen, sodass ich mich hier kurz fassen kann. Die beschlossenen und in Ausführung begriffenen Verbesserungen und Neuanlagen im Raume Zürich beanspruchen insgesamt 265 Mio. Fr., wovon 57 Mio. für die Anschaffung neuer Pendelzüge für das rechte Seeufer verwendet werden. Hier soll der starre Fahrplan eingeführt werden. Angesichts des Baufortschrittes war es m. E. richtig, dass die Stadtplanungskommission diesen fundamentalen Entschluss fasste. Wir werden uns jetzt mit dem Bahnhofgebäude abgeben müssen und auf weite Sicht oder lieber bald den Neubau desselben vorbereiten. Ein Kopfbahnhof hat nicht nur Nachteile; für den täglichen Berufsverkehr bringt er auch Vorteile mit. Im übrigen stellt das wertvolle Areal im Herzen der Stadt eine städtebauliche Reserve dar, die wir im Einvernehmen mit den Organen der Bundesbahnen und des Kantons sicher besser ausnützen können als heute.

Die *Planung der beiden Hochschulen*, die je etwa mit der Verdoppelung der Studentenzahlen rechnen, stellt uns vor grosse Probleme. Die Studien zur Lösung dieser Fragen sind eben erst eingeleitet worden. Bund, Kanton und Stadt beauftragten ein Gremium ihrer Chefbeamten mit der Aufgabe, konkrete Vorschläge für die zukünftige Gestaltung des Hochschulviertels auszuarbeiten. Die Aufgabe ist aber besonders schwer zu lösen, weil die stark befahrene Rämistrasse das Quartier teilt.

Der Erneuerung überalteter Stadtteile, vornehmlich solcher aus den Gründerjahren in Zürich 4, 5 und 6 ist besonderes Augenmerk zu schenken. Wie in allen schnell gewachsenen Städten begegnen wir in diesen Gebieten ungeheuren Schwierigkeiten technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Art. Das Quartierplanverfahren des Baugesetzes, das sich für den Neubau von Strassen und Quartieren durchaus bewährt hat, erweist sich hier als stumpfes Instrument. Es wurde ja nicht für die Sanierung alter Quartiere geschaffen. Der Kanton wird aufgefordert werden müssen, wirkungsvollere Instrumente bereitzustellen. Im Hinblick auf das Stockwerk- und Wohnungseigentum sind die gesetzlichen Grundlagen zu überprüfen. Vorstudien sind eingeleitet worden, doch brauchen sie Zeit.

Organisatorische Vorschläge, die den Aufbau unserer Verwaltung betreffen, habe ich bis heute noch keine gemacht. Es lag mir daran, das städtische System gründlich kennen zu lernen. Die Neubesetzung des Stadtplanungs- und Tiefbauamtes und die damit verbundene Anstellung neuer Adjunkten liess es nicht geboten erscheinen, vorzuprellen. Allfällig nötig werdende Umgruppierungen will ich nur im Einvernehmen mit den zuständigen Chefbeamten vorschlagen, denn es hat keinen Sinn, dem Stadtrat Umgruppierungen vorzulegen, die nicht von der Verwaltung getragen werden. Die Koordination ist m. E. nicht in erster Linie eine Frage der Organisation, sondern eine personelle. Wir werden warten müssen, bis sich das neue Team eingespielt hat, dem ich meine ganze Kraft leihen werde.

Der protestantische Kirchenbau in der Schweiz

DK 726

Im dritten Band von Joseph Gantners «Kunstgeschichte der Schweiz» (1956), beklagt sich Adolf Reinle, dass «die Forschung über den protestantischen Kirchenbau in der Schweiz noch in den Anfängen sei». Den Spuren folgend, die Hans Reinhardt in seiner «Kirchlichen Baukunst der Schweiz» (1947) gezogen hat, gibt Reinle selbst eine Uebersicht, die durch Kurzmonographien der Hauptleistungen ergänzt und den Beizug der Spezialliteratur über protestantischen Kirchenbau vertieft wurde. Diesen Weg geht nun der Kunsthistoriker Dr. *Georg Germann* weiter, vielfach im Neuland der Zusammenhänge des protestantischen Kirchenbaus in der Schweiz mit der gleichlaufenden Entwicklung, die der Bau reformierter Gotteshäuser — vor allem durch die Hugenotten — in Europa genommen hat *). Das Werk ist gegliedert in die Teile Grundlagen, Bauten in der Schweiz (Anfänge, Charentontypus, Stadtkirchen des 18. Jh., Querkirchen), Probleme (Funktion, Typen, Stilfragen). Ein in wissenschaftlicher Akribie redigierter Anhang enthält Anmerkungen, ein Unterlagenverzeichnis (Pläne, ungedruckte Quellen und eine kritische Bibliographie), ferner den Abbildungsnachweis samt Register. Die konzentrierte und dennoch flüssige Darstellung sowie die sorgfältige Ausstattung geben dem Buch bleibenden Wert. *G. R.*

*) **Der protestantische Kirchenbau der Schweiz** — Von der Reformation bis zur Romantik. Von *G. Germann*. 212 S. mit 117 Abb. Zürich 1963, Orell Füssli Verlag. Preis (Leinen) 38 Fr.