

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83 (1965)
Heft: 23

Artikel: Aufgaben der Stadtplanung Zürich
Autor: Marti, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68181>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.02.2026

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

Brief von Architekt Hans Marti an die Bauzeitung

Liebe Bauzeitung,

Welch hohe Ehre und grosse Freude, meinen lieben ehemaligen Vorgesetzten zum 65. Geburtstag gratulieren zu dürfen. Schade, dass ich das Wörtchen «ehemalig» niederschreiben muss. Vierzehn lange Jahre sassen wir doch Seite an Seite, er am neuen stählernen Chefschreibtisch still und ausdauernd den täglichen Pflichten nachgehend, ich am uralten hölzernen Pult einer versunkenen Zeit über den modernen Städtebau und den Sinn der Planung grübelnd. Ging es nicht weiter, wehte eisiger Wind durch die Spalten, fielen scharfe Hiebe, immer blieb Werner Jegher ruhig, war Meister der Lage und zuverlässiger Sekundant zugleich. Mächtige waren es, die mir das Schreiben verbieten wollten; Hochstehende prangerten die kleine Schreiberseele an; dem armen Hungerleider, der doch nur kümmерlich von der Bauzeitung ernährt werden könne, sprach man rundweg die Kompetenz ab; martialische Töne seien im friedlichen helvetischen Hause unerwünscht.

Gehabte Schmerzen, die habe ich gerne. Unentwegt und unerschüttert breitete mein Chef die schützenden Arme über mich aus. In der Bauzeitung schreibe, wer etwas auszusagen habe, gut begründet müsse es sein. Die Redaktion wähle und sei verantwortlich. 95 Aufsätze durfte ich unter seinen Fittichen schreiben, über die Grünzone, das Wohnen, die Arbeit, das Hochhaus, die Ausnützungsziffer, die Verkehrswege, das Verhältnis Mensch und Städtebau, immer wieder. Heute sitze ich alleine im Amt und denke mit Wehmut an jene arbeitsreiche und so fruchtbare Zeit zurück.

«Herr Jegher, darf ich den Titel „Wehe, wenn sie losgelassen . . .“ wählen? Ist es möglich, Städtebau eine menschliche Aufgabe zu nennen. Ist nicht Brasilia eine Stadt für Automobilisten und Marathonläufer? Victor Grün bezeichnet das Auto als den Mörder unserer gewachsenen Städte. Was meinen Sie dazu? Die Bauzeitung soll sich für die Reform des Hochschulwesens einsetzen. Expressstrassen im Gefüge der Stadtkerne stören mich, sie zerstören aber die Städte. Planung ist kein Gesellschaftsspiel für arbeitslose Architekten und ehrgeizige Gemeinderäte! Immer mehr Kantone und Städte ziehen den ungenügend honorierten Projektauftrag dem regulären Wettbewerb vor! Darf man das?» Tausend Fragen flogen von Tisch zu Tisch, nur wenige fielen darunter, oft waren lästige dabei, ich denke an Standesfragen, zweifelhafte Jurierungen und Bauschäden!

Wie oft durfte ich aus werdenden Aufsätzen einzelne Passagen, ja ganze Abschnitte vorlesen, um ihre Wirkung zu erproben! Wie oft kamen Manuskripte und Druckfahnen mit Korrekturen und Anregungen zurück! Interpunktions, Orthographie, Grammatik, Stil, oft sogar Aussage und Inhalt. Häufig wurde gedämpft, gelegentlich aber verstärkt, meistens gekürzt. Ich lernte Wiederholungen ausmerzen. Wie dankbar bin ich Herrn Jegher für dies eine: «Wenn Sie nochmals darüber nachdenken, können Sie mit halb so viel Worten das gleiche aussagen, dann werden Sie gelesen. Der Same geht auf.»

Nur sehr selten, viel zu selten, greift der Chef selbst zur Feder. Wie schade – aber im Ablauf des täglichen Geschehens ist das gar nicht anders möglich, ich habe es selbst aus nächster Nähe miterlebt. Autoren, Setzer, Bittsteller, Zeichner, Büroangestellte, Freunde, Ver-

wandte, Politiker, Kollegen, Annoncenvermittler, Agenten, Händler, Gerufene und Ungerufene in bunter Reihe gingen in der türlosen Redaktionsstube ein und aus; das Schutzpolster geheimnisumwitterter Vorzimmer gab es damals noch nicht. Wer anrief, wurde verbunden. Ein wahres Bienenhaus mit vielen fleissigen Bienen. Wer's nicht mit-erlebte, kann's nicht glauben. Nur zwei Mal rissen die Nerven: ein Bild wurde in letzter Minute von der Firma des Verfassers gesperrt (eine halbe Seite blieb leer; welche Schande, ungenutztes weisses Papier in der SBZ!) und ein Cliché stand ein andermal auf dem Kopf, wo war die peinliche Kontrolle geblieben!

Man muss dabei gewesen sein, um zu wissen, wie die Zeitschrift entsteht. Woche für Woche rinnt unerbittlich ab. Die Zeit ist von Montag bis Samstag bingelig genau eingeteilt. Kaum ist die Nummer erschienen – die Druckschwärze ist noch nicht trocken –, schon liegt die nächste bis auf Kleinigkeiten fertig auf dem Tisch, es fehlen noch die Wettbewerbsergebnisse der Woche und der Vortragskalender. Die übernächste wird umbrochen, Fahnen werden gedruckt, Clichés ausgeschnitten und geklebt, Korrekturen angebracht, hin zu den Kollegen, her zum Redaktor, hinunter in die Setzerei, zurück zum Autor, schnell zum Korrektor (der Jegher selber ist), hinein ins Fach «Nächste Nummer», obwohl es eigentlich die übernächste wäre. Das habe ich nie gelernt! Es beginnt die Arbeit an der nächstfolgenden und an der übernächstfolgenden . . . Autoren werden gemahnt, Zeichnungen mit den Zeichnern des Hauses besprochen, Wettbewerbsresultate müssen gesammelt werden, telefoniert wird, geredet, besprochen, konferiert, wie man will, die Zeit steht ja wegen der SBZ nicht still, und die Leser, Arch. und Ing., fordern ihr Recht. Dem Ing. erscheinen zu viele Arch.-Artikel, dem Arch. zu viele Ing. Der Masch.-Ing. wird gut durch A. O. bedient, der auch dem Phil. etwas bietet. Und dazu die Sondernummern S.I.A., G.E.P., Muba . . . und zu Weihnachten sollte man doch feierlich sein, vielleicht auch zu Ostern. Wer schreibt den Nekrolog eines lieben, eines berühmten, eines nahestehenden Toten, wer beschreibt die Bücher, die oft serienweise produziert werden, wer gratuliert wem? Papierstösse, Clichévorlagen, Zeichnungen und Tabellen, ein Wirbel, ein herrliches Durcheinander.

Herr Werner Jegher hat einen klaren Kopf. Er behält die Übersicht. Ich habe in all den vielen Jahren nur einmal erlebt, dass er etwas – einen 60. Geburtstag – wirklich vergessen hat, den Geburtstag eines berühmten, ihm sehr nahestehenden Freundes. Vielleicht war sogar ich schuld daran mit meinen Fragen: «Herr Jegher, darf ich . . .?»

Ja, liebe Bauzeitung, in diesen Sturm- und Drangjahren habe ich viel gelernt. Ich habe auch einen lieben, mutigen und zuverlässigen Menschen kennengelernt, dessen unheimliche Ruhe und umfassende Güte leuchten, ja sie strahlen und spenden Wärme. Jetzt sitze ich allein in meiner Amtsstube. Mir gegenüber ist gähnende Leere, niemand sitzt da, den ich fragen, dem ich mein Herz ausschütten könnte. Wie schön wäre es und wie ermunternd, wenn ich wie damals Fragen an ihn richten dürfte! Ich denke darüber nach, wie ich ihm, den ich wie meinen Vater liebe und verehre, Freude bereiten könnte. Vielleicht so: ich schicke Euch, liebe Bauzeitung, meine jüngste Arbeit, die ich ganz ohne ihn leisten musste. Vielleicht habt Ihr Platz, wenn sein 65. gefeiert wird.

Euer H. M.

Aufgaben der Stadtplanung Zürich

Von Hans Marti, Delegierter des Stadtrates Zürich

Am 18. März 1964 durfte ich im hiesigen Gemeinderat über den Stand der Stadtplanung reden, am 18. November fand die Diskussion statt. Es ergab sich, dass die Stadt, ähnlich anderen öffentlichen Körperschaften, für die grossen Zukunftsaufgaben im Augenblick zu wenig Geld hat. Diese Feststellung ist ernüchternd, keineswegs aber deprimierend. Sie kann aber auch nicht wegweisend für die Zukunft sein; sie muss uns anspornen. Sonst veraltet Zürich. Die *bisherigen Methoden der Planung und Finanzierung genügen nicht, um eine Grossstadt, die rings um unsere Stadt heranwächst, in Ordnung zu entwickeln*. Wir müssen anders an das Riesenproblem herantreten als in den letzten Jahrzehnten.

Schon zwei Mal musste man in Zürichs neuerer Geschichte Mittel und Wege suchen, um aus ähnlichen Klemmen herauszukommen (1893 und 1934). Beide Male aber kam der Anstoss von aussen. Es waren die Vororte, die auf den Zusammenschluss mit der Stadt drängten, vorab jene, die in finanzielle Not geraten waren. Die Verschmel-

DK 711.4

Auszüge aus Vorträgen im Z. I. A. und im ACS Zürich

zung mit der Stadt versprach eine Verbesserung der Verhältnisse, die dann tatsächlich zum Segen beider Teile eingetreten ist. Zürichs Eingemeindungen haben den Fortschritt bewirkt – das dürfen wir ruhig sagen – obwohl das, was Zürich heute ist, im schweizerischen Rahmen schon recht gross, im kantonalen noch viel grösser erscheint. Rein vom Städtebau – wenn ich mich so ausdrücken darf – hat unsere Stadt das tragbare Mass erreicht. Die Quartiere ennet des Milchbuchs, in Witikon, Leimbach und Albisrieden sind weit vom Kern entfernt; die Höhenzüge des Zürich- bzw. Käferberges wirken trennend, die stark bewegte Topographie ist der Entwicklung hinderlich. Eine weitere Eingemeindung – man redet gelegentlich davon – dürfte nicht angebracht sein, denn alle, die laut und vernehmlich über die Region Zürich reden, sagen das Gegenteil aus – so auch ich! Gründe gegen eine weitere, dritte Eingemeindung finden wir in der Gemeindeautonomie, der wir Schweizer gerne die Referenz erweisen. Die Gründe sind aber auch darin zu suchen, dass man kaum wüsste, wo die

Grenzen einer neuen Grossstadt zu ziehen wären, und ausserdem geht es den Gemeinden gut, zum grossen Teil besser als der Stadt, die, wie wir alle wissen, die Fülle der sich ihr stellenden Aufgaben kaum mehr lösen kann. Denken wir an

- die Wohnungsnot
- die Sicherung der Grünzonen und der Freiflächen
- die Sanierung des Verkehrs
- die Spitalbauten
- die Frage der kulturellen Institutionen
- die Sanierung der Gewässer

und was sich auf den Sektoren des Schulwesens, des Sports, der Verwaltung und sonst noch alles zeigt. Die Vorortsgemeinden haben, wenn sie die anfängliche Druckperiode bestehen, weniger grosse Aufgaben zu bewältigen. Nach den ersten Schwierigkeiten kommen sie allmählich in geordnete Verhältnisse, sie können, wenn sie Industrie oder auch reiche Bürger zuziehen, mit der Zeit sogar die Steuern senken. Daher haben sie keine Lust und Veranlassung, sich in ein Gebilde, genannt «Gross-Zürich», aufnehmen zu lassen, dessen Kern

– wie geschildert – Not zu leiden beginnt und dessen Bürger höhere Steuern zu bezahlen wieder lernen müssen.

Vom Standpunkt der Stadt wäre eine weitere Eingemeindung bestimmt prüfenswert, denn vieles, was sich heute nicht mehr auf einfache Weise lösen lässt, könnte schneller und leichter einer Lösung entgegengeführt werden; ich denke dabei vor allem an den Wohnungsbau, an die Verkehrssanierung und an den Ausbau der kulturellen Institutionen. Aber eben, wir wollen keine Vergrösserung des Stadtgebietes, kein Mammutgebilde im Kanton, keinen «Wasserkopf» in der Schweiz.

Und trotzdem. Zürich wächst ständig, ob wir wollen oder nicht, es wächst ausserhalb der politischen Grenzen. Die Stadt stagniert zwar, dafür nehmen die Vororte jährlich um 20000 Einwohner zu, Jahr für Jahr wird dort eine Stadt so gross wie Zug gebaut, in fünf Jahren soviel wie ganz Lausanne! Weiter: Jahr für Jahr nimmt die Zahl der im Umkreis Zürichs immatrikulierten Personenautos um 4000 Einheiten zu (im Kanton sind es gar 20000), und in der City entsteht kein Parkplatz mehr, kein besseres öffentliches Verkehrs-

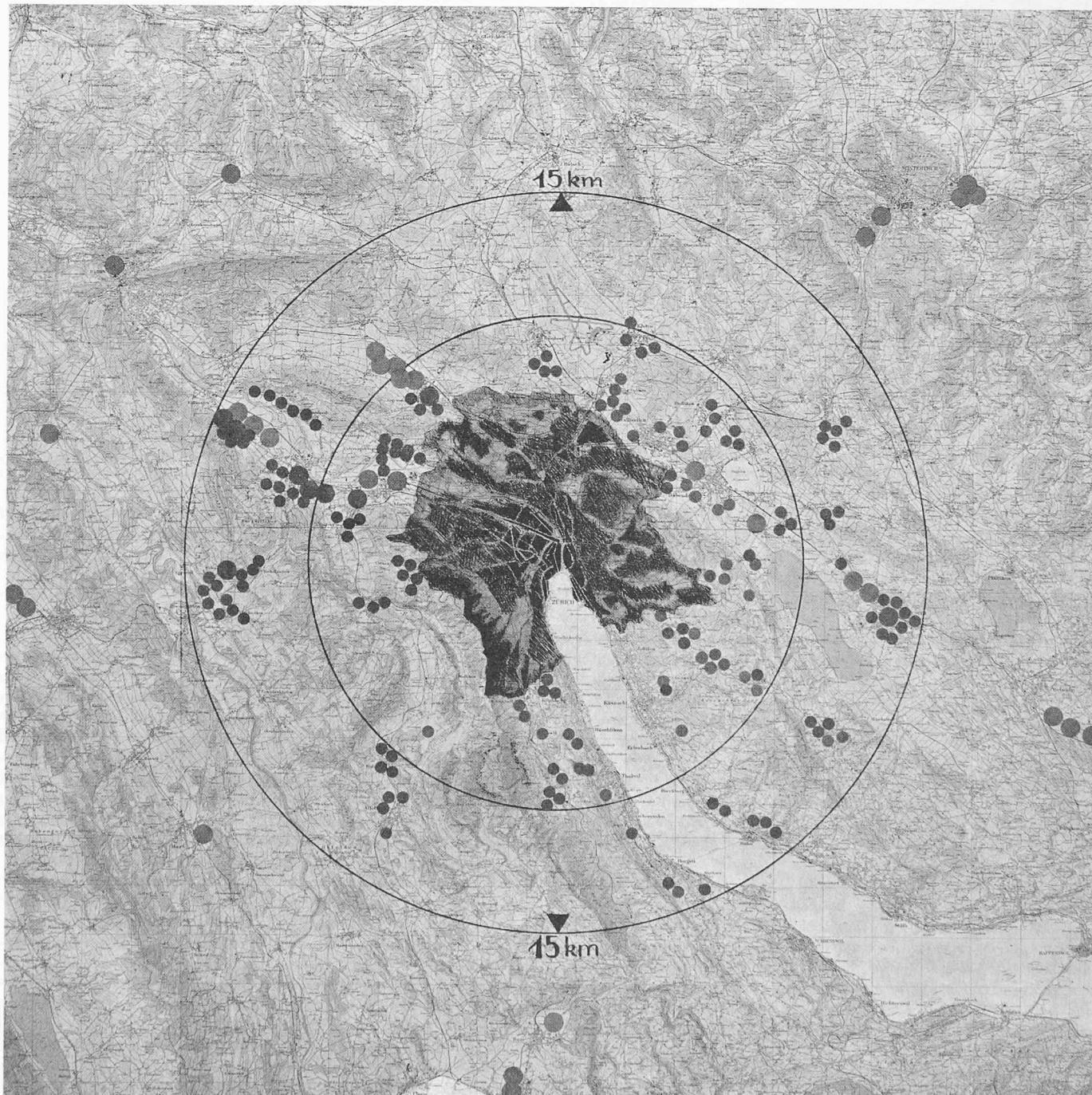


Bild 1. Das gegenwärtige Wachstum Zürichs in der Region (Masstab 1:250 000). Dunkelgraue Kreise: Wohnbauten, hellgraue Kreise: Industriebauten. Jährliche Zunahme der Region rund 20 000 Einwohner



Bild 2. Die schützenswerten Wohnzonen der Stadt Zürich (Masstab 1:100 000). Diese Zonen mit schönem Baumbestand sind von der raschen Zunahme der Arbeitsplätze auf Stadtgebiet stark bedroht

mittel kriegen wir, auch keine neuen Strassen und Plätze. Ja, wie und womit sollen Strassen und Plätze gebaut werden, wenn sogar das Geld für den grosszügigen und schnellen Ausbau des Stadtspitals II im Triemli fehlt? Das kleine Schwimmbad am Bürkliplatz, welches vom Föhnsturm vor einem Jahr versenkt worden ist, kann heuer wegen «Geldmangels» nicht neu gebaut werden. *Dieser Zustand darf doch nicht andauern!* Als Planer bin ich nicht in der Lage, der Stadt zu sagen, wie sie aus dieser Klemme herauskommt. Das ist Aufgabe unserer Politiker, Aufgabe der Volkswirtschafter, der Steuersachverständigen, der Exekutive und der Legislative. *Ich kann nur sagen, dass wir zur Lösung der gewaltigen Aufgaben sehr viel mehr Geld brauchen, als heute zur Verfügung gestellt wird, und dass wir, wenn wir den technischen Fortschritt oder die Verkehrsanierung wirklich wollen, dafür besorgt sein müssen, dass das Baugewerbe dann, wenn die Mittel fliessen, auch bereit ist, die grossen Summen zu verbauen.* Mit andern Worten, wir Techniker müssen die Projekte ausarbeiten, das Geld müssen andere bereit stellen. Leistungsfähige Unternehmer haben wir, aber die Projekte und das Geld fehlen noch.

Man hat mir vorgeworfen, auch ich wisse kein Rezept, wie man aus der gegenwärtigen Misère herauskomme. Das stimmt, ich will das nicht beschönigen. Ich konnte bis jetzt nur ein Sofortprogramm vorlegen. *Die Lösung der staatsbürgerlichen und finanzpolitischen Probleme, die ich zur Bewältigung der Zukunft aufgedeckt habe, muss von anderen Gremien gefunden werden, ich denke dabei an Ausschüsse aus den verschiedensten Kreisen, aus Kreisen der Wirtschaft, der Politik und der interessierten Fachverbände – auch die Verkehrsverbände sind aufgerufen!* Sicher scheint mir, dass sich Juristen mit den rechtsstaatlichen oder staatsrechtlichen Fragen abgeben müssen, denn die Verwaltungen von Stadt und Kanton reagieren vorläufig eher ablehnend. Sicher ist auch, dass sich die Nationalökonomen mit dem Problem beschäftigen müssen, denn von sich aus werden unsere Politiker nicht an die grossen Finanzfragen herantreten; weder im

Kantonsrat noch im Gemeinderat wird man mit grosser Begeisterung oder aus freien Stücken neue grosse Finanzlasten anpeilen wollen. Schliesslich, so glaube ich, werden sich die Soziologen des Phänomens «wachsende Grossstadt» annehmen müssen, denn es ist doch so, dass das Volk im grossen, immer grösser werdenden Raum Zürich leben muss. Die Tatsache ist nicht wegzudiskutieren, dass zwischen Meilen–Uster–Effretikon–Regensdorf–Dietikon–Affoltern am Albis–Horgen eine einzige grosse Stadt heranwächst, die durch einen ausgedehnten Gürtel von Einfamilienhäusern bis Hombrechtikon, Oetlishausen, Mutschellenpass im Aargau und Albis ergänzt wird. Überall leben die «neuen» Zürcher, die, weil gute Verbindungen zur Stadt fehlen, gezwungen sind, mit ihrem eigenen Fahrzeug zur Arbeit zu fahren, was bei uns, vorab in der City, täglich die bekannten Verstopfungen erzeugt. Und weil das Wachstum in der geschilderten Art *ringsum* erfolgt, haben wir die Probleme auf allen Zufahrtsstrassen und auf allen wichtigen Plätzen der Stadt gleichzeitig. Nehmen wir als Beispiele die Bellerivestrasse, die Rämistrasse und den Mythenquai oder die Birmensdorferstrasse, die Badenerstrasse und die Hardturmstrasse, von überall her strömen bei Arbeitsbeginn die Automobile in dichter Folge ein. Bei Arbeitsschluss fahren sie in umgekehrter Richtung aus. *Mit bestem Willen lässt sich keine sofort wirksame Lösung für alle Richtungen finden, weil die Stadt in allen Richtungen gebaut worden ist.* Rein zufällig reihen sich die Bauten und Quartiere längs unseres Ausfallstrassen auf. Die Forchstrasse ist ein Musterbeispiel. Zuerst die Quartiere rund um den Kreuzplatz, dann diejenigen von Hirslanden, Rehalp, Zollikerberg, Zumikon, Forch, Egg usf. Je weiter draussen wir uns befinden, umso grösser die neuen Baugebiete, umso lockerer aber sind sie überbaut. Alle Fahrzeuge fahren auf der Forchstrasse ein, die zwischen dem Kreuzplatz und dem Bahnhof Stadelhofen in der Kreuzbühlstrasse endet, woselbst für das Auto nicht einmal mehr eine freie Fahrspur besteht. Am Platz vor dem Bahnhof Stadelhofen ist der Knopf vollkommen. Viele, die in

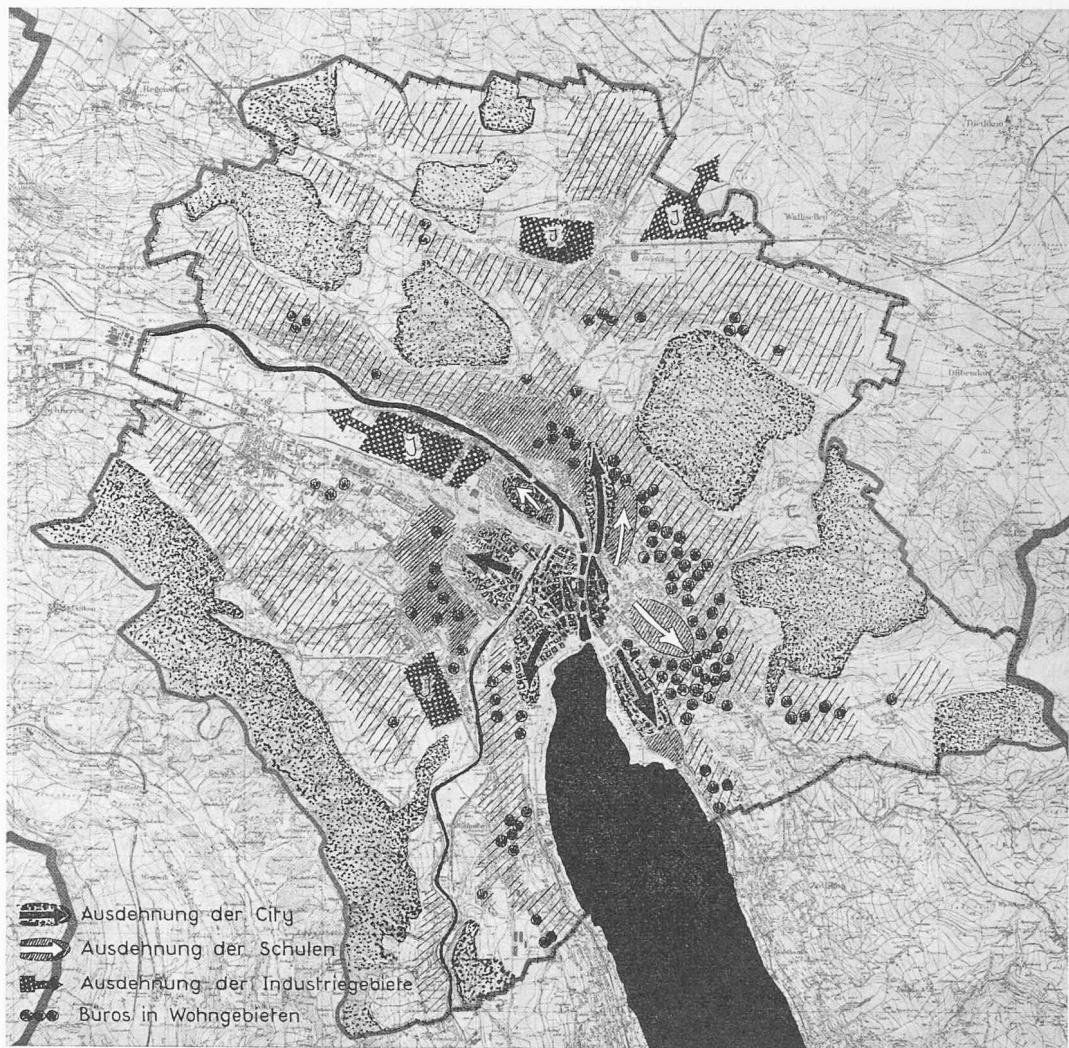


Bild 3. Die Ausdehnung der Arbeitsgebiete im Stadtkörper Zürichs (Masstab 1:100 000). Die City dehnt sich nach allen Seiten aus. Büros dringen in die schönen Wohnquartiere ein, die Hoch- und Mittelschulen ebenfalls

der Innenstadt zu tun haben, lassen das Auto resigniert in den Quartierstrassen beim Kreuzplatz stehen, die Tag für Tag über und über mit parkierenden Autos belegt sind. Ähnliche Beispiele liessen sich viele aufzählen. Ich wollte nur andeuten, dass das Verkehrsproblem kein stadtzürcherisches allein mehr ist. Das Wachstum der Landschaft verursacht die Kalamitäten im Innern; die Stadt ist für sich allein nicht mehr in der Lage, die Probleme zu lösen. Eine übergeordnete Organisation besteht nicht, und so bleibt denn alles schön beim alten, wenn wir uns nicht aufraffen, um die Lösung als Staatsbürger zu suchen.

Stand der Verkehrsplanung

Was können wir nun auf der technischen Seite vorkehren, um das Verkehrsproblem zu meistern? Auf Grund der 1953 in Auftrag gegebenen, 1955 abgelieferten Gutachten Pirath-Feuchtinger und Kremer-Leibbrand kamen die Zürcher Behörden zur Überzeugung, dass man die Strassenbahn aus den Strassen entfernen müsse. Das *Tiefbahuprojekt*, welches am 1. April 1962 zur Abstimmung gelangte, war das Resultat langjähriger Bemühungen. Nach der gewaltigen Abteilung des Projektes herrschte Ratlosigkeit. Sollte man überhaupt beim alten Tram bleiben, war eine moderne U-Bahn, die das Volk ja auch schon abgelehnt hatte, das Richtige? Sollte man die Bundesbahnanlagen verbessern? Wäre es zweckmäßig, sofort und radikal auf das individuelle Automobil und den Omnibus umzustellen? Sollte man das Auto aus der City aussperren, oder gab es sonst eine gangbare Lösung? Die von Automobilisten sicher gern diskutierte Variante der radikalen Umstellung auf individuell gesteuerten und schienenfreien Verkehr kann für Zürich nicht in Frage kommen, weil das vorhandene, aus alten Gemeindestrassen zusammengesetzte Strassen- netz verwinkelt, viel zu schmal und mit ganz wenigen Ausnahmen nicht entflochten ist. Klein- und Mittelstädte wie Biel, Winterthur,

St. Gallen und Luzern können zum schienenfreien System übergehen, weil sich die Zahl der täglichen Berufsfahrten in erträglichem Rahmen hält, die Staffelung der Arbeitszeiten wirkt sich noch gut aus. In Grossstädten kommen wir aber ohne gut funktionierendes Massentransportmittel einfach nicht aus, und dieses hat sich auf der Schiene am besten bewährt.

Ich selbst bin nicht Verkehrsingenieur, ich muss mich an das halten, was dieser Spezialist mir sagt. Jede Fahrspur schluckt in der Innenstadt, wenn es hochkommt, 700 Fahrzeuge, d. h. nur dann, wenn die Lichtsignalanlagen aufeinander abgestimmt und die Kreuzungen und Plätze gut geregelt sind. Wollten wir die Leistungsfähigkeit der Spuren etwa aufs Doppelte steigern, so müssten wir alle Plätze entflechten, d. h. wir müssten Unter- bzw. Überführungen bauen, und die lästigen Kreuzungen müssten ebenfalls unterbunden werden. Dazu – ich wiederhole und betone – müssten viele Strassen stark ausgeweitet werden. Amerikanische Städte haben diesen Weg beschritten, ohne jedoch das Verkehrsproblem zu meistern. Sie haben die Stadtzufahrten verbessert, in der Innenstadt Parkplätze gebaut und damit erreicht, dass die Zentren von Innen her ausgehöhlt wurden. Diese dienen nur noch als Arbeitsplatz, während das Geschäftsleben in die bekannten Shoppingcenters auswanderte. Heute sind viele amerikanische Städte, die ihr öffentliches Verkehrsmittel verkümmern, z. T. sogar eingehen liessen, gezwungen und mühsam bestrebt, neue Anlagen für den Massentransport auf die Beine zu stellen.

Die Variante «Umstellung auf individuelle und schienenfreie Transporte» fällt für Zürich aus. Das haben übrigens schon Pirath-Feuchtinger und Kremer-Leibbrand nachgewiesen. Selbst wenn wir annehmen würden, wir hätten genügend Geld und der Raum sei auch vorhanden, um einen Stadtumbau in diesem Sinne durchzuführen, er würde auf die Dauer doch nicht genügen. Wir haben 12 Spuren, die zur engen Innenstadt führen, die unter den geschilderten



Bild 4. Das von Kanton und Stadt Zürich entwickelte Netz der Hochleistungsstrassen im Raum der Region Zürich. Autobahnen, Autobahnring, Stadtkerntangenten, Cityring und Radialstrassen

günstigen Voraussetzungen 18000 Fahrzeuge in der Stunde bewältigen würden, die für die rund 70000 Arbeitsplätze, die wir heute hier schon haben, nicht genügen, für die 140000, mit denen wir in Zukunft rechnen, überhaupt nicht mehr genügen würden. Ganz abgesehen von der Leistungsfähigkeit der Strassen ist festzustellen, dass der Raum, den wir für das Abstellen der vielen Fahrzeuge benötigen, einfach nicht vorhanden ist.

Wollte man dem Parkierungsbedürfnis einigermassen gerecht werden, so müssten wir im Bereich der Kernstadt 12000 Parkplätze oder Abstellmöglichkeiten schaffen, jeder Platz zu 25000 Fr. ergäbe die schone Summe von 300 Mio Fr., die wir nur für den Bau von Garagen in der City und möglichst angrenzend aufzubringen hätten. Total stehen uns aber für den gesamten Tiefbau jährlich nur 32 Mio Fr. zur Verfügung!

Die Wiederaufweckung der Tiefbahndee scheint angesichts der gewaltigen Ablehnung nicht geboten zu sein, jedenfalls jetzt noch nicht. Das Tram im Untergrund und die Strassen frei für den Individualverkehr ist die Konzeption, wie sie jetzt in verschiedenen deutschen Städten (Köln, Stuttgart, Essen) verwirklicht wird. Das Unsympathische daran ist, dass der Trampassagier und folglich der Fussgänger dauernd unter den Boden verwiesen wird, ohne dass grosse zeitliche Gewinne erzielt werden. Vermutlich hat dieses Argument neben den grossen Baukosten und den während Jahren aufgerissenen Strassen am meisten Anhänger gefunden und die Tiefbahn torpediert.

Ich hoffe, dass die Diskussion um die fehlenden Projekte und Finanzen nicht einschläft. Es ist nötig, dass sich die Öffentlichkeit dauernd und intensiv mit diesen Dingen auseinandersetzt, damit die zuständigen Instanzen Mut bekommen, die Probleme zu erkennen und gangbare Lösungen zu suchen. Bis jetzt machte man der Stadt gerne Vorwürfe, weil man selbst nicht tiefer in den Stoff eindringen wollte. Es war ja auch bequem, den Stündenbock fand man bei den Verkehrsbetrieben, der Polizei, dem Bauamt – und dabei liegt es doch an uns allen, wenn es auf regionaler Ebene nicht vorwärts geht. Immerhin, eines wurde gut angepackt: Stadt, Kanton und Bundesbahnen haben je 150000 Fr. zur Verfügung gestellt, damit der *Transportplan* der Region Zürich erstellt werden könne. Vor genau zwei Jahren wurde Ing. Hans Barbe mit der Durchführung dieser grossen Aufgabe betraut; er war verpflichtet, seinen Schlussbericht am 1. April dieses Jahres abzuliefern, was er auch getan hat. Fast gleichzeitig ist der von Arch. Hans Litz und Ing. Hans Barbe verfasste Bericht über die *Parkordnung* in der Stadt fertig geworden, dazu – das ist für die Weiterentwicklung der Hauptstrassen unserer Stadt von besonderer Bedeutung – ist der *Bebauungsplan* im Stadtplanungamt in Vorbereitung. Die Steine des Mosaiks sind zusammengetragen, jetzt geht es darum, die Konzeption der Grossstadt zu entwerfen und ihr Leitbild allmählich zu zeichnen. Mit wenigen markanten Strichen kann man das heute tun.

Obwohl das Wachstum zur Millionenstadt nicht aufzuhalten ist, soll Zürich den behaglichen Charakter nicht verlieren. Es kann nicht ohne weiteres hingenommen werden, dass die durch die Jahrhunderte gewachsene und so schön geformte Stadt von innen ausgehöhlt und allmählich zu einer harten, brutalen und lieblosen Arbeitsstätte umgeformt wird. Es mag sein, dass dieser Satz in Wirtschaftskreisen missverstanden wird, deshalb sei deutlich hervorgehoben, was damit gemeint ist. Sicher ist, dass die private Wirtschaft die Triebfeder oder der Motor der Entwicklung ist und hoffentlich immer bleibt. Sicher ist auch, dass zentrale Funktionen dieser Wirtschaft nur im Kern der Stadt erfüllt werden können. Es zweifelt auch niemand daran, dass es notwendig ist, zentralen Raum für die Verwaltungen mittlerer und höherer Stufen zur Verfügung zu stellen. Schliesslich ist es für den Bestand der grossen Stadt auch nötig, steuerkräftige Unternehmungen aller Art hier anzusiedeln. Was aber grosse und immer grösser werdende Bedenken auslöst, ist die Tatsache, dass der Umwandlungsprozess von der Wohnstadt zur Arbeitsstadt praktisch überall und gleichzeitig vor sich geht. Durch die enorme Zunahme der Arbeitsplätze in der Stadt werden die Wohnungen aufs Land hinaus gedrängt. Nicht nur die Villen- oder Landhausbesitzer suchen das Weite, sondern auch die Wohnungen des Mittelstandes und der Arbeiterschaft müssen im Umland verwirklicht werden. Ob wir diesen Prozess einfach als Gottes Fügung hinnehmen oder uns eines Besseren besinnen wollen, das ist die Frage, die ich der Öffentlichkeit deutlich stelle. Im ersten Falle wird die Änderung des Stadtcharakters nicht zu vermeiden sein, im zweiten müssen wir rechtliche Vorkehrungen treffen, damit ausreichende und schöne Wohnquartiere innerhalb der Stadt dauernd erhalten bleiben. Es mag sein, dass der Umwandlungsprozess einem Naturgesetz entspricht, aber mir als Planer, der diese Stadt liebt, täte es im Herzen weh, wenn er zur Zerstörung dessen führte, was an Zürich lieb gewert ist, und das ist außer dem Masstab und der Gliederung in lebendige Stadtquartiere vor allem der schöne Baumbestand auf privaten Grunde. All das ist stark gefährdet.

Wir Planer sind ohnmächtig, wenn das Volk teilnahmslos bleibt. Das Zunehmen der Büros führt zum Andrang des Verkehrs, zur Verkehrsnot, die uns die grossen, kaum lösbar Aufgaben stellt. Dem Grundeigentümer ist es im Prinzip überlassen, was er mit seinem Grundstück anfangen will. Es erhebt sich heute die Frage, ob diese Einstellung zum privaten Grundeigentum bei zunehmender Stadtgrösse und zunehmender Verflechtung, ich möchte fast sagen, Verfilzung der Beziehungen, auf die Dauer richtig und haltbar sein kann. Man verstehe mich recht, ich plädiere nicht für eine Enteignung oder kalte Aushöhlung des Eigentums an und für sich, sondern für eine zweckmässigere, der geordneten Grossstadt besser entsprechende Nutzung desselben. Die hohe Ausnutzung unserer Kernzone zum Beispiel, die aus dem letzten Jahrhundert stammt, erzeugt den Verkehr, den wir nicht bewältigen können. Ich habe ausgerechnet, dass in dieser Kernzone allein über 300000 Arbeitsplätze eingerichtet werden könnten, rund $3\frac{1}{2}$ mal mehr als sich heute dort befinden! Wehe uns, wenn das eintreten sollte, dann wären wir überhaupt nicht mehr in der Lage, den Verkehr auch nur einigermassen befriedigend zu bewältigen.

So leid es mir tut, ich muss entweder für eine massive und wirksame Reduktion der Ausnutzungsmöglichkeiten dieser Zone plädieren, oder, was mir sehr viel sympathischer wäre, mich dafür einzusetzen, dass die vorhandenen Wohnzonen dauernd gesichert werden. Ich weiss, dass der Grundeigentümer alter Schule das nicht gerne hören und mir Antiliberalismus vorwerfen wird; ich weiss aber, dass es der gleiche Grundeigentümer ist, der uns vorwirft, wir lösten die von ihm erzeugten Probleme nicht! Nun habe ich in Zürich die nicht leichte Aufgabe übernommen, die Wahrheit zu sagen; ein Teil davon ist, dass die hohe Ausnutzung und der zu knappe Strassenraum im Grunde genommen ein und dasselbe sind und dass wir unpopuläre Massnahmen vorschlagen müssen, nachdem seit Jahrzehnten Versprechungen abgegeben wurden, die skizzierten Probleme seien lösbar. Ja, die Tiefbahn, die die Strassenbahn vergraben hätte, wäre eine einigermassen gangbare Lösung gewesen, indem neuer Verkehrsraum dort geschaffen worden wäre, wo die Verhältnisse am brenzligsten sind – aber das Volk hat diese Lösung abgelehnt.

Die technischen Studien müssen von der Voraussetzung ausgehen, dass es möglich sein werde, den Charakter Zürichs zu erhalten, und dabei sind die rechtlichen Gegebenheiten und die wirtschaftlichen Tendenzen ganz anders gelagert. Wenn uns also der Charakter Zürichs so viel wert ist, wie ich meine, dann müssen wir den Mut haben, es zu sagen und entsprechende Vorkehrungen zu treffen, damit die Wirtschaft nicht Unsinniges fordert und das Recht zweckmässig geändert

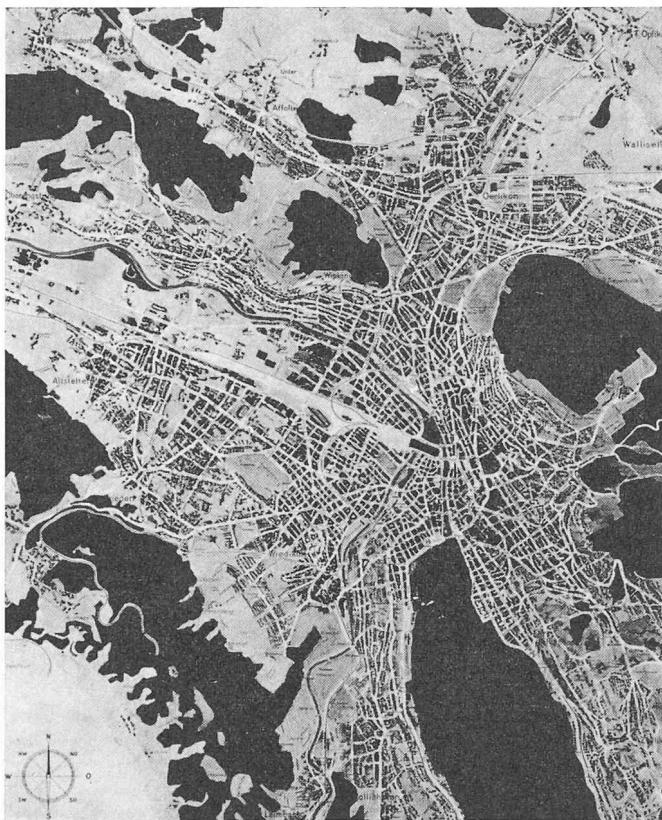


Bild 5. Das bestehende Strassenennet ist verwinkelt und engmaschig. Durchgehende, gut befahrbare Hauptstrassen fehlen

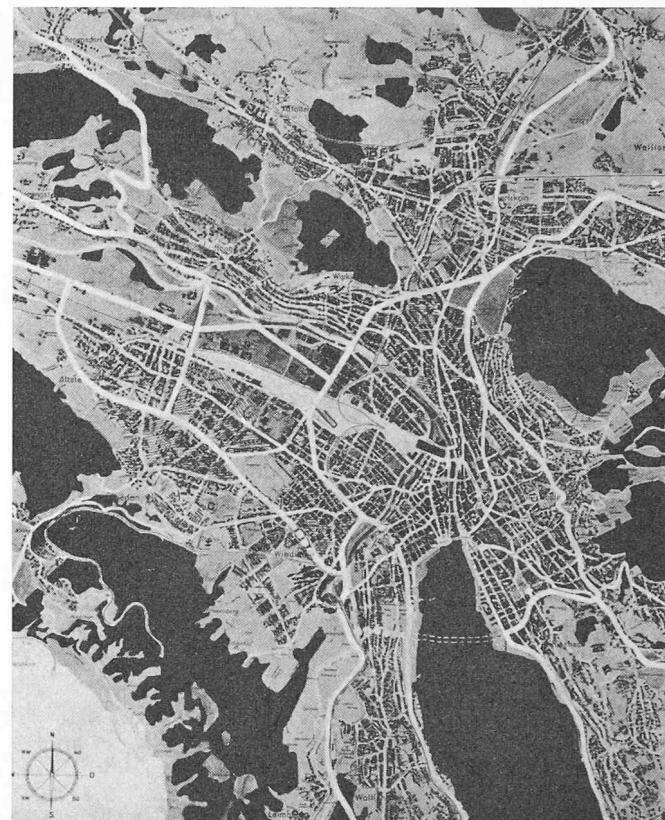


Bild 6. Durch die Verbesserung und den Ausbau vorhandener Strassen sollen Stadtkerntangenten entstehen. Der Seetunnel dient zur Entlastung des Kerns

werde. Unterlassen wir diese Auseinandersetzung, weil sie uns zu unbequem ist, dann ist nicht zu erwarten, dass irgend etwas besser werde, im Gegenteil, alles verschlimmert sich im Laufe der Zeit.

Verkehrsfragen

Man rechnet damit, dass Zürich ein neues schienengebundenes Massentransportmittel in die Wege leiten muss, dessen erster Ast den Kreis 11 und das angrenzende Glatttal bedienen wird. Vorstudien für eine Linie vom Stadtzentrum nach Norden sind im letzten Jahre in Auftrag gegeben worden, der Untergrund wurde untersucht, ein Vorprojekt, welches vom Büro für Wasserkraftanlagen der Stadt Zürich angefertigt worden ist, liegt vor; es ist allerdings noch nicht besprochen worden. Ich nehme an, dass es gleichzeitig mit den Studien Barbes bekanntgegeben werden kann.

Die Fragen, die mit dem Bau eines neuen Massentransportmittels zusammenhängen, sind vielschichtig und komplex, sie greifen, wenn man an die Erschliessung der Landschaft denkt, weit in die Regionalplanung oder Regionalpolitik hinein und tangieren somit staatsbürglerliche Belange. Trotz meiner Vorstösse wird nicht viel unternommen, das Eisen ist zu heiss, niemand will es anpacken. Ich will hier wiederholen, was ich andernorts schon sagte: Wenn wir auf diesem Gebiete nichts tun, so bleibt einfach alles beim alten, es geschieht dann einfach nichts und der nächste, der mit den Grundfragen der Stadtplanung betraut werden müsste, ein «Superdelegierter», wird in zehn oder zwanzig Jahren einfach feststellen müssen, dass es inzwischen zu spät geworden ist. Heute haben wir noch Zeit, wenn auch nur wenig. Ich stehe nicht gerne als Mahner hier, aber eines muss ich gerade hier deutlich sagen: Wenn wir nicht bald eine Lösung für das öffentliche Verkehrsmittel der Grossstadt haben, werden wir bestimmt keine Lösung für das Problem des individuellen Verkehrs finden. Je grösser nämlich eine Stadt wird, muss ein um so grösserer Teil ihres täglichen Berufsverkehrs gut funktionierenden öffentlichen Verkehrsanlagen übergeben werden können. Die Kleinstadt kommt noch ohne öffentliche Transportanlagen für den Nahverkehr aus, die Mittelstadt braucht bereits solche, die Grossstadt kann ohne sie nicht leben! Ich richte einen eindringlichen Appell an alle, die guten Willens sind: Helft uns durch aktive Mitarbeit, die Aufgaben zu lösen! In der wachsenden Grossstadt brauchen wir U- oder S-Bahnen, gleich wie wir sie nennen wollen, die die Wohnsiedlungen mit dem Kern verbinden! Es hat keinen Sinn, über die Korrektur einzelner Strassen und Plätze

zu grübeln, es ist nutzloses Unterfangen, Parkplätze, Expressstrassen, Cityringe und wie die Dinge alle heißen mögen, zu fordern, die des Automobilisten Herz höher schlagen lassen, wenn wir nicht *vorher* ein gut funktionierendes Massentransportmittel im Untergrund haben, welches Strassen und Plätze für den individuellen Verkehr freigibt. Die Schwerpunkte der Stadt, die konzentrierten Arbeitsgebiete, müssen gut mit den Wohnzonen verbunden sein. Als Bestandteil der Grossstadt ist das moderne Massentransportmittel nicht wegzudenken.

Autobahnen, Expressstrassen, Stadtkerntangenten und Cityring

Auch hier ist eine Feststellung grundsätzlicher Natur zu machen. Diese unter dem Sammelbegriff der *Hochleistungsstrassen* stehenden, vornehmlich dem Automobilisten dienenden Verkehrswägen hoher Ordnung, lassen sich nicht für sich allein betrachten, wie das leider bis noch vor ganz kurzer Zeit der Fall war: Einerseits sind sie mit dem Stadtorganismus und seiner funktionellen Struktur und andererseits mit dem zu ihnen gehörenden Parkraum zu behandeln. Tun wir das nicht, so kommen wir einfach nicht weiter, was die Vergangenheit deutlich genug bewiesen hat.

Und wie ist es, wenn wir die Strassen allein ohne die dazugehörigen Parkierungen betrachten? Es wäre, wie wenn wir Getreidemühlen bauten, ohne Säcke fürs Mehl bereitzuhalten! Ich bin verpflichtet, hier das zu wiederholen, was ich im Gemeinderat und im Ingenieur- und Architektenverein deutlich sagte: *Ich glaube, es wäre besser, wir bauten zuerst die vielen notwendigen Parkplätze und erst dann die Strassen hoher Leistungsfähigkeit.* Ich darf guten Gewissens so reden, weil das Gerippe der Hochleistungsstrassen in der Planung wenigstens vorliegt. Der Kanton hat sein Hauptstrassennetz entworfen und im Oktober des vergangenen Jahres bekannt gegeben, das Stadtplanungsamt legt nächstens eine Broschüre über seine Studien für den Hauptstrassenrichtplan – eben den Bebauungsplan – vor, und die von der Stadtplanungskommission geprüfte Parkraumplanung steht vor ihrem Abschluss. Wir wissen also, was wir wollen und sind in der Lage, die Reihenfolge der Verwirklichung festzulegen.

Schlussbetrachtungen

Es war mir vergönnt, vier sehr schwere Brocken hier zu deponieren. 1. Das *Wachstum Zürichs* über die Stadtgrenzen hinaus ist Tatsache geworden, der wir nicht mehr gedanken- und tatenlos zuschauen dürfen.

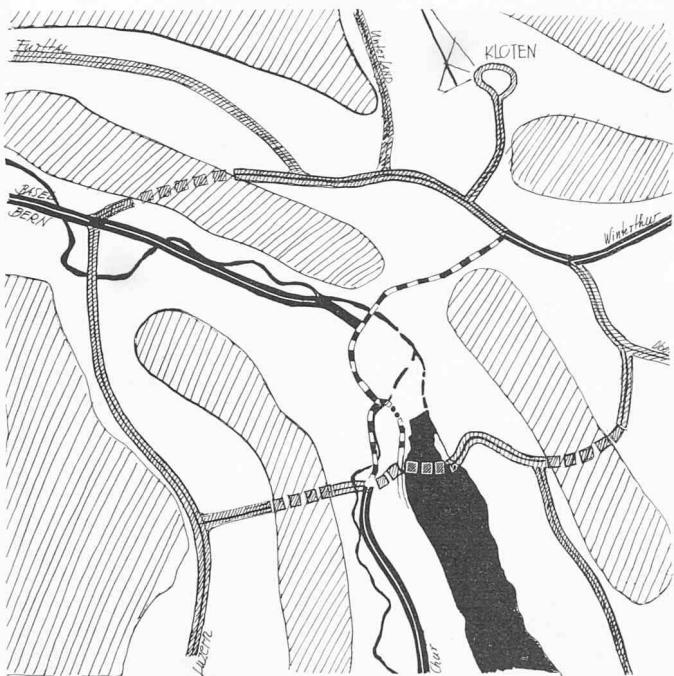


Bild 7. Der provisorische Zusammenschluss der Nationalstrassen auf Stadtgebiet soll im Zuge der «Westtangente» (punktlierte Linie) erfolgen. Schwarz ausgezogen: N 1 und N 3 im Bau

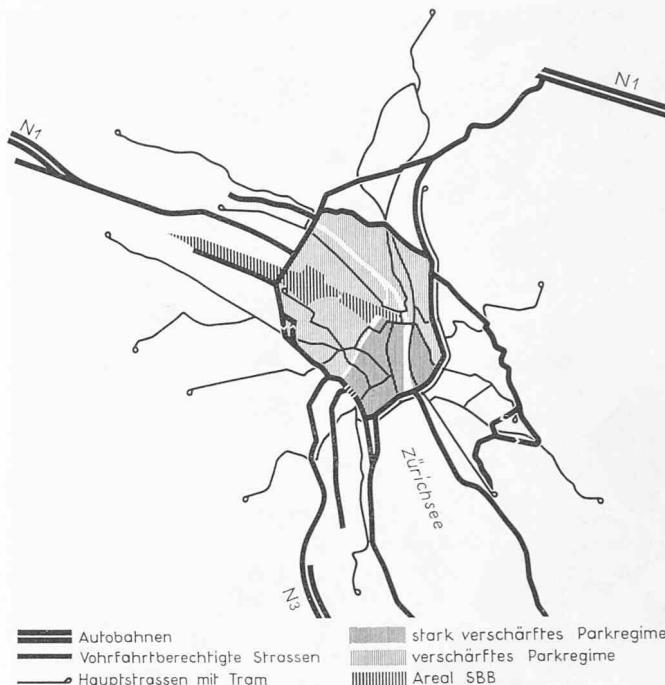


Bild 8. Durch die Zusammenarbeit von Stadtplanungsamt, Verkehrsbetrieben, Hoch- und Tiefbauamt und Polizei soll das «Sofortprogramm» für die Verkehrssanierung in den nächsten Jahren verwirklicht werden

2. Die *Finanzknappheit der Stadt* hat uns wohl erschreckt, sie darf uns aber nicht zur Tatenlosigkeit verurteilen.
3. Die *Verkehrsprobleme* können nicht mehr im Rahmen der Stadt und nicht mehr für sich isoliert betrachtet werden.
4. Für die nächsten Jahre – in denen die grossen Aufgaben noch nicht angepackt werden können – müssen wir mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln ein *Sofortprogramm* verwirklichen.

Zu diesen Brocken möchte ich noch einige Ausführungen allgemeiner Natur machen, denn behauen wir sie nicht, so werden wir uns stets den Vorwurf machen lassen müssen, dass wir vor der Grösse der Aufgabe zurückgeschreckt sind; die Brocken bleiben als Hindernisse im Wege liegen. Behauen wir sie hingegen, so werden sie Bau steine zum grossen Werk.

1. Das regionale Wachstum

Es ist höchste Zeit, den Raum Zürichs zwischen Meilen–Uster–Wallisellen–Regensdorf–Dietikon–Hedingen–Langnau und Horgen als städtebauliche Einheit zu erfassen. Die Wohn- und Arbeitsstätten dieses zentralen Raumes müssen mit dem Vorortgürtel im Umkreis von rund 15 km betrachtet werden, weil sich dort die noch teilweise ungenützten Reserven befinden. Wir müssen Mittel und Wege finden – unter Wahrung der Gemeindeautonomie und unter Berücksichtigung des privaten Verfügungsrechtes über Grund und Boden – die es uns erlauben, diesen grossen Raum, den ich als Lebensraum der Grossstadt bezeichnen will, so zu organisieren, dass die Stadt – und nun meine ich das heutige Zürich – in Ordnung weiterleben kann. *Die zentralen Aufgaben muss Zürich selber lösen, aber auch lösen können.* Als Staatsbürger müssen wir uns alle bemühen, nach Organisationsformen zu suchen, die es uns erlauben, einen so grossen Siedlungsraum zu überblicken und schliesslich zu bewältigen. Angesichts unserer Einstellung zu Gemeinde und Kanton und im Hinblick auf unsere schweizerischen Eigenarten sind das Probleme staatsbürgerlicher Natur, die ein einzelner überhaupt nicht anpacken, geschweige denn lösen kann. Wenn es mir gelingt, die Grösse des Raumes und den Umfang der Aufgabe wenigstens einigermassen abzustecken, will ich dankbar sein. Wenn es mir ferner gelingen sollte, die, die berufen sind, die Lösungen zu suchen, etwas anzuspornen, will ich zufrieden sein. In diesem Sinne richte ich an alle, die in Stadt und Gemeinden, in Kanton und Bund mit Planung etwas zu tun haben, den eindringlichen Appell, sich der rechtlichen Belange anzunehmen. An die Kreise der Wirtschaft richte ich die grosse Bitte, Regionalplanung nicht als Tätigkeit einzelner Spinner abzustempeln, sondern an ihrer Bearbeitung mitzuhelpen. Und schliesslich rufe ich alle Bürger auf, uns bei der Lösung zu helfen, denn wir Planer sind allein zu schwach dazu!

2. Finanzen

Die Tatsache, dass Zürich in eine Finanzknappheit hineingerutscht ist, soll und darf uns nicht zur Untätigkeit verdammen. Nichts wäre verfehlter, als die Hände in die Tasche zu stecken und sie womöglich zur Faust zu ballen. Es ist so: die Stadt hat heute für die Bewältigung ihrer Tiefbauarbeiten jährlich nur 32 Mio Fr. zur Verfügung, davon sind rund 12 Mio für Kläranlagen, 4 Mio für Grünanlagen und Friedhöfe, 6 Mio für normale Strassenbauten und Unterhalt, weitere 5 Mio für bereits angefangene grössere Bauten und rund 5 Mio für Land erwerb und andere Ausgaben gebunden, sodass für neue grosse Sanierungen auch kein Franken mehr übrig bleibt. Ist das eine Methode für die Bewältigung einer fortschrittlichen Zukunft? Wohl kaum! Wo die Mittel herzunehmen sind, das entzieht sich meiner Kenntnis, denn ich bin ja weder Politiker noch Finanzsachverständiger, aber eines weiss ich, dass das Verzagen keine Grundlage und Haltung sein kann, die weiter führt. Jedermann, der an der Entwicklung unserer Stadt und ihrer Region interessiert ist – und wer wäre es nicht – muss sich Gedanken über diesen Stillstand machen. In einer Zeit höchster Konjunktur und stets steigernden Wohlstandes des Einzelnen geraten unsere Gemeinwesen Stadt und Kanton (und beim Bund ist es nicht viel anders) in Nöte. Da kann doch etwas nicht mehr stimmen! Die Industrie hat mächtig ausgeholt, sie hat ein enormes Bauprogramm verwirklicht. Handel und Gewerbe garantieren uns Bürgern ständig Arbeit und gutes Einkommen, der Lebensstandard ist gewaltig gestiegen, sogar der kleine Mann leistet sich Auto, Fernsehen und andern Luxus. Und dabei ist die Infrastruktur unseres Landes ganz kläglich in Rückstand geraten, und wir tun noch dergleichen, als ob wir es nicht gemerkt hätten. Unsere Strassen sind nicht auf der Höhe der Zeit, Parkplätze fehlen, die öffentlichen Verkehrsmittel müssen modernisiert werden – aber noch schlimmer: das Wasser ist in Gefahr, an verschiedenen Orten sogar schon das Grundwasser. Das Wohnungsproblem ist nicht gelöst. Und wenn man verfolgt, was sonst noch alles von der Öffentlichkeit erwartet wird, werden wir Schweizer uns die Frage vorlegen müssen, ob wir weiter in der gleichen Richtung forschreiten wollen oder ob es nicht Zeit wäre, eine Besinnungspause einzuschalten, in der wir über unsere Beziehungen zu unserem Klein staat nachdenken sollten. So, wie wir uns zu verhalten gewohnt sind, geht es nicht weiter. Das zeigen uns die Lücken in den öffentlichen Kassen mit wünschenswerter Deutlichkeit! Ich will nicht pessimistisch werden, sondern der Hoffnung Ausdruck verleihen, dass es uns mit vereinten Anstrengungen gelingen werde, das, was wir vernachlässigt haben, nachzuholen unter der Devise, die wir am 1. August stets hoch halten: Gemeinwohl geht vor Eigennutz! Es ist höchste Zeit, dass sich diejenigen unter uns zusammenfinden, die einsichtig genug sind, damit unseren öffentlichen Körperschaften geholfen werde. Sicher

sind sehr viele bereit, es zu tun, doch fehlt bis heute der zündende Funke.

3. Verkehrspolitik

Wenn ich für diesen Abschnitt den Oberbegriff «Verkehrspolitik» als Titel wähle, so tue ich das bewusst. Ich will damit unterstreichen, dass wir, wenn wir von Verkehr als Bestandteil der Planung reden, nur noch als Ganzes von ihm reden können. Die Zeit ist vorbei, wo man sich als Fussgänger, Trampassagier oder Automobilist ausgeben konnte; heute ist jeder jedes, und je grösser die Stadtregion wird, umso mehr trifft das zu. Die Zeit ist vorbei, da man von Stadtverkehr und Vorortverkehr reden konnte. Es gibt, was den Verkehr betrifft, keine Grenzen mehr, weder örtliche noch solche der Kompetenzbereiche. Wenn wir nicht alle am gleichen Strick und in der gleichen Richtung ziehen, so bleibt der Karren im Sumpfe stecken. Ist es nicht sinnlos, wenn wir uns über Lappalien, über Personen, über Ämter streiten, wenn die Masse Tag für Tagträger wird und zäher fliesst? Ist es nicht traurig oder gar dumm, wenn wir uns über die Zuteilung der Mittel zanken, die wir nicht einmal haben? Ist es nicht fruchtloses Unterfangen, dass wir uns gegenseitig den Schwarzen Peter zuspielen, wenn ringsum uns herum sogar ärmere Länder wie Österreich und Italien zur Tat schreiten und die veralteten Verkehrssysteme ihrer Grossstädte tatkräftig erneuern? Der Verkehr ist eine Einheit. Wenn wir als Automobilisten den öffentlichen Verkehr fördern, nützen wir uns als Benutzer desselben und als Fussgänger, als die wir schliesslich geboren sind. Wenn wir uns als Fussgänger und Trampassagiere für den Bau von Parkhäusern und Hochleistungsstrassen einsetzen, so nützen wir uns – diesmal als Automobilisten ebenfalls. Wenn wir als Stadtbewohner die Verkehrseinrichtungen unserer Stadt modernisieren, helfen wir nicht nur uns, sondern all denen auch, die täglich zu uns zur Arbeit fahren. Wenn wir als Vorortbewohner der Stadt helfen, ihren Verkehr zu sanieren, so unterstützen wir nicht nur die Stadt, die kaum noch in der Lage ist, ihn wirklich zu sanieren, sondern wir nützen natürlich auch uns selbst. Diese Betrachtungen könnten auch auf die Behörden, die städtischen, gemeindlichen, kantonalen und eidgenössischen ausgedehnt werden, um nachzuweisen, dass Mauern – mittelalterlichen Schutzwällen gleich – geschleift werden müssen. Es geht nicht darum, hier oder dort Lorbeeren zu ernten, sondern darum, ein Verkehrssystem zu verwirklichen, welches den Anforderungen der Zeit und der Zukunft gerecht zu werden vermag. Je grösser die Stadtagglomerationen werden (im Inland wie im Ausland stellen wir die Zusammenballungen fest), umso mehr müssen wir über den Verkehr derselben als Einheit nachdenken: über den kollektiven und den individuellen, den Berufsverkehr und den Wirtschafts- oder Besucherverkehr, über den zirkulierenden und den ruhenden, über den gemeindlichen und regionalen. Und schliesslich, wenn wir die Dinge ganz durchdenken, dann müssen wir uns auch Rechenschaft darüber geben, wer bezahlen soll, was der Verkehr verlangt. Tragen muss es die Volkswirtschaft, darüber sind wir Fachleute uns schon lange klar, aber der einzelne Bürger hofft immer noch, sein Staat springe für ihn ein. Dabei sind doch wir dieser Staat.

4. Sofortprogramm

Heute dürfte es bereits zum Allgemeingut gehören, dass noch einige Jahre vergehen werden, bis wir an die Lösung der «grossen Verkehrsanierung» herantreten können. Ich meine damit den Bau eines modernen Massentransportmittels, den Autobahnring, die Hochleistungsstrassen, den Cityring usw. Wir wissen, dass noch Vorfahren rechtlicher und finanzieller Art getroffen werden müssen, bis überall die Baumaschinen installiert werden können. Diese Zeit aber müssen wir sinnvoll nutzen. Die Mittel, die uns heute schon zur Verfügung stehen, müssen wir zielstrebig und mit dem Blick aufs Ganze einsetzen. Aus dem Bestand muss herausgeholt werden, was herauszuholen ist. Der gangbare Weg ist mit dem Sofortprogramm aufgedeckt. Der Stadtverwaltung bin ich dankbar, dass sie ihn nun zu beschreiten beginnt. In nächster Zeit werden sich die Projekte und Vorlagen – so hoffe ich – häufen, die den Bau der Westtangente und die Verbesserung einzelner Haupttaxen des täglichen Berufsverkehrs zum Inhalt haben. Der vierte Brocken – so möchten Sie wohl schliessen – wird bereits bearbeitet. Ja, das stimmt, die Beamten der Stadt tun es. Aber genügt das? Die Verankerung dieses Gedankens im Bewusstsein des Stimmbürgers ist noch nicht weit gediehen; diejenigen, die ausserhalb unserer Stadt wohnen, haben überhaupt noch nicht Kenntnis davon genommen, dass wir uns – force majeure – zu diesem reduzierten Programm durchringen mussten. Aus diesem Grunde lege ich Ihnen auch diesen Brocken vor, damit alle Einsichtigen uns helfen, Mauersteine aus ihm zu formen. Wollen wir etwa in einem Jahrzehnt bereit sein, um mit der grossen Sanierung zu beginnen, so muss er bis dann aus dem Wege geräumt sein, denn wir werden nur in der Lage sein, grosse Werke zu verwirklichen, wenn die Stadt den Umbau übersteht. Mit andern Worten: Wenn wir Grossbaustellen im dichtest überbauten Gebiet einrichten wollen, müssen wir sie so gestalten, dass wirtschaftlich gebaut werden kann. Wir müssen den Verkehr in ihrem Bereich sperren oder umleiten können, wir müssen aber auch einen beträchtlichen Baustellenverkehr zusätzlich zum vorhandenen aufnehmen und bewältigen. Dementsprechend ist das Sofortprogramm als Voroperation zu betrachten, der sich der Patient zu unterziehen hat, damit er die Hauptoperation überhaupt überleben kann. Das Bewusstsein muss gefördert werden, dass das Sofortprogramm keine Notlösung, sondern die Voraussetzung für die grosse Sanierung ist. Hierüber muss das Volk innerhalb und ausserhalb unserer Stadt sachlich aufgeklärt werden.

Dafür, dass ich diese vier grossen und so schweren Brocken hier deponieren durfte, bin ich zu Dank verpflichtet. Mir wird's leichter ums Gemüt, wenn ich die Gewissheit gewinne, dass ich sie an der richtigen Stelle abgelegt habe, wo man gewillt ist, feste Steine aus ihnen herauszumeisseln, mit denen die Zukunft Zürichs gemauert werden kann.

Adresse des Verfassers: *Hans Marti*, Dipl. Arch., Malvenstrasse 24, 8057 Zürich.

DK 624.131.37

Ein Beitrag zur neuzeitlichen Bodenuntersuchung

Der Triax «3000» der Kraftwerke Mattmark AG

W. Jegher, Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung, zum 65. Geburtstag gewidmet von Dr. Ing. B. Gilg, Elektro-Watt, Zürich

1. Einleitung

Seit der Erscheinung des grundlegenden Werkes von *Karl Terzaghi*, «Erdbaumechanik auf bodenphysikalischer Grundlage», sind nunmehr genau 40 Jahre verflossen. In dieser technisch sehr fruchtbaren Zeit hat sich das Formelwerk der Erdbaumechanik soweit entwickelt, dass heute die theoretische Behandlung der Probleme weitgehend als abgeschlossen angesehen werden kann. Um diese vielleicht etwas unerwartete Behauptung ins rechte Licht zu rücken, muss sofort ergänzt werden, dass im Gebiete der praktischen Untersuchung allerdings noch viel zu tun übrigbleibt.

Es gibt wohl kaum einen Zweig des Bauwesens, in welchem die Grenzen der Theorie so augenfällig sind, wie gerade die Bodenforschung – handle es sich nun bei diesem Boden um Lockergestein, um Fels oder um ein nicht genau definierbares Zwischenstadium. Das ist weiter auch nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, wie heterogen die Erdkruste in allen ihren Teilen aufgebaut ist. Sie ist eben ein natürliches Gebilde und unterscheidet sich deshalb in den meisten

Fällen grundlegend von künstlichen Baustoffen wie Stahl, Aluminium, Beton oder Kunstharz, obgleich auch diese Stoffe nicht frei von Heterogenität sind. Eine Ausnahme machen wohl gewisse auf eine grosse Höhe gleichmässig abgelagerte noch lockere oder bereits verfeste feinkörnige Sedimente, die seit ihrer Entstehung an Ort und Stelle verblieben sind, oder magmatische Gesteine ohne innere Spannungen und Klüftung. Aber solche Fälle sind äusserst selten.

Natürlich ist die experimentelle Bodenuntersuchung mindestens so alt wie die theoretische; aber es muss doch festgehalten werden, dass sie in Anbetracht der gewichtigen Bauwerke wie Staumauern und Staudämme, Brückenpfeiler und Wolkenkratzer, welche wir heute bisweilen auf einen eher mittelmässigen Untergrund abstellen, mit der Entwicklung nicht immer Schritt hält. Es wäre sonst kaum erklärlich, dass anlässlich der Gerichtsverhandlungen über die Katastrophe von Fréjus von verschiedener Seite behauptet wurde, die Vorgänge im Felswiderlager hätten sich vollkommen der menschlichen Erkenntnis entzogen, während doch sicher über die Betonfestigkeit der Staumauer zahlreiche Prüfresultate vorlagen.