

# U-Bahn und Zonenplan

Autor(en): **Wasserfallen, Adolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84901>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

wertiges Zubringer- und Ergänzungsnetz alimentiert werden.

- Um ihrer Rolle gerecht werden zu können, müssen Tram und Bus gegenüber dem Privatverkehr (und leider häufig zu dessen Ungunsten) in einem Ausmass bevorzugt werden, das mit dem heute praktizierten Vorgehen nicht viel gemein hat.

## U-Bahn und Zonenplan

Von A. Wasserfallen, Stadtbaumeister, Zürich

Zwischen den Verkehrsplänen einer Stadt und ihrem Zonenplan bestehen intensive Wechselwirkungen. Besonders stark ist dabei der Einfluss des öffentlichen Verkehrs. Die U-Bahn schafft in ihrem Bereich Gebiete mit hoher Verkehrsgunst, was sich für Wohnzonen als gute Erreichbarkeit auswirkt und für Geschäftszonen eine starke Verbesserung der Verkaufslage zur Folge hat. Aus diesem Grund wäre es anzustreben, den Zonenplan und die Verkehrspläne gleichzeitig zu erarbeiten. Die zeitliche Koordination ist jedoch in der Planung eines der schwierigsten Probleme.

In Zürich befand sich der Zonenplan – als Folge der abgeänderten Grundlagen des kantonalen Baugesetzes in bezug auf die Freihaltezone – im Anfang der sechziger Jahre in Revision. Gerade damals aber hatte die Verwerfung der Tiefbahnvorlage zu einer weitgehenden Unsicherheit für die Planung des öffentlichen Verkehrs geführt. Es blieb also nichts anderes übrig, als den Zonenplan allein festzulegen, um die dringende Sicherung der Freihaltezonen herbeizuführen. Dieses Ziel ist erreicht worden: Seit dem 1. Dez. 1969 verfügt die Stadt Zürich erstmals über rechtlich verbindliche Freihaltegebiete.

Nachdem heute die generelle Konzeption der U-Bahn und die Linienführung der 1. Etappe von Kloten nach Dietikon bekannt ist, kann der Zonenplan auch im Hinblick auf die U-Bahn angepasst werden.

Die Linienführung der 1. Etappe folgt aus wirtschaftlichen Überlegungen auf Stadtgebiet den vorhandenen Zonen mit hohen Wohn-, Arbeits- und Besucherichten. In einer weitgehend ausgebauten Stadt wie Zürich ist dies eine einleuchtende Lösung. In anderen Städten, vor allem solchen mit grossen Siedlungsreserven, ist auch der andere Weg möglich, nämlich die Erschliessung unüberbauter Gebiete durch die U-Bahn. Es sei hier nur an das Beispiel von Stockholm erinnert.

Neben dem Problem des U-Bahneinflusses auf den Zonenplan ist ein anderes fast gleichzeitig aufgetaucht. Seit dem Jahre 1963, als der Zonenplan beschlossen wurde, ist fast schlagartig ein Rückgang der Wohnbevölkerung eingetreten. Diese Erscheinung wurde erst auf einen wesentlich späteren Zeitpunkt erwartet. Die Ursachen der Abnahme sind bekannt: Rückläufige Geburtenzahlen als Folge der Überalterung und der Pille, Abbruch und Umbau von Wohnhäusern, Zweckentfremdung von Wohnungen sowie vermehrter Bedarf an Wohnfläche pro Einwohner infolge wirtschaftlicher Besserstellung. Leider ist es jedoch bisher nicht möglich gewesen, den Anteil der einzelnen Faktoren statistisch klar zu erfahren. Vermutlich ist der Anteil der Flächenbedarfsvermehrung pro Einwohner viel entscheidender als die sogenannte Citybildung. Der Nettozuwachs an Wohnungen beträgt durchschnittlich um 2000 pro Jahr, und dennoch nimmt die Stadt jeweils um mehrere tausend Einwohner ab.

Gleichzeitig steigt die Zahl der Berufstätigen, die auswärts wohnen, stark an. Sie hat sich beispielsweise in der

Diese sehr leicht zu beweisende Tatsache zwingt zu teilweise unpopulären Massnahmen. Wir können uns ihnen aber nicht entziehen, ohne die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zum blossen Lippenbekenntnis und damit unsere Transportplanung zum akademischen Spiel zu degradieren.

Adresse des Verfassers: *Heinrich Brändli*, dipl. Ing. ETH/SVI, Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich, 8001 Zürich, Bahnhofquai 5.

DK 625.42:711.52

Periode zwischen den Volkszählungen 1950 und 1960 nahezu verdoppelt.

Diese Erscheinungen haben wesentliche soziologische und politische Nachteile zur Folge. Der Anteil der alleinstehenden jungen Leute, die zur Ausbildung und Berufsausübung in der Stadt Wohnsitz nehmen, und der Anteil der älteren Leute nehmen zu, während der Anteil der Familien mit Kindern zurückgeht; es findet eine Entmischung der Bevölkerung statt. Eine gesunde Struktur des Gemeinwesens verlangt jedoch einen ausgeglichenen Anteil aller Altersstufen und ein Gleichgewicht zwischen ansässiger Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl.

Zur Aufdeckung der Gründe und Zusammenhänge der erwähnten Erscheinungen, vor allem aber auch um Empfehlungen zu erhalten, wie diese bedrohliche Entwicklung aufzuhalten sei, beauftragte der Stadtrat das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH mit der Ausarbeitung eines Gutachtens. Dieses schlägt vor, die U-Bahnlinie zur Grundlage für eine Veränderung der Arbeitsgebiete zu machen, was Sonderbauordnungen im Umkreis der U-Bahnstationen bedingt. Es schlägt eine wesentliche Erhöhung der Ausnützungsziffer vor, soweit dies möglich ist, um damit der Tendenz der Citybildung in Wohnquartieren entgegenzuwirken und günstige Verbindungen zu den Arbeitsgebieten herzustellen. Damit werden auch bestehende Zentren aufgewertet und neue Schwerpunkte geschaffen, was sowohl stadtplanerisch als auch städtebaulich anzustreben ist.

Um eine erwünschte soziologische Mischung von Wohn- und Arbeitsplätzen zu erreichen, die verhindert, dass diese Zentren nach Arbeitsschluss ausgestorben wirken, und um diese Fussgängerbereiche zu Stätten der Begegnung werden zu lassen, ist ein gewisser Anteil an Wohnungen zu erstreben. Dies dürfte am ehesten durch einen zusätzlichen Ausnützungsbonus, der nur für Wohngeschosse bestimmt ist, zu erreichen sein.

Die angestrebten Konzentrationen von Wohn- und Arbeitsflächen im Bereich der U-Bahnstationen werden städtebaulich von grossem Einfluss sein. Es entsteht damit praktisch ein breites Band grosser Baumassen.

Seit längerer Zeit beschäftigt sich das Hochbauamt der Stadt Zürich mit Studien über die planmässige Anordnung von Hochhäusern im Sinne einer Gesamtkonzeption für die ganze Stadt. Diese Studien, welche kaum auf bestehenden Vorbildern anderer Grossstädte aufbauen können, haben mit der vorgesehenen Konzentration von Baukörpern längs der U-Bahn eine neue Richtung bekommen. Gegenwärtig befindet sich ein Musterbeispiel für eine Sonderbauordnung bei einer ausgewählten U-Bahnstation in städtebaulicher und rechtlicher Bearbeitung. Sobald die U-Bahnvorlage vom Volk genehmigt ist und damit die Lage der Stationen endgültig festliegt, wird auch der Zonenplan die entsprechende Weiterentwicklung erfahren.

Adresse des Verfassers: *Adolf Wasserfallen*, dipl. Arch., Stadtbaumeister, 8001 Zürich, Uraniastrasse 7.