

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 114 (1996)  
**Heft:** 35

**Artikel:** Zürich und die Schwäche der Städte  
**Autor:** Maurer, Jakob  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-79021>

#### Nutzungsbedingungen

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

#### Conditions d'utilisation

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

#### Terms of use

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

**Download PDF:** 22.02.2026

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

Jakob Maurer, Zürich

# Zürich und die Schwäche der Städte

**Zahlreiche Umstände wirken zunehmend negativ auf die europäischen Städte ein. Zudem verstärken manche Städte die ungünstigen Veränderungen durch ihr eigenes Handeln. Folgen sind z.B. erstens: starke Bevölkerungsschichten und Unternehmen verlassen die Städte, schwache füllen die Lücken; zweitens: die finanzielle Lage der Städte verschlechtert sich; und drittens: Stadtpolitik wird schwankend und vermag weder die Stadtentwicklung massgeblich positiv zu beeinflussen noch die Interessen der Städte kräftig zu vertreten. Die Stadt Zürich ist ein Beispiel dafür.**

## Die Charta über die Europäischen Städte

Nach einem Jahr vieler Gespräche und des intensiven Gedankenaustausches auf politischer und fachlicher Ebene unterzeichneten im November 1987 im Wiener Rathaus die Bürgermeister der Städte Hamburg, München, Wien und Zürich die „Charta über die Europäischen Städte“. Daraus stammt das folgende Zitat (Hervorhebung durch den Verfasser):

Punkt 2: „Viele behaupten oder glauben es insgeheim, dass die Städte verkümmern werden. *Die Städte seien aufzählig zu zeit- und sachgerechter Weiterentwicklung.* Die Gefahren des schleichenenden und stillschweigend geduldeten Verfalles würden nicht rechtzeitig erkannt, und die notwendigen Gegenmassnahmen würden nicht energisch und konsequent durchgeführt. Das treffe für die Bürger, die Fachleute und die Politiker zu.“

Die neuen Techniken am Arbeitsplatz, in der Kommunikation und in der Raumüberwindung würden das Miteinanderleben und das Schaffen von Werten grundlegend ändern. Die Standortvorteile der Städte würden verschwinden. Vollständig neue Siedlungs- und Lebensformen ausserhalb der Städte und ihrer Regionen würden besonders für die aktive und starke Bevölkerung entstehen.

Die schönen Innenstädte würden zu „Musen“ für den Massentourismus. Die städtischen Quartiere würden zum Sammelbecken der Schwachen, der Benachteiligten und der Randgruppen. Unsicher-

heit, Schwäche und Kriminalität würden zu Kennzeichen des städtischen Lebens. Die landesweite Entmischung der Bevölkerung nach Ausbildung, Alter, Einkommen und Herkunft nähme zu, möglicherweise sogar im Massstab ganz Europas. Es ist wahr: In einigen Ländern zeichnen sich solche Veränderungen deutlich ab.“

## OECD: Gruppe für Probleme verstädterter Gebiete

Die OECD (Organisation zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit der entwickelten Länder) mit Sitz in Paris befasst sich seit etwa 1968 intensiv damit, die Probleme verstädterter Gebiete zu konkretisieren und Wege aufzuzeigen, sie zu lösen. Am 20. März 1969 veröffentlichte die Gruppe für Probleme verstädterter Gebiete das Papier: „Warum die Stadtpolitik wichtig ist“. Daraus zitiert (Original englisch, eigene Übersetzung, Hervorhebung durch den Verfasser):

Punkt 8: „Wenn die bestehenden Trends sich weiter fortsetzen, dann ist zu erwarten, dass die *Umweltverhältnisse in allen Städten jeder Größe und in allen Regionen der Welt schlechter werden*.“

Punkt 9: „Basierend auf während dreier Jahre durchgeföhrten Studien und unterstützt durch achtzehn nationale Analysen, zwölf Fallstudien und einer in 152 Städten durchgeföhrten Übersicht ist zu schliessen, dass die gängigen Politiken die Verschlechterung der Umweltverhältnisse nicht aufhalten.“

Punkt 17: „Das Streben nach Nachhaltigkeit wird immer in einem Klima der Ungewissheit stattfinden: Niemand weiß, welche Grössen am wichtigsten sind, wie sich die Lebensstile ändern oder welche öffentliche Meinung vorherrschen wird. Städte stehen nicht still, während die Menschen Probleme analysieren und Lösungen suchen: Die Herausforderung liegt darin, entsprechend dem dynamischen und raschen Wandel der Städte zu entscheiden und zu handeln.“

Umwelt und Nachhaltigkeit werden von der OECD weit interpretiert. Der Gegenstandsbereich umfasst jedenfalls, was für die Stadtentwicklung zu beachten ist. Die Städte bilden die inneren Teile der städtischen Regionen. Die negativen Vorgänge sind in den meisten europäischen

Städten ähnlich. Dazu gehören erstens die demografischen Veränderungen wie: Starke Bevölkerungsschichten (nach Einkommen und Ausbildung) verlassen die Stadt, schwache füllen die Lücken; zweitens dem Wegzug starker Bevölkerungsschichten folgt mit zeitlicher Verzögerung der Auszug ertragkräftiger Unternehmen; drittens die Städte geraten in schwerwiegen- de finanzielle Schwierigkeiten, etwa wegen abnehmender Steuern, zunehmender Soziallasten und mangelnder Effizienz, und viertens durch vorangehend erwähnte Sachverhalte und durch ungeschicktes Verhalten nimmt das politische Gewicht der Städte ab, und sie können ihre Anliegen nicht mehr nachdrücklich genug vertraten.

Die Städte sind eingebunden in den Prozess der Periurbanisation, d.h. erstens der Wanderung von Einwohnern, Arbeitsplätzen und Nutzungen an eine sich ständig ausweitende Peripherie; zweitens der zunehmenden räumlichen Entmischung der Bevölkerungsschichten; drittens der Abnahme der Standortvorteile der inneren Teile beispielsweise wegen der Zunahme des privaten Verkehrs und der darauf häufig folgenden Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs und viertens der mehr oder weniger ausgeprägten „Ver- slumung“ städtischer Quartiere.

Eine der Folgen der Globalisierung ist, dass der Einfluss der Gemeinwesen faktisch abnimmt. Hinzu kommt die durch den raschen Wandel der Organisation und Technik der Produktion und der Leistungserbringung verursachte Dynamik in der Wirtschaft, den sozialen Verhältnissen und sogar in der Politik. Das betrifft in besonderem Masse die Städte und hat dort bis jetzt die negativen Vorgänge verstärkt.

## Städte schwächen sich auch selbst

Manche von den Städten kaum beeinflussbaren Kräfte sind an den Ursachen der Schwierigkeiten beteiligt. Oft berufen sich städtische Organe übermäßig auf diese Kräfte, um ihr eigenes Handeln der Kritik zu entziehen. Doch die Schwäche der Städte wurde auch durch sie selbst verstärkt. Die folgenden Bemerkungen weisen auf Vermutungen hin, welche Ursachen für diesen Vorgang sein könnten.

Die meisten europäischen Städte hatten seit dem Zweiten Weltkrieg eine sehr gute Zeit, die vor wenigen Jahren zu Ende ging. Sie konnten ohne viele Hindernisse Wünsche, auch kostspielige, erfüllen und räumliche Ansprüche auf die bis heute übliche Weise lösen, indem sie unüberbaute Flächen baulich nutzten. Die traditionellen Mittel zur Lenkung funktionierten, näm-

lich Geld und Vorschriften. Wohl begannen schon vor mehr als dreissig Jahren die demografischen Veränderungen. Doch die wirtschaftliche Dynamik nahm erst vor wenigen Jahren stärker ab. Wahrscheinlich verloren Politik und Verwaltung während der langen «guten Zeiten» einen Teil ihrer Fähigkeit, ernsthafte Probleme wirksam und wirtschaftlich zu lösen.

Städte waren und sind noch Brennpunkte des kulturellen, politischen und sozialen Lebens. In ihnen zeigen sich Bewegungen und Moden deutlich, manchmal sogar extrem deutlich. Bewegungen wie jene der «Basisdemokratie», der «weitgefassten sozialen Gerechtigkeit und der Umverteilung der Einkommen und der Vermögen», der «Ökologisierung», der «Skepsis gegenüber der Technik», der «Abneigung des wirtschaftlichen Wachstums» und der «Forderung nach grundlegend neuen Werten und Lebensweisen» beeinflussten die Stadtpolitik erheblich. Diesen Bewegungen liegen achtenswerte Ideale zugrunde. Doch die besonders in den Städten auftretenden Übersteigerungen – bis hin zu Fundamentalismen – und die dadurch hervorgerufenen heftigen Konflikte hemmten die Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Ein Ausweg daraus schien, Entscheidungen auszuweichen und Veränderungen zu unterbinden, beispielsweise durch viele einschränkende Vorschriften. Die Tatsache wurde verdrängt, dass sich Städte trotz passiver Politik und noch so vieler Regeln laufend wandeln.

Die politischen Akteure beachteten die Bedingung nicht, dass eine gute Stadtentwicklung Konstanz des Handelns in wichtigen Bereichen erfordert, auch wenn sich die politischen Mehrheiten ändern. Konflikt und nicht Konsens war der Leitspruch. Konstanz und damit Verlässlichkeit gerieten in den Hintergrund, ein schwerwiegender Fehler. Zusammen mit den demografischen Veränderungen ergaben sich daraus häufig labile politische Verhältnisse, bei denen geringe Verschiebungen der Stimmenanteile der Parteien massive Veränderungen der faktischen politischen Macht verursachten, die dann häufig direkt gegen die politischen Gegner eingesetzt wurde.

Als sich abzuzeichnen begann, welch schwerwiegende Probleme tatsächlich bestehen, bemühte man sich selten darum, fachkundig, realistisch, gründlich, unvoreingenommen und effektiv die Probleme vollauf zu erfassen und Lösungswege zu finden. In vielen Städten wurde versucht, mit «Grossprojekten», «Marketing» und «public relations» nach innen die wirtschaftliche Lage zu verbessern. Gegenwärtig herrscht weiterhin in Europa ein Überangebot an «Grossprojekten», für die

sich sehr wenige Investoren interessieren, und an Hochglanzbroschüren, die Städte anpreisen.

Weder «Grossprojekte» noch Werbung für eine Stadt sind grundsätzlich falsch. Auffallend ist jedoch, wie Stadtpolitik heute, die bis vor kurzer Zeit Wandel hemmen wollte und großen baulichen Projekten jeder Art Hindernisse in den Weg legte, massiven baulichen Aktionen das Wort redet, selbst wenn diese zu isolierten Brocken im Stadtkörper zu werden drohen und der Nachfrage nicht entsprechen. Bemerkenswert ist, wie die Broschüren Werbemethoden anwenden, die vielfach jenen für die Vermarktung von Massengütern entsprechen. Während bis vor kurzem die kulturellen, sozialen und ökologischen Fragen die Stadtpolitik weitgehend beherrschten und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit als gegeben galt, wurde – so scheint es – das alles über Bord geworfen. Statt dessen werden Teile der Wirtschaft isoliert und einseitig betont, was weder der Wirtschaft noch der Stadt dient.

Nicht nur die politischen Verhältnisse, auch die Meinungen sind labil. Doch die in der heutigen Zeit selten realisierbaren «Grossprojekte» und «Stadtmarketing» allein nützen wenig oder schaden sogar. Gleicher gilt für den Rückgriff auf Formen der «Basisdemokratie» und für die Durchführung vieler öffentlicher oder halböffentlicher Diskussionen über sehr allgemeine Fragen. Nichts ersetzt konkrete Anträge innerhalb einer klaren, konstanten Richtung der Erneuerung und Entwicklung. Heute erscheint Stadtpolitik und Stadtplanung vieler europäischer Städte, dazu gehört Zürich, hilf- und richtungslos.

## Zu Zürich

Seit etwa 1970 geht Zürich den Weg von einer kräftigen, stolzen Stadt hin zu einem von den Umständen getriebenen und von inneren Konflikten geschwächten Gemeinwesen.

Die noch immer erheblichen Vorzüge der Stadt gründen massgeblich auf früheren Planungen, Entscheidungen und Handlungen. Beispiele dafür sind: erstens der Bereich Bahnhofstrasse in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zweitens das Bahnnetz bis hin zur S-Bahn, drittens der Wettbewerb Gross-Zürich 1915–1918, viertens die Wohnungs- und Landpolitik vom Ersten Weltkrieg bis etwa 1970, fünftens die geschickte Landnutzung bis hin zur Bauordnung 1967 mit der damit verbundenen Sicherung von Grünflächen von rund 2000 ha, sechstens die über Jahrzehnte konsequent weiterentwickelten Infrastrukturen

und öffentlichen Bauten und Anlagen und siebtens die Initiativen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich. Diese haben schliesslich – nach zwei abgelehnten Vorlagen – meines Erachtens entscheidend dazu beigetragen, den Verkehrsverbund der weiteren Region Zürich zu schaffen, einschliesslich der S-Bahn und den intelligent gesteuerten Trams und Bussen der Stadt Zürich.

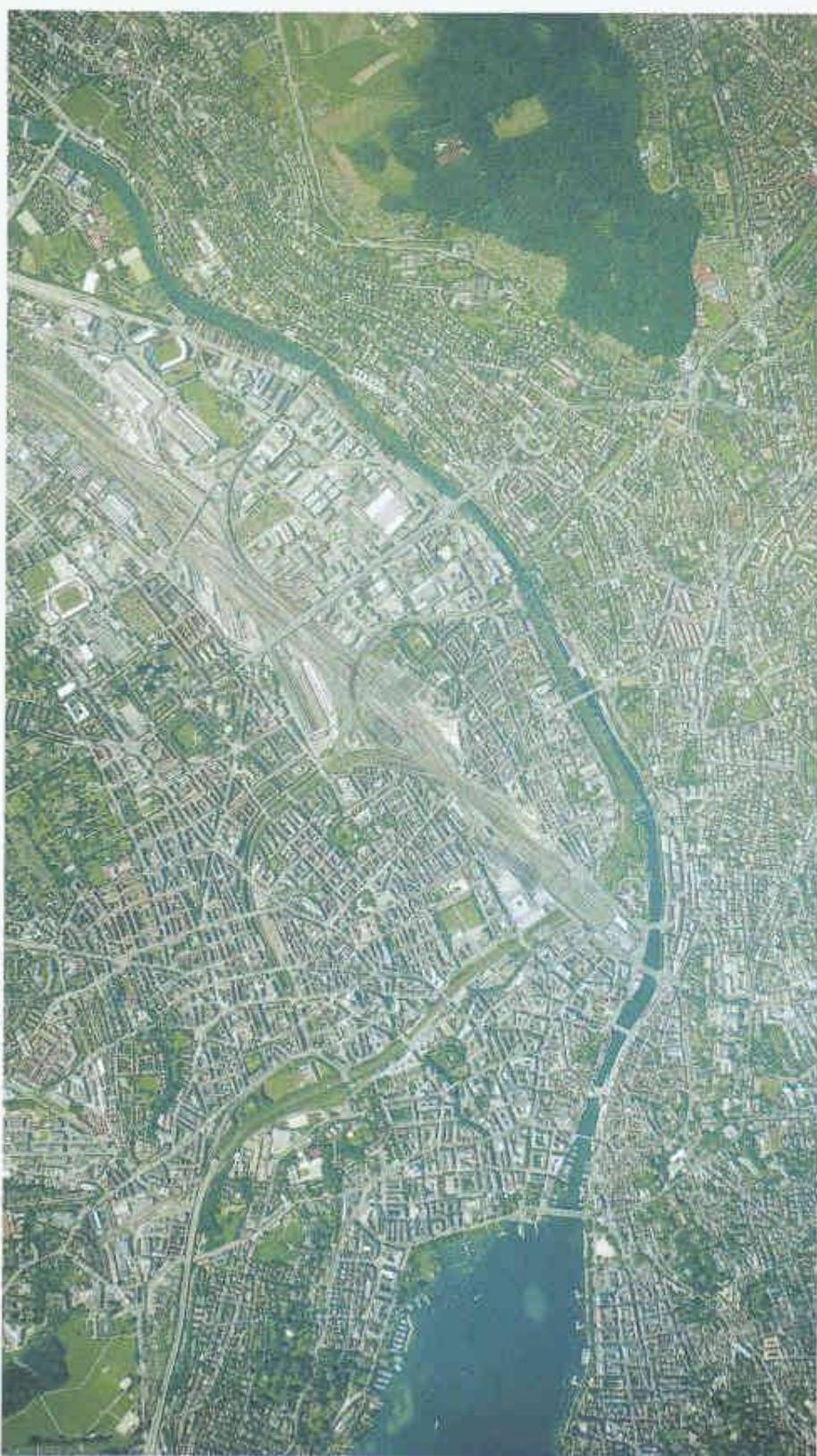
Unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Bebauungs- und Quartierplanamt geschaffen. Das war ein Stadtplanungsamt. Der Bebauungsplan von damals entsprach teilweise dem heutigen Richtplan, der Quartierplan Teilen der heutigen Bau- und Zonenordnung (BZO). Um 1960 begannen erneut Diskussionen über die Stadtplanung. Mitunter wurde das Bebauungs- und Quartierplanamt reorganisiert und neu als Stadtplanungsamt bezeichnet. Die Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat vom 18. August 1961 betrifft diese Angelegenheit. Ein Zitat aus dieser Weisung:

«Über die Frage, welche Massnahmen im einzelnen am besten geeignet sind, die Leistungsfähigkeit der Verwaltung im Hinblick auf die Lösung der Planaufgaben zu heben, gehen die Meinungen verständlicherweise auseinander. In einer Beziehung allerdings scheint weitgehende Übereinstimmung zu herrschen: dass nämlich ein zentrales Amt geschaffen werden soll, welches in der *Stadtplanung die Führung innehaltet*.» (Unterstrichung durch den Verfasser).

Von etwa 1970 an gelang es nicht mehr, sich über das zu einigen, was in wichtigen Fragen zu tun sei. Die Stadt begann sich selbst zu schwächen.

Aufgrund des nach 1970 in Kraft gesetzten, neuen kantonalen Bau- und Planungsrechtes wurde auch die Stadt Zürich verpflichtet, einen regionalen Gesamtplan (später Richtplan genannt) zu erlassen und anschliessend ihre BZO zu revidieren. Es gelang der Stadt während mancher Jahre nicht, einen Gesamtplan zu beschliessen. In der ersten Gemeindeabstimmung wurde die Vorlage verworfen. Daraufhin konnten sich Stadt- und Gemeinderat auf keine einzige neue Vorlage mehr einigen. Den Stimmbürgern wurden 1982 zwei Varianten unterbreitet. Sie lehnten beide ab. In der Folge setzte der Regierungsrat des Kantons Zürich den Gesamtplan in eigener Kompetenz fest. Die grösste Stadt der Schweiz musste gleichsam bevormundet werden.

Die Zerrissenheit der Stadtpolitik und damit der Stadtplanung zeigte sich auch im Verhalten der politischen Akteure der Stadt bei der Abstimmung über die S-Bahn. Zürich hatte sich während vieler



Stadt Zürich (Bild: Photoswissair)

Jahre aktiv und hartnäckig um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region und in der Stadt bemüht. Nach zwei verlorenen Volksabstimmungen in der Stadt Zürich lag ein von Bund, Kanton und vielen Gemeinden getragenes Projekt vor. Doch es war nun bemerkenswert, wie zwiespältig, uneinig und sogar ablehnend

sich viele politische Akteure der Stadt gegenüber diesem Projekt verhielten. In beiden Fällen dürfte das falsche Schlagwort -Wohnstadt oder Arbeitsstadt- eine verhängnisvolle Rolle gespielt haben.

Aus anerkennenswerten Absichten heraus versuchte die Stadt Zürich, während langer Zeit eine menschliche und

hilfsbereite Drogenpolitik zu betreiben. Sie liess die offene Drogenszene im Platzspitz und später unweit davon im Letten solange zu, bis diese mit harten Massnahmen geschlossen werden musste. Platzspitz wie Letten liegen nahe beim Hauptbahnhof Zürich. Was immer auf diesen Plätzen auch angeboten wird, der Einzugsbereich reicht weit über die Region Zürich hinaus. Das trifft in besonderem Masse für Drogen zu. Hinzu kommt, dass entlang der Achse vom Hauptbahnhof zum Escher-Wyss-Platz grosse Berufsschulen liegen. Die wahrscheinlich in der Schweiz weitaus grösste Konzentration von Jugendlichen im Alter zwischen etwa fünfzehn und zwanzig Jahren befand sich direkt neben der offenen Drogenszene.

Als Folge der hervorragenden Standortgunst der offenen Drogenszene und der liberalen Drogenpolitik entstand ein grossregionaler und teilweise internationaler Drogenmarkt mit einer massiven Konzentration von Suchtkranken und Dealern samt der damit zusammenhängenden Kriminalität. Die Teilnehmer an diesem Markt stammten schliesslich zum überwiegenden Teil nicht mehr aus Zürich. Die schon im Ansatz vorhandenen Tendenzen zur «Verschlumung» der Stadt Kreise 4 und 5 sowie von Teilen Wipkingens wurden massiv verstärkt. Der Ruf und die Bedeutung der Innenstadt von Zürich wurden national und international geschädigt.

Der unbegreifliche Entscheid, eine offene Drogenszene an den gewählten Orten zuzulassen, hatte schwerwiegende negative Konsequenzen für die Stadtentwicklung. Die ganze Innenstadt, vor allem die nach Westen angrenzenden Quartiere, waren davon betroffen. In diesem Fehlentscheid zeigte sich der Verlust an Augenmaß und Alltagsverstand.

Während rund zwanzig Jahren versuchte die Stadt, ihre BZO zu revidieren und dabei das neue Planungs- und Baurecht des Kantons zu beachten. Die ehemalige beratende Stadtentwicklungskommission riet dringend davon ab, das Mittel der BZO überzubewerten und zu riskieren, sich in einem Gewirr formeller Konflikte zu verstricken. Es sei eine für die Stadtentwicklung verderbliche Aussicht, Restriktionen übermäßig zu betonen und wegen der dadurch hervorgerufenen Konflikte wichtige andere Aufgaben zu vernachlässigen. Diese Empfehlungen wurden nicht beachtet und die beratende Stadtentwicklungskommission 1990 aufgelöst. 1992 wurde die Vorlage über eine neue BZO in der Volksabstimmung knapp angenommen. Über die darauf folgenden rechtlichen und politischen Auseinandersetzungen wurde viel geschrieben.

Nach Meinung des Kantons war ein Ende der Auseinandersetzungen nicht abzusehen. Dadurch würden auch die durch das kantonale Bau- und Planungsgesetz festgelegten Fristen massiv verletzt. Es sei deshalb Pflicht des Kantons, eine vorläufige BZO auch gegen den Willen der Stadt festzusetzen. Das erfolgte 1995. Nach einem Entscheid des Bundesgerichtes wurde die sogenannte BZO Hofmann 1996 rechtskräftig. Wiederum wurde Zürich bevormundet.

Die unerlässliche Voraussetzung einer qualifizierten Stadtplanung ist, keine wichtige Aufgabe zu missachten. Ein Beispiel für einen solchen Fehler ist das Verhalten der Stadt in bezug auf den weiteren Bereich des Hauptbahnhofes. Der HB Zürich ist der wichtigste Bahnhof der Schweiz. Durch die Bahn 2000 und die S-Bahn nahm seine Bedeutung noch erheblich zu. Seine ausgezeichnete Funktionsfähigkeit ist Bedingung für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, der Region und der Stadt Zürich. Im Bereich des HB Zürich werden Bahn und städtischer Nahverkehr auf engstem Raum verknüpft. Der wichtigste und empfindlichste Kreuzungspunkt der städtischen Trams und Busse ist das unmittelbare Vorgelände des HB Zürich. Das gleiche Gebiet muss zudem zahlreichen Verbindungen des privaten Verkehrs dienen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben den Hauptbahnhof konsequent ausgebaut. Dazu gehört die Erweiterung durch den S-Bahnhof Museumsstrasse. Sie waren bereit, die zuerst von der Stadt Zürich vor mehr als fünfundzwanzig Jahren ergriffenen Initiativen zur intensiveren Nutzung von Bahnarealen, auch über den Geleisen, zu unterstützen.

Bahnhöfe sind auch Quellen und Ziele für den individuellen Personen- und Güterverkehr. Sie brauchen Zulieferer und Service- und Reparaturdienste. Taxis transportieren Passagiere. Private holen und bringen ihre Gäste samt Gepäck von und zum Bahnhof. Auch eine Begrenzung der Anzahl Parkplätze ändert an diesem Verkehr wenig. Intensivere Nutzungen wie etwa das Eurogate erzeugen Mehrverkehr. Die verkehrliche Funktionsweise des weiteren Bereiches des HB Zürich beeinflusst zudem besonders die Entwicklung der Innenstadt, der Kreise 4 und 5 samt den Industrie- und Gewerbegebieten. Mehr Passagiere und intensivere Nutzungen verschärfen die Probleme. Hinzu kommt, dass der Bereich des HB Zürich aus der Sicht des Städtebaus herausragende Bedeutung besitzt.

Es gibt keine intensive Auseinandersetzung der Stadt Zürich mit dieser schwierigen Problematik. Vor kurzem ist das Bau-

gesuch für das Projekt «Eurogate» eingereicht worden. Doch der sachliche, zukunftsgerichtete Dialog zwischen der Stadt und der Trägerschaft dieses weitgehend vom Stadtkörper isolierten Projektes fehlt - er läge im Interesse aller Beteiligten. Wie die verkehrliche Erschließung des ganzen Bereiches in Zukunft zweckmäßig gelöst werden kann, bleibt im Dunkeln. Gleicher gilt für das Problem, wie sich die Leistungsfähigkeit des städtischen Nahverkehrs entsprechend der erwarteten Zunahme der Bahnpassagiere steigern lässt.

Wie andere Städte versucht Zürich, seine Verwaltung besser zu organisieren. 1995 wurde eine diesem Ziel dienende Vorlage angenommen. Diese sieht vor, das Stadtplanungsamt aufzulösen und dessen Aufgabe auf mehrere Departemente aufzuteilen. Das wurde vollzogen. Doch bis heute ist unklar, wer denn nun für was zuständig und verantwortlich ist.

Während der Vorbereitung dieser Vorlage haben sich die Fachverbände unter der Federführung des SIA Zürich entschieden gegen die Auflösung des Stadtplanungsamtes gewandt. Sie stellten sich keineswegs gegen die Überprüfung der Aufgaben und der Effektivität dieses Amtes. Sie betonten vor allem die schon in der Weisung des Stadtrates 1961 erhobene Forderung: «...ein zentrales Amt geschaffen werden soll, welches in der *Stadtplanung die Führung innehat*.» Der Rat der Fachverbände wurde nicht beachtet. Ihnen wurde bedeutet, dass die Auflösung des Stadtplanungsamtes leider der politisch-taktischer Preis dafür sei, dass die anderen Teile der Vorlage Mehrheiten finden. Zürich ist ein typisches Beispiel dafür, wie sich Städte selbst schwächen.

### Was tun?

Unerlässlich wäre es, die Lage offenen Blickes zu beurteilen. Dazu gehört, die nach wie vor bestehenden, erheblichen Vorteile Zürichs einzubeziehen. Doch im Zentrum sollte die sachkundige und ehrliche Darstellung der Schwierigkeiten, der wichtigen Aufgaben und der Mittel stehen.

Die Schwierigkeiten betreffen zum Beispiel: erstens die für Städte wie Zürich geltenden, negativen Umstände und ihre spezifische Bedeutung für Zürich, zweitens die politisch-wie sozial ungünstige demografische Entwicklung, besonders in den Kreisen 4 und 5, drittens die labilen politischen Verhältnisse und die politische Schwäche der Stadt Zürich nach innen wie nach aussen und viertens die schlechte finanzielle und problematische wirtschaftliche Lage.

Wie in anderen Städten betreffen die wichtigen Aufgaben der Zukunft solche, die nicht mehr weitgehend selbstständig mit den früher wirksamen Mitteln von Vorschriften und Geld gelöst werden können. Typisch wird die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit zahlreichen anderen Akteuren, sei es mit anderen Gemeinwesen oder mit privaten Körperschaften. Hinzu kommen die sachlichen Schwierigkeiten, weitgehend überbaute Gebiete zu erneuern und zu entwickeln, in der Regel während vieler Jahre schrittweise und zugleich konsequent, entsprechend einer grundsätzlichen Richtung oder Strategie. Das sind politisch, organisatorisch und planerisch anspruchsvolle Herausforderungen.

Beispiele für wichtige Aufgaben sind: erstens das Wohnungswesen und die Gebietserneuerung der Wohnquartiere, namentlich der an die Innenstadt angrenzenden, zusammen mit den Genossenschaften, den institutionellen Wohnungseigentümern und der Vertretung der privaten Hausbesitzer, u.a. mit dem Ziel der demografischen Stabilisierung; zweitens die Stärkung der Innenstadt und besonders die Lösung der Probleme der Nutzung, des privaten Verkehrs und des städtischen Nahverkehrs sowie des Städtebaus im Bereich des HB Zürich; drittens der formelle und faktische Rahmen für die kurz-, mittel- und langfristige Nutzung der zentral gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete, namentlich im Hinblick auf Klein- und Mittelbetriebe; viertens die Massnahmen, um die Nutzung und Benutzung des Bestehenden in den Zeiten des raschen Wandels zu optimieren, und fünftens die «notrechtliche» bau- und zonenrechtliche Lage kurz- und mittelfristig zu handhaben und zu klären.

Es reicht keineswegs, über diese Aufgaben allgemein zu reden, gleich in welcher Weise. Die unerlässlichen Kooperationen sind politisch, psychologisch, organisatorisch und sachlich schwierig. Wahrscheinlich können sie nur erfolgreich werden, wenn zuerst ohne viel Aufhebens konkrete Vorschläge für erste, beherrschbare Schritte erarbeitet und dann der öffentlichen Diskussion unterbreitet werden. Doch wie wahrscheinlich ist es, dass Zürich in naher Zukunft wieder den Weg zu einer innovativen, starken und zukunftsgerichteten Stadt findet?

Adresse des Verfassers:

Jakob Mauerer, Prof. Dr., ETH Hönggerberg, HII, H423, 8093 Zürich

### Anmerkungen

<sup>1</sup> Charta über die Europäischen Städte, Stadt Wien, November 1987