

Eine erfüllte Mission

Autor(en): **Redaktion**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **86 (1968)**

Heft 33

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-70109>

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.

Eine erfüllte Mission

DK 92

Am 1. April 1962 verwarfen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich die Vorlage für teilweise Tieflegung der Strassenbahn mit deutlichem Mehr. Ein Kernstück der Stadtplanung war damit zu nichte gemacht, eine Kluft zwischen Exekutive und Stadtparlament einerseits und Volk andererseits offenbar geworden. Die Früchte jahrelanger, sorgfältiger Studien waren vom Hagelwetter getroffen; es musste neu gepflanzt werden. Der Stadtrat hatte schon im Jahr zuvor erkannt, dass die Stadtplanung als Ganzes zu begreifen und dementsprechend zu straffen sei. Er hatte daher im Sommer 1961 das bisherige «Bebauungs- und Quartierplanbüro» – dessen Chef, Arch. H. Kuppli, damals in den Ruhestand trat – in den Rang eines Stadtplanungsamtes erhoben, die Besetzung des Chefpostens indessen noch offen gelassen. Um die Stagnation nach der Abstimmung vom 1. April 1962 zu überwinden, sollte eine frische, von aussen kommende Kraft eingesetzt werden. Der Stadtrat und insbesondere der Vorsteher des Bauamtes I, Stadtrat R. Welter, hatte erkannt, dass unter allen in Betracht kommenden Planern Hans Marti der Mann zu sein schien, welcher der Aufgabe gewachsen sein könnte.

Die Stadt gewann seine Hilfe, indem sie ihn zum *Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung* machte. Als dessen Hauptaufgaben wurden folgende festgesetzt: Bearbeitung aller die Stadtplanung betreffenden Fragen einschliesslich der regionalplanerischen Probleme, Bearbeitung einer Gesamtkonzeption für die Planung (Bau und Verkehr), Aufstellung eines Inventars der zu bearbeitenden Probleme einschliesslich von Sofortmassnahmen, Vertretung der Stadt in ausserstädtischen Fachgremien, Mithilfe bei der Auswahl des Chefs des Stadtplanungsamtes. Die Stellung des Delegierten wurde so umschrieben, dass er vollen Zugang zu allen Dienstabteilungen, jedoch keine Entscheidungskompetenzen hatte, welche dem Stadtrat bzw. den Dienstchefs vorbehalten blieben. Auch durfte der Delegierte mit fachtechnischen Instanzen ausserhalb der Stadtverwaltung direkt zusammenarbeiten. Schliesslich wurde vereinbart, dass der Delegierte seine Aufgabe in einer Zeitspanne von drei bis vier Jahren seit Dienstantritt so weit fördern würde, dass seine Beanspruchung stufenweise wieder abgebaut werden könnte.

Das Dienstverhältnis begann am 1. Dezember 1962 mit voller Arbeitsverpflichtung, vom 1. September 1965 an liess Hans Marti nur noch die Hälfte seiner Arbeitszeit der Stadt, um die andere Hälfte wieder dem Architekturbüro Marti & Kast zu widmen, und Ende 1967 beendete er seine Tätigkeit als Delegierter ganz.

Was ist nun das Ergebnis seiner im Ganzen genommen vierjährigen Tätigkeit? Im Frühling 1963 wählte der Stadtrat Arch. Gerhard Sidler als Stadtplanchef; er trat sein Amt im Herbst an. Am 18. März 1964, nach 1¼ Jahren also, hat der Delegierte dem Gemeinderat jenen ersten Bericht erstattet, der in der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 6. August, Heft 32, Seite 551, wiedergegeben wurde, und der in grossen Linien eine Bestandsaufnahme sowie die ersten getanen und bevorstehenden Schritte

umriss. Damals hat Gemeinderat Hans Ott die Bezeichnung «Plan-diät» geprägt, die treffend andeutete, wie der Delegierte die ins Unrealistische gewachsenen Vorschläge, die bei seinem Amtsantritt vorlagen, auf das Mass des Möglichen zurückgeschraubt hat.

Über weitere Früchte seiner Arbeit berichtete er in der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 10. Juni 1965, Seite 406, und am 24. Januar 1966 legte er dem Stadtrat einen Bericht vor, der sich mit dem Stand der Verkehrsplanung befasste. Auch dieser ist hier, begleitet von zehn Tafelbeilagen, erschienen (SBZ 1966, Seite 207). Einen wesentlichen Erfolg für die Stadtplanung konnte der Delegierte als Mitglied der «Kommission Hürlimann» im Sommer 1967 buchen, als das von dieser Kommission ausgearbeitete Programm für den Nationalstrassenbau bundesrätlich genehmigt wurde, womit die Finanzierung der innerstädtischen Westtangente gesichert war. Das Konzept dieser Westtangente als Sofortmassnahme bildet denn auch – neben der Sihlraumplanung – einen der wichtigsten Bestandteile des Vortrages, den der Delegierte am 24. Januar 1968 dem Gemeinderat hielt.

Dieser Vortrag darf füglich als Schlussbericht über die Tätigkeit des Delegierten betrachtet werden, weshalb wir ihn heute ebenfalls veröffentlichen. Er zeigt, dass man seit 1962 kleine Schritte in sehr anerkannter Zahl getan hat, aber auch, und das ist wohl das Wichtigste, dass die grossen Linien der Stadtplanung festgelegt worden sind. Der Mann, der hier zehn Jahre lang ohne sichtbare Wirkung über die zu beachtenden Grundsätze der Expressstrassen-Planung geschrieben hatte, bis er 1961 ausrufen musste: «Machen Sie diesen Blödsinn nicht»¹⁾, er hat in fünfjähriger Arbeit seinen Ideen zum Durchbruch verholfen.

Es ist dem Stadtrat hoch anzurechnen, dass er den Mut hatte, den unbequemen, unermüdlichen Kritiker auf den massgebenden Posten zu berufen, auf dem er nicht nur die Richtigkeit seiner Ansichten unter Beweis stellen konnte, sondern zugleich auch das Geschick bewies, sie in Zusammenarbeit mit der Verwaltung zu verwirklichen. Er hat es mit dem Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit, oft unter Aufopferung seiner Gesundheit, getan. Der Stadtrat hat ihm den verdienten Dank dafür ausgesprochen, wobei er u. a. sagte: «Bei der Vorbereitung der Expressstrasse im Sihlraum half Herr Marti entscheidend dabei mit, dass für die eine Zeitlang unvereinbar scheinenden städtebaulichen, architektonischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkte ein gemeinsamer Nenner gefunden werden konnte. Dank seiner Fähigkeit, die Probleme nicht nur in ihrer technischen Tragweite zu sehen, sondern immer gleichzeitig auch die rechtlichen, finanziellen und politischen Belange zu berücksichtigen, gelang es Herrn Marti, schwierige Aufgaben einer Lösung entgegenzuführen.»

Wir gratulieren unserem ehemaligen Redaktor zu seinem Erfolg und freuen uns, unsern Lesern mitteilen zu können, dass wir inskünftig seine Mitarbeit wieder mehr in Anspruch nehmen dürfen.

Die Redaktion

1) SBZ 1961, S. 327, 390, 541 und 869, sowie 1962, S. 126.

Die Stadtplanung der Stadt Zürich

DK 711.5

Schlussbericht der Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung, Arch. Hans Marti, abgelegt vor dem Gemeinderat am 24. Januar 1968

Die Festsetzung des *Bebauungsplanes*, der gemäss § 5 in Verbindung mit § 7 des kantonalen Baugesetzes die bestehenden und zukünftigen Hauptstrassenzüge mit den öffentlichen Anlagen und Plätzen festlegt und ihren Zusammenhang mit den Strassen benachbarter Gemeinden herstellt, ist Sache des Gemeinderates. Rechtskräftig wird der Plan mit seiner anschliessenden Genehmigung durch den Regierungsrat. Diese Feststellungen finden wir in der Einleitung zum Entwurf eines solchen Bebauungsplanes, der ihnen im Frühjahr 1966 übergeben worden ist.

Der Weg vom Entwurf bis zur ausgereiften Vorlage ist lang, denn der Inhalt des in Vorbereitung befindlichen Planungsinstrumentes ist, obwohl er im Prinzip nur *einen* Sachbereich – die bedeutenden Strassenzüge – umfasst, sehr kompliziert. Strassen unterschiedlichen Alters und Ausbaus und Vorschläge für neue

enthält dieser Plan; er regelt ihre Verwendung nach Benutzerkategorien und sieht Zusammenhänge vor, die bisher nicht erkannt werden konnten. Der Bebauungsplan ist ein von Behörden erlassener Richtplan, der keinen Einfluss auf die baulich-architektonische Gestaltung nimmt, gegen den auch kein Rekurs ergriffen werden kann. Trotzdem, oder vielleicht gerade aus diesem Grund, ist er als gesetzliches Planungsinstrument für die Gestaltung der Ortschaften von sehr grosser Bedeutung; er gibt den Amtsstellen ein wirkungsvolles Mittel für die Beurteilung von Baugesuchen im konkreten Fall in die Hand. Die Ausarbeitung von *Baulinienplänen*, die auch für das Grundeigentum rechtsverbindlich werden, und die Bereitstellung von *Quartierplänen* zur Regelung der Grundstücksverhältnisse und Detailerschliessung des ausreifenden Baulandes haben sich an diesen Richtplan zu halten.