Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89 (1971)
Heft: 25

Artikel: U-Bahn und Zonenplan
Autor: Wasserfallen, Adolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-84901

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: 02.07.2025

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

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.

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.

U-Bahn und Zonenplan

DK 625.42:711.52

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 Besucherdichten. 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 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.