

Was heute gilt, ist morgen falsch : 40 Jahre Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen (ZBV) : wie geht es weiter?

Autor(en): **Capol, Jan**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 10

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120024>

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.

Was heute gilt, ist morgen

Die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen (ZBV) ist vierzig Jahre alt geworden. Die Vortragsreihe des Jubiläumsjahrs dokumentiert die wilde Entwicklung der Stadt und die Erschütterung des Planerberufs. Ein Rückblick und ein Blick in die Zukunft.

Gründungsmitglied Hans Marti hielt kurz vor seinem Tod fest: «Die Planung sollte Räume öffnen, in denen alles möglich ist, Planung sollte befreien und nicht einengen, Wege aufdecken, die weiterführen.» Martis Konzept ist die Messlatte für die ZBV. Werden jeweils nur Tagesprobleme behandelt oder auch Handlungsmöglichkeiten eröffnet?

Die Planung von gestern

Die gesellschaftlichen Veränderungen seit der «Gründerzeit» der ZBV sind enorm. Diese ist in ihrem Zukunftsoptimismus, in ihrem Glauben an die Gestaltbarkeit der Zukunft aus heutiger Sicht unverständlich. Planer sahen das damalige Konjunkturhoch als Ewigkeit und übertrugen die stürmische Entwicklung in eine ferne Zukunft. 1953 hatte die Schweiz 4,8 Mio. Einwohner, 1963 waren es 5,8 Mio. Rolf Meyer richtete seinen schweizerischen Siedlungsrichtplan auf 10 Mio. Einwohner aus, was dem Jahr 2000 hätte entsprechen sollen. Auch für kritische Zeitgenossen erschien die Welt durch den Willen des Menschen formbar. Lucius Burckhardt, Markus Kutter und Max Frisch schlugen 1956 vor, für die Landesausstellung von 1964 eine komplett neue Stadt zu errichten: Eine Musterstadt, modern und vernünftig, organisch und funktionalistisch, geplant, errechnet und widerspruchsfrei. Aus der zeitlichen Distanz betrachtet wird klar, dass Planung nie objektive Instanz sein kann, sondern dass sich die gesellschaftlichen Vorstellungen und

die Problem- und Interessenlagen dauernd verändern.

Zersiedelung als politisches Ziel

Die Entvölkerung der Städte und die unkoordinierte, zufällige Besiedlung der offenen Landschaft werden heute oft als das Ergebnis von Sorglosigkeit und Spekulation dargestellt. Doch Zersiedelung war ein in der Bevölkerung breit abgestütztes Ziel. Grundlage dieses Ziels war die Kleinfamilie im eigenen Heim, auf eigenem Boden, weit weg von der Stadt. Der Exodus aus der Stadt aufs Land wurde und wird mit öffentlichen Mitteln gefördert. Das sogenannte Bausparen, der erste Schritt zum eigenen Häuschen im Grünen, wird steuer- und versicherungstechnisch begünstigt. Das Wohn- und Eigentumförderungsgesetz (WEG), das seit 1975 gilt, bekennt sich zwar zum geltenden Raumplanungsrecht, hat aber die breite Eigentumsstreuung zum Ziel. Heute werden zwar hauptsächlich Miet- oder Genossenschaftswohnungen gefördert, doch das Ziel war das Einfamilienhaus im Grünen.

Jakob Zweifel machte im ZBV Vortrag deutlich, wie stumpf vor vierzig Jahren die planerischen Mittel zur Eindämmung der Zersiedelung waren: Das Bundesgericht verhinderte 1951 die Rechtskraft jener Artikel der Zürcher Bauordnung (BO) von 1946, die eine Landwirtschaftszone vorsahen, also Baugebiet von Nichtbaugebiet trennen wollten. Grund: Im 1943 revidierten Zürcher Baugesetz von 1893 war eine Landwirtschaftszone nicht vorgesehen. 1955, in einer Revision der BO, teilte die Stadt die Landwirtschaftszone wieder dem Bauland zu. Mitglieder der ZBV ergriffen dagegen das Referendum, allerdings erfolglos. Trotzdem vermochten sie im Abstimmungskampf die Idee der Regionalplanung ins öffentliche Bewusstsein zu bringen. Als

Folge ihrer Initiative wurde die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) gegründet. Ihr Prinzip: Die Stadt beteiligt sich an den Planungen sämtlicher umliegenden Gemeinden. Seither sind in rascher Folge raumplanerische Instrumente und Gesetze geschaffen worden. Die erste einheitliche Bauordnung für die ganze Stadt Zürich kam 1963 zustande, trat aber wegen der vielen Einsprachen erst 1969 in Kraft. (Überträgt man diese Erfahrung auf heute, so tritt die neue Zürcher BZO, über die 1993 abgestimmt wurde, erst 1998 in Kraft.) Auf kantonalzürcherischer Ebene erfolgte 1976 die längst überfällige Ablösung des Baugesetzes von 1893 durch das Bau- und Planungsgesetz (PBG). 1980 trat das Raumplanungsgesetz in Kraft, 1985 das Umweltschutzgesetz.

Adolf Wasserfallen, ehemalige Stadtbaumeister von Zürich skizzierte die Hauptlinien der städtischen Entwicklung seit der Gründung der ZBV. Dabei wurde klar, wie auf die Planung der fünfziger und sechziger Jahre heute mit diametral entgegengesetzten Konzepten geantwortet wird: Was gestern galt, ist heute falsch.

Vom Friesenberg zum Brahmschhof

Das Vorbild für den Wohnungsbau waren nach dem Krieg die englischen Gartenstädte. Folge davon sind die bis in die sechziger Jahre entstandenen genossenschaftlichen Siedlungen mit geringer Ausnützung auf dem Friesenberg und in Schwamendingen. Die Versöhnung und Harmonie von Stadt und Land durch das gegenseitige Durchdringen von Bebauung und Landschaft war das Ziel. Heute heisst das Zersiedelung – ein Begriff für Landverschwendung und Landschaftszerstörung. Trennen von Bauland und Nichtbauland und die Verdichtung sind folgerichtig zu heiligen Grundsätzen der Raumplanung ge-

worden. Das eigene Häuschen im Grünen bekam den Geruch der Spiessbürgerlichkeit. Dichte hingegen wurde zum Zauberwort für positive Urbanität. Die einst verdammte Stadt des 19. Jahrhunderts findet neue Freunde, die vom Strassenraum und der Blockrandbebauung fasziniert sind. Was bis in die siebziger Jahre als «unhygienisch» und «sozialunverträglich» galt, steht heute unter Strukturschutz. Neue Blockrandbebauungen entstehen: der Manessehof von Marbach und Rüegg (1988), der Brahmschhof von Kuhn, Fischer und Partner (1991).

Arbeit und Wohnen trennen

Bis in die sechziger Jahre hinein galt das Dogma der Funktionstrennung. Arbeiten (unterteilt in Gewerbe, Industrie, Dienstleistung), Wohnen und Erholung waren auf eigenen Flächen anzuordnen und durch den Verkehr zu verbinden. Das Heiligfeld (beim Albisriederplatz) zum Beispiel, 1954 unter der Leitung des Stadtbaumeisters A. H. Steiner erbaut, ist eine reine Wohnsiedlung. Bei der U-Bahnplanung Mitte der sechziger Jahre prüfte die Stadt zum ersten Mal die Mischung von Wohn- und Arbeitsplätzen, da sie eine unverträgliche Konzentration von Dienstleistungsbetrieben im Einzugsgebiet der Stationen befürchtete. 1976 schliesslich führte sie den Wohnanteilsplan (WAP) ein. Die 1984 vollendete Stadelhoferpassage von Ernst Gisel war der Versuch, an zentraler Lage eine Mischung zu ermöglichen. Läden, Büros, Kleinbetriebe und Wohnungen ergänzen sich. Heute diskutiert man über die Neubesiedlung der Industriebrachen. Was ist die ideale Mischung von Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und Industrie? Jakob Maurer, Professor am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH (ORL), schlägt die Schaffung



Illustration: Viviane Walchi

von Gebieten dynamischer Nutzung vor. Geeignete Flächen in den Bahnhofsbereichen des Limmattals sollen als Schwerpunkte massiver Dynamik von den übrigen Stadtgebieten getrennt werden. Das Umland wird auf diese Weise von der baulichen und sozialen Wandlungsgeschwindigkeit entlastet. Nicht mehr die Nutzung, sondern die Entwicklungsgeschwindigkeit ist das Trennungskriterium.

Freie Limmat bis Metropal

Das 1946 gegründete Büro für Altstadtsanierung (BAS), seit 1975 die Denkmalpflege, sah vor, die Altstadt

nach und nach abzureissen und angepasst an Hygiene und Verkehr wieder aufzubauen. Ein heute bedauerliches Resultat der sanierungsfreudigen Zeit ist die Freie Limmat, die Forderung nach einem «klaren Stadtbild». Die Papierwerdinsel beim Hauptbahnhof wurde beseitigt und ein Limmatarm zur Strassenunterführung umgebaut, die Einbauten im Flussraum abgerissen. Die Geringschätzung der überlieferten Stadt hat erst vor kurzem in überschwengliche Bewunderung umgeschlagen. Die Altstadt ist heute das Aushängeschild von Zürich schlechthin; für Auswärtige wird sie mit der

ganzen Stadt gleichgesetzt. Das Bewahren der räumlichen Ordnung gilt bei der hohen Geschwindigkeit des gesellschaftlichen Wandels als Bewahren der städtischen Identität. So war die Renovation des Metropols, eines Geschäftshauses im Stil aus der Jahrhundertwende, der Stadt 14 Mio. Franken wert.

Chance 2011

Was technisch möglich war, sollte auch gebaut werden. Wir staunen über unverwirklichte Riesenprojekte, die heutzutage als masslose Selbstüberschätzung erscheinen, damals aber

durchaus auch ernst gemeint waren. Die Waldstadt, Anfang der sechziger Jahre ein Lieblingsprojekt des Stadtpräsidenten Sigmund Widmer, war eine Bandstadt für 100 000 Einwohner in den bewaldeten Zürichberghängen oberhalb Witikons – ein Projekt, das heute bei der Bevölkerung Entsetzen auslösen würde. Grossprojekte wurden aber auch realisiert. Zum Beispiel die Siedlung Grünau in Altstetten, heute mit viel Pauschalverurteilungen bedacht. Ein Nachzügler aus der Zeit der grossen Projekte ist der seit Ende der sechziger Jahre in Planung stehende HB-Südwest. Trotz neuem An-

lauf stehen die Chancen für die Realisierung schlecht.

Heute gilt ein recht behutsames Vorgehen als offiziöse Leitidee. Beispiele dafür sind die Planungen und einzelne Realisierungen auf Industriebrachen: Steinfels-Areal, Oerlikon Chance 2011. Ihre Stärke liegt in der offenen Planung, sprich Etappierung. Innerhalb eines Ganzen wird nur soviel gebaut, wie zum gegebenen Zeitpunkt möglich und sinnvoll ist. Das Pozeßdenken ersetzt das alles fixierende Gesamtprojekt

Vom Ochsnerkübel zum Züri-Sack

Der Ochsnerkübel ist ein Symbol der Schweizer Wegwerfgesellschaft. Joan Davis, Biochemikerin an der Anstalt für Abwasser, Wasser und Gewässerschutz der ETH (EAWAG), machte in ihrem Beitrag klar, dass unsere heutigen Probleme die Utopien von gestern sind: Die Freiheiten von gestern wie die unbeschränkte Mobilität und der Freipass zur Energieverschwendung erweisen sich heute als die ersten Schritte in Richtung Ökollaps. Wir wissen, wie wir ihn verhindern könnten: CO₂-Ausstoss halbieren, den grössten Berg Zürichs, den Abfallberg minimieren etc. Das sind zwingende Reaktionen auf die bisherige Umweltzerstörung, die nicht Utopien bleiben dürfen. Allerdings haben wir Mühe zu akzeptieren, dass Senken des Verbrauchs nicht zwingend eine Verminderung der Lebensqualität bedeutet. Darum war die Entlastung der Umwelt bisher nur durch Zwangsmassnahmen möglich: Recycling, Temporeduktion und Züri-Sack.

Umfahrung oder Durchfahrt

Anfangs der fünfziger Jahre stritten sich die Verkehrsplaner, ob die Autobahnen durch die Stadt hindurch oder um sie herum geführt werden sollten. Heute werden sowohl Umfahrung und

Durchfahrt gebaut. Die «Ypsilon» genannte Durchfahrt ist allerdings zum «I» (Sihltiefstrasse) abgemagert. Auch das Tram sollte, wie in den meisten anderen Städten, dem Auto Platz machen. Allerdings scheiterte 1962 die Tiefbahn, die Verlegung des Trams unter den Boden, in der Volksabstimmung. Nicht weil die Zürcher ihr blaues Tram behalten wollten, sondern weil es ihnen nicht konsequent genug aus dem Stadtbild verbannt worden wäre. Auch der zweite Anlauf, die U-Bahnvorlage, scheiterte 1973 an der Urne. An ihrer Stelle kam 1990 die S-Bahn. Sie ermöglicht es, jeden Ort im Kanton mit dem öffentlichen Verkehr innert nützlicher Frist zu erreichen. Die S-Bahn löst die Verkehrsprobleme der fünfziger und sechziger Jahre, indem sie den Kanton von der Stadt aus radial erschliesst. Auf den wachsenden Tangentialverkehr um die Stadt herum gibt sie keine Antwort. Immer noch nimmt der Privatverkehr zu. Dafür verzeichnet die Stadt beim Langsamverkehr Erfolge. Seit der Erstellung der Shop Ville 1971 war der Bahnhofplatz für die Fussgänger verboten. Heute hingegen zielt ihn ein breiter Fussgängerstreifen.

Und jetzt?

Die heutige Aufgabe der ZBV gleicht jener seiner Gründerzeit: Bestehende planerische Konzepte prüfen, neue entwickeln. Zum Beispiel die Verdichtung. Die eifrige Übernahme des Schlagwortes «Verdichtung» durch die Raumplanungskommission des Kantonsrates gebar Mindestausnutzungsziffern für die im Richtplan neu geschaffenen Zentrumsgebiete – unbesehen der örtlichen Gegebenheiten. Stadträtin Ursula Koch in einem Beitrag kritisierte Dichtevorgaben dieser pauschalen Art. Qualitative, urbane Dichte könne nicht durch quantitative Vorgaben erzwungen werden.

Doch gerade Ursula Koch und das ZBV-Vorstandsmitglied Michael Funk (bis 1990 Generaldirektor der Oerlikon Bührle Holding) sind die Symbolfiguren für ein anderes Problem in der Stadt Zürich: Die Verwaltung und die privaten Unternehmen handeln die Zukunft grosser Industrieflächen untereinander aus – unter weitgehendem Ausschluss der Bevölkerung. Anwohner nennen das «Geheimdiplomatie». Der Gestaltungsplan, der als Instrument für vernünftige Lösungen geschaffen wurde, zeigt seine nicht bedachte Kehrseite. Sind wir heute weiser als vor vierzig Jahren? Die heutigen Lösungsansätze sind genau so zeitgebunden wie vor einigen Jahrzehnten die aufgelockerten Gartenstädte oder die Funktionsstrennung. Selbst die Verdichtung ist bereits von der Vergänglichkeit gezeichnet und galt doch bis vor kurzem als das ideale Heilmittel gegen Zersiedelung, Vereinsamung, Wohnbauteuerung, Verkehrsflut etc. Selbst sicher geglaubte Grundsätze wie die Trennung von Bau- und Nichtbauland werden wieder in Frage gestellt. Die Umgestaltung unserer Lebenswelt geht in Riesenschritten weiter. Dabei ist sie nur bedingt nach dem Willen der Menschen formbar, der Idealzustand von morgen ist heute nicht planbar. Planung muss daher ein fortlaufender Prozess sein und «muss immer von neuem Wege aufdecken, die weiterführen». Die Ansicht Hans Martis ist heute sicher weiter verbreitet als vor vierzig Jahren. Das ist immerhin schon etwas.

Jan Capol