Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 51 (1972)
Heft: 5

Artikel: Vor einer Wende in der Städtebaupolitik?
Autor: Lienhard, Richard
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-338524

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: 14.07.2025

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

Dr. Richard Lienhard

Vor einer Wende in der Städtebaupolitik?

Zum «Appell von Zürich»

«Der Weg, auf dem uns tatsächlich eine Stadt beschieden wird, über die es sich bereits heute nachzudenken lohnt – kein Fleckenteppich der Kurzsichtigkeiten, Feigheiten, Bequemlichkeiten und des Profitstrebens –, ist sehr beschwerlich. Denn uns selbst zu erforschen – und für uns selbst wissbar zu machen – ist kein geringeres Unternehmen als die Erforschung eines fernen Himmelskörpers.»

Prof. Dr. Alexander Mitscherlich

Immer mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Probleme der Stadtentwicklung an die Spitze jeder kommunalpolitischen Prioritätsliste gehören. Wohin man auch immer blickt, überall nimmt die Verstädterung rapid zu. Die Einwohnerzahl steigt unablässig. Nicht im Widerspruch dazu steht die Tatsache, dass zum Beispiel in Zürich die Einwohnerzahl im Abnehmen begriffen ist; denn diese Entwicklung bezieht sich lediglich auf die Stadt im politischen Sinn. Wenn hier von der Stadt die Rede ist, so denken wir an den soziologischen Lebensraum, an die Stadtregion. Es lässt sich schon heute zuverlässig berechnen, dass im Jahre 2000 zwei Drittel der Menschheit, also vier von sechs Milliarden, in den Städten wohnen werden. Zudem steigt in der Stadt der Flächenbedarf, indem dank dem hohen Lebensstandard – mit Recht – immer höhere Ansprüche an den Wohnkomfort gestellt werden. Ein weiterer, den Flächenbedarf steigernder Faktor liegt in der Motorisierung. Jeder Automobilist beansprucht zunächst auf der Fahrt ins Zentrum unverhältnismässig viel Verkehrsraum; dazu kommt die Abstellfläche für das Fahrzeug, sei es nun am Arbeitsort oder zu Hause.

Noch vor Jahren herrschte unter den Vertretern der Stadtplanungsämter zum Beispiel die Auffassung vor, jeder Automobilist sollte mit seinem Wagen auch ins Zentrum der Stadt gelangen können. Mit andern Worten: es wurde noch bis vor kurzem die These von der «autogerechten Stadt» vertreten. Im Gegensatz zu konservativen Stadtgestaltern scheint sich bei weitsichtigen Behörden, vor allem aber im Volk, mit Bezug auf die Probleme der Stadtentwicklung eine Neuorientierung und ein Umdenken zu vollziehen. Die Einsicht wächst, dass man nicht mehr mit rückwärts gewandtem Blick Städtebaupolitik betreiben kann. Wo sich konservative Stadtgestalter an Vorstellungen von gestern klammern und vor Tabus zurückschrecken, dienen sie nicht mehr der Weiterentwicklung, sondern der Zerstörung der Stadt.

Immer offensichtlicher zeigt sich, dass Männer wie *Dr. Hans Jochen Vogel, Viktor Gruen* und neuerdings der *Gouverneur des Staates Massa-*

chusetts noch rechtzeitig aufgestanden sind, um auf Grund ihrer reichen Erfahrungen eindringlich vor der Selbstzerstörung unserer Städte zu warnen. Das Echo ist nicht ausgeblieben. So kommt zum Beispiel der westdeutsche Minister für Wohnungsbau, *Lauritz Lauritzen,* nicht um die Feststellung herum:

«Es wächst das Unbehagen über den Zustand der Städte, und es zeichnet sich eine grössere Bereitschaft ab, Experimente zu akzeptieren. Die Einsicht wächst, dass es notwendig sein wird, neue Wege zu gehen.»

Aus dieser Situation erklärt sich auch der

«Appell von Zürich zur Rettung der Städte»

Münchens Oberbürgermeister, *Dr. Hans Jochen Vogel,* war Ehrengast des Zürichfestes vom 26. und 27. Juni 1971. Bei dieser Gelegenheit formulierte er einen Appell, mit dem er sich an die Bürger Zürichs und aller Städte wandte, die akute Notlage, in der sich die grossen Siedlungszentren und Landschaften befinden, zu erkennen und mit vereinten Kräften zu beheben. Er richtete sich an alle, die guten Willens und bereit sind, das Übel nicht nur zu überdenken, sondern mit grundsätzlichen Reformmassnahmen zu bekämpfen. Im besonderen richtete er sich an die Verantwortlichen in Parlamenten, Verwaltungen und Regierungen. Vorgetragen wurde der Appell im Rahmen einer von der «Zürcher AZ» organisierten Matinee. Unter den Mitunterzeichnern befinden sich an erster Stelle der Berner Stadtpräsident, *Dr. R. Tschäppät,* der Zürcher Stadtpräsident, *Dr. Sigmund Widmer,* und Stadträtin *Dr. Emilie Lieberherr.*

Der Initiative der «AZ» und vor allem Redaktor *Traugott Biedermann* ist es zu verdanken, dass kürzlich der «Appell von Zürich» der Bevölkerung und vor allem den verantwortlichen Behördemitgliedern in Erinnerung gerufen wurde. Am 4. April 1972 fanden sich namhafte politische Persönlichkeiten des Kantons und der Stadt Zürich im Zürcher Rathaus zusammen, um sich darauf zu besinnen, welche Bedeutung dem «Appell von Zürich» bei der Entwicklung unserer Städte zukommt. Besondere Erwähnung verdient dabei ein hervorragendes Referat des Münchner Landtagsabgeordneten Georg Kronawitter, welcher als Nachfolger für Dr. Hans Jochen Vogel auf den Münchner OB-Stuhl vorgesehen ist. Kronawitters Ausführungen unterstrichen die wesentlichen Grundsätze des «Appells von Zürich», dessen Forderungen etwa wie folgt zusammengefasst werden könnten: Das zurzeit herrschende – unsoziale – Bodenrecht muss so ausgestaltet werden, dass es als Instrument demokratischer Planung und humaner Stadtentwicklung dienen kann. Dem aus hemmungslosem Profitstreben sich ergebenden sozial schädlichen Wirtschaftswachstum mit seinen bekannten Schattenseiten ist Einhalt zu gebieten. Die Diskrepanz zwischen öffentlicher Armut und privatem Reichtum ist aufzuheben, und die Finanzkraft der Städte ist im Interesse der immer unentbehrlicher werdenden Gemeinschaftseinrichtungen zu stärken. Die private Nutzung

ist den sozialen Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung unterzuordnen. Anstelle einer autogerechten Stadt hat eine bürgergerechte Stadt zu treten. Dazu gehört die Forderung nach umfassendem Umweltschutz («Stadtluft macht krank»).

Zusammenfassend wies Kronawitter darauf hin, dass es gerade für die «Stadt von morgen» gelte, Menschlichkeit und Freiheit gegen Diktatur und Selbstzerstörung durchzusetzen. «Wir sind bereit, unsere Stadt den Menschen zurückzugeben.»

Kommunalpolitik als Erfüllungsgehilfe für Privatinteressen?

Wer sich darum bemüht, die vorgenannten Postulate zu verwirklichen, stösst sehr rasch auf den Widerstand jener politischen Kreise, welche immer noch das private Interesse einzelner oder von Gruppen über das Gemeinwohl zu stellen pflegen. So liegt ihnen zum Beispiel das Streben finanzkräftiger Wirtschaftsgruppen (Banken, Versicherungsgesellschaften usw.) nach immer mehr Wirtschaftswachstum mehr am Herzen als etwa der optimale städtische Lebensraum für die Stadtbewohner. Hier, so scheint mir, müsste die sozialdemokratische Kommunalpolitik einsetzen; denn welch andere politische Kraft wäre überhaupt in der Lage, als überzeugender Anwalt einer am Gemeinwohl statt am Renditedenken orientierten Städtebaupolitik zu wirken? Deshalb erwartet die Mehrheit der städtischen Bevölkerung von den sozialdemokratischen Stadt- und Gemeinderäten gerade in Fragen, welche die elementaren Lebensbedürfnisse der Stadtbevölkerung betreffen, statt eines übereinstimmenden Augenzwinkerns gegenüber den bürgerlichen Ratskollegen eine konsequente und unverwechselbare Haltung. Eine so entwickelte dynamischere sozialdemokratische Kommunalpolitik würde ihre Wirkung auf die Mehrheit der Stadtbevölkerung nicht verfehlen.

Um noch etwas konkreter zu werden, soll ein zwar nicht originelles, aber illustratives Beispiel herausgegriffen werden. Ich meine die Politik, die sich zum Grundsatz der Priorität des öffentlichen Verkehrs bekennt. Es gibt zwar wohl keine Partei, die sich – mit Vorliebe vor Wahlen – nicht zu diesem Grundsatz bekennen würde. Die Praxis sieht indessen anders aus. Die Frage ist erlaubt: Ist die Forderung nach

«Priorität des öffentlichen Verkehrs» eine blosse Leerformel geworden?

Diese etwas provozierende Frage ist jedenfalls in Zürich nicht unbegründet. Zwar sind sich dort die Stadtplaner und – wenigstens dem Grundsatz nach – die Kommunalpolitiker einig, dass der öffentliche Verkehr den Vorrang verdient. In Wirklichkeit wird in Zürich jahraus, jahrein und von Vorlage zu Vorlage das Gegenteil davon praktiziert. Obwohl erfahrungsgemäss jede Verflüssigung des individuellen Verkehrs den öffentlichen Verkehr benachteiligt, findet sich im Zürcher Gemeinderat immer wieder eine Mehrheit, welche sich im Einzelfall mit jeder Art von Bevor-

zugung des individuellen Verkehrs abfindet. Ohne Bedenken lässt man es zu, dass immer mehr Autoverkehr in die Stadt gebracht wird, obwohl man genau weiss, dass damit die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels zurückgeht. In Bern und Basel scheint es den Sozialdemokraten gelungen zu sein, den öffentlichen Verkehr besser in den Griff zu bekommen; aber auch dort ist der Widerstand, vor allem von seiten des Freisinns, immer wieder spürbar. So äusserte sich kürzlich *Kurt Marti* in der «Reformatio» wie folgt:

> «Vor allem die Freisinnigen, die im Interesse der sie stützenden Wirtschaftsgruppen stets gegen Steuererhöhungen und staatliche Dienstleistungen agitieren, wehren sich vehement gegen solche Pläne. Den Wählern in der Stadt Bern wurde in der offiziellen Wahlpropaganda vom Freisinn zwar mitgeteilt, es führen noch allzu viele Pendler mit ihrem eigenen Auto in die Stadt, weil die öffentlichen Verkehrsmittel zuwenig attraktiv seien. Aber in einem internen Parteipapier, verfasst vom einst linksbürgerlichen, heute jedoch rechts aussen stehenden Gemeinderat und Neu-Nationalrat Dr. Gerhart Schürch, wurde ungefähr zu gleicher Zeit dagegen gewettert, dass Bern ‚weiterhin die billigsten Verkehrstarife' habe, und der SP sowie dem Landesring unterschoben, die Gebührenpolitik zu einem ‚Tummelfeld für Demagogie' zu machen. Dem SP-Gemeinderat Kurt Schweizer, der sich für eine soziale Gebührengestaltung einsetzt, warf Schürch sogar vor, er versuche, ‚auf allen Wegen den Grundsatz der Führung der Gemeindebetriebe nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu Fall zu bringen'.»

Kurt Marti stellt sodann mit Recht fest, dass der Fetisch Auto durch den Fetisch «kaufmännische Gesichtspunkte» gestützt werde. So stütze ein kapitalistischer Fetisch den andern zum Nutzen kleiner Gruppen und zum Schaden der grossen Mehrheit, die vorläufig in ihrer Konsumeuphorie nicht merke, was mit ihr gespielt werde, eines Tages jedoch ein bitteres Erwachen erleben werde. Diesen treffenden Ausführungen ist nichts mehr beizufügen.

Zur Problematik der Expressstrassen

Dass die Entwicklung zur «Stadt von morgen» neu überdacht werden muss, zeigt auch das Beispiel der Expressstrassen. Noch vor Jahren waren es nur wenige, die den Wert von Expressstrassen anzuzweifeln wagten. Heute kann in Zürich die starke Opposition der Bevölkerung gegenüber dem berühmten Ypsilon nicht mehr überhört werden. Verfehlt ist der Einwand, diese Opposition komme zu spät, nachdem sich die Planungsbehörden seit Jahrzehnten mit dieser Expressstrasse befasst hätten. Mit Recht weist Oberbürgermeister Dr. Vogel immer wieder darauf hin, dass die Stadt heute nicht mehr einen Zustand darstelle, sondern als *Prozess* begriffen werden sollte. Was vor zehn bis fünfzehn Jahren geplant worden sei, müsse heute neu überdacht werden. Niemand wird zum Beispiel im

Ernst behaupten, dass man in Zürich dem Bau der grossen Urania-Parkgarage (mitten in der City!) heute noch einmal zustimmen würde.

Nach den in Amerika gesammelten Erfahrungen haben sich die Expressstrassen nicht bewährt. Es ist eine nicht zu bestreitende Tatsache, dass der Bedarf an Autoverkehr automatisch wächst, je mehr ihm Raum zur Verfügung gestellt wird. Darum sind denn auch diese Strassen bald hoffnungslos verstopft, womit das Argument entfällt, die Expressstrassen dienten der Entlastung von Quartierstrassen. Ich hatte kürzlich die Ehre und das Vergnügen, als Mitglied einer gemeinderätlichen Kommission an einer Reise nach New York und Boston teilzunehmen. In Boston erklärten uns verantwortliche Vertreter der Planungsbehörde, es würden dort keine Expressstrassen mehr gebaut, wenn man das Rad zurückdrehen könnte. Im gleichen Sinne äusserte sich die Bürgermeisterin von Cambridge. Georg Kronawitter führte in dem bereits erwähnten Referat aus:

> «Wir haben zwar Expressstrassen, unser ‚Mittlerer Ring' hat sich geschlossen. Sie haben aber so viel Verkehr angezogen, dass sie jetzt bereits – kurz nach der Vollendung – überfüllt sind.»

Voraussichtlich wird das Ypsilon in Zürich allen Widerständen und allen Kronzeugen der Gegner zum Trotz gebaut. Bei der hohen Kostenbeteiligung durch die Stadt Zürich ist es keineswegs ausgeschlossen, dass – bei der gegenwärtigen Finanzknappheit – dadurch die Finanzierung der U-Bahn in Frage gestellt wird. Die Theorie von der Priorität des öffentlichen Verkehrs wäre damit wieder einmal mehr und ganz schön durchbrochen.

Gegner solch zerstörerischer Eingriffe werden dadurch nicht in Resignation verfallen. Sie wissen, dass

der Weg zur «Stadt von morgen»

nicht gradlinig verläuft, sondern dass dort verschiedene Hindernisse, Vorurteile und Tabus zu überwinden sind. Es ist lohnenswert, sich mit den Problemen der Stadtentwicklung auseinanderzusetzen; denn es geht nicht allein um die Stadt. Wie sagte es schon Dr. Hans Jochen Vogel am Schluss seiner Zürcher Rede?

> «Denn die Zukunft der Menschheit liegt nicht im Weltraum und nicht in der atomaren Auseinandersetzung mit interkontinentalen Raketen, sie liegt nicht in den Dschungeln, Meeren und Wüsten. Die Zukunft der Menschheit liegt in den Städten von morgen, und es wird nur in heilen Städten eine hoffnungsvolle Zukunft sein.»