

Die Methode der Koordination in der Ortsplanung dargestellt am Beispiel der Wohngemeinde Stäfa (Zürich)

Autor(en): **Carol, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 13

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83628>

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.

politiker ansprache. Die Zerstückelung des Bodenbesitzes, der Rückgang der Heimindustrie und vor allem das Hinauswachsen der Stadt auf das Land brachten chaotische Siedlungsverhältnisse besonders in der Nähe Basels (vergl. Abb. 4, Seite 151) und ein Abgleiten der selbständigen Bauern zu Pächtern. Während die Bauern 21 % der Bevölkerung der Schweiz ausmachen, sind sie im Kanton Baselland nur noch mit 15 % vertreten. Das Instrument der Güterzusammenlegung wurde missbraucht, indem man die arrondierten Grundstücke der planlosen, spekulativen Ueberbauung anheimfallen liess. Um all den Uebeln zu begegnen, wendet jetzt Baselland den Bundesratsbeschluss betr. Erhaltung der landwirtschaftlich genutzten Güter zielbewusst und konsequent an; Gschwind unterliess es nicht, auch den Zusammenhang zwischen Exportfähigkeit, Lebenskosten, landwirtschaftlichen Produktenpreisen und Bodenpreisen ins Licht zu rücken. Auch er strebt an, die Basler Vorortgemeinden innerlich und äusserlich lebenskräftig und autonom zu erhalten.

Das anschliessende Referat von Stadtplanarchitekt P. Trüding, Basel, das der Leser vollinhaltlich in dieser Nummer findet, sprach über die Regionalplanung beider Basel.

Baupolizeiinspektor Arnold von Liestal äusserte sich zum gleichen Problem vom Standpunkt des Landschaftlers aus. Er wies auf das kantonale Baugesetz von 1941 hin und behandelte die Zonenausscheidung zwischen Wohnbau und Landwirtschaft, namentlich am Stadtrand, wobei er den Erwerb von Boden durch die Gemeinden und die Errichtung von Planungsfonds befürwortete. Besonders Eindruck machte ein Beispiel, in welchem die verlorenen Kosten als Folge einer falschen Planung in Franken angegeben werden konnten.

In der anregenden Diskussion, die die Tagung abschloss, trat Kulturing. A. Strüby, Bern, für die richtig gehandhabten Güterzusammenlegungen auch in Stadtnähe ein, während Arch. H. Bernoulli, Basel, die Stimme zu seinem ceterum censeo erhob: Landesplanung kommt ohne grundlegende Reform des Bodenrechtes nicht vom Fleck! Auch Arch. R. Meyer, Zürich, sowie einige Referenten äusserten sich dahin, dass solche Reformen nach heutiger Erkenntnis dringend nötig und auch zumutbar seien.

Die Besichtigung des Bürgerspitals am Sonntagnachmittag (über 100 Teilnehmer) war ein voller Erfolg.

Die Methode der Koordination in der Ortsplanung dargestellt am Beispiel der Wohngemeinde Stäfa (Zürich)

A. St. G. Akademische Studiengruppe der G. E. P.

Aus der Erkenntnis heraus, dass Landesplanung vor allem eine Frage der Koordination zwischen den verschiedenen Interessenansprüchen an einem bestimmten Stück Erdoberfläche sei, versuchte die beruflich sehr vielseitig zusammengesetzte Arbeitsgruppe für Landesplanung (ALP) der A. St. G.¹⁾ die Methode der Koordination am konkreten Beispiel der Gemeinde Stäfa (Zürich) zu studieren.

Die Grundlagenforschung, die zum Ziele hat, das zu untersuchende Objekt in seiner vollen Wirklichkeit zu erkennen, wurde von Geographen durchgeführt. Es galt, die einzelnen Faktoren (Lage, Relief, Boden, Klima, Vegetation, Besiedlung, Bevölkerung, Verkehr, Wirtschaft usw.) in ihrer Bedeutung für das Ganze zu erforschen und daraus eine Synthese, die «Diagnose» abzuleiten, die angibt, wie die untersuchte Landschaft beschaffen ist. Ferner muss die Frage beantwortet werden, wie sich die Landschaft entwickelt hat, um aus der bisherigen auf die zukünftige Entwicklung schliessen zu können. Die «Prognose» lautet: Stäfa wird sich voraussichtlich (d. h. wenn keine neu hinzukommenden Impulse die vermutliche Entwicklungsrichtung ablenken) in den nächsten Jahrzehnten zur Wohngemeinde der Stadt Zürich für alle Volksschichten entwickeln. Es muss mit einem Zuwachs von rd. 3000 Einwohnern gerechnet werden, womit sich die Gesamtzahl auf 8000 erhöhen würde.

Im Gegensatz zum üblichen Bebauungsplanverfahren gab man jeder der vier Fachgruppen (Landschaftschutz, Siedlung, Verkehr, Wirtschaft) Gelegenheit, ihre fachlichen Zielsetzungen und Leitideen generell in einem Fach- oder Einzelidealplan zum Ausdruck zu bringen. Dabei waren die Fachbearbeiter nicht an die bestehenden Verhältnisse gebunden (mit Ausnahme der unveränderlichen Grundlagen) und wurden auch durch keine finanziellen Erwägungen gehemmt. Es sollen also die Idealpläne nur die Gestaltungsprinzipien in planlicher Form zur Darstellung bringen. Diese geben der realen Planung, die diesen z. T. unerfüllbaren Zielen möglichst nahe zu kommen trachtet, die Richtung.

¹ Siehe deren Wesen und Arbeit in SEZ Bd. 123, S. 70, 85 u. 111 (1944).

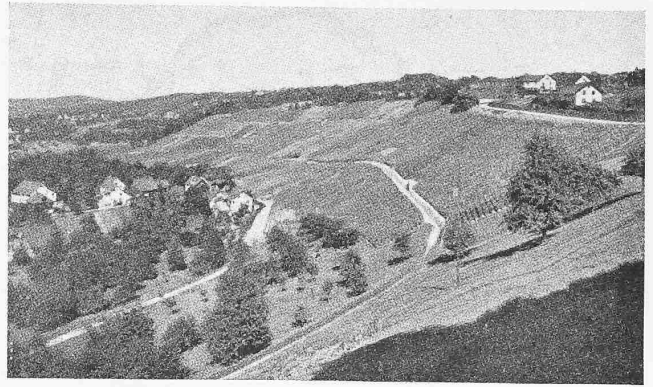


Abb. 1. Die rekonstruierte Rebhalde «Lattenberg» in Stäfa aus Südost

Die Fragen des Landschaftschutzes und der Landschaftsgestaltung wurden von Geographen untersucht. Ziel war die Gestaltung einer in allen Teilen harmonischen Residenzlandschaft, die sowohl den in der Gemeinde Wohnhaften wie den in der Gemeinde Arbeitenden wirtschaftliche und ästhetische Befriedigung gewährleistet. Hauptprinzip war die sinnvolle Einfügung aller menschlichen Werke in die unveränderlichen Naturgrundlagen (Relief, Klima). Einige Prinzipien: Die nichtlandwirtschaftliche Besiedlung soll auf die tiefer gelegenen, verkehrsgünstigen Lagen beschränkt bleiben. Die unteren Steilhänge sollen geschlossene Rebbestände, die Höhen eine geschlossene Waldkappe tragen und die Terrassenkanten mit Hecken bepflanzt werden. Kleine Tobel und Bachläufe sollen freigehalten werden und die schattigen Querverbindungen zu den vier Längswanderrouten ermöglichen. Natürliche Uferpartien sollen erhalten bleiben.

Die Frage der Siedlungsgestaltung behandelten Architekten. Leitidee: Der besondere Siedlungscharakter der Seegemeinde soll erhalten werden trotz Vergrösserung zur Wohngemeinde. Prinzipien: Der Siedlungskern gehört an den See. Eine geschlossene Siedlung von 8000 Einwohnern ist aber für die subtile Seelandschaft zu gross; die Siedlung wird daher in Hauptkern (wirtschaftliches und kulturelles Zentrum) und Trabantenkerne (Wohnquartiere) aufgelöst. Der Hauptkern soll nicht von der Bahnlinie durchschnitten werden; die Seestrasse soll nur dem Lokalverkehr dienen, Fernverkehrsstrasse oberhalb der Siedlungszone.

Die Verkehrsfragen wurden von einem Bahningenieur studiert. Hauptziel: Der Verkehr soll die Entwicklung Stäfas zur Wohngemeinde ermöglichen und beschleunigen. Mittel: Die Fahrzeit Stadelhofen-Stäfa soll durch doppelspurige Linienführung und betriebliche Verbesserungen auf etwa 20 Minuten herabgesetzt werden. Der Bahnhof bleibt an Ort, wird aber ausgebaut, eine Verlegung ist nicht wünschenswert. Die bestehende Seestrasse wird ausgebaut, keine Höhenstrasse.

In der Gruppe Wirtschaft wurde nur die Landwirtschaft berücksichtigt, da in einer Wohngemeinde eine grössere industrielle Entwicklung nicht wünschenswert ist. Prinzipien: Berufslandwirtschaftliche Betriebe in arrondierten Einzelhöfen und Gehöften. Rebbergrekonstruktion (Abb. 1) an den Steilhängen; landwirtschaftliches Areal auch in den tieferen, klimatisch günstigen Lagen (Obst- und Gemüsebau); Waldränder korrigieren. Aus sozialen und wirtschaftlichen Ueberlegungen sollten etwa 100 «Heimeli» für «bauernde Arbeiter» und etwa 100 intensiv bewirtschaftete Kleinbetriebe mit gewerblicher Nebenbeschäftigung geschaffen werden.

Durch konkrete Darstellung der Leitgedanken auf vier Idealplänen konnten bei der Koordination durch Uebereinanderlegen auf einfache Weise übereinstimmende und auseinandergehende Prinzipien festgestellt werden. Alle mit Ausnahme von zwei Forderungen deckten oder ergänzten sich. In scharfem Gegensatz zum Architekten stand der Vorschlag des Verkehrsfachmannes auf Beibehaltung der bisherigen Lage des Bahnhofs und auf Verbreiterung der Seestrasse zur Hauptverkehrsstrasse. Die Architekten wünschten einen einheitlichen Hauptkern, der aus ästhetischen, sozialen und wirtschaftlichen Gründen nicht von Bahn und Hauptverkehrsstrasse durchschnitten sein sollte. Aus technischen und betrieblichen Gründen (Einengung der Station zwischen zwei Tunneln auf eine Strecke von weniger als 500 m) kommt aber eine Verlegung der Bahnlinie hinter den Siedlungskern nicht in Frage. Man konnte sich schliesslich auf eine mittlere Lösung einigen.

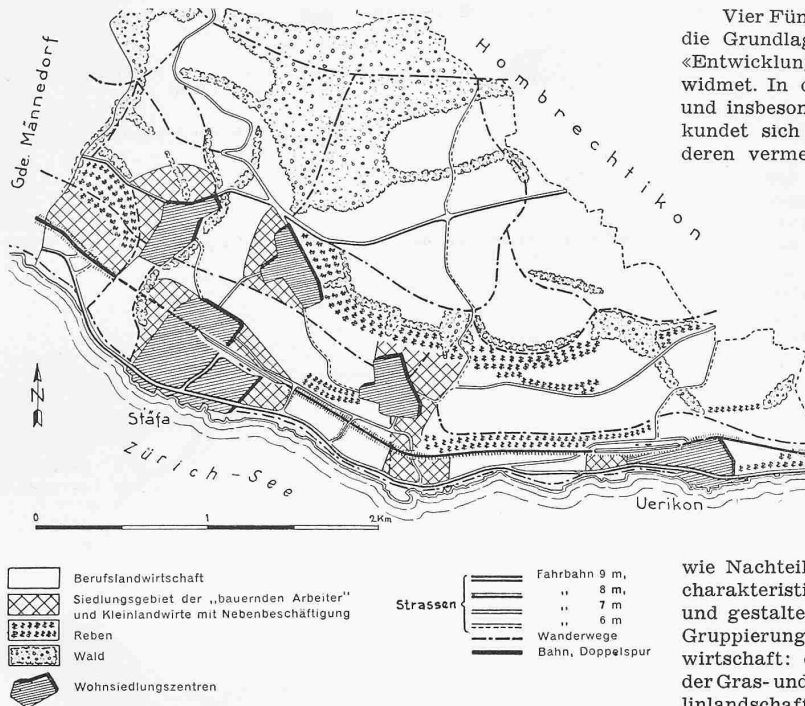


Abb. 2. Koordinierter Idealplan (Richtplan) für Stäfa, 1:40000

Der Vorschlag des Verkehrsfachmannes auf Ausbau der Seestrasse zur einzigen Hauptstrasse wurde vom Architekten mit der Begründung abgelehnt, dass eine Hauptverkehrsstrasse nicht durch eine ausgesprochene Wohnsiedlungszone zu führen sei, sondern diese nur tangieren dürfe. In der Koordination wurde ein gleichwertiger Ausbau der Seestrasse und der Höhenstrasse als vorteilhaft empfunden (siehe koordinierter Idealplan, Abb. 2).

Nach Ueberwindung dieser Klippen konnte ein allseitig abgewogener koordinierter Idealplan oder Richtplan hergestellt werden, dessen übergeordnete Leitideen im Realplan nach Massgabe des Möglichen übernommen werden sollen. Mit aller Deutlichkeit zeigte sich, dass die erste Voraussetzung zur sinnvollen Koordination — neben fachlichem Können — die innere Bereitschaft des Einzelnen ist, seine Interessen in ein höheres Ganzes einzuordnen.

Zum Schluss soll noch betont werden, dass die Prognose nur aussagt, dass sich Stäfa voraussichtlich zur Wohngemeinde entwickeln wird; die angewandte Koordinationsmethode sagt nur aus, wie unter diesen Voraussetzungen geplant werden sollte. Ob aber diese Entwicklung von einem höheren Standpunkt aus wünschenswert sei, ob sie gefördert oder gehemmt werden soll, darüber gibt die besprochene Arbeit keine Auskunft. In ihrer jetzigen Arbeit versucht die Arbeitsgruppe für Landesplanung eine Antwort auf solche Fragenkomplexe höherer Ordnung zu geben. Die vorstehend kurz besprochenen Studien hat sie vor Jahresfrist durchgeführt und in der Zeitschrift «Plan», Heft 5, 1944, ausführlich veröffentlicht. H. Carol

Zur Regionalplanung des Zürcher Oberlandes

Seit einigen Jahren hat sich die Neuordnung der zürcher-oberländischen Verkehrsverhältnisse zu einem Behörden und Oeffentlichkeit gleichermaßen beschäftigenden Diskussions-thema ausgewachsen. Die anfänglich vor allem die kantonale Finanzdirektion interessierende Sachlage zeigte recht bald, dass — wie Baudirektor Dr. P. Corrodi im Vorwort zu dem 1944 erschienenen Heft 1 der Schriftenreihe «Die Regionalplanung im Kanton Zürich» betont — die aus ihr sich ergebenden «Fragen . . . nur aus einer umfassenden Kenntnis des Untersuchungsgebietes, seines landschaftlichen Charakters und seiner geschichtlichen Entwicklung heraus beantwortet werden» können. Von dieser Einsicht her «entwickelten sich folgerichtig Vorarbeiten und Anregungen für eine Planung . . . des Zürcher Oberlandes». Es ist hierüber an dieser Stelle bereits kurz orientiert worden (Bd. 123, S. 170). Der erwähnte, der Oeffentlichkeit übergebene Rechenschaftsbericht lässt erkennen, dass derartige Studien nicht allein den engern Zwecken der Planung zu dienen vermögen. Sie sind darüber hinaus auch für die Landeskunde weitesten Sinnes von Wert.

Vier Fünftel des Heftes nehmen die eigentlichen Vorarbeiten, die Grundlagenforschungen, ein. Sie sind zur Hauptsache der «Entwicklung der zürcheroberländischen Kulturlandschaft» gewidmet. In dieser Nachahmung moderner kulturgeographischer und insbesondere kulturlandschaftsgeschichtlicher Methodik bekundet sich eine erfreuliche Wertschätzung der Wissenschaft, deren vermehrte Zusammenarbeit mit der Praxis gewiss auch in Zukunft für beide wertvolle Ergebnisse zeitigen wird. Die Landschaftsentwicklung ist auf einer knappen Skizze der Naturfaktoren aufgebaut, der man eine Abrundung in geobotanischer Hinsicht gewünscht hätte. Sie mündet in eine Gliederung der Untersuchungsregion in die vier Naturgebiete *Tösstaler Hügelland* (richtiger Bergland), *Oberland* (richtig: Oberländer Hügelland oder Drumlinlandschaft), *Pfannenstielgebiet* und oberes rechtes *Zürichseeufer* (das naturgemäss lediglich aus verkehrstechnischen Gründen mit einbezogen wurde, von Natur aber ein Glied der Zürichseelandschaft bildet) aus. Wenn dabei auch befremdet, dass das «Oberland» als Tallandschaft gekennzeichnet wird, so tritt im ganzen doch die Natur der Planungsregion klar zutage. Es handelt sich um ein Gebiet, das ebenso viele Vorteile

wie Nachteile vereinigt. Beide Faktorengruppen haben zu einer charakteristischen Differenzierung der vom Menschen benutzten und gestalteten Kulturlandschaft geführt. Sie prägt sich in der Gruppierung der Gemeinden zu drei Zonen vorwiegender Landwirtschaft: dem Reb- und Obstbaugelände des Zürichseeufes, der Gras- und Obstbauregion des Oberlandes im engeren Sinn (Drumlinlandschaft) und der Gras- und Waldbauzone des Tössberglandes und schliesslich in der Industrieregion des dazwischen eingesenkten Aatales (Uster-Wetzikon, einschl. Rüti) aus, die sich somit im wesentlichen mit den Naturgebieten decken. Für die Zürichseelandschaft ist die ausgesprochene Orientierung nach der Kantonsmetropole charakteristisch. Vor dem modernen Strassenbau des 19. Jahrhunderts wurde ihr durch den Schiffsverkehr, nachher durch Bahn, Fuhrwerke und Automobil, also durch den Strassenverkehr Genüge geleistet. Im Verein mit dem klimatisch wie pedologisch begünstigten Reb- und Obstbau entwickelte sich hieraus seit dem 17. Jahrhundert eine hohe Bevölkerungsdichte (1634: 40 Einwohner und mehr, 1941: 400 und mehr pro km²). Diese veranlasste aber durch starke Güterzer-splitterung teilweise unrationelle Zwergbetriebe, die offenbar über kurz oder lang Entvölkerung herbeigeführt hätten, wenn nicht der Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn (1894) die Ansiedlung von Industrie ermöglicht haben würde. So hielt die Bevölkerungsdichtung an und wandelte das ehemals ausgedehnte Rebbaugebiet in eine ausgesprochene Residenz- oder Wohnlandschaft von in Zürich Tätigen um. Ihr Hauptkennzeichen ist die regellose Ueberbauung, die die ehemals reizvolle Gehängellandschaft in ein chaotisches Häusermeer umzuformen droht. Im Zuge dieser Entwicklung entstanden, in seltener Verknüpfung der Lage, 1901 und 1903 die beiden Nebenbahnen Uerikon-Bauma und Meilen-Wetzikon mit Verbindungssträngen, die als Zubringer des Hinterlandes dienen sollten. Obwohl gerade die Entwirrung der Motive der unglücklichen Bahnbauten ein entscheidender Anhaltspunkt der Therapie gewesen wäre, erläutert sie der Bericht leider nicht.

Dass diese Kleinbahnen nicht prosperieren konnten, wird klar, wenn man die Entwicklung der von ihnen durchzogenen Landschaften überblickt. Von Natur, mit Ausnahme der eigentlichen Talgemeinden (Greifensee, Mönchaltorf, Uster, eventuell Wetzikon) durch bewegtes Relief, Höhenlage und rauheres Klima benachteiligt, war es begreiflich, wenn die Oberländerlandschaften ihre ehemals einseitige Gras- und Forstwirtschaft durch Industrie und Verkehrsintensivierung zu beleben suchten. Die im 17. Jahrhundert einziehende Hausindustrie ermöglichte jedoch nur eine kurze Blüte. Die zur Fabrikindustrie drängende Mechanisierung der Gewerbe im 19. Jahrhundert und der durch politische Freizügigkeit (Niederlassungs- und Gewerbefreiheit) geweckte Wanderdrang zur Stadt versetzten die Landschaft in wirtschaftliche Krisen, die notgedrungen eine gewisse Reagrarisierung erzwingen. Die dadurch heraufbeschworenen soziologischen Umschichtungen dauern noch heute an. Sie werden erst zur Konsolidierung gelangen, wenn es gelingt, ein gesundes Verhältnis von landwirtschaftlich und gewerblich Tätigen zu erzielen. Unter diesen Umständen war ein kräftiger Ausbau des Verkehrs von Anfang an umso aussichtsärmer, als schon 1856/59 die Eisenbahnlinie Zürich-Uster-Rapperswil die im Entstehen begriffene Industriezone des Aatales zur Genüge aufgeschlossen hatte und hierin von ausreichenden Strassen unterstützt wurde. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn die nachträglich entstandenen Nebenbahnen