

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

Artikel: Wohnstadt - Geschäftsstadt?
Autor: Sidler, Gerhard B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84902>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.04.2025

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

Von **Gerhard B. Sidler**, Stadtplaner, Zürich

Zürich wächst. Seine Zentrumsfunktionen sind seit langem attraktiv und verursachen daher immer wieder neue Wachstumsimpulse. So sprengte Zürich die Stadtmauern, füllte das alte Siedlungsgebiet auf, erweiterte seinen politischen Einfluss durch Eingemeindungen, wurde eine statistische Agglomeration, plant heute regional, beansprucht die Aufmerksamkeit des Kantons Zürich und angrenzender Kantone und sollte von der kommenden eidgenössischen Raumplanung nicht ganz übergangen werden. Der Kanton hat sich den Problemen der Wachstumsallokation aus seiner Sicht schon verschiedentlich angenommen und die Zielvorstellungen unter den Begriff der «konzentrierten Dezentralisation» zusammengefasst. Die zur Anvisierung dieses Ziels erforderlichen Massnahmen sind teilweise sehr langfristiger Natur und in ihrer Wirksamkeit für urbane Problemstellungen nicht ausreichend. Für die Kernstadt Zürich ergibt sich daraus die Notwendigkeit, ein spezialisiertes Planungskonzept mit lokaler Optik anzugehen. Auch andernorts wurde die Erfahrung gemacht, indem man erst durch Schaden klug wurde, dass die Zukunft grosser Wirtschaftsräume zu einem wesentlichen Anteil in der initiativen Bewältigung der Probleme der Zentralstädte entschieden wird. Sogar in den USA, für deren Städte immer wieder der Untergang vorausgesagt wird, ist gegenwärtig ein weiteres Mal die Neuformulierung einer «National Urban Land Policy» eine der wichtigsten innenpolitischen Aktualitäten.

Die Planungspolitik der Stadt Zürich muss heute folgende drei Prioritäten berücksichtigen:

1. Unser volkswirtschaftlicher Entwicklungsstand ist gekennzeichnet durch den allgemeinen Trend der Abwanderung von Arbeitskräften vom sekundären zum tertiären Sektor. In der Überlagerung mit dem Grössenwachstum bedeutet dies eine überproportionale Nachfrage nach Bürogebäuden mit entsprechenden differenzierten Standortanforderungen. Wenngleich diese Entwicklung von Planern schon lange vorausgesagt wurde, hat es bisher zu positivem, zielgerichtetem Handeln noch nicht gereicht. In der Stadt Zürich wird der Bestand an Büroflächen auf über 3 Mio m² geschätzt. Davon entfällt ein Drittel auf das sogenannte Gürtelgebiet (der Gebietskranz um das traditionelle Stadtzentrum herum). Im Stadtzentrum (Kreis 1) sind etwas weniger als ein Drittel aller Büroflächen. Mehr als ein Drittel ist dispers über das übrige Stadtgebiet verteilt, ohne dass ein zielkonformes Muster abzulesen wäre. Schon dieses Inventar beweist, dass die weitere grosse Nachfrage nach Arbeitsplätzen des tertiären Wirtschaftssektors das Nutzungsvergleichgewicht aller Stadtquartiere bedroht.
2. Zu den siedlungspolitisch wirksamsten Vorhaben gehört der grosszügige Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die Initiative der Stadt Zürich zum Bau einer ersten U-Bahnlinie wird heute politisch anerkannt, und deren Verwirklichung samt den vielschichtigen Auswirkungen ist in der Gesamtplanung zu berücksichtigen.
3. Die Idee eines Autobahnringes um die Stadt Zürich herum macht Fortschritte und wird in zunehmendem Masse Folgeentscheide über die Siedlungsentwicklung beeinflussen. Die ausserordentliche Tragweite der sich anbahnenden Auswirkungen lässt sich vorerst nur erahnen, trotzdem schon zahlreiche ausländische Beispiele vorliegen. Die Bauidee ist allerdings durch eine komplexe Meinungsbildung und Entscheidungsfindung belastet, wie die Erfahrungen bei einfacheren Nationalstrassenabschnitten beweisen. Dabei ist gerade hier ein langfristiger,

verbindlicher Zeitplan von ausschlaggebender Bedeutung. Die überproportionale Büronachfrage, die radikale Leistungssteigerung von öffentlichen Verkehrsachsen und die Aussicht auf eine ringförmige Standortverbesserung für den Autoverkehr erheischen komplementäre Planungsmassnahmen zur Steuerung der innerstädtischen Nutzungsstruktur.

Wohnschutzgebiete

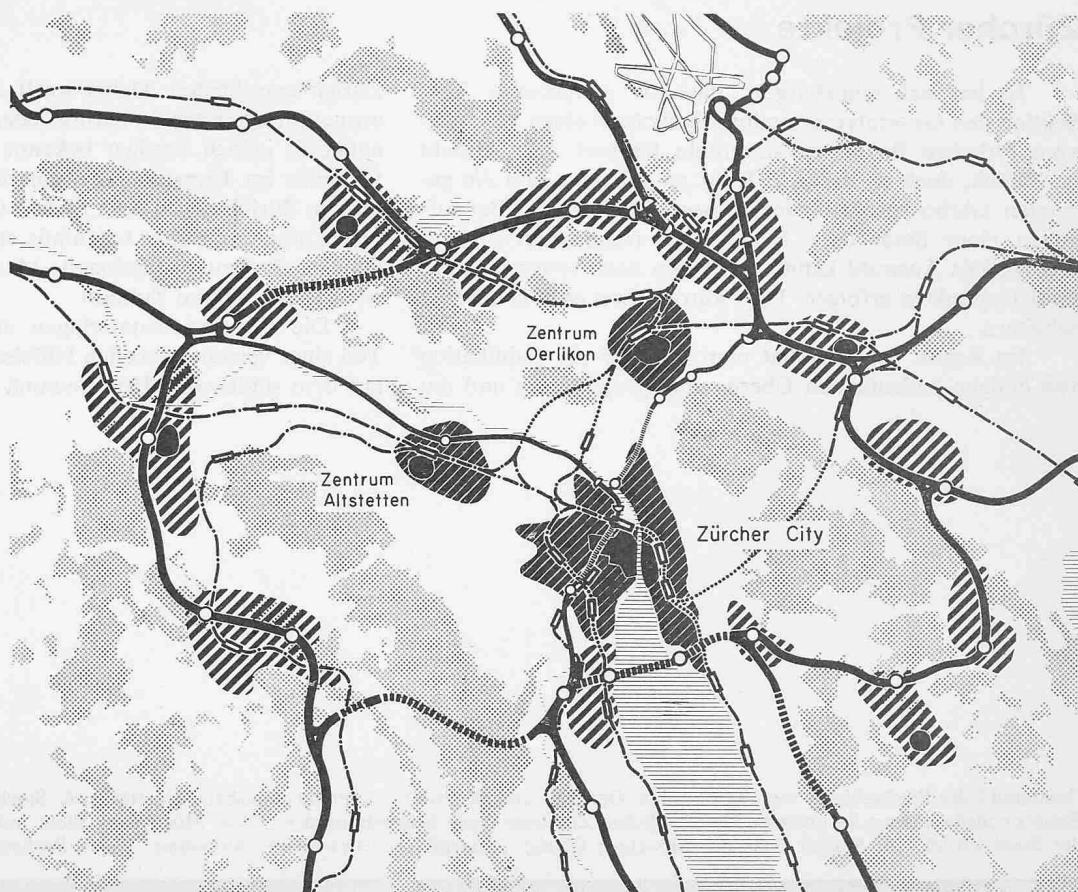
Allen Planungen des letzten Jahrzehnts lag die Prognose zugrunde, auf Stadtgebiet werde die Wohnbevölkerung langfristig stagnieren. Die Ergebnisse der Volkszählung 1970 zeigen nun aber ein ungünstigeres Bild. Zwar nahm die Wohnbevölkerung in der ganzen Stadt seit 1960 nur um 4 % ab; von den zwölf Stadtkreisen weisen aber nurmehr zwei einen Zuwachs von 4400 Einwohnern auf, während sieben starke Abnahmen von zusammen 25 000 Personen melden. In drei Stadtkreisen blieb die Einwohnerzahl noch konstant. Die Ursachen liegen einerseits in der nicht zu übersehenden, steigenden Beanspruchung von durchschnittlich mehr Wohnfläche pro Bewohner. Für Korrekturmassnahmen bedeutender ist aber die Verdrängung von Wohnraum durch Büros, und zwar über Zweckentfremdung (Unterwanderung) und Abbruch. Aus wirtschaftlichen und standorttechnischen Gründen wird der Wohnraumbestand zurückgedrängt; nicht nur vom Stadtzentrum her, sondern ebenso in entfernten Lagen. Eine galoppierende Bürosteuung. Es liegt daher nahe, gewisse Wohngebiete einem neuartigen Schutz zu unterstellen, einer Richtplanung von Wohnschutzgebieten auf gleicher Stufe wie der «Transportplan» für den öffentlichen Verkehr und der «Bebauungsplan» für die Hauptverkehrslinien. Dieser neue Richtplan müsste somit auch der politischen Willensbildung unterworfen werden. Ein Bündel von vorhandenen und zukünftigen gesetzlichen Möglichkeiten, generellen Verwaltungsanweisungen und punktuellen Steuerungsmassnahmen hätte den Schutz im Einzelfall zu gewährleisten.

Zentrenförderung

Die Angebotsauswahl für Bürostandorte wird durch die Ausscheidung von Wohnschutzgebieten stark vermindert. Es ist daher nötig, in weiser Abstimmung mit dem Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, hauptsächlich dem U-Bahnbau, ausgewählte Entlastungszentren zu fördern. Ohne Führung und Koordination unter massgebender Mitbeteiligung der öffentlichen Instanzen werden aber keine Nebenzentren entstehen, die hohen Anforderungen genügen. Unter den Leidtragenden wären hierbei die schwächeren Betriebe und nicht zuletzt jene Arbeitnehmer, welchen die neue Arbeitsplatzstruktur ungünstige Bedingungen aufzwingt. In amerikanischen Städten sind die verheerenden Auswirkungen derartiger Laisser-faire-Stadtentwicklung eklatant. Die bestbezahlten Arbeitsplätze zogen aufs Land, auf billiges, reichliches Bauland beidseits der Autobahnringe, während die wirtschaftlich empfindlichsten Bevölkerungsschichten ohne genügende öffentliche Verkehrsbedienung um die Stadtzentren herum zurückblieben. Für viele nicht entsprechend mobile Mittel- und Kleinbetriebe kann diese Entwicklung Geschäftsaufgabe bedeuten. Der Stadtrat von Zürich schuf zur Prüfung aller damit zusammenhängenden Fragen eine Stelle für Entwicklungscoordination. Es ist deren vornehmste Aufgabe, die sozial-, verkehrs- und staatspolitische Verantwortung der Privatwirtschaft an einer zielbewussten Stadtentwicklung auf ein operables Konzept zu leiten.

Adresse des Verfassers: *G. B. Sidler*, Stadtplaner, Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich.

Verteilung der Zentren in der Region Zürich ohne U-Bahn. Der etappenweise Bau des Autobahnringes führt dazu, dass Geschäfts- und Dienstleistungszentren kranzförmig aus dem Boden schießen. Diese bleiben überwiegend auf private Verkehrsbedienung angewiesen. Es gibt kein wirtschaftliches öffentliches Verkehrssystem, das die unabwendbaren Schwierigkeiten nachträglich korrigieren könnte



DIENSTLEISTUNGEN MIT INTENSIVEM KUNDENVERKEHR

BEVORZUGTE LAGE FÜR DETAILHANDEL



BEVORZUGTE LAGE FÜR BÜROS



MIT DETAILHANDEL: BESTEHENDE ZENTREN



NEUE ZENTREN



ÜBRIGE DIENSTLEISTUNGSZENTREN

ERSCHLISSUNGSKERNE : U-BAHN-STATIONEN



SBB-STATIONEN



AUTOBAHNANSCHLÜSSE



WÄLDER



Verteilung der Zentren in der Region Zürich mit U-Bahn. Förderung von ausgewählten Nebenzentren für den tertiären Wirtschaftssektor in Abstimmung mit dem U-Bahnbau