

# Editorial

Autor(en): **Cieslik, Tina**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **140 (2014)**

Heft 42: **Zürich II : Gegenwart und Zukunft**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

## **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.



Nagelhäuser vor dem Mobimo Tower in Zürich-West, letzte Zeugen einer Arbeitersiedlung der Maschinenfabrik Escher Wyss. Sie sollen einer Zufahrtsstrasse auf das Maag-Areal weichen. Der Eigentümer wehrte sich vor Gericht, Ende September entschied das Bundesgericht in Lausanne jedoch: Um einer unübersichtlichen Verkehrssituation beim Anschluss an die Nationalstrasse vorzubeugen, dürfen die beiden Häuser abgerissen werden. Der Eigentümer wird enteignet.

Coverfoto von **Hannes Henz**.

Die Medien meldeten es diesen Januar auf den Titelseiten: Zürich knackt erstmals seit 1973 wieder die Grenze von 400 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Während zuvor die Bevölkerungszahl zurückgegangen war, stieg der Platzbedarf – von 27 auf 44 m<sup>2</sup> pro Person. Umnutzungen, Verdichtungen und Ersatzneubauten sollen die Wohnvorstellungen von Alt- und Neu-Zürchern aufnehmen. In der Stadt bilden sich neue Subzentren, das Verkehrsangebot muss nachziehen. Aber kommen sich die 400 000 in einer immer dichter werdenden Stadt nicht zunehmend in die Quere? Und was passiert zwischen Verkehrsadern und Gebäuden?

Bereits 1957 – auch schon damals war Zürich ziemlich voll – betonte Hans Hofmann in seinen «Gedanken und Anregungen zur Verkehrsplanung»<sup>1</sup> die qualitative Komponente dieser Koexistenz: «Wir brauchen einen Wertmassstab, welcher nicht nur nach Zeitgewinn misst, den Bürger nicht nur als Fahrgast der Strassenbahn oder als Lenker seiner Autos sieht, sondern auch als Mensch und Fussgänger, dem seine Stadt nicht nur Verkehrsmaschinerie, sondern Raum und Atmosphäre bedeutet. Wir müssen versuchen, die Stadt nicht nur schneller, sondern auch angenehmer und gefahrloser zu gestalten.»

Ob und unter welchen Umständen dies gelingt, ist eine der Fragen, mit der wir uns in dieser Ausgabe auseinandersetzen; eine andere die nach der Gestaltung des öffentlichen Raums zu «einer Stadt, die Raum und Atmosphäre» bedeutet. Nachdem wir im vergangenen Heft Zürichs Entwicklung seit 1998 beleuchtet haben, beschliessen wir hiermit unsere zweiteilige, von Hannes Henz bebilderte Zürich-Serie.

#### Anmerkung

<sup>1</sup> Die Verkehrsplanung der Stadt Zürich. Gedanken und Anregungen von Professor Dr. h. c. Hans Hofmann, ETH Zürich. SBZ, 75. Jahrgang, Nr. 8, 23. Februar 1957

*Tina Cieslik*,  
Redaktorin Innenarchitektur/Architektur