

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87 (1969)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Zürichs "grosse" Zukunft: die Veranstaltungen der ZBV im Winter 1968/69  
**Autor:** Schilling, Rudolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-70663>

### **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:** 06.02.2025

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

filter – Feinstaubfilter – Schwebstofffilter) mit höchstens drei Abstufungen je Klasse bezüglich Abscheidegrad.

3. Übernahme der SWKI-Empfehlungen durch die EMPA als zukunftsneutrale, öffentliche Prüfungsstelle für Luftfilterfabrikate.
4. Erstellen einer Liste über zweckmässige und gezielte Anwendung der verschiedenen Filtertypen in der Lüftungs- und Klimatechnik.
5. Vorbereitung einer Vergleichstabelle mit den wesentlichen technischen Daten über Luftfilterfabrikate als objektive Bewertungsgrundlagen für Behörden, Lüftungsfirmen und Endverbraucher.

Nachfolgend zeigen statistische Angaben über Art und Ausmass der von Jahr zu Jahr zunehmenden Luftverunreinigung die überragende Bedeutung der Luftfiltertechnik.

Eine Tabelle enthält die SWKI-Empfehlungen für Staubfilter-Klassifizierung und Staubfilter-Testmethoden, die anschliessend

eingehend in Wort und Bild erläutert werden. Der planende Klimaingenieur und der Abnehmer von Luftfiltern findet in einer weiteren Tabelle Hinweise für die Wahl des am besten geeigneten Luftfilters für zahlreiche Fälle aus der heutigen Klimatechnik. Ein für Filterfabrikanten bestimmtes Formular sammelt technische Daten und Eigenschaften der auf dem schweizerischen Markt erhältlichen Luftfilter. Die Veröffentlichung dieser Daten erfolgt im Verlaufe des Jahres 1969, womit allen Interessenten ein wertvolles Richtmass für die sachliche Begutachtung von Luftfiltern zur Verfügung steht. Besonders hilfreich war die Mitarbeit der EMPA Dübendorf, Abt. B 28, die sich verpflichtet hat, in der Folge die Testapparate gemäss den SWKI-Empfehlungen anzuschaffen. Damit steht jedermann eine offizielle schweizerische Instanz für die Prüfung von Luftfiltern zur Verfügung. Die Kommission schliesst die Arbeit mit einem Appell an Ingenieure und Behörden, sich in Zukunft an die SWKI-Empfehlungen zu halten. Auch an dieser Stelle sei dieser Appell warm unterstützt.

## Zürichs «grosse» Zukunft

DK 711.3

Die Veranstaltungen der ZBV im Winter 1968/69

*Grossstadt! Europäische Metropole! Manhattan der Schweiz!* Solche Bezeichnungen für Zürich nahm man noch vor wenigen Jahren als zweifelhafte Äusserungen kleiner Gernegrosse mit Schmunzeln oder Stirnrunzeln zur Kenntnis. In den Vorträgen, welche die *Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen (ZBV)* in diesem Winter veranstaltet hat, wurden sie bereits mit Selbstverständlichkeit verwendet. Zum Generalthema «Das Gesicht der Grossstadt Zürich» sprachen an fünf Abenden neun Redner. Die *Planer im Amt*, die *Kritiker der Planung* und die *Träger alternativer Ideen* kamen zu Wort. In der Reihenfolge

- Berichte über den Stand der Planung
- Kritik an der Planung
- Alternativen, neue Vorschläge

seien im folgenden die verschiedenen Referate kurz zusammengefasst. Die Gliederung entspricht nur teilweise der zeitlichen Folge, in der die Vorträge gehalten wurden.

### Die Behördendelegation für den Regionalverkehr

Regierungsrat *E. Brugger* eröffnete die Vortragsreihe mit einem Referat über «Aufgabe und Organisation der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich». Der Redner, Präsident der Behördendelegation, stellte die zürcherische Verkehrsplanung aus der Sicht des Politikers, der an der Verantwortung mitzutragen hat, dar.

Für die Region Zürich rechnen die Planer und Prognostiker damit, dass bei der Vollbesiedlung des Kantons (2 bis 2,2 Mio Einwohner) täglich 4,26 Mio Verkehrsbewegungen stattfinden werden (2,6mal mehr als heute), von denen 65% in der Stadt beginnen oder enden werden. Wie soll und kann sich dieser ungeheure Verkehr abwickeln? Es ist ihm nur mit einem *grosszügigen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel* beizukommen. Der Transportplan, der ein Teil des kantonalen Gesamtplans ist, sieht bekanntlich *drei öffentliche Verkehrsträger* vor: die *SBB* als Grobverteiler und Zubringer zur Stadt, eine *U-Bahn* als Mittelverteiler im Metropolitanbereich und das vorhandene *Tram- und Busnetz* als Feinverteiler in der Stadt selbst.

Eine besonders wichtige Rolle ist im Rahmen dieses Konzepts den *SBB* zugeordnet. Das wichtigste Vorhaben der *SBB*, das sie aber nicht allein ausführen können, ist die Linie durch den *Zürichbergtunnel* von Dübendorf zum Bahnhof Stadelhofen und weiter in einen neuen Bahnhof unter der Museumsstrasse. Die *SBB* arbeiten heute hierfür ein Vorprojekt aus und sind auch schon daran, vorsorglich Land zu erwerben. Gleichzeitig wollen nun Stadt und Kanton die Projektierungsarbeiten für den ersten, 23,8 km langen U-Bahn-Ast von Kloten über das Stadtzentrum nach Dietikon an die Hand nehmen, wobei – was bemerkenswert ist – Kanton und Stadt sich in die Kosten teilen werden.

Der Verwirklichung des vom Transportplan vorgesehenen Konzepts stellen sich grosse Schwierigkeiten in den Weg. Für den Ausbau öffentlicher, schienengebundener Verkehrsmittel stehen viel weniger rechtliche und finanzielle Mittel zur Verfügung als für den Strassenbau. Es fehlte bis vor kurzem die Organisation, die in der Lage ist, eine solche überkommunale und zum Teil überkantonale Aufgabe zu leiten und durchzuführen. Diese Lücke schloss die *Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich*, die den Auftrag hat, die Ver-

wirklichung des Transportplans zu fördern und den zuständigen Behörden von Kanton und Stadt Zürich sowie den *SBB* konkrete Anträge technischer, rechtlicher und finanzieller Art zu stellen. Die Behördendelegation muss *Stabsarbeit* leisten; sie hat die einzelnen Entscheide vorzubereiten; sie muss die Fragen von der planerisch-technischen Ebene auf die *politische Ebene* heben. Die Behördendelegation besteht aus je drei Vertretern des Regierungsrates, des Stadtrates und der Geschäftsleitung der *SBB*. Sie hat *acht Arbeitsgruppen* gebildet, welche besondere Fragen bearbeiten:

1. Rechtsfragen U-Bahn/VBZ
2. Betriebsfragen U-Bahn/VBZ
3. Baufragen U-Bahn
4. Ergänzung des Transportplans
5. Planung des Nahverkehrs der Eisenbahnen in der weiteren Region
6. Finanzierung, Kosten, Wirtschaftlichkeit
7. Rechtsfragen
8. Information

Das Sekretariat der Behördendelegation besorgt die Volkswirtschaftsdirection des Kantons Zürich. Von den allgemeinen Kosten übernehmen Kanton und Stadt je drei Achtel, die *SBB* zwei Achtel.

Die bisherige Tätigkeit der Behördendelegation hat bereits gezeigt, dass sie ein *Maximum an Koordination und Zusammenarbeit* gewährleistet. Jeder weiss, was er zu tun hat und was die andern tun. Es entstand zwischen allen Beteiligten ein Goodwill und gleichzeitig ein gemeinsamer Leistungswille. Es wird sich zeigen, ob die direkte Demokratie und der Föderalismus der Aufgabe, ein leistungsfähiges, regionales öffentliches Verkehrsnetz zu verwirklichen, gewachsen sind. Es wird darum gehen, eine Mehrheit dazu zu bringen, in neuen, komplizierten Zusammenhängen zu denken und die Verantwortung für ungewohnte Entscheide zu übernehmen. Dafür den Boden und die konkreten Vorschläge vorzubereiten, ist die Hauptaufgabe der Behördendelegation. Es werden zu ihrer Lösung besonders viel Zähigkeit und Geduld nötig sein, denn es stellen sich unzählige Einzelinteressen und nochmals so viele Lieblingsideen der raschen Verwirklichung des Konzepts in den Weg. Perfektionistische Vorschläge hindern die gute, zweckmässige und realistische Lösung. Um dieser zum Durchbruch zu verhelfen, bedarf es der Mitwirkung aller Einsichtigen.

### Stand der Planung in der Grossregion und in der Agglomeration

Was hat die Planung konkret geleistet? Wie konnte sie die Besiedlung lenken? Diese Fragen behandelte Prof. *Rolf Meyer*, Chef des Amtes für Regionalplanung des Kantons Zürich. Er hielt fest, dass es in einer ersten Phase der Planung immethin gelungen sei, das Ausmass der künftigen Besiedlung zu begrenzen. 160 der 171 Gemeinden des Kantons besitzen heute *Zonenpläne*. Die Trennung von Bau- und Nichtbauland steht dank der Baugesetzrevision von 1959 und dem im letzten Jahr genehmigten Wassergesetz auf klaren Rechtsgrundlagen. Der kantonale und die regionalen Gesamtpläne ermöglichen die Kontrolle allfälliger Zonenänderungen in den Gemeinden. Wenn eine Gemeinde ihre Bauzone erweitern will, so hat sie heute den Beweis für die Notwendigkeit zu erbringen.

Gesamtplan und Zonenpläne sind jedoch nur passive Planungsinstrumente. Sie beschränken die Ausdehnung der Besiedlung, vermögen aber nicht, die Vorgänge zu lenken. Eine Steuerung der Siedlungsentwicklung strebt nun die *zweite Phase* der Zürcher Regionalplanung an. Zu ihr gehört zuerst die Festlegung des «Grossregion Zürich» benannten Planungsgebiets, das den ganzen, zum Teil über die Kantons Grenzen hinausreichenden Einzugsbereich von Zürich umfasst und von den Einzugsbereichen der Städte Basel, Luzern und St. Gallen begrenzt wird. Bewusst werden nun auch die *Verkehrsplanung* und die *Aufwertung von Nebenzentren* als Planungsinstrumente eingesetzt. Die künftigen Schnellbahnlinien der SBB und die zentralen Dienste in den Regionalstädten sollen die weitere Besiedlung in ihre Nähe ziehen. Entlang den Verkehrsadern und um die Attraktivitätspunkte soll eine Verdichtung entstehen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Kanton die Mittel, die er in Verkehrsbauten und Infrastruktureinrichtungen investiert, gezielt verwenden; er darf seine Kräfte nicht zersplittern.

Arch. *Hans Rüegg*, technischer Leiter der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), orientierte über Aufgabe, Zielvorstellungen und laufende Arbeiten der RZU. Ihr Ziel ist heute, den «Siedlungskuchen» rund um die Stadt Zürich soweit zu gliedern, als das heute überhaupt noch möglich ist, zu retten, was zu retten ist. Unbedingt müssen einige «Lungen» – Seen und Geländekammern – von weiterer oder kommender Überbauung geschützt werden. Dazu gehören der Pfannenstiel, das südliche Reppischtal, die Ufer des Zürichsees und der Limmat. Wenn die wenigen heute noch unberührten Landschaften erhalten werden sollen, so müssen in nächster Zukunft grosse Mittel dafür eingesetzt werden. Ein zweites Ziel der RZU besteht darin, in den monotonen Siedlungsgebieten, die zum Teil bereits entstanden sind (zum Beispiel im Glattal), auf attraktive Zentren mit architektonischem Eigencharakter hinzuwirken.

#### Kritik an der Planung

«Monotone und lückenlose Bebauung, in der in wenigen Jahren die Seen und Flugplätze die einzigen grosszügigen Freiräume darstellen werden»; «lust- und reizlose Vorstadtlandschaften»; «Brockenhaus der Architektur»; «eine Art Kriegslandschaft»; Mit solchen Begriffen charakterisierten die Architekten *Fritz Schwarz* und *Manuel Pauli* die Agglomeration Zürich. Die beiden Referenten blieben der offiziellen Planung nichts schuldig. Sie sparten nicht mit Ironie und verteilten denkbar schlechte Zensuren.

«Wir haben überall etwas versucht und eigentlich nirgends etwas geleistet», lautete das Urteil von *Fritz Schwarz*. Als eine der Ursachen für die vielen Fehler bezeichnete er, dass die Gemeinden, die bei uns die Aufgabe der Steuerung des Siedlungswachstums hätten lösen sollen, dazu gar nicht in der Lage seien. Die Gemeinden seien geschaffen worden zur Verwaltung einer Bevölkerungsgruppe. Als Urbanisierungsinstitute sind sie ungeeignet und haben zwangsläufig versagt.

Was gibt es für eine Alternative? Die planerische und architektonische Vorstellung von einer Alternative ist klar und deutlich: *konzentrierte Bebauung gegenüber freier Landschaft*. Für Zürich heisst das konkret: Verlagerung der Besiedlung dorthin, wohin sich die Erholungssuchenden aus der langweiligen Vorstadtlandschaft am Sonntag begeben; Überbauung der Höhenzüge im Voralpengebiet.

Das Hauptstück des «unsere schöne Umwelt» betitelten Referats von *Manuel Pauli* war ein Bilderbuch, das auf impressionistische Weise und vom Redner mit sparsam-witzigen Kommentaren erläutert, unter dem Projektor durchgeblättert wurde. Einige Zeichnungen veranschaulichten, wie der schöne Plan aussah (Trennung von Siedlungs- und Freihaltegebieten; grosszügige Grünzonen) und wie das Ergebnis aller Mühen aussieht (verzettelte Bebauung; eine Abfolge von Industrieanlagen, Tankstellen, Wohnblöcken). Damit auf längere Sicht bessere Ergebnisse zu erhoffen seien, forderte *Manuel Pauli* die Baufachleute auf, in die Verwaltung und in die Politik einzutreten, um ihre Denkmodelle dort durchzusetzen. Es gelte, das wissenschaftliche Instrumentarium der Raumordnung und der Architektur nicht nur für bauliche Grundlagenforschung und Planung einzusetzen, sondern auch für die Neukonzeption der Demokratie. «Ein vermessener Weg, aber vielleicht der einzig richtige: Flucht nach vorn!»

#### Das leuchtende Beispiel

Dass Planen kein hoffnungsloses Geschäft zu sein braucht, legte Arch. *Fritz Wagner*, Stadtplaner von Baden, dar. Baden sei ent-

schlossen, nicht «im grossen Brei unterzugehen»; es glaube daran, auch innerhalb der Grossregion Zürich eine «imposante Angelegenheit» bleiben zu können. Die Badener Planer nehmen dabei an, dass sie mit dieser Absicht dem Gesamtkonzept, in dem immer wieder von starken Nebenzentren die Rede ist, einen Dienst tun. Sie begreifen allerdings nicht, weshalb die zürcherische Planung so wenig unternimmt, um das *Auffüllen der Zwischenräume* zwischen Zürich und den Nebenzentren (Zug, Wetzikon, Winterthur, Bülach, Baden) zu verhindern. Die Ansiedlung zentraler Dienste wie Einkaufszentren oder Ausseinstationen von Hochschulen in den Zwischenräumen ist von Baden aus gesehen ein Fehler. Mit solchen «Tochtergesellschaften» grossstädtischer Einrichtungen könnte man doch gerade die Nebenzentren fördern!

Was strebt nun die Planung in Baden an? Und wie geht sie vor? Das Ziel heisst: *die wohnliche Stadt*. Um es zu erreichen, wurde eine wirtschaftliche und soziologische Prognose aufgestellt und hierauf ein städtebaulich-architektonischer Plan und ein Verkehrsplan entwickelt. Der ganze historische Kern Badens soll neu erschlossen werden, und zwar auf vier Ebenen. Der rollende und der ruhende Verkehr wird, soweit ihn nicht Ringstrassen überhaupt vom Zentrum fernhalten, ins zweite Untergeschoss geschickt. Im ersten Unter- und im Erdgeschoss, die beide verkehrsfrei sind, befinden sich Läden, darüber Büros und zuoberst noch Wohnungen. Dieser Plan zur Erneuerung des Stadtkerns wird heute bereits verwirklicht.

Als wichtigstes Planungsinstrument sind zu nennen: ein *Baulinienplan*, der Arkaden, Innenhöfe, Durchgänge und eine lebendige Gestaltung der Baublocks vorschreibt; eine *Bauordnung*, welche zum Beispiel verlangt, dass die oberen Geschosse zurückversetzt werden; und als vielleicht wichtigstes Planungsmittel: die *Zusammenarbeit* der Behörden mit den Bauherren und Architekten. Die Planungsbehörden wirken nicht bloss als Bewilligungsinstanz, sondern schalten sich aktiv ein, machen Vorschläge und helfen mit, jene Lösung zu finden, die für die private Bauherrschaft wie auch für die Stadt die beste ist. Die Badener Planungsstellen pflegen auch ständig das *öffentliche Gespräch* über Planungsfragen; sie orientieren die Bevölkerung laufend und wissen sich heute von einem allgemeinen Konsens getragen.

#### Neue Planungsgrundlagen für Zürichs Innenstadt

Dr. *W. Vogt*, Soziologe und Leiter des Planungsbüros «Metron» in Brugg, berichtete über eine Studie, welche das Büro Metron in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Stadtplanungsamt über den Geschäftskern von Zürich durchgeführt hat. Ziel der Untersuchung war, die wahrscheinliche Entwicklung des Kreises 1 bis ungefähr 1980 vorauszusagen. Die wichtigsten Prognosen lauten: Der Gesamtumfang der nutzbaren Geschossflächen wird im Stadtkern in den nächsten 10 bis 15 Jahren nur wenig zunehmen. Dagegen ist mit Umstrukturierungen, gleichsam *Veränderungen hinter den Fassaden*, zu rechnen. Der Raumbedarf der Banken, Versicherungen, Vermittlungs- und Beratungsstellen wird am stärksten zunehmen; auch der Detailhandel und das Gastgewerbe werden 1980 mehr Fläche beanspruchen als heute. Demgegenüber werden immer mehr Produktionsbetriebe (sekundärer Sektor) aus dem Stadtzentrum abziehen; abnehmende Tendenz ist auch beim Anteil der Wohnungen, der «Sondernutzungen» (Schulen, Kasernen usw.) und der Verwaltung zu erwarten. Die Vorhersage der *künftigen Standortqualitäten* rechnet mit einer gewissen Abwertung der oberen Bahnhofstrasse und zum Teil des Limmatraums, dagegen mit einer Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse, der Gegend um den Bahnhof Stadelhofen und eventuell der Bereiche um die vorgesehenen U-Bahn-Stationen.

#### Leitvorstellungen von Zürich

Klare, brauchbare und realistische Leitvorstellungen von Zürichs *städtebaulicher Zukunft* entwickelte Arch. *Rolf Keller*: Hat Zürich ein grossstädtisches Gesicht? Es ist ein liebes Gartenstädtchen geblieben ohne die Kennzeichen einer Metropole; nirgends ein Wald von Wolkenkratzern, nirgends monumentale Zonen, keine weiten Räume innerhalb des Stadtkörpers. Zürich sollte seine Bedeutung besser manifestieren, und zwar im Herzen der Stadt, am Kreuzungspunkt aller Aktivitäten, nicht an der Peripherie. Wie und wo ist das möglich?

Die Antwort auf diese Frage findet *Rolf Keller* einerseits in Zürichs *städtebaulichen Konstanten*, die im Zentrum, der «Zone der Kontinuität» beisammen sind, und die es wieder herauszuschälen und zu fördern gilt: Limmatraum, See, Altstadt, Bahnhofstrasse, Schanzen; andererseits in der «Zone der Erneuerung», im Sihlraum, der als *grosse und letzte Chance* Zürichs zu betrachten ist.

Der *Limmatraum* war einst der lebendige Kern der Stadt. In den letzten hundert Jahren wurde er laufend begründet, im Geist verfehlter Verkehrskonzepte und eines noch verfehlteren Schlagworts («freie Limmatt») ausgeräumt, vor allem im unteren Teil. Rolf Kellers Forderungen lauten: Halt der Verödung! Den Fahrverkehr vermindern! Die Ufer wieder bebauen! Die alte, teilweise noch vorhandene Bebauung am Fluss ist unbedingt zu schützen. Dort, wo sie verschwunden ist, sollen neue Gebäude die Ufer beleben. Es fehlt nicht an konstruktiven Vorschlägen; mit dem Ideenwettbewerb zur Neugestaltung der Rathausbrücke ist ein guter Anfang gemacht worden.

Der *See* reichte einst trichterförmig bis ins Herz der Stadt hinein und verschaffte der Stadt Weite und Grosszügigkeit. Je mehr Kontakt die Stadt mit dem See hat, je näher sie an der Wasserkante steht, desto grösser der Gewinn. Leider arbeiteten früher Städtebauer daran, Zürich vom See wegzurücken. Zwischen 1851 und 1931 wurden 670 000 m<sup>2</sup> Seefläche aufgeschüttet, und noch immer gibt es Leute, die See und Stadt noch weiter voneinander trennen wollen. Demgegenüber ist zu fordern: Keine einzige Aufschüttung mehr! Und schon gar kein Seepark! Auch keine neuen Brücken und niemals mehrgeschossige Verkehrsbauten (Bürkliplatz-Bellevue), die den See noch mehr abriegeln würden. Ein Seetunnel muss den Verkehr von Ufer zu Ufer aufnehmen.

Glücklicherweise besteht heute eine Verordnung zum *Schutz der Altstadt*. Soweit immer möglich soll durch Restaurierung oder Umbau der alte Bestand gewahrt bleiben. Wenn Neubauten entstehen, so muss gute moderne Architektur und nicht schüchterne Anpassung das Ziel sein.

Die *Bahnhofstrasse* wurde gebaut, als Zürich 20 000 Einwohner hatte. Sie ist Zeugnis einer Zeit, die wahrhaft weltoffen war und bewusste Stadtplanung betrieb. Seither ist in Zürich nichts Ebenbürtiges mehr geleistet worden. Viele Neubauten haben das Gesicht der Bahnhofstrasse verändert und ihr viel von der weltstädtischen Allüre genommen. Sie beginnt eine spiessige Strasse zu werden. Dieser Stadtteil bedarf einer Regeneration: Die untere Bahnhofstrasse ist zur Fussgängerzone prädestiniert wie keine andere Strasse Zürichs (schon heute zur Spitzenzeit 200 Fussgänger pro Minute!) und könnte zu einem intensiv belebten und einprägsamen Anziehungspunkt werden.

Der *Gürtel der ehemaligen Schanzen* rund um die Altstadt wurde für öffentliche Gebäude ausgenutzt: Töchterschule, Kantonsschule, Universität, ETH, Kaserne, Stallungen, Tierspital, Botanischer Garten. Dieser Gürtel wäre wieder als Einheit zu sehen und als solche zu fördern. Er könnte zu einem Grüngürtel entwickelt werden. Der *Schanzengraben* könnte ein interessanteres Gewässer sein, wenn man ihn mit Promenaden versähe und schiffbar machte.

Die überbaubare Fläche der Stadt Zürich ist bis zu den Waldrändern aufgefüllt. Nur in einem einzigen Bereich kann die Stadt noch ihr Zentrum erweitern: im *Sihlraum*. Hier hat Zürich die Chance, das Gewand der Kleinstadt abzuschütteln und den Charakter einer Metropole zu bekommen. Glücklicherweise sieht heute auch die offizielle Planung den Sihlraum als städtisch aktive Zone und nicht mehr nur als Expressstrasse. Brauchen wir aber überhaupt im Sihlraum eine Expressstrasse, die nach dem heutigen Konzept in erster Linie als sechsspurige Zufahrt (Kostenpunkt: 140 bis 200 Millionen Franken) zu Parkhäusern gedacht ist? Zerstört diese Strasse mit ihren Anschlusswerken nicht immer noch einen kostbaren und entwicklungsfähigen städtebaulichen Raum: den Platzspitz?

Diese Fragen kommen vielleicht etwas spät, wie eben in unserer Stadt die städtebaulichen Fragen fast immer zu spät gestellt werden. Noch immer beherrscht die Verkehrsplanung die Stadtplanung. Nur für die Gestaltung des Verkehrs liegen verbindliche Konzepte vor; der schöpferische Städtebau ist bei uns noch nicht soweit gediehen, obwohl genügend durchdachte Studien vorliegen. Nichts kann aber dem Organismus und dem Gesicht der Stadt gefährlicher werden als überdimensionierte Verkehrsbauten, die «tote Zonen» schaffen; man denke nur an den Hauptbahnhof, dessen Gleisanlagen sich wie ein Keil in den Stadtkern hineinschieben. Kreuzungsfreie Strassenbauwerke gehören darum nicht in die «Zone der Kontinuität», auch am Bellevue und auch am Pfauen nicht!

Städtebau ist in Zürich heute noch möglich. Wir müssen uns bloss die Grundzüge der Stadt (die fünf Konstanten und die letzte Chance) in Erinnerung rufen. Planer, Architekten und Politiker sollten und könnten sich einigen über diese *grundlegenden Elemente*, die gültige Anweisung geben, wie das städtebauliche Gesicht der europäischen Metropole Zürich zu entwerfen und anzustreben ist.

## Das Leitbild als politisches Programm

Das von Rolf Keller entworfene Leitbild griff auch Dr. R. Allemann, Präsident der City-Vereinigung, auf: «Aus dem Nebel vager Empfindungen und skizzenhafter Ideen scheint ein allgemein anerkanntes Leitbild langsam aufzusteigen. Es wartet nun auf jene, die es als politisches Programm vertreten.» Ein Programm dieses Inhalts ist nötig, wenn das Fern- und Hauptziel der City-Vereinigung näher rücken soll: Es geht darum, die *Bedeutung und Stellung des Stadtkerns* nicht nur zu halten, sondern zu verstärken und auszubauen. Zürichs Innenstadt soll ein Einkaufszentrum für die qualifiziertesten Güter und Dienstleistungen werden. Als Konkurrenten zur City seien weder die Einkaufszentren in den Vororten noch die schweizerischen Nachbarstädte, sondern die entfernter liegenden Metropolen wie Mailand, München, Frankfurt usw. anzusehen. Zürich muss seine Zukunft als eine Stadt von europäischer Bedeutung sehen.

Rudolf Schilling

## Umschau

### Qualitätskontrolle von Zementlieferungen durch die EMPA.

Wie in der SBZ schon mehrmals erwähnt\*), wurden unter den Auspizien des SIA und des Vereins Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten seit 1956 die Silozementlieferungen der schweizerischen Portlandzementfabriken einer laufenden Qualitätskontrolle durch die EMPA unterstellt. Diese Qualitätskontrolle wurde bei Fabriken mit getrennten Abfüllanlagen seit 1967 auf den Sackzement ausgedehnt.

Über alle Ergebnisse der Zement-Qualitätskontrolle erstattet die EMPA periodisch Bericht; jedes Mal, wenn eine Zementprobe die Normenprüfung in irgendeiner Beziehung nicht erfüllt, wird dagegen seitens der EMPA umgehend die zuständige Stelle der Zementindustrie orientiert, die dann die im Einzelfalle gebotenen Massnahmen trifft.

Im Rahmen dieser Zement-Qualitätskontrolle wurden auch 1968 wieder von Bahn- oder Lastwagen, bzw. aus dem Lager der Sackzemente, 419 Proben entnommen. Bei einer totalen Menge von 4 138 000 Tonnen geliefertem Zement entfiel somit eine Kontrollprobe auf je 10 000 Tonnen. Die 419 Proben wurden an der EMPA der Normenprüfung gemäss SIA-Norm Nr. 115 unterzogen, wobei 416 Proben (99,3 %) die Normenbedingungen erfüllten. Nur drei Proben genügten den Güteanforderungen nicht ganz infolge geringfügiger Überschreitung der Normenwerte für den Glühverlust und die Raumbeständigkeit. Einerseits haben insbesondere die Anstrengungen der Zementfabriken, eine ausgeglichene Zementqualität zu erzielen, andererseits aber auch die systematische Zementkontrolle durch die EMPA zu diesem erfreulichen Ergebnis beigetragen.

DK 666.942.4

**Lebensmittel-Konservierung.** Band 63 der Dechema-Monographien ist soeben im Verlag Chemie GmbH, Weinheim/Bergstrasse, erschienen. Er enthält 19 Vorträge, die aus Anlass des Symposiums «Lebensmittel – Neuzeitliche Entwicklung in der Lebensmittel-Konservierung» vor der Arbeitsgruppe «Lebensmittel» der Europäischen Föderation für Chemie-Ingenieur-Wesen gehalten wurden. Die vom Chemie-Ingenieur-Wesen her bekannten Grundoperationen Kühlen, Erhitzen, Trocknen, Dosieren, Abfüllen, Lagern usw. finden eine spezifische Anwendung in der Technik der Lebensmittelverarbeitung. Die im vorliegenden Band veröffentlichten Vorträge geben einen Querschnitt durch den Stand dieser Technik. Die Abhandlungen erscheinen in ihrer (vorzugsweise englischen) Originalsprache. Kurzfassungen in deutscher, englischer und französischer Sprache sind den einzelnen Arbeiten vorangestellt.

DK 664.8/9:016

**Motor-Columbus Ingenieurunternehmung AG.** Der Verwaltungsrat der Motor-Columbus Aktiengesellschaft in Baden hat beschlossen, die Ingenieurabteilungen der Gesellschaft in eine neue, rechtlich selbständige Firma überzuführen. Die neue Gesellschaft wird auf den 1. Juli 1969 unter dem Namen «Motor-Columbus Ingenieurunternehmung AG» (Motor-Columbus Ingénieurs-Conseils SA, Motor-Columbus Consulting Engineers Inc., Motor-Columbus Ingenieros Consultores SA, Motor-Columbus Ingegneri Consulenti SA) und einem Aktienkapital von 5 Mio Fr.

\*) SBZ 1955, S. 766; 1956, S. 144; 1960, S. 261; 1962, S. 147; 1963, S. 154; 1965, S. 276.