

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

Artikel: Zürich und die künftige Besiedlung seiner weiteren Region
Autor: Meyer-von Gonzenbach, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84897>

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

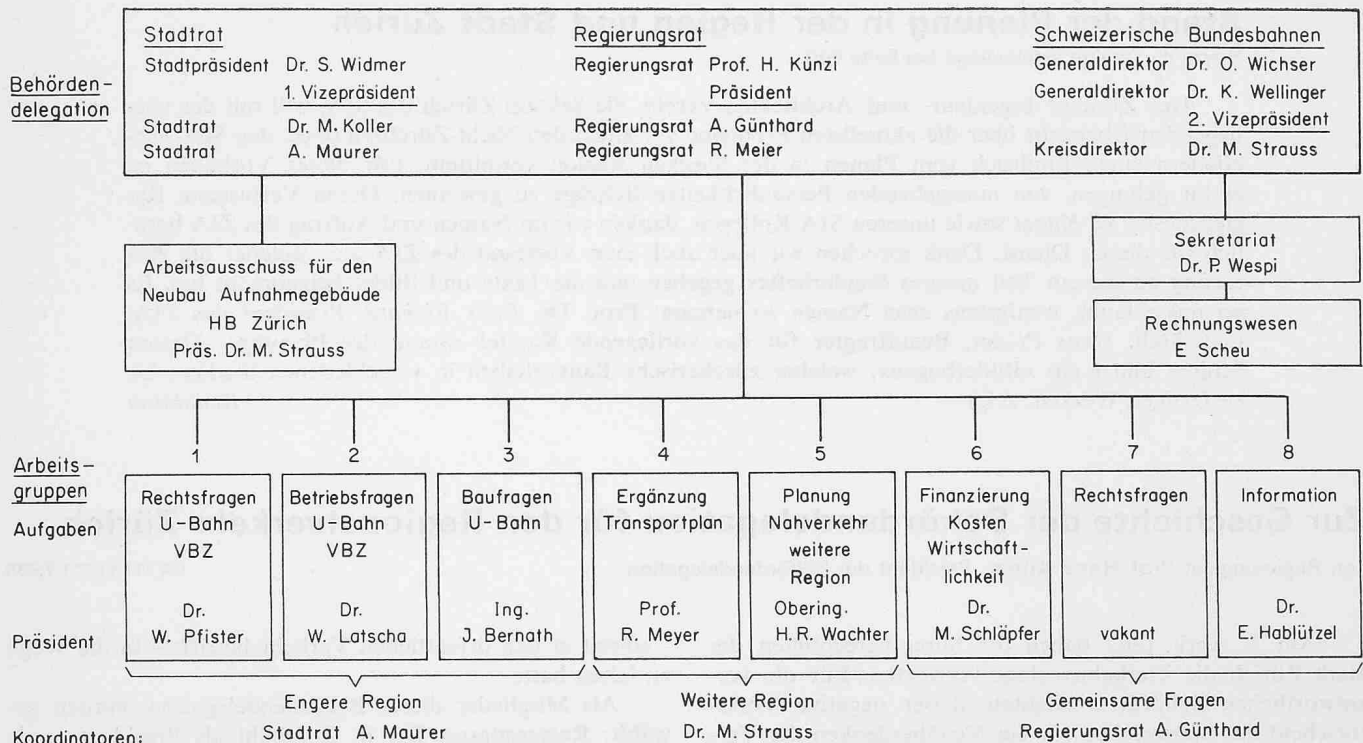
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 16.05.2025

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



Die Organisation der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich (Reg.-Rat R. Meier ist durch Reg.-Rat A. Mosssdorf ersetzt worden)

Stadttrat Dr. E. Bieri sowie der Präsident der Generaldirektion der SBB, O. Wichser. Das Sekretariat wurde Dr. P. Wespi übertragen.

Nach der Wahl von Regierungsrat E. Brugger zum Bundesrat wurde das Präsidium der Behördendelegation seinem Nachfolger, Regierungsrat Prof. H. Künzi, übertragen. Später wurde Stadttrat Welter durch Stadttrat Maurer, Stadttrat Bieri durch Stadttrat Koller und Reg.-Rat Meier durch Reg.-Rat Mosssdorf ersetzt.

In zwanzig Sitzungen (die letzte fand am 22. Juni 1971 statt) hat die Behördendelegation die beiden Projekte,

d. h. die U-Bahn von Kloten über Zürich nach Dietikon sowie die Zürichberglinie, so weit vorangetrieben, dass sie als ausführungsfähig bezeichnet werden können. Weiter abzuklären sind noch Fragen rechtlicher und finanzieller Natur.

Das bisherige Vorgehen der Behördendelegation hat sich als zweckmässig erwiesen, denn ohne eine sinnvolle Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und den SBB hätte eine neuzeitliche Konzeption des öffentlichen Verkehrs nie erreicht werden können.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. H. Künzi, Regierungsrat, kant. Volkswirtschaftsdirektion, 8090 Zürich, Kaspar-Escher-Haus.

Zürich und die künftige Besiedlung seiner weiteren Region

DK 711.4

Von Prof. Rolf Meyer-von Gonzenbach, Zürich

Es gibt Städte, die weltweite Sympathie geniessen. Offenbar gehört Zürich nicht zu ihnen, denn zahlreich sind die, welche das ungestüme Wachstum und den zunehmenden wirtschaftlichen Einfluss der grössten Schweizer Stadt nur mit einem Gefühl des Unbehagens, der Angst oder der Missgunst verfolgen. Sie finden sich nicht nur in den Finanzkreisen Englands, wo despektierlich von den «Zürcher Gnomen» gesprochen wird, die insgeheim an den Fäden der Weltwirtschaft ziehen, sondern ganz besonders unter den Miteidgenossen anderer Kantone, die Zürich immer mehr als wirtschaftliche Bedrohung, als politische Herausforderung und als sozialen Alptraum empfinden.

Vielen Zürchern – und zugezogenen Miteidgenossen! – ist Zürich dagegen noch zu klein. Sie sprechen von einer «grossen Kleinstadt» und haben vielleicht sogar recht, wenn man die Bedeutung einer Stadt nach der Zahl der Einwohner, der Breite der Strassen und dem Angebot an Nachtlokalen beurteilt. Denn wir müssen zugeben, dass die zwinglianisch-puritanische Atmosphäre und die bürgerlich-demokratische Vergangenheit keine Prachtsbauten und Prunkavenuen entstehen liessen und bis vor kurzem einer Verlängerung der Polizeistunde über Mitternacht hinaus hindernd im Wege gestanden haben.

Wenn wir dagegen andere Massstäbe verwenden, sieht die Sache wie folgt aus:

- Als Finanzplatz hat Zürich weltweite Geltung. Bezüglich Goldhandel nimmt es zurzeit den 1. Rang in der Welt ein, bezüglich Devisenmarkt, Börsentätigkeit sowie Geld- und Kapitalmarkt den 2. Rang in Europa.
- Als Versicherungszentrum beherbergt Zürich nicht nur mehr als ein Drittel aller schweizerischen Unternehmungen dieser Branche, sondern darunter auch je die weltgrössten Firmen der Unfall- und Rückversicherung.
- Als Grosshandelsplatz tritt Zürich ebenfalls stark hervor. Laut Betriebszählung 1965 befindet sich ein Drittel aller schweizerischen Grosshandelsbetriebe im Kanton Zürich.
- Als Verkehrszentrum steht Zürich unter den europäischen Flughäfen im 8. Rang bezüglich Personen- bzw. im 7. Rang bezüglich Frachtverkehr.
- Als Bildungs- und Kulturzentrum beherbergt Zürich die erste Eidg. Technische Hochschule und die grösste Universität des Landes mit zusammen gegen 15000 Studenten sowie die Hauptsitze von über 100 gesamtschweizerischen Organisationen für Kultur, Wissenschaft, Presse, Kirche, Sozialwesen, Gesundheit und Sport.

Solche Zahlen sagen zwar noch nichts aus über die Qualität, mögen aber dennoch als Hinweis dafür dienen, dass Zürich in mancher Hinsicht nicht nur im nationalen, sondern sogar im internationalen Rahmen eine Stellung einnimmt, für die füglich die Bezeichnung Metropole verwendet werden darf.

Die Bevölkerungszahl Zürichs ist dagegen im Verhältnis zu ausländischen Städten ähnlicher Bedeutung tatsächlich bescheiden. Die Kernstadt Zürich zählt heute 423 000, die Agglomeration (mit 39 weiteren Gemeinden) 675 000 Einwohner. Im Verhältnis zu den 6 257 000 Einwohnern der Schweiz bedeutet es aber, dass fast jeder Neute in der Agglomeration Zürich wohnt, was die genannten freundeidgenössischen Gefühle einigermaßen verständlich werden lässt.

Wie steht es nun aber mit dem ungestümen Wachstum, von dem die Rede war? Die Stadt Zürich hat ihr Territorium bereits zweimal durch massive Eingemeindungen erweitert, um die politischen Grenzen dem Stand der Besiedlung anzupassen. Heute ist sie praktisch voll überbaut und hat 1962 den bisher höchsten Bevölkerungsstand von 441 000 erreicht. Seither nimmt die Einwohnerzahl als Folge der sich stark ausweitenden Cityfunktionen wieder ab. Bereits wurden per Saldo 18 000 Bewohner in die Vororte verdrängt, welche letztere auch den ganzen Zustrom von aussen aufzunehmen haben. In den Jahren 1941 bis 1950 war die grösste Zuwachsrate noch auf Stadtgebiet festzustellen gewesen. Im folgenden Jahrzehnt verschob sie sich in den ersten, im letzten Jahrzehnt sogar schon in den zweiten Vorortsgürtel. So ist die Agglomeration entstanden, die 1950 noch 493 000 Einwohner zählte, heute aber, wie gesagt, schon 675 000 Einwohner aufweist. Innert 20 Jahren hat ihre Bevölkerung also um 182 000 zugenommen!

Wird es zu einer dritten Eingemeindung kommen? Sicher nicht, denn sie käme schon rein politisch betrachtet nicht in Frage. Diesmal hat es nämlich keine Vororte, die aus finanziellen Gründen den Zusammenschluss herbeiwünschen. Um nicht gleich wieder neue Schwierigkeiten zu schaffen, müssten die meisten Gemeinden der heutigen Agglomeration einbezogen werden. Die Stadt erhielte dadurch die absolute Mehrheit der Kantonsbevölkerung und damit ein unerwünschtes Übergewicht.

Die moderne Alternative zur Eingemeindung heisst auch im Falle Zürich: Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Schon Ende der fünfziger Jahre hatten die Gemeinden im weiten Umkreis der Stadt auf Initiative der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz und der Zürcher Studiengruppe für Bau- und Verkehrsfragen mit dem Zusammenschluss in sechs Planungsgruppen begonnen. Diese Gruppen und die Stadt sind ihrerseits Mitglied in einer Dachorganisation, dem Verein «Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)». Während die einzelnen Planungsgruppen private Planer beauftragen, unterhält die RZU ein eigenes Technisches Büro. Je dichter sich die Region besiedelt, um so dringender wird es, die bisher nur freiwillige Zusammenarbeit zu intensivieren und zu institutionalisieren.

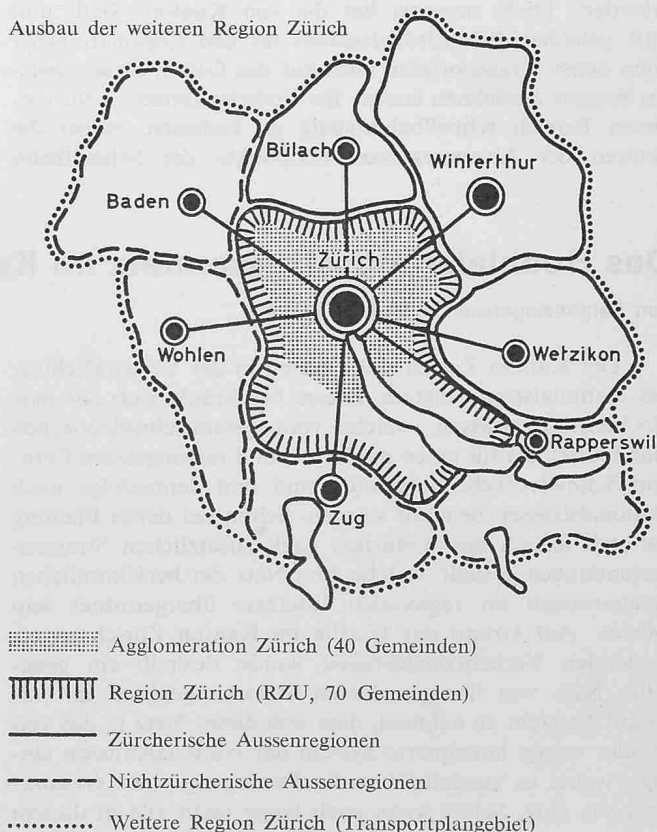
Ist es aber zu verantworten, der weiteren Ballung von Wirtschaft und Bevölkerung im Raume Zürich tatenlos zuzusehen? Die Frage einer zweckmässigen Dezentralisation wurde schon in den fünfziger Jahren durch eine vom Regierungsrat eingesetzte Expertenkommission studiert. Von sieben untersuchten Varianten erschien nur eine auf lange Sicht sinnvoll: Entlastung der Region Zürich durch Aufwertung der sie umgebenden Aussenregionen. Neben der Region Winterthur mit ihrem heute schon sehr leistungsfähigen Zentrum sollen auch das Oberland und das Unterland zu mehr oder weniger selbständigen Regionen entwickelt werden. Als deren prädestinierte Zentren wären Wetzikon bzw. Bülach

besonders zu fördern, und zwar durch Ansiedlung von Industrie und vor allem von zentralen Diensten, die eine Region attraktiver machen. Solche Dienstleistungen sind nur möglich, wenn genügend Leute in ihrer Reichweite wohnen. Aus diesem Grunde wären auch umliegende Orte zu entwickeln. Die Bevölkerung der Aussenregionen soll ihre normalen Lebensbedürfnisse in der eigenen Region decken, dank rascher Verkehrsverbindungen aber auch jederzeit von der nahen Metropole profitieren können.

Seit 1962 ist nun ein Gesamtplan des Kantons erarbeitet worden, in welchem dieses Konzept weitgehend berücksichtigt ist. Er rechnet zwar mit einem weiteren Wachstum in der Region Zürich, strebt aber im gesamtkantonalen Rahmen eine gegenüber heute besser ausgeglichene Bevölkerungsverteilung an. Ausgerichtet auf 2,1 Mio. Einwohner im Kanton Zürich – also praktisch auf eine Verdoppelung – sieht er vor, das Verhältnis zwischen der Region Zürich und den Aussenregionen, das 1960 rund $\frac{3}{4}$ zu $\frac{1}{4}$ betrug, wenigstens auf etwa $\frac{2}{3}$ zu $\frac{1}{3}$ zu bringen. Dies kommt darin zum Ausdruck, dass die im Gesamtplan enthaltenen Baugebiete, welche den Rahmen für die künftige Entwicklung kommunaler Bauzonen abstecken, für die meisten Gemeinden der Region Zürich einen wesentlich kleineren Wachstumsspielraum vorsehen als für die zu fördernden Gebiete in den Aussenregionen.

Ist es realistisch, die weitere Besiedlung der Region bremsen zu wollen? Diese Frage ist durchaus zu bejahen. Da die künftigen Siedlungs- und Verkehrsflächen gemäss Gesamtplan in der Region Zürich mehr als die Hälfte, innerhalb der Agglomeration (40 Gemeinden) sogar schon gut drei Fünftel des offenen Landes (Gesamtareal nach Abzug von Wald und Gewässer) ausmachen werden, erweist sich die Beschränkung als dringendes Gebot. Die Region Zürich (70 Gemeinden) wird mit dem Vollausbau dieser Baugebiete eine Bevölkerungsdichte von 2400 Einwohner pro km² Festland erreichen, d.h. genau die Hälfte derjenigen in der heutigen Stadt Zürich, die selbst nur über ganz ungenügende Erholungsflächen verfügt. Diese Dichte dürfte sich ohne schwerwiegende Nachteile für die Bevölkerung nicht noch mehr steigern lassen. Man

Ausbau der weiteren Region Zürich



wird daher gut tun, den im Gesamtplan ausgewiesenen Siedlungsraum für 1,4 Mio. Einwohner als obere Grenze aufzufassen, die nicht überschritten werden sollte.

Welche Massnahmen sind erforderlich, um das weitere Wachstum im Raume Zürich zu lenken? Es sind ab sofort – und nicht erst, wenn die Region Zürich «aus den Nähten platzt» – grosse Anstrengungen erforderlich, die Aussenregionen attraktiver zu gestalten. Es geht darum, diese Regionen mit Arbeitsplätzen und Wohnungen, vor allem aber mit Dienstleistungen und Verkehrsverbindungen besser auszurüsten. Hierzu bedarf es aber zunächst der Förderung der künftigen Regionalzentren als Kristallisationspunkte der Entwicklung. Alle Erfahrungen des Auslandes zeigen, dass eine siedlungslenkende Wirkung nur erwartet werden kann, wenn die öffentliche Hand ihre Boden- und Baupolitik, ja sogar ihre Steuer- und Subventionspolitik auf diese Ziele ausrichtet und bereit ist, grosse Vorleistungen zu erbringen. Der Kanton müsste aber nicht nur seine eigenen Investitionen in diesen Dienst stellen, sondern darüber hinaus auch die zu entwickelnden Gemeinden – vor allem die mit Zentrumsaufgaben betrauten – in die Lage versetzen, die in ihre Kompetenz fallenden Vorleistungen zu erbringen.

Eine zielbewusste Siedlungspolitik des Staates bedeutet für die Privatwirtschaft keinen Nachteil. Diese ist ja je länger, je mehr auf die infrastrukturellen Leistungen des Staates angewiesen. Ein klares Ausbauprogramm für die öffentlichen Dienste vermindert auf alle Fälle das Risiko des privaten Investors.

Wie hat man sich nun die Metropole Zürich in der Zukunft vorzustellen? Nach dem Vorausgegangenen dürfte es klar geworden sein, dass ein weiteres Wachstum nicht mehr in der monozentrischen Form einer einzelnen, sich uferlos ausbreitenden Stadt gesehen werden sollte, sondern vielmehr im polyzentrischen Gebilde einer Stadtlandschaft, die sich über die «weitere Region» erstreckt. Bei dieser weiteren Region handelt es sich um den Bereich, der gebildet wird durch die Kernregion Zürich und die sie umgebenden Aussenregionen. Diese liegen zwar mehrheitlich ausserhalb des Kantons Zürich, sind aber dennoch eindeutig auf Zürich orientiert. Nicht umsonst hat die von Kanton, Stadt und SBB gebildete Behördendelegation für den Regionalverkehr ihren neuen Transportplan eben auf das Gebiet dieser weiteren Region ausdehnen lassen. Ihr Verkehrskonzept sieht vor, diesen Bereich schnellbahnmässig zu bedienen, wobei die Zentren der Aussenregionen Endpunkte der Schnellbahn

bzw. des dichten Fahrplans sein werden. Die meisten von ihnen werden auch durch Schnellzüge direkt mit der Kernstadt verbunden. Mit 2800 km² Gesamtareal wird dieser Raum in den heute geplanten Baugebieten mindestens 2,8 Mio. Einwohner aufnehmen können und damit – wenn es wirklich so weit kommt – eine Bevölkerungsdichte von 1000 Einwohner pro km² erreichen, d.h. eine Dichte, die nur noch wenig unter derjenigen des heutigen Ruhrgebietes (1200 E/km²) liegt.

Darf eine solche Stadtlandschaft überhaupt als anzustrebendes Ziel gelten? Wenn die demographische Entwicklung weiterhin anhält, dürfte die nach Funktionen wohlgegliederte metropolitane Stadtlandschaft, wie sie hier skizziert wurde, eine brauchbare Alternative darstellen zu einer kompakten Zweimillionenstadt mit «unterentwickelter» Umgebung. Das heisst nun aber sicher noch nicht, dass eine permanente Bevölkerungszunahme im Raume Zürich wünschbar sei. Im Hinblick auf die steigenden Flächenbedürfnisse des Menschen – vor allem auch für die Freizeit – und auf die Gefahren einer Überforderung der natürlichen Umwelt kann gewiss nicht von einem erstrebenswerten Ziel gesprochen werden.

Je stärker die Attraktivität einer Region ist, um so früher sind Massnahmen zu deren Entlastung einzuleiten, wenn die Zunahme spätestens bei Erreichen des Plafonds der «Vollbesiedlung» zum Halten kommen soll. Damit wird der Fall Zürich aber zu einem Problem der nationalen Raumplanung.

Den freundeidgenössischen Beobachtern mag abschliessend zum Trost gesagt sein, dass der Anteil des Kantons Zürich an der gesamtschweizerischen Bevölkerung zwar seit 1941 von 15,8% bis auf 17,9% im Jahre 1962 angestiegen war, nach neuester Volkszählung aber nur noch 17,7% beträgt. Neun andere Kantone verzeichneten im letzten Jahrzehnt nämlich höhere Zuwachsraten als Zürich, das mit 16,3% nicht weit vom schweizerischen Durchschnitt (15,5%) liegt.

Doch lassen wir die Zahlen! Hüten wir uns überhaupt davor, das Heil der Welt im unaufhörlichen Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft zu sehen. Unser Lebensraum wächst nämlich nicht mit!

Adresse des Verfassers: Prof. Rolf Meyer-von Gonzenbach, Vorsteher des Amtes für Regionalplanung des Kantons Zürich, 8090 Zürich, Walchetur.

Das Hochleistungsstrassennetz im Kanton Zürich

Von Kantonsingenieur H. Stüssi, Zürich

DK 711.73:625.711.1

Hierzu Tafeln 7 und 8

Der Kanton Zürich steht mitten in der Verwirklichung des Nationalstrassennetzes. Dieses beschränkt sich auf jene Hochleistungsstrassen, welche vom gesamtschweizerischen Standpunkt aus für einen modernen und reibungslosen Fern- und Schnellverkehr notwendig sind und demzufolge auch Nationalstrassen benannt werden. Schon bei deren Planung hat sich jedoch das Bedürfnis nach zusätzlichen Strassenverbindungen gestellt, welche dem Netz der herkömmlichen Staatsstrassen im regionalen Interesse übergeordnet sein müssen. Auf Grund der künftig im Kanton Zürich zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse wurde deshalb ein generelles Netz von übergeordneten Strassen geplant. Es war darauf Bedacht zu nehmen, dass sich dieses Netz in das von Bundes wegen konzipierte System der Nationalstrassen einfügt, wobei es zunächst um die Festlegung eines *Gesamtkonzepts* ging. Selbst wenn auch lange nicht alle in diesem

Konzept enthaltenen Strassen in den nächsten zehn oder zwanzig Jahren gebaut werden können, war es dennoch notwendig, frühzeitig den Verlauf der wichtigen künftigen Verkehrsadern festzulegen. Das Hochleistungsstrassennetz, das sich hieraus ergab, stellt das Grundgerippe für die kommunalen Bebauungspläne dar, die ihrerseits die verbindliche Grundlage für sämtliche angeschlossenen Quartierpläne und damit auch für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinden bilden.

Anforderungen an die Gestaltung

Ein modernes Strassennetz muss vorab im Hinblick auf eine hinreichende *Leistungsfähigkeit* konzipiert sein. Diese wird durch grosszügige Profilgestaltung und entsprechende Ausbildung der Knotenpunkte erreicht. Sodann hat das Strassennetz den Erfordernissen der *Sicherheit* Rechnung zu

Zur Planung in der Region und Stadt Zürich

Flugbild der Region Zürich. Blickrichtung nach Südosten. Am linken Bildrand Flughafen Kloten, rechts davon in Bildmitte ETH-Bauten Hönggerberg, am rechten Bildrand die N 3 am linken Zürichseeufer
(Photo Swissair)

