

Die Bedeutung des Bebauungsplanes für das Leben der Stadt

Von O. Stindeemann.

I.
 Möchten doch alle nach Zürich reisen, alle die noch irgendwie daran zweifeln, daß die Stadt, die große oder die kleine, einen Bebauungsplan braucht. Möchten sie sich dort vor den Plänen, auf denen die Entwicklung von Groß-Zürich von dreißig verschiedenen Köpfen gezeichnet worden ist, davon überzeugen, daß diese Arbeit nicht vergeudetetes Kapital bedeutet. Nein, diese Arbeiten beweisen aufs eindringlichste, daß ein Gesamtplan, das sich auf diese Weise mit seinen Zukunftproblemen auseinandersetzt, von kräftigstem Leben erfüllt ist. Die Stadt, die es nicht tut, erscheint dagegen tot; ihr Leben vollzieht sich in Stagnation von einem Tag zum andern und ihre großen Aufgaben kann sie nur in unzulänglicher Weise lösen. Dies predigen die dreißig Projekte für den Bebauungsplan von Groß-Zürich.

Es ist von Bedeutung, daß gerade die größte Stadt der Schweiz dem Städtebauproblem auf diese Art zu Leibe geht. Die wichtigsten Einsprüche, die eben dieses Vorgehen für große städtische Organismen als unmöglich, als utopistisch darzustellen wollten, sind damit auf einen Schlag entkräftigt. Zürich hat den Wettbewerb sogar

für die Fachleute aller Herren Länder ausgeschrieben; die Schweizer sind aber als Sieger hervorgegangen. Unter den Preissträgern ist kein einziger Ausländer. Die Stadt hat dadurch, daß sie einem ihrer Beamten einen Preis außerhalb des Kredites ausbezahlt, im ganzen 105,000 Franken an die Teilnehmer am Wettbewerb verausgabt.

Das Preisgericht hat die Projekte in zweiinhalbwöchentlicher Tagung untersucht und gefiebert und hat in einer, seinem Urteil vorangegangenen Zusammenfassung des ganzen Komplexes städtebaulicher Probleme Zürichs eine außerordentlich instruktive wissenschaftliche Arbeit geleistet. Die meisten mehr oder weniger bekannten Verhältnisse Zürichs geben ihr die praktische Unterlage.

Der Bauvorkand der Stadt, Dr. Risti, hat es vor der versammelten Ingenieur- und Architektenversammlung klar und deutlich ausgesprochen, daß die Behörde mit dem Resultat des Wettbewerbes voll und ganz zufrieden ist. Der Zweck, den sie bei der Ausschreibung im Auge hatte, eine Ueberbrückung über die städtebaulichen Probleme der nächsten Degenen zu erhalten, ist erreicht worden. Er hat erläutert, wie er sich nun die planmäßige Weiterbearbeitung der Eingelauenen vorstellt und wie er dafür eine intensive Arbeit aller interessierten Kreise für notwendig erachte. Die Zugiehung dieser Kreise, sowohl der Ingenieure als der Architekten, zu aktiver Mitarbeit hat er als selbstverständliche Pflicht bezeichnet und in weitem Maße in Aussicht gestellt. Das Vorhandensein eines solchen bewußten Willens, einer Intelligenz, die sich über die Bedeutung

der Sache vollständig klar ist, kann für die Entwicklung einer Stadt nicht hoch genug eingeschätzt werden. Von besonderer Einsicht zeugt auch das bewußte Bestreben, die Stadtentwicklung, besonders die Eingemeindungsfrage, nicht dem Spiel politischer Winkelzüge auszuliefern, sondern die sachliche Behandlung ihrer Probleme in den Vordergrund zu stellen.

Die Entwicklung einer jeden Stadt wird von der Lösung ihrer Verkehrsfragen abhängen. Für eine Halbmillionenstadt, wie Groß-Zürich es sein wird, sind diese schon recht mannigfaltiger Natur, mannigfaltig insbesondere durch das Hin- und Herkommen der noch neuen durch das Flugzeugverkehr. Für die Anlage der Hafen im Gebiet der Stadt für die dort anzufindende Schwerindustrie und im Umkreisgebiet für Handel und leichtere Industrie, dann für die Verbindung dieser letzteren mit dem Seebecken, sind die verschiedenartigsten Lösungen vorhanden. Die Ableitung der Siph in den See und die Benützung des trockenen Flußbettes für Bahnlagen werden dabei in Betracht gezogen. Die Gestaltung der Bahnanlagen für Güter- und Personenverkehr, für den Vorortverkehr, für Straßenbahnen oder etwaige besondere städtische Schnellbahnen sind ausgerechnet worden, daß in Zürich nur ein Hundertstel aller Personen, die künstliche Beförderungsmittel benötigen, auf den Fernverkehr entfällt, so ist ohne weiteres klar, welche Rolle dem Vorortverkehr im Leben der Großstadt zufällt.

Es ist zu den verhältnismäßig wenigen, die geführt hat, soll ausgeschaltet werden. Für die Wohnungen der großen Masse befürwortet das

Der Wettbewerb hat die Notwendigkeiten und Möglichkeiten und die Wege, die zu ihrer Lösung zu beschreiten sein werden, zweifelsfrei dargelegt. Die Vorschläge für besondere Hoch- und Untergrundbahnen sind vom Preisgericht, als einer jenereren Zukunft angehörig, abgelehnt worden. Die Führung der Verkehrsfragen bildet dann das letzte Problem dieser Gruppe. Ihr fällt schon Bedeutung zu auch für das architektonische Bild der Stadt, insofern besonders als ihr nicht rücksichtslos Opfer aus dem architektonischen Bestand der Stadt gebracht werden sollen. Für Zürich hat das Preisgericht die Summe der Konturenarbeiten dahin formuliert, daß sie die Altstadt zwischen Sängengraben und Hirschengraben und zwischen Bahnhofs- und Quatbrücke nicht berühren sollen, sondern um sie herum geführt werden müssen. Von diesem Straßennetz, der die Verbindung mit den topographisch gegebenen Ausfallstrichen hergestellt, wird dann die Altstadt von allen Seiten leicht erreicht werden können. Für selbständige Automobilstrassen wird die Anlehnung an die Bahnlagen empfohlen.

Der Komplex der Probleme, die heute und später das eigentliche Bild der Stadt bestimmen, hat ihren Kern in der Altstadt. Sie hat sich in Zürich in ausgedehntem Maße schon zu einer eigentlichen Geschäftsstadt entwickelt; die Statistik weist ein Abnehmen ihrer Rohndichtigkeit seit Jahren nach. Das Preisgericht lehnt eine weitgehende Umgestaltung der geschäftlichen Stadt entschieden ab und fordert sorgfältiges Studium der neuen Axiome bei Berücksichtigung