

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 1 (1944)
Heft: 1

Rubrik: Umschau

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: 14.03.2025

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

Umschau

Schweiz. Vereinigung für Landesplanung.

Im vergangenen Frühjahr ist die Schweiz. Vereinigung für Landesplanung ins Leben gerufen worden. In der Zwischenzeit haben sich eine Reihe von Kantonen, Gemeinden und Verbänden der Vereinigung angeschlossen, und der Bund selbst leistet einen Beitrag an ihre Finanzen. Einem Zentralbureau fällt die Aufgabe zu, die Grundlagen für die Studien der Regionalplanungsgruppen zu schaffen, die allgemeinen Aufgaben der Landesplanung zu fördern und direkte Aufgaben von Behörden oder privaten Stellen entgegenzunehmen. Die Arbeiten in den in Bildung begriffenen Regionalplanungsgruppen sollen nach einheitlichen Gesichtspunkten und Grundlagen ausgebaut werden.

Die zukünftigen Aufgaben der neuen Vereinigung teilen sich in zwei Gruppen, von denen die eine die ständigen Aufgaben, die andere spezielle Einzelaufgaben umfasst.

Zu den *ständigen Aufgaben* gehört die wissenschaftlich-methodische Vorbereitung und Unterstützung der eigentlichen Planungsarbeit (Bestandesaufnahme von Kartenmaterial, Bearbeitung von Darstellungsfragen, Vereinheitlichung von statistischen Erhebungen vom Standpunkt der Landesplanung, Bearbeitung von Fachliteratur, Zusammenarbeit mit Fachverbänden, Bearbeitung von Diapositivmaterial, dann die Koordinierung der Tätigkeit und Beratung von kantonalen und regionalen Planungsstellen, schliesslich die Bearbeitung von Sachgebieten, Unterlagen für die Zonungen und Gebietsausscheidungen, Prüfung des Gesetzgebungsausbaues).

Die *einzelnen Aufgaben* scheiden sich vielfältig in Siedlungspolitik (Unterlagen und Richtlinien), Binnenschifffahrt (Nutzungspläne), Energiewirtschaft (Abgrenzung der Versorgungsgebiete), Industrie (Zonenausscheidung), Verkehr (Studium und Koordinierung der Verkehrsarten), Forstwirtschaft (Aufforstungsplan), Erholung und Hygiene (Zonung, Kurort-Sanierung) und Gesetzgebung (Sammlung der Grundlagen, Studium wirksamer Anwendung, Ausarbeitung von Vorschlägen und Mitarbeit an neuen Rechtsvorschriften). So hat sich denn bereits ein reiches Programm herauskristallisiert für ein weites Arbeitsgebiet, dessen Notwendigkeit längst erwiesen ist.

Der *grosse Vorstand* der Schweiz. Vereinigung setzt sich vorläufig wie folgt zusammen: Nat.-Rat. J. H. Addor, Stadtpräsident, Lausanne; Reg.-Rat Chs. Anthamatten, Sitten; a. Landammann Dr. G. Baumgartner, St. Gallen; Arch. H. Baur, Basel; Prof. S. Bertschmann, Zürich; Reg.-Rat A. Bettschart, Einsiedeln; Ing. A. Bodmer, Genf; Prof. Dr. E. Böhler, Zürich; Arch. C. Chiesa, Lugano-Cassarate; Reg.-Rat Dr. P. Corrodi,

Meilen; Prof. Dr. W. Dunkel, Zürich; Kantonsbaumeister M. Egger, Bern; Direktor Gustav Eisenmann, Biberist; Direktor A. Ernst, Luzern; Reg.-Rat Ed. Fazan, Lausanne; Reg.-Rat E. Forni, Bellinzona; Reg.-Rat J. Frey, Luzern; Reg.-Rat Dr. M. Gafner, Bern; Arch. A. Gfeller, Basel; Reg.-Rat Dr. E. Graf, St. Gallen; Reg.-Rat R. Grimm, Bern; Reg.-Rat Dr. H. Gschwind, Liestal; Prof. F. Hess, Zürich; Arch. A. Hoechel, Genf; Reg.-Rat W. Liesch, Chur; Prof. Dr. P. Liver, Zürich; Kantonsing. J. Luchsinger, Solothurn; Stadtmann Dr. K. P. Naegeli, St. Gallen; Dir. K. Nörbel, Wildegg; Ing. César Oyex, Lausanne; Reg.-Rat L. Du Pasquier, Neuenburg; A. Raduner, Horn; Prof. Dr. A. Rohn, Zürich; Reg.-Rat Dr. A. Roth, Frauenfeld; Arch. H. Schmidt, Basel; Dr. F. Seiler, Zürich; Reg.-Rat Dr. Otto Stampfli, Solothurn; Reg.-Rat C. Staub, Zug; Kantonsoberingenieur A. v. Steiger, Bern; Stadtrat E. Stirnemann, Zürich; Kulturing. A. Strüby, Bern; Prof. Dr. A. Stucky, Lausanne; Obering. A. Sutter, Chur; Reg.-Rat M. Troillet, Sitten; Arch. E. Virieux, Lausanne; Dir. N. Vital, Zürich; Ständerat Dr. F. T. Wahlen, Zürich; Nat.-Rat Dr. Max Weber, Bern; Reg.-Rat Bernard de Weck, Fribourg; Ständerat G. Wenk, Basel; Reg.-Rat Dr. V. Winiker, Luzern.

Dieser Vorstand bestellte unter dem Vorsitze von Nat.-Rat Dr. A. Meili einen *Arbeitsausschuss*, bestehend aus: Nat.-Rat Dr. h. c. A. Meili, Arch., Zürich, Präsident; Dir. Dr. R. Cottier, Bern; Oberbauinspektor W. Schurter, Bern; Nat.-Rat R. Reichling, Stäfa; Oberst E. Aebi, Brugg; Dr. O. Sulzer, Winterthur; Stadtrat G. Béguin, Neuenburg; Prof. Dr. H. Gutersohn, Zürich; Direktor Dr. E. Feist, Bern; Kantonsbaumeister H. Peter, Zürich; Arch. R. Steiger, Zürich; Ing. H. Blattner, Zürich; Ing. P. E. Soutter, Zürich.

Der Vorstand wählte ebenfalls die Mitglieder von folgenden fünf *Spezialkommissionen*: *Kommission für juristisch-staatsrechtliche Fragen*: Prof. Dr. E. Böhler, Zürich; Reg.-Rat Dr. P. Corrodi, Meilen; Prof. Dr. P. Liver, Zürich; Reg.-Rat Otto Stampfli, Solothurn; Reg.-Rat Dr. M. Weber, Bern; *Kommission «Allgemeine Aufklärung und Presse»*: Nat.-Rat J. H. Addor, Lausanne; Reg.-Rat Ed. Fazan, Lausanne; Reg.-Rat R. Grimm, Bern; Stadtmann Dr. K. P. Naegeli, St. Gallen; A. Raduner, Horn; Prof. Dr. A. Rohn, Zürich; Reg.-Rat C. Staub, Zug; Prof. Dr. A. Stucky, Lausanne; Reg.-Rat B. de Weck, Fribourg. *Kommission «Verkehr»*: Reg.-Rat Chs. Anthamatten, Sitten; Reg.-Rat A. Bettschart, Einsiedeln; Reg.-Rat E. Forni, Bellinzona; Kantonsing. J. Luchsinger, Solothurn; Direktor K. Nörbel, Wildegg; Ing. C. Oyex, Lausanne; Reg.-Rat L. Du Pasquier, Neuenburg; Kantons-

obering. A. v. Steiger, Bern; Stadtrat E. Stirnemann, Zürich; Obering. A. Sutter, Chur; Ständerat G. Wenk, Basel; Reg.-Rat Dr. V. Winiker, Luzern. *Kommission für Siedlungsfragen*: Arch. A. Baur, Basel; Arch. C. Chiesa, Lugano-Cassarate; Prof. Dr. W. Dunkel, Zürich; Arch. A. Gfeller, Basel; Reg.-Rat Dr. E. Graf, St. Gallen; Reg.-Rat Dr. H. Gschwind, Liestal; Prof. F. Hess, Zürich; Arch. A. Hoechel, Genf; Arch. H. Schmidt, Basel; Kulturing. A. Strüby, Bern; Arch. E. Virieux, Lausanne; Direktor N. Vital, Zürich. *Kommission für Standortfragen* (Industrie und Hotellerie): Ing. A. Bodmer, Genf; Kantonsbaumeister M. Egger, Bern; Dir. G. Eisenmann, Biberist; Dir. A. Ernst, Luzern; Reg.-Rat Dr. M. Gafner, Bern; Reg.-Rat W. Liesch, Chur; Dr. F. Seiler, Zürich. *Kommission «Land- und Forstwirtschaft»*: a. Landammann Dr. O. Baumgartner, St. Gallen; Prof. S. Bertschmann, Zürich; Reg.-Rat J. Frey, Luzern; Reg.-Rat Dr. A. Roth, Frauenfeld; Kulturing. A. Strüby, Bern; Reg.-Rat M. Troillet, Sitten; Ständerat F. T. Wahlen, Zürich.

Der Ausschuss wählte dipl. Ing. W. Schüepp, bisher Chefig. des Festungskommandos Sargans, als Leiter des Zentralbureaus der Vereinigung in Zürich, und als Mitarbeiter des Zentralbureaus dipl. Arch. Theo Schmid, der gleichzeitig die Leitung des Zentralen Studienbureaus für die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten weiterführt.

Die genaue Abgrenzung der Aufgabenkreise der einzelnen Organe steht noch nicht endgültig fest.

Zentrale der ETH für Landesplanung.

Der Schweiz. Schulrat beschloss im vergangenen Dezember, an der Eidg. Technischen Hochschule auf 1. Januar 1944 eine «Zentrale der ETH für Landesplanung» einzurichten. Sie ist dem Geographischen Institut angegliedert und steht unter der Leitung von Prof. H. Gutersohn. Dr. Ernst Winkler, ein Geograph, welcher sich seit längerer Zeit mit Fragen der Landesplanung auseinandersetzt, wird die Zentrale im besondern betreuen.

Die Zentrale der ETH wird vor allem die wissenschaftlichen Belange der Landesplanung pflegen. Da die geographische Wissenschaft ohnehin die Landschaft, speziell die Kulturlandschaft in ihren Funktionen und Gesetzmässigkeiten zu untersuchen hat, schafft sie beste Grundlagen für künftige Planungsarbeit. Die Stelle wird es sich angelegen sein lassen, zunächst die in Betracht fallenden, stark zerstreuten Grundlagen zusammenzustellen und zudem in engem Kontakt mit weiteren Hochschulinsti-tuten eine Uebersicht über bestehende und im Entstehen begriffene ein-

schlägige Arbeiten zu schaffen. Praktische Landesplanungsarbeit ist nicht Sache der Zentrale. Doch soll sie so weit möglich auch für Auskünfte zur Verfügung stehen. Wenn die neue Stelle ihren Zweck erfüllen soll, ist sie auf die Mithilfe der interessierten Kreise angewiesen, indem ihr diese ihrerseits Mitteilungen über ihre Arbeiten und ihre Publikationen aufstellen.

Arbeitsgruppe der GEP für Landesplanung.

Die Arbeitsgruppe für Landesplanung (Ag.L.) ist eine Vereinigung von Akademikern, die sich für die Probleme der Landes- und Regionalplanung interessieren und Methoden praktischer Planungsarbeit aufzustellen und zu erproben trachten.

Die Ag.L. bildet mit weiteren Arbeitsgruppen zusammen die Akademische Studiengruppe (Astg.) als Dachvereinigung, welche ihrerseits unter dem Patronat der GEP steht. Die Astg. ist von Herrn Ingenieur H. Ritter gegründet worden und hat ihren Sitz in Zürich.

Intern konstituiert sich die Ag.L. aus Vertretern möglichst zahlreicher Fachgebiete, welche mit der Landesplanung Beziehung haben. Im Laufe ihres anderthalbjährigen Bestehens hat sie folgenden Mitarbeiterstand erreicht: 4 Geographen, 4 Architekten, 2 Agronomen, 1 Verkehrsfachmann, 1 Regionalplaner, 1 Kulturingenieur, 1 Wirtschaftswissenschaftler, 1 Jurist, 1 Psychologe, 1 Bauingenieur, 3 Maschineningenieure und 1 Klimatologe.

Die ersten Sitzungen galten theoretischen Ueberlegungen über Wesen und Ziele der Landesplanung. Aus ihnen resultierte die klare Erkenntnis, dass Landesplanung niemals eine Summe von Planungen einzelner Fachgruppen sein könne, dass ihr Wesen vielmehr in der Koordination all dieser Einzelplanungen zu einem harmonisch abgestimmten Gesamtplan liege. Diese Koordination in der von Vertretern verschiedener Fachgebiete gebildeten Arbeitsgruppe zu erlernen, zu trainieren und zu erproben, wurde als Hauptaufgabe der Gruppe erkannt.

Die Wahl eines ortsplanerischen Lernbeispiels fiel auf die Zürichsee-Gemeinde Stäfa. Zur Erreichung des Zieles wurde folgende Arbeitsmethode festgelegt: 1. Analyse, 2. Tendenz, 3. Aufstellung von idealen Einzelplänen, 4. Koordination zu einem Idealplan, 5. Anpassung an die bestehenden Verhältnisse (Realplan). Es ist beabsichtigt, die Ergebnisse zu publizieren.

In vier Fachgruppen ist die Bearbeitung des Gemeindegebietes in Angriff genommen worden: Fachgruppe für Siedlung, Verkehr, Landwirtschaft, Landschaftsschutz und Wanderwege.

Die bisherige Arbeit, welche bis heute zum koordinierten Idealplan gediehen ist, hat klar gezeigt, dass die innere Bereitschaft des einzelnen, seine Interessen in ein höheres Ganzes einzuordnen, neben fachlichem Können, erste Voraussetzung für eine umfassende Planung ist. Dieser Erkenntnis immer vertiefteren Nachdruck zu verleihen, wird auch im folgenden vornehmstes Ziel der Arbeitsgruppe für Landesplanung bleiben.

Hans Carol, Zürich.

Schweiz. Ausschuss für Städtebau.

Am 3., 4. und 5. Juni 1944 wird der am 23. Juni 1943 in Solothurn gegründete Schweiz. Ausschuss für Städtebau (Comité suisse d'urbanisme, Comitato svizzero d'urbanismo) seinen 1. Kongress in Genf abhalten. Ungefähr gleichzeitig mit der Einladung zur vorbereitenden, am 1. April 1944 in Luzern stattfindenden Sitzung erhielt die Redaktion eine Mitteilung über die am 18. Dezember 1943 in Montreux erfolgte Gründung einer «Association romande des ingénieurs et architectes municipaux» (Präsident M. Gailliard, ingénieur, directeur des travaux de la ville d'Yverdon).

Es bestehen nun nebeneinander die folgenden drei Gründungen:

1. Freie Vereinigung der Stadtplaner der grösseren Schweizer Städte, gegründet Mai 1942.
2. Schweiz. Ausschuss für Städtebau, gegründet Juni 1943.
3. Association romande des ingénieurs et architectes municipaux, gegründet Dezember 1943.

Wir sind der Meinung, dass dies doch etwas zu viel des Guten ist innerhalb unseres kleinen Landes. Die beiden ersteren Institutionen ergänzen sich vortrefflich, da die eine eine Vereinigung der beamteten Fachleute des Städtebaues ist, während die andere einen Zusammenschluss sämtlicher Fachleute, der freierwerbenden sowohl wie der beamteten und der Laien darstellt, die sich mit Städtebau befassen.

Die freie Vereinigung der Stadtplaner dient dem Austausch der eigentlichen Verwaltungserfahrung auf dem Gebiet der städtischen Bebauungsplanung. Sie stellt eine kleine Gruppe dar, die periodisch in Zusammenkünften in verschiedenen grösseren Städten Besprechungen und Besichtigungen organisiert.

Der «Schweiz. Ausschuss für Städtebau» setzt sich zum Ziel, das Studium des Städtebaus und das gute Aussehen der Schweizer Städte zu fördern und dadurch deren Gesamtlage und zukünftige Entwicklungsmöglichkeit vorzubereiten und zu verbessern. Zur Erreichung dieses Zieles stellt er sich im Rahmen der Ziele der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung die nachfolgenden Aufgaben:

- a) Die Pflege und Verbesserung der Beziehungen zwischen den Verwaltungen der grossen, mittleren und kleineren Städte.
- b) Die Pflege und Verbesserung der Beziehungen zwischen den Stadtverwaltungen und den frei erwerbenden Architekten und Ingenieuren.
- c) In verschiedenen Landesteilen städtebauliche Kongresse zu organisieren.
- d) Die Abhaltung von Vorträgen und das Erscheinen von Veröffentlichungen über den Städtebau in der Schweiz zu unterstützen.
- e) Neuerscheinungen, Reglemente und Verfügungen über Städtebau zu sammeln, stets zu ergänzen und Interessenten zur Verfügung zu stellen.
- f) Alle zweckdienlichen Massnahmen zu ergreifen, die zur Erreichung des hier umrissenen Zieles führen.

Der Ausschuss hält jährlich mindestens eine Hauptversammlung ab. Die Leitung der Geschäfte ist einem engeren Arbeitsausschuss übertragen, dessen Mitglieder und Chargen von der Generalversammlung einzeln gewählt und bestimmt werden.

Präsident des Arbeitsausschusses ist Stadtrat Georges Béguin, Neuchâtel, Vizepräsident E. E. Strasser, Bern (Mitglied unserer Redaktionskommission).
P. T.

Solothurnische Initiative für eine eidgenössische Verkehrsplanung.

Dem Bericht und Antrag des solothurnischen Regierungsrates vom 16. April 1943 an den Kantonsrat über Förderung der Regional- und Landesplanung ist zu entnehmen:

Was die Landesplanung als Voraussetzung und in den grossen Linien geschaffen hat, setzt sie im kleineren Raum, der sich nicht mit politischen Kantons- und Gemeindegrenzen zu decken braucht, fort. Der Regional- und der Ortsplan darf nichts enthalten, was dem Landesplan zuwiderläuft. Der Landesplan jedoch darf nichts enthalten, was regional und örtlich geregelt werden kann. Das ist, in das Interessengebiet der Raumplanung übertragen, der Gedanke der Autonomie der Kantone und Gemeinden, jener Autonomie, welche einen Grundpfeiler unserer schweizerischen staatlichen Eigenart darstellt.

Gewisse Sachgebiete der Planung bedürfen aber, ihrer Natur nach, einer gesamtschweizerischen Bearbeitung und Lösung. Dazu gehört vor allem die räumliche Ordnung der interkantonalen Verkehrswege. Durch die Aufstellung eines derartigen *eidgenössischen Programmes* wird in mancher Hinsicht erst die Voraussetzung geschaffen und das grundlegende Element fixiert, an welches sich die Regionalplanung der Kantone anschliessen kann. Hinsichtlich des Strassenverkehrsraumes insbesondere sind hiefür folgende Ueberle-

gungen massgebend: Das Aufkommen der motorisierten, schnellen Strassenverkehrsmittel hat dem interkantonalen, gesamtschweizerischen Strassenverkehr und damit dem Strassenbau eine ausserordentliche Bedeutung gegeben. Damit sind die Voraussetzungen, unter welchen früher Strassen angelegt wurden, dahingefallen. Dienten sie früher vorab dem Verkehr von Ort zu Ort innerhalb eines Kantons oder eines Wirtschaftsgebietes kleinen Ausmasses und wurden sie früher nach den Bedürfnissen eines langsamen Verkehrs angelegt, so sind die Hauptstrassen heute zu Verkehrsadern für weite Distanzen geworden, an deren Lage und Beschaffenheit nicht nur die unmittelbare Umgebung, sondern ein weites Gebiet interessiert ist. Dann erscheint es aber als richtig, dass das schweizerische Hauptstrassennetz nach den Bedürfnissen dieser neuen Funktion der Strasse, des raschen Verkehrs auf weite Strecken, orientiert und demgemäss gesamtschweizerisch geplant und ausgebaut wird, wobei für die Nachkriegszeit auf die internationalen Anschlüsse Rücksicht zu nehmen ist. Die gleichen Ueberlegungen rechtfertigen in allen anderen Verkehrsgebieten eine gesamtschweizerische Planung. — In einem weiteren Sinn gehören auch die Uebertragungsleitungen für elektrische Energie in ein Programm des Verkehrsraumes. Allerdings stehen diese Leitungen — im Unterschied zu den anderen Verkehrswegen — zum Teil im Privateigentum. Der Bund besitzt jedoch auf Grund von Art. 24bis letzter Abs. BV das Recht zur Gesetzgebung über Fortleitung und Abgabe elektrischer Energie, und er übt im Genehmigungsverfahren auf Grund des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen schon jetzt eine weitgehende Aufsicht über die Erstellung von Ueberlandleitungen aus. Es wäre zu prüfen, inwieweit dabei planmässig vorgegangen wird, und es wäre zu erstreben, dass dabei anderen Planungsinteressen (z. B. Anlage von Flugplätzen) Rücksicht getragen wird.

Somit sollen durch das angeregte Programm hinsichtlich des Verkehrsraumes einerseits die vom Bund selbst zu erfüllenden Planungsaufgaben fixiert und andererseits jene Erfordernisse festgelegt werden, welchen kantonale Massnahmen genügen müssen, damit Bundesbeiträge an sie ausgerichtet werden. Auf diesem indirekten Weg wäre eine eidgenössische Verkehrsplanung durchführbar, ohne dass es dafür einer Verfassungsänderung und einer zentralistischen Landesplanungsgesetzgebung bedürfte. Den Kantonen verbleibt eine immer noch sehr grosse Zahl von Aufgaben gesetzgeberischer und praktischer Art.

Auf Grund dieser Ueberlegungen hat der solothurnische Kantonsrat am 27. Mai 1943, gestützt auf das bundesverfassungsmässige Initiativrecht der Kantone (BV Art. 93 Abs. 2), beim Bundesrat folgende Initiative eingereicht:

«Der Kantonsrat von Solothurn ersucht die eidgenössischen Räte, einheitliche und verbindliche Grundlagen zu schaffen für ein gesamtschweizerisches Verkehrsnetz, welches die interkantonalen Eisenbahn-, Schifffahrts-, Flug- und Strassenverkehrsanlagen und die elektrischen Kraftübertragungsleitungen umfasst.»

Dr. jur. F. Reinhardt, Solothurn.

Die Reinhaltung unserer Gewässer

Die von der Zürcher Regierung angeordneten Massnahmen zur Sanierung des Zürichsees sind durch den Beschluss des Regierungsrates vom 15. April 1943 ergänzt worden. Er verpflichtet die Seegemeinden, die Projektierung zentraler Kläranlagen unverzüglich an die Hand zu nehmen, so dass im Rahmen der kommenden Arbeitsbeschaffung mit dem Bau begonnen werden kann. In der Zwischenzeit müssen die Vorreinigungsanlagen für die gewerblichen und industriellen Abwässer erstellt werden, da eine Vorklärung dieser Abwässer auch nach dem Bau der Gemeindekläranlagen erforderlich ist.

Die Klärung der Industrieabwässer ist eines der heikelsten Spezialgebiete der Abwassertechnik. Das bestätigt wiederum das Ergebnis der Arbeitstagung «Die Reinhaltung der Gewässer», welche anlässlich der Leipziger Reichsmesse im Herbst 1941 abgehalten wurde. Dr. Ing. Imhoff, Essen, stellte fest, dass erst für die Hälfte der 36 Millionen Menschen, die in Städten mit über 5000 Einwohnern leben, brauchbare Kläranlagen vorhanden sind. An der zunehmenden Verschmutzung der Flüsse, wie sie hauptsächlich in den letzten Jahren festgestellt werden musste, sind nicht die städtischen Abwässer schuld, sondern sie ist auf den Aufschwung der Industrie zurückzuführen. Die derzeitige Produktion der deutschen Zellstoffindustrie verschmutzt die deutschen Flüsse mit dem Zellstoffabwasser ebenso stark, wie die städtischen Abwässer von 18 Millionen Menschen. Mit der heute technisch durchführbaren Reinigung dieses Industrieabwassers wird also derselbe Effekt erreicht, wie wenn die noch fehlende Hälfte der deutschen Kläranlagen gebaut wird. Nach Prof. Haupt, Bautzen, ist eine totale Reinigung der Industrieabwässer nach dem heutigen Stand der Technik überhaupt nicht möglich. Die Forderung von Prof. Alwin Seifert, München, das Wasser müsse der Allgemeinheit ebenso sauber zurückgegeben werden, wie man es von ihr übernommen habe, kann deshalb auch bei sorgfältigstem Betriebe neuzeitlicher Reinigungsanlagen nicht erfüllt werden, da 5—25 % der Schmutzstoffe im geklärten Wasser verbleiben. Der Vorsteher der Emschergenossenschaft, Dr. Ing. Husmann, Essen, erwähnte die mancherorts gemachte Erfahrung, dass selbst gut gereinigte Industrieabwässer nach ihrer Einleitung in den

Vorfluter sich gegenseitig derart beeinflussen, dass Färbungen und sogar Ausfällungen entstehen. Bezüglich der biologisch gereinigten Abwässer, insbesondere der städtischen, habe sich gezeigt, dass dieselben infolge ihres Nitratgehaltes zu Algenplagen im Vorfluter und damit zu einer Selbstverunreinigung führen können, die oft grössere Schädigungen verursachen als weniger gut gereinigtes Wasser.

Die Standortfrage von Abwasser liefernden Industrien ist für die Lösung des ganzen Problems von primärer Bedeutung. Grundsätzlich sollen derartige Industrien nur an Wasserläufen angesiedelt werden, deren geringste Wasserführung noch eine ausreichende Verdünnung des Abwassers gewährleistet. In diesem Zusammenhang wurde ein ober-schlesisches Zellstoffwerk erwähnt, das von der Reichsregierung im Herbst 1941 stillgelegt wurde, weil es der Mlezna bei Niederwasser alles Wasser entnahm und dafür die Sulfitablauge in das Flussbett einleitete.

Die Arbeitstagung zeigte von neuem, dass, im Gegensatz zu den Reinigungsverfahren städtischer Abwässer, die Massnahmen zur Klärung von Industrieabwasser noch sehr umstritten sind. Einig sind sich die Fachleute nur darin, dass die Belastungsmöglichkeit eines Vorfluters sich nicht mit Vergleichswerten städtischer Abwässer messen lässt und dass der Gesundheitszustand eines Gewässers nur auf Grund langjähriger Beobachtungen des physikalischen, chemischen, biologischen und bakteriologischen Zustandes festgestellt werden kann. Auf Anregung des Generalinspektors für Wasser und Energie ist deshalb eine Arbeitsgemeinschaft gebildet worden, welche den ganzen Fragenkomplex der Gewässersanierung bearbeitet und in welcher auch die Industrie massgebend vertreten ist. (Technisches Gemeindeblatt, Heft 8, Berlin 10. August 1942.) g. m.

Die Verkehrsmittel im Dienst der Wohn- und Siedlungspolitik.

Vortragkurs an der Handelshochschule St. Gallen.

An der Handelshochschule St. Gallen fand anfangs März dieses Jahres ein zweitägiger Vortragkurs über das Thema «Die Verkehrsmittel im Dienst der Wohn- und Siedlungspolitik» statt. Der von Herr Prof. Dr. Schmid muster-gültig organisierte und geleitete Kurs wurde von einer grossen Zahl von Verkehrsfachleuten und Behördenvertretern aus der ganzen Schweiz besucht.

Namhafte Fachleute der SBB, die Herren Dr. W. Fischer und Dr. H. Dirlewanger vom Kommerziellen Dienst, sprachen über die Personen- und Gütertarife der SBB, während Herr S. Müllener die betriebstechnische Seite des Fahrplans behandelte. Die PTT gab durch ihren Chef der Automobilabteilung, Herr Ing. Endtner,

Einblick in die Linien-, Fahrplan- und Tarifpolitik ihrer Automobilbetriebe. Die vier wohlabgewogenen klaren Referate ergänzten einander ausgezeichnet. Es war erfreulich, festzustellen, wie unsere grossen staatlichen Verkehrsunternehmen, SBB und PTT, vieles vorkehren, um die bestehenden, manchmal noch unvollkommenen Verkehrsbeziehungen grösserer Siedlungsagglomerationen zu verbessern.

Während die vorerwähnten Referenten das Verkehrs- und Siedlungsproblem aus verständlichen Gründen mehr von ihren Spezialgebieten aus betrachteten und darum vielleicht etwas einseitig vom Gesichtskreis der SBB und PTT beleuchteten, lehnte sich der weitere Redner, Herr Dr. A. Gutersonn, Dozent an der Handelshochschule, an die allgemeinen verkehrswissenschaftlichen Grundsätze an. Seine unbefangenen sachlichen Ausführungen über «die volkswirtschaftliche Seite des Fahrplans» führten zur Erkenntnis, dass für eine Fahrplanverbesserung, und um die geht es schlussendlich, wenn man den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommen will, eigentlich immer nur zwei Massnahmen zur Anwendung gelangen können. Es kann einerseits die Fahrgeschwindigkeit erhöht, andererseits die Fahrdichte vergrössert werden. Eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit kommt ausschliesslich dem Fernverkehr zugute. Die Vergrösserung der Fahrdichte, also kürzere Zugsintervalle, dient dem Nahverkehr. Diese Entwicklung führt vom freien zum starren Fahrplan. Unter starrem Fahrplan wird eine kurze und regelmässige Zugsfolge, ähnlich derjenigen bei der Strassenbahn, verstanden. Hervorzuheben ist im weiteren die Feststellung des Referenten, dass im Nahverkehr eine Verkehrsteilung zweckmässig, ja sogar erwünscht sei. Die Verkehrsteilung z. B. zwischen SBB und Strassenbahn entlastet die Bahnen vom nahen Vorortsverkehr und ermöglicht dadurch eine bessere Fahrplangestaltung. Die Bahnen können ihre eigentliche Aufgabe, nämlich die einwandfreie Abwicklung des Fernverkehrs, besser erfüllen.

Als sechster und letzter Referent sprach der initiative Direktor der Zürcher Strassenbahnen, Herr Züger. Er verstand es ausgezeichnet, seine siedlungspolitischen und verkehrstechnischen Grundsätze auseinanderzulegen. Sein in langjähriger Erfahrung erhärteter Grundsatz lautet: Zuerst siedeln und erst dann an das Verkehrsproblem anschliessen, und nicht umgekehrt, wie dies leider vielerorts nur zum Nachteil der Verkehrsunternehmen geschehen ist. Im weiteren soll überall dort, wo neue Vorort- oder Strassenbahnen geplant sind, zuerst das Verkehrsbedürfnis des neu zu erschliessenden Siedlungsgebietes durch Autobusse abgetastet werden. Die mehrjährige Verkehrsbeobachtung darf allein für die Wahl des Verkehrsmittels ausschlaggebend sein. Nicht politische Gesichtspunkte, sondern die Frequenzzahlen sind hier

massgebend. Die Frequenz der Verkehrsmittel wird neben der Siedlungsdichte fast ausschliesslich von der Fahrdichte der öffentlichen Verkehrsmittel beeinflusst. Die Erfahrung zeigt, dass die Fahrdichte der Strassenbahn im normalen Siedlungskern auf keinen Fall über sechs Minuten betragen darf. Die ideale Zugsfolge für Mittelstädte beträgt vier Minuten. Mit Ausnahme beim Stossverkehr sollen anstelle der schweren Tramzüge nur leichte, schnellfahrende Grossraumwagen eingesetzt werden. Die Entwicklung führt auch hier, wie bei der Bahn, zur Fahrplanverdichtung. Beachtenswert ist dabei (nach Angabe von Herrn Züger), dass die Umstellung vom Tramzug zum Grossraumwagen und die damit angestrebte Fahrplanverdichtung keine Betriebsverteuerung nach sich zieht.

Interessante und zum Teil sogar lebhaft Diskussions halfen Missverständnisse zerstreuen und zeigten sehr eindrücklich die mannigfachen Schwierigkeiten, die mit den Siedlungs- und Verkehrsfragen verbunden sind. Eine Besichtigung der Güterbahnhofanlagen der Stadt Zürich bildete den Abschluss des Vortragskurses. Man wurde mit dieser gelungenen Besichtigung gewissermassen von der idealen Höhe der Theorie in die nackte Wirklichkeit der praktischen Verkehrsprobleme zurückversetzt. Herr Ing. H. Baumann leitete nach einem glänzenden Orientierungsreferat die instruktive Besichtigung der Betriebsanlagen.

E. Bachmann, Dipl.-Ing.

Hotel- und Kurorterneuerung.

Die unter der Leitung von Herrn Dr. Armin Meili im Auftrage des Eidg. Amtes für Verkehr durchgeführte Aktion für die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten schreitet etappenweise vorwärts. Die Arbeitsgruppen der Architektengemeinschaft der 1. Etappe haben ihre Arbeiten Ende des letzten Jahres dem Zentralen



Montreux.

No. 6064 BRB 3. 10. 39

Studienbureau eingeliefert. Bearbeitet wurden die Kurorte: St. Moritz, Pontresina, Interlaken, Wengen, Luzern, Engelberg, Genf, Montreux, Lugano und Zermatt. Gleichzeitig wurde die 2. Etappe in Angriff genommen, die sich auf die Orte: Davos, Klosters, Flims, Grindelwald, Mürren, Kandersteg, Gstaad, Weggis, Vitznau, Andermatt, Vevey, Lausanne, Montana, Crans s. Siere, Champex, Champéry, Villars-Chésières, Locarno, Ascona, San Bernardino, Braunwald, Weesen, Unterwasser, Heiden und Walzenhausen erstreckt. Während bei der Wahl der ersten zehn Orte die Verschiedenheit der Voraussetzungen bestimmend war, erfolgte die Berücksichtigung der weiteren Kurorte nach einem vom Eidg. Amt für Verkehr aufgestellten Zuteilungsschlüssel.

Die Architektengruppen der *Inventarisierungsaktion* haben im verflossenen Jahre 386 Betriebe mit total 33'078 Betten inventarisiert. Die Aufnahmen erfolgten nach vorgeschriebenen Normen, welche sich auf die



St. Moritz.

No. 6064 BRB 3. 10. 39

Massaufnahme, die Eruiierung charakteristischer Daten und die Wiedergabe des äusseren Aspektes beziehen. Damit ist ein einheitlicher Charakter der in Mappen eingelieferten Inventarisierungsdossiers erreicht worden.

Für die *Planungsaktion* bestanden einheitliche Richtlinien für die Projektierung und Planmuster mit vorgeschriebenen Farben und Legenden für die Darstellung der Pläne; diese mussten zwar während der Ausarbeitung teilweise modifiziert und erweitert werden. Gewisse Schwierigkeiten in der Einheitlichkeit der graphischen Symbolik und der Problembehandlung waren vorauszusehen. Die Projektverfasser haben nicht ohne Grund nach verschiedenen Methoden gearbeitet und die gestellten Aufgaben verschieden begrenzt. Es zeigt sich deutlich, dass trotz der erkannten Notwendigkeit einer allgemein systematischen Bearbeitung des Gegenstandes jeder Kurort als ein Spezialfall zu betrachten ist und dementsprechend individuelle Behandlung verlangt. Die Richtigkeit der Ueberlegung ergibt sich auch aus der Anschauung, dass es sich bei der Kurortplanung nicht um die Projektierung einer Neuanlage handelt, sondern um den Umbau eines vorgefundenen und willkürlichen Bestandes. Die Schwierigkeit einer räum-

lichen Abgrenzung und inhaltlichen Beschränkung der Aufgabe hat ihren tieferen Grund darin, dass die Fremdenverkehrsanlage, als Ganzes betrachtet, keinen räumlich selbständigen Organismus darstellt, und darum überhaupt nur vom Standpunkte der allgemeinen Orts- und Regionalplanung aus bewertet werden kann. Es wäre verfrüht, heute schon auf die gestellten Fragen näher einzutreten, deren Abklärung notwendigerweise eine sorgfältigere Auswertung der vorliegenden Analysen voraussetzt.

Die Aktion hat im allgemeinen eine gute Aufnahme gefunden. In den ersten zehn Gemeinden wurde sie lebhaft begrüsst und den vorgelegten Projekten mit wenigen Vorbehalten zugestimmt. Ueber die praktische Verwirklichung des Unternehmens herrschen teilweise noch irrige Auffassungen, die zu korrigieren sind.

Es bestehen auch Illusionen hinsichtlich der zu erwartenden öffentlichen Mithilfe. Die Finanzierung der baulichen Sanierung ist gegenwärtig noch im Studium begriffen. Wir weisen in diesem Zusammenhange auf den ersten in der Presse veröffentlichten Finanzierungsplan von Herrn Dr. Cottier und erwähnen auch einen von Herrn Architekt Hans Bernoulli in Basel eingegangenen Vorschlag.

Herr Dr. Meili hat die aufgestellten Pläne als «Richtpläne» bezeichnet, ein Begriff, der die Abkehr vom ursprünglichen starren Bebauungsplan verdeutlicht. Die von der Aktion ausgearbeiteten Projekte werden bei der Ausarbeitung von regionalen und örtlichen Bebauungsplänen grundlegend sein. Die einzelnen Gemeinden haben es in der Hand, die Vorschläge, welche eine organische Entwicklung und reibungslose Abwicklung des zukünftigen Fremdenverkehrs verbürgen, in ihre Bebauungspläne aufzunehmen und bei der Aufstellung von Bauverordnungen und Baugesetzen zu berücksichtigen. Das Ergebnis der Planung ist auch mitbestimmend beim Nachweis der Lebensfähigkeit der einzelnen Betriebe eines Kurortes. Der Grundsatz, dass nur zukünftig lebensfähige Unternehmen als subventionswürdig zu betrachten sind, ist unbestritten und die einzig mögliche Garantie gegen Fehlinvestitionen. Der Leitsatz bezieht sich gleichermaßen auf die Sanierung der Einzelbetriebe als auch auf die öffentliche Unterstützung der allgemeinen Bauvorhaben eines Kurortes im Rahmen der Gesamtplanung.

(Mitteilung des zentralen Studienbüros für die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten.) T. S.

Schrifttum

Schweiz. Regional- und Landesplanung.

Nr. 2 der *Volkswirtschaftlichen Reihe der Schriften zur Frage der Arbeitsbeschaffung*. Herausgegeben vom Delegierten für Arbeitsbeschaffung. Polygraphischer Verlag A.-G., Zürich. 1943. Preis gebunden Fr. 25.—.

Die Gestaltung unserer Landschaft wird durch die öffentlichen Arbeiten in hervorragendem Masse beeinflusst. Die öffentlichen Arbeiten beanspruchen den Hauptteil des Arbeitsbeschaffungsprogramms. Landesplanung und Arbeitsbeschaffung müssen also aufeinander abgestimmt sein. Daher ist der Bericht der Landesplanungskommission über die Ziele einer schweizerischen Regional- und Landesplanung mit gutem Grund in der Schriftenreihe des Delegierten für Arbeitsbeschaffung, der ja auch zugleich Delegierter für Landesplanung ist, erschienen.

Die von den Herren Ing. H. Blatter (Zürich) und Arch. H. Schmidt (Basel) in ständiger Fühlungnahme mit Kantonsbaumeister H. Peter (Zürich) und unter Mitarbeit zahlreicher Fachleute vorzüglich ausgearbeitete Schrift nimmt als Ausgangspunkt den Begriff der Landesplanung, wie er sich im Ausland und der Schweiz entwickelt hat, und leitet daraus einerseits die Notwendigkeit einer schweizerischen Landesplanung, andererseits ihre Organisationsform ab. Diese Ausführungen gipfeln im Vor-

schlage, eine schweizerische Vereinigung für Landesplanung zu gründen. Das Verfahren, nach welchem diese Vereinigung die Koordination der Teilplanungen vorzunehmen hätte, wird nicht ausgeführt, sondern durch den Hinweis auf die verschiedenen Aufgaben, die einem Zentralbureau für Landesplanung, bzw. den zum Teil bestehenden, zum Teil neu zu schaffenden Regionalplanungskommissionen zufallen sollen, nur angedeutet. Es ist dies ein Mangel, der auch von den Statuten der inzwischen ins Leben gerufenen Schweiz. Vereinigung für Landesplanung nicht behoben wird, so dass daran unseres Erachtens die schweizerische Landesplanung noch einige Zeit krankend wird. Es soll dies der vorliegenden Schrift nicht zum Vorwurf gemacht, sondern bloss darauf hingewiesen werden, dass die Analyse der Landesstruktur insoweit sie von der Gestaltung der Landschaft abhängt und wie sie von dem hier zu besprechenden Werk vorgenommen wird, unfruchtbar bleibt, wenn der Organisations- und Verfahrensfrage zukünftig nicht die notwendige Bedeutung beigemessen wird.

Insoweit der Bericht der Landesplanungskommission die Aufgaben der schweizerischen Landesplanung umreisst, tut er dies so gründlich und umfassend, dass diese Schrift für längere Zeit die grundlegende Veröffentlichung auf dem Gebiete der Landesplanung bleiben wird, auf der jede weitere Arbeit aufzubauen hat.

Das Kartenmaterial allein ist in seiner vorbildlichen Ausgestaltung eine Fundgrube wichtigster Planungsgrundlagen, weshalb dessen Aufzählung auch schon weitgehend den Inhalt der Veröffentlichung erläutert:

Die Nutzung der schweizerischen Landesfläche wird durch folgende Pläne analysiert:

1. Uebersicht über die städtischen Agglomerationsgebiete der Schweiz 1930;
2. Vorschlag einer Einteilung der Schweiz in regionale Planungsgebiete;
3. Uebersicht über die vom landwirtschaftlichen Produktionskataster bis Ende 1941 erfassten Gebiete;
4. Das Netz der schweizerischen Hauptstrassen mit Darstellung der Verkehrsdichte 1936—1937 in Bruttotonnen;
5. Die mittlere Zugsdichte (Zahl der Züge pro Tag) 1937 der SBB;
6. Uebersicht über den Geltungsbereich kantonaler und kommunaler Hochbauvorschriften Ende 1941;
7. Stand der eidgenössischen Grundbuchvermessung Ende 1941;
8. Uebersicht über die schweizerische Gasindustrie 1941.

Als Beispiele für die Untersuchung einer Region werden folgende Karten, bzw. Graphiken veröffentlicht:

1. Pendelverkehr der Stadt Zürich und der umliegenden Gemeinden im Jahre 1935;