

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 10 (1953)
Heft: 5

Artikel: Der Planungsgedanke und seine Realisierung in Kanada
Autor: Armstrong, Alan H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781760>

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>

Der Planungsgedanke und seine Realisierung in Kanada

Seit der ersten Volkszählung im Jahre 1871 hat sich die ländliche Bevölkerung kaum verdoppelt, während der städtische Bevölkerungsanteil auf mehr als das Zehnfache anstieg. Die letzten demographischen Erhebungen lassen ausserdem voraussehen, dass die Verstädterung Kanadas noch immer fortschreitet. So haben besonders die wichtigeren Städtezentren, die ja nicht alle verstädterten Gebiete umfassen, seit dem Jahre 1941 bis 1951 einen beträchtlichen Bevölkerungsaufschwung zu verzeichnen, der sich, nach einem Bericht der «Financial Post» vom 17. November 1951, in Prozenten ausgedrückt, folgendermassen darstellt:

Montreal	20 %	Edmonton	76 %
Toronto	22 %	Calgary	47 %
Vancouver	39 %	Windsor	27 %
Winnipeg	17 %	Halifax	36 %
Ottawa	23 %	London	33 %
Quebec	21 %	Victoria	37 %
Hamilton	36 %		

Dieser Aufschwung kommt noch deutlicher zum Ausdruck, wenn wir bedenken, dass die Gesamtbevölkerung des Landes während der gleichen Periode nur um etwa 21 % zunahm. Andererseits beschränkte sich das Wachstum des eigentlichen Zentrums einiger der grössten kanadischen Städte auf ein Minimum: es schwankt zwischen 1 % für Toronto, 5 % für Winnipeg, 7 % für Quebec. Die Verstädterungstendenz hat sich infolgedessen besonders in Gebieten durchgesetzt, die sich in konzentrischen Ringen unmittelbar an die grösseren Stadtzentren anschliessen. Zur Illustrierung dieser Tatsache seien hier die prozentualen Zunahmen folgender Vorstadtgebiete herangezogen: Halifax County (108 %), London Township (104 %), Ville St. Laurent/Montreal (219 %), Sillery/Quebec (137 %), Leaside/Toronto (160 %), La Salle/Windsor (94 %), Tuxedo/Winnipeg (119 %) u. a. m. Diese Vorortsentwicklung ist in der Hauptsache der Ansiedlung von Berufstätigen zuzuschreiben, die in den Städtezentren ihrer Arbeit nachgehen. Für die Behörden solcher Vorortsgemeinden bedeutet dies ein fast unlösbares Problem.

Unser Beitrag soll sich in erster Linie mit administrativen Fragen einer besseren Verwertung von städtischem Grund und Boden befassen. In Gebieten mit intensiver städtischer Entwicklung wird das Ausmass der zu schaffenden Strassen, Schulen, Einkaufszentren, Parks, Kirchen usw. durch die mehr oder weniger starke Bautätigkeit im Wohnbausektor bestimmt. Die diesbezüglichen Quoten können auf verschiedene Weise angegeben werden. So beliefen sich die jährlichen Investitionen im Wohnungswesen in neuester Zeit auf mehr als 800 Millionen Dollars, d. h. auf fast die Hälfte des gesamten Bauvolumens, während die mit dem Wohnbau

indirekt zusammenhängenden Gebäude für erzieherische oder kulturelle Bedürfnisse zusätzliche Kredite von einem Viertel des Wohnungsbaues, d. h. 200 Millionen Dollars, absorbierten. Ein grosser Teil dieser Investitionen wurde aus öffentlichen Geldern gespiesen: mehr als ein Fünftel der gesamten Ausgaben der Bundesregierung wurde für Wohnungen und Gebäude zu kulturellen Zwecken aufgewendet, während man von kommunaler Seite für Bauten des Erziehungs- und kulturellen Sektors neunmal so grosse Summen wie im Jahre 1944 verausgabte. Des weiteren wurde auch die durch die Provinzen unternommene Planung beträchtlich intensiviert, um durch die Erstellung von Schulen, Spitälern, Ausfallstrassen und die Durchorganisation der regionalen Dienste dem Nachkriegsboom in Kanada Rechnung zu tragen. Die Mehrzahl der Provinzen besitzen im übrigen gesetzliche Bestimmungen, um ihre Gelder direkt im Wohnbausektor anlegen zu können.

Kurz rekapituliert, will dies heissen, dass die Ausgaben für den städtischen Wohnbau in den letzten Jahren stark gestiegen sind, und dass der Anteil der öffentlichen Hand aller drei Stufen (Gemeinden, Provinzen, Bundesregierung) ebenfalls zugenommen hat. Die Verbesserung in der baulichen Gestaltung, besonders der Vorstädte, erhält ihren Impuls heute vorwiegend von öffentlicher Seite. Die Behörden stehen allerdings vor dem schwerwiegenden Problem, bei dem enormen Wachstum dieser Vorstädte die vorhandenen qualifizierten Arbeitskräfte so einzusetzen und zu koordinieren, dass ein Arbeitsvolumen, welches heute für den Bau von Wohnraum für fünf Familien einkalkuliert wird, zukünftig nicht für sechs (nationales Programm), sondern für zehn oder zwölf Familien Verwendung finden kann.

Das Ausmass an Verantwortung der lokalen Behörden zur Verbesserung der öffentlichen Bautätigkeit und deren Einwirkung auf den privaten Wohnungsbau ist von Provinz zu Provinz verschieden, da diese Verpflichtungen häufig auf die Zeit vor der Gründung des kanadischen Bundesstaates zurückgehen. So regelt die Gesetzgebung der Provinz «Upper Canada» aus dem Jahre 1793, durch eine erstmalige derartige Bestimmung, die Höhe der Gartenzäune. Bald darauf wurden auch Verordnungen über Strassen, Marktplätze, Schulen, Häfen, Strassenbeleuchtung und -reinigung, Schlachthäuser, Gemeindesteuern u. a. m. herausgegeben. Lord Durham drang im Jahre 1839 darauf, die Kompetenzen der lokalen Verwaltungen zu erweitern; seine Bemühungen waren auch von Erfolg gekrönt, da im Jahre 1840 ein Gesetz verabschiedet wurde, welches die Stellung der lokalen städtischen Behörden im vereinigten kanadischen Dominion respektiert. Dieses Statut wurde im Jahre 1849 erweitert; es bildet in dieser abgeänderten Form noch heute die Grundlage der städtischen Verwaltungspraxis in Ontario. Aehnliche Abdelegierungen der öffentlichen Gewalt an städtische Behörden fanden ebenfalls in andern Kolonien vor ihrem Eintritt in die kanadische Konföderation statt. In all diesen Fällen ist die Zuständigkeit der lokalen Behörden klar

gegeben bei der Schaffung gewisser öffentlicher Dienste und bei der Regulierung von privaten Bauvorhaben.

Inbesondere ist der Gemeinderat ermächtigt, Land zu erwerben und Strassen anzulegen, Pärke und andere öffentliche Plätze einzubeziehen, Verwaltungsgebäude zu bauen, gewisse Dienste einzurichten und Schutzvorrichtungen vorzusehen. In besonderen Fällen darf er auch Wohnhäuser erstellen. Des weiteren darf er die Benützung von Privatland speziellen Bestimmungen unterstellen, sofern dies zum Nutzen für öffentliches und privates Land im allgemeinen dient. Die Reglemente gehen alle auf die Zeit vor jeglicher spezieller Planungsgesetzgebung zurück; sie konnten sich bis heute in denjenigen Provinzen halten (z. B. Quebec), welche noch keine besondere Verordnung über Städteplanung besitzen.

Die Veranlassung zur Durchführung von speziellen Massnahmen im Sektor «Städteplanung» bildet die immer weiter getriebene Unterteilung, resp. Departementalisierung der lokalen Behörden in den grösseren Städtezentren. Um 1900 herum war Montreal eine Stadt mit einer Viertelmillion Einwohnern, und Toronto besass gegen 200 000 Seelen. Die Kapitalaufwendungen dieser städtischen Behörden beliefen sich auf Millionen von Dollars pro Jahr, und die Zahl ihrer Funktionäre überstieg 1000 Personen. Die elektrische Strassenbahn wurde zu jener Zeit eingeführt; in den Gebäuden richtete man das elektrische Licht ein, und nicht lange darauf gehörten auch die übrigen Motorfahrzeuge zum Strassenbild. Das Ausmass und die Vielfalt der Dienstleistungen, die durch die städtischen Behörden ausgeführt werden mussten, vervielfältigten sich dadurch jährlich. Die öffentliche Meinung drang infolgedessen darauf, Gemeinderäten die gesetzlichen Mittel zu verleihen, um solche öffentlichen Dienste zu koordinieren. Die Chicagoer Ausstellung vom Jahre 1892, ein Beispiel vorbildlicher Planungs koordinierung, hatte amerikanische Städte dazu inspiriert, beratende Kommissionen zu ernennen, die, aus führenden Persönlichkeiten des städtischen Gemeinwesens zusammengesetzt, Pläne zur Neugestaltung der Stadt vorbereiteten. Dieses Beispiel fand auch in kanadischen Städten Nachahmung, und städtische Entwürfe wurden in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts den Bürgern von Montreal, Toronto, Ottawa, Winnipeg und anderer Städte unterbreitet.

Diese ersten Städtepläne besaßen keinerlei gesetzliches Statut; sie waren mehr oder weniger frei gefasste Empfehlungen; sie konnten bewundert oder ignoriert werden, besaßen jedoch keine Rechtskraft. (Allerdings besitzt die Planung der kanadischen Hauptstadt aus dem Jahre 1952 heute nicht viel mehr Rechtskraft!) Wer daran mitgearbeitet hatte, wünschte selbstverständlich, dass seine Empfehlungen offiziell gutgeheissen würden. Aus diesem Wunsch heraus wurden die ersten Provinzialplanungen unternommen; allerdings waren die Provinzen noch nicht so weit, gegenüber den städtischen Behörden darauf zu bestehen, dass Stadtplanungen auch ausgeführt wurden, sondern

sie überliessen dies den einzelnen lokalen Verwaltungen. Drei Planungsreglemente konnten auf solche Weise verwirklicht werden, alle im Jahre 1912, und zwar in Neu-Schottland, Neu-Braunschweig und Ontario.

Diese ersten kanadischen Planungsgesetze waren das Resultat sowohl von britischen wie auch amerikanischen Erfahrungen. Einerseits wurde die ausgewählte Planungskommission, mit ihren Planungsvorschlägen, ähnlichen Organismen in den Vereinigten Staaten nachgebildet. Andererseits lehnten sich öffentliche Ausstellung der Planungsprojekte, Entgegennahme von Rekursen und Einwendungen, die Unterbreitung der Pläne an die übergeordnete Behörde, und die Respektierung dieser Pläne nach ihrer Genehmigung enger an die entsprechende britische Gesetzgebung vom Jahre 1909. Die Auswirkungen der Beiziehung von Fachleuten, die nicht der öffentlichen Verwaltung angehören, für technische Spezialfragen sind in den letzten Jahren aufmerksam studiert worden. Die kanadischen Erfahrungen mit in dieser Weise aufgezogenen Stadtplänen wurden übrigens für verschiedene Lokalverwaltungen, wie auch für die Bundesregierung, durch Professor Spence-Sales vom Planungskomitee der McGill-Universität einer kritischen Würdigung unterzogen.

Aus diesen Untersuchungen geht hervor, dass die ausserhalb der Stadtverwaltung vorbereiteten Pläne häufig nicht genügend den innerhalb des betreffenden städtischen Amtes gesammelten Unterlagen und Kenntnissen Rechnung tragen. Auch wird der von aussenstehenden Experten entworfene Plan durch den Stadtrat in anderer, meist bevorzugter Weise behandelt als die täglich gesammelten Empfehlungen der einzelnen Aemter; er ist auch nicht an den üblichen Dienstweg gebunden. Es muss daher empfohlen werden, dass alle technischen Einzelheiten einer Stadtplanung nach vollständiger Uebereinstimmung durch die Chefs der interessierten Aemter festgelegt werden sollten, bevor sie für die öffentliche Diskussion freigegeben und dem Gemeinderat zur Annahme unterbreitet werden.

Aus der Verlagerung und Uebertragung der Planungsvorbereitung von der freien Planungskommission auf das städtische Planungsbüro resultieren gewisse administrative und technische Konsequenzen. Die Beschlüsse, die durch die städtische Behörde nach Konsultierung der Pläne gefasst werden, welche durch ihr eigenes Planungsbüro ausgearbeitet wurden, erstrecken sich im allgemeinen auf einen kürzeren Zeitraum, und sie sind realistischer gehalten als diejenigen der freien Planungskommission. Sie berücksichtigen besser die dringenden Bedürfnisse, die finanziellen Reserven und die zur Verfügung stehenden Rechtsmittel. Die früher oft vorbereiteten Empfehlungen freier Planungskommissionen, die auch in gutem Glauben von den Stadtverwaltungen zur Ausführung gebracht wurden, waren ihrem ganzen Wesen nach eher visionär gehalten. In der Folge verlor man das Vertrauen zu ihnen, und sie verschwanden in der wohlbekannteren amtlichen Schublade. Sozusagen

jede grössere Stadt in Kanada besitzt einen derartigen visionären Plan auf lange Sicht; doch in kaum einer unter ihnen können die seinerzeit feierlich angenommenen Empfehlungen in ihrer praktischen Verwirklichung gesehen werden.

Hingegen verspricht die jetzige, abgeänderte Planungspraxis bessere Resultate. Dieser Wandel ist durch einen Zusatzantrag zum Stadtplanungsgesetz von Alberta gesetzlich sanktioniert worden. Eine entsprechende Anerkennung befindet sich im übrigen in Vorbereitung in Britisch-Columbien und zum mindesten in zwei andern Provinzen. Gute Erfahrungen in diesen vier Provinzen werden analoge Entwicklungen im übrigen Kanada nach sich ziehen. Die Folge davon wäre eine entschiedene qualitative Besserung der Stadtplanungspraxis. Daher drängt sich hier eine nähere Untersuchung der stattgefundenen Wandlung auf.

Der während der vergangenen Jahrzehnte in Kanada angewendete Planungsmechanismus diene dazu, folgende Ziele zu erreichen:

- a) Die Vorbereitung von Plänen wurde mit einigem Abstand zu gewissen momentanen Strömungen der politischen Arena unternommen;
- b) der Planungsentwurf war immer umfassend gedacht, um jeglicher möglichen Entwicklung gerecht zu werden; auch wurde angenommen, dass für solche Entwicklungen auf jeden Fall zum voraus gesetzliche Regelungen möglich seien;
- c) der Planungsvorschlag wurde der öffentlichen Kritik unterbreitet, bevor er gewählten Begutachtern überwiesen wurde;
- d) in der Folge wurde der Vorschlag an die übergeordnete Behörde, an den verantwortlichen Provinzminister, weitergeleitet, welcher in gewissen Fällen noch weitere öffentliche Konsultierungen durchführen musste, bevor er seine Zustimmung dazu geben konnte;
- e) war der Planungsvorschlag erst amtlich sanktioniert und angenommen, so diene er nicht dazu, Planungsakte seitens des Stadtrates zu veranlassen; er legte nur die Grenzen fest, bis zu welchen die Behörde städtebauliche Entwicklungen veranlassen oder genehmigen durfte;
- f) der genehmigte Planungsvorschlag hatte die Aufgabe, während langen Jahren seine restriktive Wirkung auszuüben; um Verbesserungsanträge daran durchsetzen zu können, waren besondere Schritte zu unternehmen: eine Zweidrittelmehrheit des Stadtrates musste dazu seine Zustimmung geben, ein auszugsweiser Bericht wurde an die externe Kommission weitergeleitet, die öffentliche Meinung war wiederum zu konsultieren, und schlussendlich musste der Abänderungsvorschlag der übergeordneten Behörde unterbreitet werden.

Dieses Planungsprinzip zog einen unnachgiebigen Zwang auf die städtischen Behörden nach sich; es kam damit der Auffassung entgegen, dass die ausführenden Organe des Gemeinwesens durch ein derartiges Rechtsmittel in ihren Beschlüssen eingeschränkt werden konnten. Nun sollten aber Wachstum und kontinuierliche Veränderung einer

Stadt in wichtigen Belangen durch Entschlüsse des Stadtrates beeinflusst werden können. Die konventionelle kanadische Verwaltungsmaschinerie, welche derartige Entschlüsse bestimmt, zeigt nun jedoch Aspekte analog denen, die für die mehr ausgearbeiteten Bestimmungen einer Verfassung Verwendung finden.

Es wurde schon erwähnt, wie wenig vorteilhaft sich das starre Planungsprinzip auf die Lenkung privater Entwicklungen durch die städtischen Behörden und auf die Koordinierung mit analogen öffentlichen Entwicklungen auswirkt. Die Zuweisung solcher Planungsvorschläge an einen aussenstehenden Planungsorganismus bewirkt, dass wertvolle Hilfsquellen anderer Verwaltungszweige nicht ausgewertet werden können. Das Ausmass der städtebaulichen Veränderungen und Ausdehnungen in den am stärksten zunehmenden kanadischen Städten ist derart gross, dass der physische Charakter eines Gebietes nicht bis in alle Details weit zum voraus festgelegt werden kann. Als drastisches Beispiel sei angeführt, dass die Ford-Automobilindustrie beabsichtigt, 5000 Arbeiter am Stadtrand von Oakville anzusiedeln, einer Stadt am Ontariosee, die bisher nur eine Bevölkerung von 7000 Personen aufwies. Noch vor einem Jahr hätte es absurd geschienen, an diesem Ort öffentliche Dienste einzurichten, die heute unbedingt benötigt werden.

Schlussendlich dient die konventionelle Planungsgesetzgebung vorwiegend dazu, die städtische Verwaltung und die privaten Unternehmer in ihrer Initiative zu beschränken, während die wichtigsten Interessen eines öffentlichen Gemeinwesens oft nur gewahrt werden können durch einen Prozess, der in positiver Weise ein zeitlich begrenztes Programm für bauliche Investitionen fördert. Als Beispiel kann die Stadt St. John's in Neufundland herangezogen werden, wo die öffentliche Wohnbau-korporation gegen Ende des Krieges im Norden des überbauten Areals 300 Acres Freiland erwarb, wovon der Grossteil gut für Wohnbauzwecke verwendet werden konnte. Dies gestattete die wohlgeplante und zeitlich sorgfältig gestaffelte Ausdehnung der städtischen Bauten für erzieherische und kulturelle Zwecke, des Strassensystems, sowie einer wohlausgewählten Anzahl neuer Wohnbautypen — in wohlthuendem Gegensatz zu den weitverstreuten, extravaganten und amorphen, der Spekulation dienenden Siedlungskomplexen anderer kanadischer Städte.

Aus dem Gesagten soll nicht der Eindruck erweckt werden, als ob ein statutenmässig festgelegtes Planungsverfahren das hauptsächlichste Hindernis für eine geordnetere Entwicklung der kanadischen Städte wäre. Zum mindesten besteht in den grösseren Städtezentren der Wunsch, eine städtebauliche Rechtsprechung zu besitzen, welche auf das ganze städtische Gebiet mit zusammenhängender Ueberbauung, d. h. die gesamte Verstädterungszone anwendbar wäre. Damit könnte zum grossen Teil vermieden werden, dass grössere Bevölkerungsmassen wohl von den städtischen Versorgungsmöglichkeiten profitieren, die städtischen Arterien verstopfen, die städtischen öffentlichen Dienste bean-

spruchen, dabei jedoch ihren Wohnsitz ausserhalb der eigentlichen Stadtgrenzen nähmen und dadurch weder Steuern zahlten noch zu sozialen Dienstleistungen herangezogen werden könnten. Weiterhin müsste, für die kanadischen Städte aller Grössenordnungen, auch die Finanzreform nicht vernachlässigt werden; ihre Einkünfte, zum grössten Teil aus Grundbesitz bestehend, sind, realwertmässig und auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, in den letzten dreissig Jahren ständig gefallen. Neben rechtlichen und finanziellen Problemen, die noch ihrer Lösung harren, besteht auch die Frage des Nachwuchses an Verwaltungsfachmännern, die sich den heutigen städtebaulichen Anforderungen gewachsen zeigen. Diese drei Fragenkomplexe der Stadtgrenzen, der städtischen Finanzen und des Nachwuchses werden zurzeit in verschiedenen kanadischen Provinzhauptstädten studiert. Doch übersteigen derartige Überlegungen weit das Ausmass der Planungsgesetzgebung, die uns hier interessiert. Welcherart sind nun die Kriterien, die Lösungen, die wir anzustreben haben?

Das starke Anwachsen der verstärkten Gebiete hat, wie zu Beginn unserer Ausführungen angedeutet, die Mängel des traditionellen, «konstitutionellen» Planungssystems scharf hervorgehoben. Solche Unzulänglichkeiten traten besonders in Städten wie Edmonton (Alberta) und Vancouver (Britisch-Columbien), die sich äusserst rapid entwickeln, ins Bewusstsein der Oeffentlichkeit. Auch Montreal wird, in etwas weniger hohem Ausmass, davon betroffen. Die Behörden sind daher dazu übergegangen, modernere Methoden auszuprobieren, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- a) Der Verantwortung des gesamten Stadtrates, Entschlüsse über grössere Planungsfragen zu fassen, wird besonderer Nachdruck verliehen;
- b) der zuständige Provinzminister hat die Aufgabe, umfassende Entschlüsse, die die ganze Stadt betreffen, zu billigen, und als richterliche Instanz zu figurieren, wenn jemand durch Planungsentscheide Schaden erleidet und in der Folge rekurriert;
- c) Planungsangelegenheiten, die einer Entscheidung durch den Stadtrat bedürfen, müssen diesem durch ein Komitee unterbreitet werden, welches aus Ratsmitgliedern besteht;
- d) Berichte über technische Erfordernisse und Vorschläge zuhanden des Planungskomitees des Rates müssen durch ein Team von Beamten vorbereitet werden, die allen daran interessierten städtischen Aemtern angehören; der Leiter des Stadtplanbüros soll zum Chef des Teams ernannt werden. Dieser Organismus ist dazu bestimmt, das Studienzentrum aller Aemter für koordinierte Vorschläge über öffentliche Werke, zu werden, sowie städtische Verordnungen, welche die Privatinitiative betreffen, auszuarbeiten. Des weiteren sollen durch ihn umfassende Stadtplanungen vorgeschlagen werden, mit dem dazugehörigen Terminkalender und Finanzierungsplan für öffentliche Arbeiten. In Vancouver wird zudem verlangt, dass die Mit-

glieder des Teams ihre Empfehlungen dem Planungskomitee des Rates einstimmig unterbreiten.

- e) Um die Reaktion der öffentlichen Meinung auf Vorschläge des Beamtenteams ebenfalls zu Worte kommen zu lassen, soll eine beratende Kommission ins Leben gerufen werden, in welcher das technische Team einerseits, Vertreter der Bürgerschaft andererseits ihre Standpunkte darlegen können und zwar frühzeitig genug vor der endgültigen Beschlussfassung des Rates, so dass die Kommission in der Lage wäre, dem Planungskomitee eine sorgfältige, jedoch nicht-technische Würdigung der Vorzüge eines Vorschlages zu überreichen.
- f) Jeder Entscheid des Rates über Planungsfragen (und, wenn notwendig, die entsprechende Zustimmung des Ministers), sollen den Chefs aller Dienstzweige, die an der Ausführung des Vorschlages beteiligt sind, direkt mitgeteilt werden.

Es braucht nicht besonders vermerkt zu werden, dass einer derartigen Stadtplanung immer noch ein Generalplan zugrunde liegen muss; doch unterscheidet sich dieser wesentlich von den langfristigen «Master-plans» früherer Zeiten. Der Generalplan will nicht nur in restriktiver Art und Weise den Stadtrat davon abhalten, öffentliche Werke auszuführen, die nicht im allgemeinen Interesse liegen; er gestattet darüber hinaus dem Stadtrat, dank seiner Budgetierung und seines ausgearbeiteten Programms, in positiver Weise Planungen zu realisieren, die dem ganzen Gemeinwesen zu Nutzen gereichen. Da sich die öffentlichen Funktionäre direkt damit zu befassen haben, und auch finanzielle und rechtliche Fragen dabei in Betracht gezogen werden, sind die vorgeschlagenen Aenderungen in diesen modernen Generalplänen wesentlich bescheidener gehalten als in den traditionellen «Master-plans». Sie erstrecken sich auf eine kürzere Planungsperiode; sie sind leichter realisierbar, und das berufliche Ansehen vieler lokaler Fachmänner hängt mehr oder weniger mit der erfolgreichen Durchführung einer derartigen Planung zusammen.

Die zeitliche Beschränkung derartiger Generalpläne, sowie die Einfügung schematischer Angaben, sofern Einzelheiten der zukünftigen Entwicklung noch nicht festgelegt werden konnten, machen sie viel anpassungsfähiger als die alten «Master-plans». Der berufliche Kontakt wird bedeutend intensiver sein zwischen technischen Beratern und den mit der Planung betrauten Funktionären, als, wie in früheren Zeiten, mit den ganz ausserhalb der Verwaltung stehenden Mitgliedern der Planungskommission. Dadurch kann das angesammelte Material kontinuierlich durch neue Details ergänzt und der ganze Planungsentwurf periodisch überarbeitet werden, sofern dies durch die städtische Weiterentwicklung notwendig werden sollte. Die Juristen hätten die Aufgabe, ihre Meinung über die Durchführbarkeit des Generalplans oder von Teilprojekten abzugeben, sie würden jedoch nicht mehr, wie in der Vergangenheit, sich als selbständige Instanz zwischen Stadtrat und ausführende Funktionäre einschalten können.