

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 86 (1968)
Heft: 42

Artikel: Hundert Jahre Mannheimer Akte
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-70163>

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: 15.03.2025

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

Prof. Dr. Karlheinz Kleps hat mit seinem Werk «Wohnungsmarktpolitik in der Schweiz» eine schwierige, bedeutsame Arbeit unternommen. Seine damit verbundene Aufgabe als Gutachter erfüllt der Verfasser nach unserer Auffassung in kompetenter und unabhängiger Weise. Komplizierte volkswirtschaftliche Zusammenhänge versteht er dem Leser klar und interessant darzulegen.

*

Die Zentralstelle für die Förderung des Wohnungsbaus hat sich mit dem Projekt «Gesamtkonzeption und dessen Realisierung» in sehr beträchtliche geistige und vor allem finanzielle Unkosten gestürzt. Sie wagte diesen Schritt in der Erwartung, dass sie dabei mit der Förderung und Unterstützung aller am privatwirtschaftlichen Wohnungsbau und an der Wohnbauförderung interessierten Kreise werde rechnen können. Heute appelliert denn auch die Zentralstelle an diese Kreise, das eine Grundlage für diese Bestrebungen bildende Werk «Wohnungsmarktpolitik in der Schweiz» durch die *Subskription* finanziell sicherzustellen. Subskribenten erhalten die im Herbst 1969 erscheinende Schrift von Prof. Dr. K. Kleps zum Preise von Fr. 88.— (gebunden, die Lieferung von fünf Vorabdrucken inbegriffen). Die Subskriptionseinladung samt dem Vorabdruck Nr. 1 «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Regional- und Landesplanung im Gesamtzusammenhang mit einer Wohnbaukonzeption» wird Interessenten zugestellt auf Bestellung bei der *Schweizerischen Zentralstelle für die Förderung des Wohnungsbaues*, Kirchenweg 5, 8008 Zürich (Tel. 051 / 34 11 84).

G. R.

Oekonomische Probleme der Regionalplanung

DK 711.3.003

Auf dem Gebiete der Landesplanung hat die Literatur – alles in allem – breiten Umfang angenommen. Es braucht dies nicht zu wundern, wenn man bedenkt, wieviele Fachgebiete und Wissenschaftszweige heute zur Planung beitragen können und müssen. Andererseits wird die Übersicht je länger je schwieriger hinsichtlich des Quantitativen, wie auch qualitativer Kriterien. Die Selektion des Nützlichen und des praktisch Verwendbaren ist allein schon bezüglich des Sachgehaltes erschwert. Eine weitere Schwierigkeit besteht darin, dass manche Beiträge bereits bei ihrer Veröffentlichung durch die planerische Entwicklungspraxis überholt erscheinen und nicht mehr zum vollen Aktualitätswert zu honorieren sind. Dass es sich dabei oftmals gerade um gründliche und verhältnismässig lang herangereifte Arbeiten handeln kann, ist leider auf ein ideelles planerisches Verlustkonto zu buchen. Und doch müsste sich gerade für das Planungsgebiet, dem sich fortlaufend neue Erkenntnisse und methodische Verbesserungen erschliessen, die publizistische Produktivität der fruchtbarsten Kräfte gewährleisten lassen. Wünschenswert erschiene uns daher, dass eine Art planungsliterarische «Clearingstelle» eine informative fachschriftliche Wertung vornehmen und darüber hinaus durch Beratung und Anregungen (zum Beispiel im Sinne von Empfehlungen für die Auftragserteilungen zur Schliessung von Lücken usw.) sichtlich und teilweise lenkend einwirken könnte. Darunter wäre wohl auch zu verstehen, dass Überschneidungen tunlichst vermieden werden sollten, indem die Verfasser sich vermehrt auf Beiträge beschränken, die aus ihrer primären fachgebietlichen Kompetenz und eigenstem persönlichem Schaffensgebiet hervorgehen.

*

Privatdozent Dr. rer. pol. *Otto Messmer* hat kürzlich im Selbstverlag seine Habilitationsschrift «*Ökonomische Probleme der Regionalplanung*» herausgegeben. Sie ist in erster Linie als Lehrgrundlage für die Vorlesungen des Verfassers über Orts- und Regionalplanung an der Universität Bern gedacht. Im Rahmen dieses Lehrauftrages greift die Schrift auch auf interdisziplinäre Zusammenhänge über, in die sich Dr. Messmer als Statistiker und Leiter des Statistischen Amtes der Stadt Bern von Haus aus gestellt sieht. Wenn in seiner Publikation die ökonomischen Probleme breiteren Raum einnehmen, so ist dies als Folge und Teilaspekt des Wirtschaftswachstums mitzuverstehen, welches der Verstärkung grosser Landesteile und der Ausdehnung städtischer Agglomerationen Vorschub leistet, Probleme, mit denen der Autor auch als Leiter der Stadt- und Regionalforschungsstelle Bern konfrontiert wird.

Neben den Rahmenbetrachtungen zu Begriff und Aufgabe der Landesplanung in ihrer engen Verknüpfung mit wirtschaftlichen, sozialen, rechtlichen, technischen und politischen Teilaspekten erkennt der Verfasser in der übergeordneten *Infrastruktur* (d. h. «diejenigen Güter und Dienstleistungen, welche zur Ermöglichung und Förderung aller Lebensäusserungen des Menschen notwendig sind und nicht von ihm selbst, sondern durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden») eine Schlüsselstellung in der Planung auf regionaler, kantonaler und Bundesebene. Im Bereich der Regionalplanung ist die Infrastruktur im Zusammenhang mit der Investitionspolitik nach Verursacher, Zweck, Umfang und wirtschaftlichen Auswirkungen, Nutzung und Nutzungszusammenhängen am breitesten gefächert. Hier, und zwar unter Einbezug der regionalen Kernstadt, dürfte vorzugsweise die besondere Bedeutung der Publikation liegen. Nach Dr. Messmer hat die Planung in der Region von der Bestandaufnahme und Analyse der sozio-ökonomischen Lage auszugehen. Dabei auferlegt der Statistiker die grosse Arbeit, Angaben über die Wirtschafts- und Sozialstruktur zu beschaffen. Der Regionalforschung fallen sodann zahlreiche wichtige Aufgaben zu – der Verfasser belegt sie durch Beispiele – für regionale Abgrenzungen nach verschiedenen Kriterien und Elementen, Entwicklungsprognosen und Wirkungsanalysen der vorgesehenen Massnahmen usw.

Um die in der Schweiz eingeführte volkswirtschaftliche Gesamtrechnung als planerisches Ordnungsmittel ebenfalls auf regionaler Ebene zu ermöglichen, hat Dr. Messmer ein funktionelles *Beziehungsschema* mit den Basisfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bilden sowie Pflege von Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden aufgestellt. Dieses Schema erlaubt die eigentlichen Nutzniesser der öffentlichen Infrastruktur festzustellen und damit auch zu einem *Lastenausgleich nach dem Verursacherprinzip* zu gelangen. Eine innerregionale Beitragspolitik, die gezielt auf einzelne Regionalfunktionen ausgerichtet ist, hält Dr. O. Messmer für notwendig, wenn sich die Finanzlage der Kernstädte verschlechtert und so lange Finanzausgleich und Steuergesetz nicht auf eine regionalplanerische Konzeption abgestimmt werden können.

Die Schrift «*Ökonomische Probleme der Regionalplanung*» ist in erster Linie als Grundlage für die Lehre konzipiert, vermag aber allen zu dienen, die sich mit Planungsfragen zu befassen haben in Wissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft, Politik und weiteren Gebieten, aber auch dem Planer selbst. Nebst einem 20 Seiten umfassenden Literatur- und Quellenverzeichnis vermittelt sie eine Fülle von Angaben und Werten, die zum grossen Teil aus einer ausgedehnten Tätigkeit des Verfassers als Wissenschaftler, Gutachter, Prognostiker und Referent in Planerausbildungskursen stammen.

«*Ökonomische Probleme der Regionalplanung*» von Dr. Otto Messmer (155 Seiten mit Graphik und Regionalkarte) ist zum Preis von 24 Fr. zu beziehen bei der *Regionalforschungsstelle Bern*, Kapellenstrasse 14, 3011 Bern.

G. R.

Hundert Jahre Mannheimer Akte

DK 656.62:32

Am heutigen Tag jährt sich zum hundertsten Male jener auch für unser Land wichtige Akt, da die Bevollmächtigten Badens, Bayerns, Frankreichs, Hessens, Preussens und der Niederlande in Mannheim die Revidierte Rheinschiffahrtsakte unterzeichneten. Ihre grundlegende Bestimmung lautet in Art. 1: «Die Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als auch abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch immer sein mag, der freien Schifffahrt entgegen gesetzt werden.»

Vorgänger dieser heute noch geltenden Mannheimer Rheinschiffahrtsakte waren ein Dekret vom 16. November 1792 des Conseil Exécutif, der Artikel 5 des Pariser Friedensvertrags vom 30. Mai 1814, die Artikel 108–116 der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 sowie die Mainzer Akte vom 31. März 1831. In allen diesen Dokumenten wurde erklärt, dass der Rhein als schiffbarer Strom allen Anliegerstaaten zur freien Ausübung der Schifffahrt zur Verfügung stehen müsse. Das Vertrags-

werk und der durch es geschaffene Rechtszustand überdauerten den Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71, die Abtretung von Elsass und Lothringen an das Deutsche Reich, den Zusammenschluss der einzelnen deutschen Signatarstaaten sowie den Ersten Weltkrieg. Im Versailler Friedensvertrag vom 28. Juni 1919 wurde er erneut bestätigt und zugunsten der Schiffe aller Nationen ausgedehnt. Gleichzeitig ging der Sitz der Zentralkommission von Mannheim nach Strasbourg über. Neue Staaten nahmen Einsitz in diese Kommission, nämlich Belgien, Grossbritannien, Italien und die Schweiz. Die Kündigung der Akte durch Deutschland und Italien während der Nazizeit wurde später wieder aufgehoben. Die Revidierte Akte, die am 20. November 1963 in Strasbourg unterzeichnet wurde, trat nach allseitiger Ratifikation am 14. April 1967 in Kraft. Signatarstaaten sind die Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz.

Die Zeitschrift «Strom und See»¹⁾ hat zum Anlass des hundertjährigen Bestehens dieses wichtigen Vertragswerkes ein reiches, sehr schön ausgestaltetes Sonderheft herausgegeben, in welchem zwölf Aufsätze prominenter Sachkenner zu den einschlägigen Fragen Stellung nehmen. Für unsere Leser dürfte namentlich der Aufsatz von Dr. M. Oesterhaus, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft Bern, von Interesse sein, in welchem über die technischen Verbesserungen der Rheinwasserstrasse seit 1868 berichtet wird. Die sehr bedeutenden Ausbaurbeiten begannen schon 1817 und bezweckten den Schutz der oberrheinischen Tiefebene vor Überschwemmungen durch Zusammenfassen der Wasser des Rheins zwischen der Mainmündung und Basel in einem durch feste Ufer begrenzten Bett (Tulla-Korrektion, bezeichnet nach dem Projektverfasser, dem badischen Obersten Tulla). Seit deren Abschluss im Jahre 1876 wurden auf allen übrigen Strecken etappenweise grosse Bauvorhaben verwirklicht, um die Schifffahrtsverhältnisse zu verbessern²⁾. Sie ermöglichten, dass sich

¹⁾ Verlag: Schifffahrt und Weltverkehr AG, Blumenrain 12, 4001 Basel.

²⁾ Die SBZ hat darüber laufend ausführlich berichtet: u. a. H. Bertschinger in Bd. 85, S. 179 u. 194; C. Jegher in Bd. 77, S. 217 ff.; Bd. 98, S. 316; Bd. 101, S. 91; Bd. 102, S. 200; Bd. 104, S. 270; Bd. 109, S. 1; G. Zindel in Bd. 96, S. 177 ff.; Red. in Bd. 99, S. 79 u. 234; Beuteführ u. Blattner in Bd. 105, S. 1; E. Schnitter in Bd. 128, S. 299 u. 316; M. Oesterhaus im 67. Jg., S. 104; W. A. Miescher im 86. Jg., S. 348.

die Rheinwasserstrasse zu einer der bedeutendsten Verkehrsadern Europas entwickeln konnte.

Die starke Zunahme des Verkehrsvolumens (es stieg von 1966 bis 1967 um 11 Mio t auf 172 Mio t) erfordert weitere Anstrengungen. So ist im Jahre 1964 mit bedeutenden Arbeiten zur Vergrößerung der Fahrwassertiefe und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem 160 km langen Abschnitt zwischen St. Goar und Neuburgweier/Lauterbourg begonnen worden, die 1976 beendet werden sollen. Am Hochrhein zwischen Strasbourg und Basel sind ausser dem Kraftwerk Kembs, das 1932 in Betrieb kam, seit dem Zweiten Weltkrieg sechs weitere Kraftwerkstufen in Betrieb genommen worden; die achte (Strasbourg) befindet sich im Bau und soll 1970 fertig gestellt werden. Diese Strecke, die für die schweizerische Schifffahrt besonders wichtig ist, gewinnt durch diese Werke die erforderliche Leistungsfähigkeit. Für die Zukunft bleibt noch die Vertiefung der kurzen Strecke von Lauterbourg bis Strasbourg, um die nötige Wassertiefe sicherzustellen. Die bisherigen deutsch-französischen Verhandlungen lassen erwarten, dass mit den Arbeiten bald begonnen werden kann.

Gotthard-Strassentunnel

DK 625.712.35

Die «Rivista Tecnica della Svizzera italiana» widmet ihre als Sonderheft herausgegebene Nummer 14 vom 30. Juli 1968 dem Gotthard-Strassentunnel. Nach einer knappen Beschreibung der beiden vom Bundesrat genehmigten Varianten des Tunnelprojektes folgt eine in die Einzelheiten gehende Projektbeschreibung mit weitgehenden technischen Angaben und Schnittzeichnungen. Es handelt sich dabei um die

- Variante mit 2 Schächten und einem Seitenstollen und die
- Variante mit 4 Schächten.

Von beiden Varianten zeigen wir im Einverständnis mit der «Rivista Tecnica» Situation, Längenprofil und charakteristische Querschnitte. Die voranschlagsmässig berechneten Kosten sind für beide Varianten ungefähr gleich und liegen, je nach dem, ob mit oder ohne Zwischenangriff gearbeitet wird, zwischen 315 und 340 Mio Franken. Im Mai wurde das Projekt ausgeschrieben mit Eingabefrist vom 31. Oktober. Anhand der eingereichten und über-

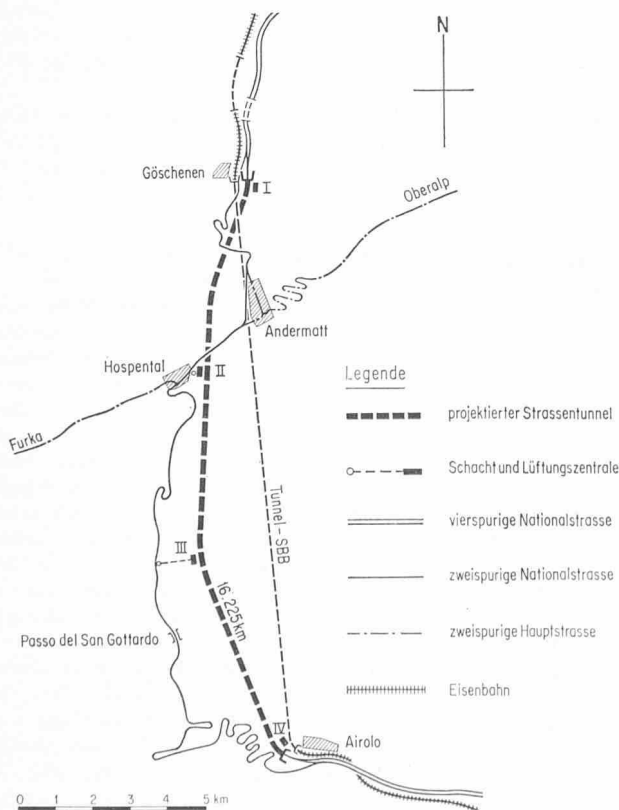


Bild 1. Projekt mit zwei Schächten und Seitenstollen, Lageplan

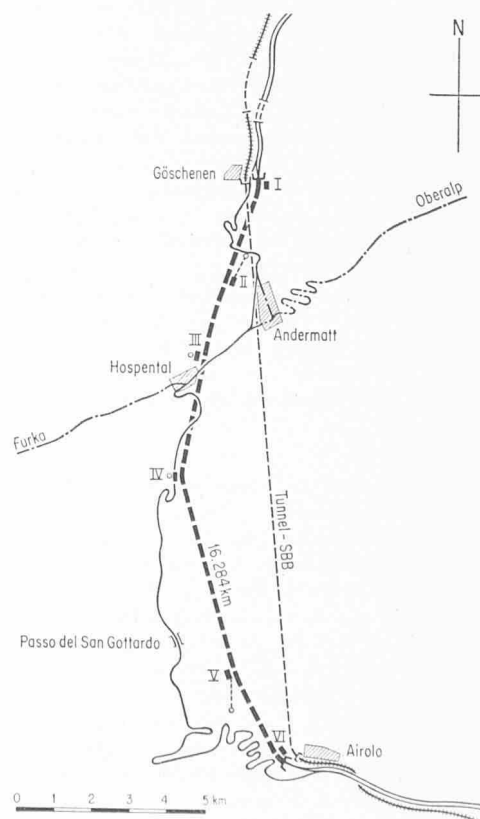


Bild 2. Projekt mit vier Schächten, Lageplan