

Zeitschrift: Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1970)
Heft: 1

Artikel: Stadtplanung in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-938770>

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: 01.04.2025

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

I.

Die schweizerische Landesfläche, rund 41'000 km², besteht zum überwiegenden Teil (60%) aus den Alpen. Ihnen nach Norden vorgelagert ist das Mittelland (rund 30% der Landesfläche), dem sich nordwestlich der Jura (rund 10% der Fläche) anschliesst. Annähernd 1/4 des schweizerischen Territoriums ist völlig unfruchtbar. Von den restlichen 31'000 km² ist 1/3 Wald, ein weiteres Drittel lediglich als Weide verwendbar. Das letzte Drittel der produktiven Fläche, 1/4 der Gesamtfläche, verbleibt für die Landwirtschaft und die Siedlungen des weit-aus grössten Teiles der Einwohner.

Die Einwohnerzahl der Schweiz hat sich von 1850 bis 1960 mehr als verdoppelt; sie stieg in dieser Zeitspanne von 2,39 Mio. auf 5,43 Mio. (1965 rund 5,8 Mio). Dazu kommt, dass in den letzten Jahrzehnten eine rapide Beschleunigung dieses Zuwachses eingetreten ist, was aus folgender Aufstellung hervorgeht:

| <u>Jahre</u> | <u>Einwohner absolut</u> | |
|---------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1930 | 4'066'400 | Zunahme im Jahresmittel 18'118 |
| 1941 | 4'265'703 | Zunahme im Jahresmittel 49'921 |
| 1950 | 4'714'992 | Zunahme im Jahresmittel 71'407 |
| 1960 | 5'429'061 | |
| 2000/2030 ca. | 10'000'000 | |

Die Beschleunigung des Zuwachses wurde nicht nur durch steigende Geburtenüberschüsse verursacht, sondern auch durch den Wandergewinn.

Hat sich die Gesamtbevölkerung zwischen 1850 und 1960 mehr als verdoppelt, so haben sich die Einwohner der Städte, d.h. der Gemeinden mit mindestens 10'000 Einwohnern, mehr als verfünffach. In der gleichen Zeitspanne nahm die Bevölkerung zahlreicher Gemeinden vor allem in den Berggebieten ab. Es ergibt sich das Bild einer ausgeprägt städtischen Ballung. Die Volkszählung im Jahre 1960 ermittelte 27 städtische Agglomerationen, wobei Agglomeration = Stadt bzw. Gemeinde ist und zwar mit mehr als 30% Berufspendlern nach der Stadt, deren kleinste - Arbon - 13'748 Einwohner und deren grösste - Zürich - 610'854 Einwohner aufwies; dann folgen Basel mit 320'025, Genf mit 250'697, Bern mit 230'346 und Lausanne mit 176'978 Einwohnern. In sämtlichen 27 Agglomerationen siedelten im Jahre 1960 total 2'462'609 Personen, also fast die Hälfte der Gesamtbevölkerung - davon wiederum 2/3 in den Agglomerationen der oben aufgezählten fünf grössten Städte, die sich bereits zu eigentlichen Stadtregionen entwickelt haben. Weitere Stadtregionen beginnen sich um Luzern, St. Gallen und Winterthur abzuzeichnen; sie vereinigen sich teilweise mit der Region Zürich.

Die schweizerische Eidgenossenschaft ist ein föderalistischer Staat, der sich in die Herrschaftsverbände der Kantone gliedert, in denen dasselbe föderalistische Prinzip durch die Autonomie der Gemeinden verwirklicht ist. Das rasche Wachstum der Stadtregionen, vor allem seit dem Ende des Weltkrieges, bewirkte Spannungen zwischen den Kantons-, Gemeinde- und Siedlungsgrenzen. Dem neu entstandenen Gebilde der Region erwachsen neue Aufgaben, für deren Bewältigung die geeigneten Organe fehlten. Ein wenigstens provisorischer Ersatz wurde gefunden in der Bildung regionaler Zweckverbände.

Die meisten Staaten haben sich nach dem Nationalitätenprinzip gebildet, das ein und dasselbe Staatsgebiet sowie die Einheit von Sprache und Kultur voraussetzt. Die Schweiz hat sich im Gegensatz zu diesem Grundsatz entwickelt und behauptet, was heisst, dass die Schweizer eine Nation geworden sind nicht durch die gemeinsame Sprache, sondern durch gemeinsame Geschichte. Das kleine Land ist topographisch geteilt, hat verschiedene Kulturen und vier Sprachen, zwei Hauptkonfessionen und zahlreiche weitere, scheinbar hemmende Elemente. Die ausserordentliche Vielgestaltigkeit hat zur Folge, dass sich die Stadtplanung in den verschiedenen Landes- und Kulturgebieten unterschiedlich entwickelte. Das föderalistische Prinzip ist in der Stadtplanung ausgeprägt. Das Bau- und Planungsrecht ist, mit wenigen Ausnahmen, Sache der Kantone, die in der Regel wesentliche Aufgaben an die Gemeinden delegieren. Der Vielgestaltigkeit der Bevölkerung und des Territoriums entsprechend sind die Baugesetze der Kantone verschieden und die Ziele der Stadtplanung voneinander abweichend. Wenn wir versuchen, gemeinsame Grundzüge der schweizerischen Stadtplanung zu beschreiben, kann es sich deshalb nur darum handeln, grobe Umrisse zu skizzieren.

II.

Die hohe Bevölkerungsdichte der Schweiz sowie die ausgeprägte Verstädterung und Industrialisierung haben dazu geführt, dass autarkes Eigenleben einer Stadt unmöglich geworden ist. In Wirklichkeit sind grosse Teile der Ostschweiz mit Zentrum Zürich und der Westschweiz mit den Zentren Lausanne und Genf polyzentrische Stadtlandschaften geworden. Die innere Verflechtung ist sehr intensiv. Aus den Bevölkerungszahlen der städtischen Agglomerationen allein geht nicht hervor, dass z.B. der Raum Zürich mit einer Million Menschen heute ein städtisches Gebilde ist. Im Gegensatz zur im Ausland verbreiteten Meinung ist die wirtschaftliche Grundlage der schweizerischen Städte weder die Landwirtschaft noch die Uhrenindustrie oder der Fremdenverkehr. Denn die grossen Ballungen beruhen auf anderen Erwerbszweigen, wie der Chemie, dem Maschinen- und Apparatebau, der Textilindustrie, dem Handel sowie dem Banken- und Versicherungswesen. In der Region Zürich gibt es keine Uhrenindustrie, der Fremdenverkehr übt einen sehr kleinen Einfluss aus und die Landwirtschaft ist, gemessen am totalen Volkseinkommen, klein.

Allen Schweizer Städten ist eigen, dass ihr durch die politischen Grenzen gegebenes Gebiet klein ist im Vergleich zu ihrer in Wirklichkeit verstädterten Region. Die Städte sind schon längst nicht mehr einheitliche politische Gebilde. Wenn wir in der Schweiz von Stadtplanung sprechen, müssen wir deshalb Räume ins Auge fassen, die aus verschiedenen politischen Gemeinden bestehen. Allen Städten ist gemeinsam, dass sie versuchen, die politische Organisation der Verstädterung anzupassen. Früher wurden derartige Probleme mit der Eingemeindung gelöst. Diese wird aber heute durchwegs abgelehnt und an ihrer Stelle die Bildung von Zweckverbänden der Gemeinden gefördert. Ein solches Vorgehen stellt hohe Anforderungen an alle Gemeindebehörden. Es ist zu hoffen, die Zusammenarbeit, die auch mit dem Stichwort des kooperativen Föderalismus bezeichnet wird, könne noch erheblich verbessert werden. Vor allem bei der Lösung praktischer Aufgaben wurden in verschiedenen Stadtregionen beachtliche Erfolge erzielt; man denke etwa an die Abwasserprobleme, die Kehrrichtverbrennung sowie die Wasser- und Energieversorgung.

Das Spektakuläre, das Repräsentative, die "Zurschaustellung" liegt dem Schweizer fern, was erklärt, dass die Ziele der Stadtplanung vor allem im praktisch Brauchbaren und in jenen Bereichen liegen, wo der Bürger unmittelbar den Nutzen spürt. Die gute Gestaltung und Organisation der Wohngebiete wird wichtiger als der Bau repräsentativer Plätze, Strassen und Gebäude. Ueber die Stadtplanung in der Schweiz lässt sich darum nur urteilen, wenn neben dem äusseren Eindruck des Ganzen auch das Detail beachtet wird.

III.

Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Organisation in der Schweiz gründet auf der Handels- und Gewerbefreiheit und auf der Garantie des Eigentums. Auch ist der Rechtsschutz jedes Bürgers und somit des Grundeigentümers stark entwickelt. Damit hat die Stadtplanung zu rechnen, was dazu führt, dass die Grosserschliessung von Baugebieten nur in Ausnahmefällen möglich wird, und die totale Erneuerung bestehender Quartiere bis heute gescheitert ist. Es fragt sich, in welchem Masse in der Schweiz die Grosserschliessung notwendig ist; soweit unter Berücksichtigung möglichst grosser Wirtschaftlichkeit viele Wohnungen gebaut werden sollen, trifft dies in steigendem Masse zu. Hingegen ist eine umfassende Sanierung bestehender Quartiere kaum erforderlich, weil es nirgends in der Schweiz Verhältnisse gibt, die auch nur annähernd mit den Slums ausländischer Grosstädte zu vergleichen wären. Der vermeintlich grossen Baufreiheit zum Trotz stehen den Kantonen und Gemeinden zahlreiche gesetzliche Mittel zur Verfügung, um die Bautätigkeit in geregelte Bahnen zu lenken. Dabei spielen ästhetische Ueberlegungen eine hervorragende Rolle.

Die hohe Einwohnerdichte (vor allem bezogen auf das nutzbare Land!), die schon heute bestehende räumliche Enge und die zu erwartenden Einwohnerzahlen zeigen, dass der Ordnung der städtischen Ballungsgebiete eine überragende Rolle zukommt. Das Ziel ist, die bestehenden Konzentrationspunkte zu erhalten und Verschiebungen in der Bedeutung, die den einzelnen Städten zukommt, zu verhindern. Dabei spielt der politische Aufbau der Schweiz eine wichtige Rolle, darf er doch nicht ohne schwerwiegende Folgen verändert werden. Mit der modernen Entwicklung zusammenhängende Zwangsläufigkeiten bringen indessen sehr grosse Bevölkerungskomplexe miteinander in Kontakt, d.h. die Entwicklung hat die Tendenz, immer grössere Ballungsgebiete zu schaffen; dies lässt sich in der Schweiz nur dann vermeiden, wenn die bestehenden Städte derart verkehrsmässig miteinander verbunden werden, dass sie für bestimmte Aufgaben als Einheiten arbeiten können. In der Folge müssen solche Fragen mit Rücksicht auf die Entwicklung moderner, überschneller Bahnsysteme beantwortet werden. Die Schweiz ist das wahrscheinlich am höchsten industrialisierte Land Europas. Wie in allen anderen Staaten gleichen Standards, verändert sich die Wirtschaftsstruktur **rapid**. Die Dienstleistungsbetriebe treten in den Vordergrund, und zahlreiche Veränderungen in der Stadtstruktur werden sich in der Folge ergeben. Alle Städte der Schweiz ringen mit diesem Problem.

In unserem politischen System wird der Bürger nicht nur für die Wahl der politischen Behörden, sondern auch für die Zustimmung zu gesetzlichen Vorlagen und für die Behandlung von Sachgeschäften aufgerufen. Die für stadtplanerische Massnahmen in der Regel notwendigen Kredite bedürfen der Billigung der Mehrheit der Stimmberechtigten und nicht nur der Staats- und Gemeindeparlamente. Das so von den Bürgern geforderte Urteilsvermögen setzt Wissen und Urteilsvermögen voraus. Es ist deshalb eines der besonderen Probleme der Stadtplanung in der Schweiz, wie die Information der Bürger in ausreichendem Masse erfolgen soll.

Eines der wesentlichsten Hemmnisse für die zukünftige Entwicklung der Stadtplanung in der Schweiz dürfte der Mangel an gründlich ausgebildeten Fachleuten sein. Auch in anderen Ländern besteht ein solcher Mangel; dort lassen sich dank der z.T. bedeutend stärkeren Zentralisierung, der einheitlicheren Kultur und dem gleichmässigeren Klima sowie dem weniger zerrissenen Territorium für das ganze Land brauchbare Regeln und Normen festlegen. Somit wird der Mangel an Fachleuten nicht derart spürbar wie in der Schweiz. Erst in den letzten Jahren ist diesem Problem grössere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Man erwartet Erfolg von den im Gang befindlichen Massnahmen für die Ausbildung von jungen und die Nachausbildung von älteren Fachleuten.

Wie die überwiegende Mehrzahl der ausländischen Städte, ringen auch die schweizerischen mit der Ordnung des Nahverkehrs in den Ballungsgebieten. Wie weit sollen und können die Forderungen der Automobilisten berücksichtigt werden? Welcher Anteil an Investitionen hat auf die Strassen zu entfallen? Mit der Antwort auf diese Frage verbunden ist die Gestaltung der zukünftigen Budgets der Kantone, Städte und übrigen Gemeinden der Ballungsräume. Während noch vor einigen Jahren der Strassenbau in den Städten optimistisch beurteilt wurde, hat sich in letzter Zeit erwiesen, wie sehr die Kosten unterschätzt wurden. Eine realistische Betrachtung der Lage führt die Fachkreise zu einer sehr zurückhaltenden Beurteilung des Nutzens eines grossen, umfassenden Strassenbaus. Z.B. dürften die abgeschlossenen Studien über die Gestaltung des Nahverkehrs im Raume Zürich zu einem teilweise radikalen Umdenken führen.

Es ist mit einer Verdoppelung der schweizerischen Bevölkerung im Verlauf der kommenden 70 Jahre zu rechnen. Der heute schon geringe Prozentsatz der in der Landwirtschaft Tätigen (7-10%) wird zurückgehen. Der industrielle Sektor dürfte relativ kleiner werden. Die Verstädterung wird sich bedeutend verstärken. Die räumliche Enge zwingt dann zu einer sehr sorgfältigen Nutzung des Raumes und zur zweckdienlichen Organisation der Ballungsgebiete. Das wahrscheinlich wichtigste gemeinsame Problem aller städtischen Regionen aber liegt in der Frage, wie die Forderungen der Zukunft im Rahmen des politischen Systems befriedigt werden können. In der Schweiz ist darum Stadtplanung zu einer sowohl fachlichen, wie politischen Aufgabe erster Ordnung geworden.

(Pro Helvetia Information und Presse)

Familienzulagen

Austausch von Ratifikationsurkunden

Bundesrat Pierre Graber, Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departements und S.D. Prinz Heinrich von Liechtenstein, Botschafter des Fürstentums Liechtenstein in der Schweiz, haben am 17. März 1970 die Ratifikationsurkunden zu dem am 26. Februar 1969 unterzeichneten Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein ausgetauscht.

Das Abkommen, das am 1. Juli 1969 unter Vorbehalt der nachträglichen parlamentarischen Genehmigung in Kraft gesetzt worden ist, hat vor allem für die in Liechtenstein angrenzenden Kantone St.Gallen und Graubünden Bedeutung. Es regelt insbesondere den Anspruch der Grenzgänger in beiden Richtungen auf die Kinderzulage nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung.

Bekanntlich hat sich der Vorstand des Schweizer-Vereins seit Jahren um eine neue vertragliche Regelung dieses Problems bemüht. Diese Bemühungen führten auch zu Vorstössen im schweizerischen Parlament und der Austausch der Ratifikationsurkunden darf sicher als Krönung des Einsatzes angesehen werden.