Buchbesprechungen

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **10 (1953)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Neue Wege der negativen Planung?

Zum Entscheid des Bundesgerichtes i. S. B. gegen Ennetbaden vom 17. Juni 1953

B. kaufte im Jahre 1952 zwei Parzellen an der Rebbergstrasse in Ennetbaden und ersuchte um die Bewilligung zum Bau eines Wohnhauses mit Garage. Der Gemeinderat von Ennetbaden verweigerte die Baubewilligung mit der Begründung, *der Neubau käme ausserhalb des Baugebietes zu liegen (was unbestritten ist) und die Druckverhältnisse der Wasserversorgung seien ungenügend.* Die Erklärung des B., er werde Wasser- und Kanalisationsleitungen auf eigene Kosten erstellen, führte nicht zur nachgesuchten Bewilligung; seine Beschwerde wurde vom aargauischen Regierungsrate abgewiesen, worauf B. staatsrechtliche Beschwerde wegen Willkür und Verletzung der Eigentumsgarantie beim Bundesgericht erhob.

Die Zonenordnung von Ennetbaden sieht in § 1 Abs. 2 vor, dass ausserhalb des Baugebietes vorläufig keine Neubauten errichtet werden dürfen. Die in Frage stehenden Parzellen liegen ohne Zweifel ausserhalb dieser Zone, doch kann die genannte Bestimmung nicht zur Anwendung gelangen, da sie vom Bundesgericht im Jahre 1950 — als gegen die Eigentumsgarantie verstossend — ausser Kraft gesetzt worden ist (76 I 334). Der Grundeigentümer machte nun vor dem Bundesgericht geltend, der Gemeinderat von Ennetbaden habe auf dem widerrechtlichen Umweg über die angeblich ungenügenden Druckverhältnisse die Wirkungen dieser aufgehobenen Bestimmung wiederherstellen wollen. Seine staatsrechtliche Beschwerde wurde abgewiesen und zwar aus folgenden Ueberlegungen:

Das Bundesgericht geht davon aus, dass der ursprüngliche Abs. 3 und jetzige Abs. 2 von § 1 der Zonenverordnung nach wie vor Gültigkeit besitzt. Danach werden *Wasser- und Kanalisationsanschlüsse nur für solche Bauten bewilligt, die innerhalb der Bauzone liegen.* (Ausgenommen sind landwirtschaftliche Bauten.) Im Falle des B. habe also die Gemeinde mit Recht den Anschluss an ihre Wasserversorgung und Kanalisation verweigert. Daraus folge aber nicht ohne weiteres, dass auch die **Baubewilligung** verweigert werden könne. Allein, hierzu sei die Gemeinde *auf Grund ihrer allgemeinen politischen Kompetenzen* berechtigt, so auch dann, *wenn eine Baute den gesundheits- und feuerpolizeilichen Anforderungen* nicht entspreche; das Angebot des B., diese Mängel zu beheben, sei ungenügend.

Dieser rechtlich unanfechtbare Entscheid ist in verschiedenen Planerkreisen als ein neues Instrument zur Verhinderung unerwünschter Bauten begrüsst worden, welchem über die aargauischen Grenzen hinaus grundsätzliche und weittragende Bedeutung zukomme. Zu Unrecht, denn das Bundesgericht fügt ausdrücklich die *entscheidende Einschränkung* hinzu, welche schon der aargauische Regierungsrat dem Beschwerdeführer zugestanden hatte: *Die Baubewilligung muss nämlich dann für Bauten ausserhalb des Baugebietes erteilt werden, wenn der Grundeigentümer die Mängel auf eigene Kosten behebt.* Wer somit das Geld aufbringt, kann den Zonenplan durchkreuzen. Der Ennetbadener Entscheid dürfte daher kaum geeignet sein, der Bebauungsplanung, deren dringende Notwendigkeit heute allgemein anerkannt ist, neue rechtliche Wege zu weisen. Wenn er auch den Gemeinden in einzelnen Fällen finanzielle Ersparnisse bringen kann, so ist er doch nur ein Stück des Flickwerkes, das heute nach und nach ausgeführt wird, um die krassesten Folgen einer regellosen Ueberbauung zu mildern. Eine neue, grundlegende Lösung der immer grösser werdenden Spannung zwischen öffentlichem und privatem Interesse auf dem Gebiet der Landesplanung bringt er aber nicht.

Der hier kurz skizzierte Bundesgerichtsentscheid zeigt uns einmal mehr, dass der Mangel an wirklichen Rechtsgrundlagen für die Planung zum unwürdigen System der Behelfe führt, welches weder dem Juristen noch dem verantwortungsbewussten Verwaltungsbeamten Ehre einbringt. Mangels dieser Grundlagen sind Verwaltung und Gerichte gezwungen, ihre sachlich richtigen Entscheide auf bedauerlich wackligem juristischem Fundament aufzubauen. Man braucht heute nicht zum totalitären Lager zu gehören, um nach einer Ordnung in der überbordenden Freiheit der Bebauung zu rufen, und man läuft keine Gefahr, als reaktionär zu gelten, wenn man das Privateigentum als einen Grundpfeiler unserer Rechtsordnung feiert. *Ein schöpferischer Ausgleich zwischen privatem und öffentlichem Interesse auf dem Gebiet der Landesplanung, insbesondere der Bebauungsplanung, muss gefunden und in einem klaren und grundlegenden Rahmengesetz zum Ausdruck gebracht werden.* Freilich hinkt das Gesetz dem Leben immer hinten nach; in der Planung aber ist die Spanne zwischen Recht und Wirklichkeit so gross geworden, dass eine baldige Lösung getroffen werden muss, wenn unserem Land kein nicht wieder gut zu machender Schaden erwachsen soll. Diese Aufgabe lohnt den Einsatz der besten Köpfe unseres Staates — seien es nun Architekten, Juristen, Soziologen oder Ingenieure. Der Ennetbadener Bundesgerichtsentscheid bringt uns dies erneut zum Bewusstsein. Ceterum censeo: Rechtsgrundlagen für die Landesplanung.

Dr. *Rickenbach.*

Buchbesprechungen

Der innerstädtische öffentliche Verkehr Zürichs. Entwicklung und aktuelle Probleme der Verkehrsnot einer Großstadt. Von *Hans Steffen;* 342 S. Text, 39 Tab., 20 Taf. Verlag P. G. Keller, Winterthur 1953.

Zürich steht im Zeichen der Entwicklung zu einer Großstadt. Die Stadt ist nachgerade bekannt geworden für das Ausmass der öffentlichen Hoch- und Tiefbauarbeiten, die zu einem grossen Teil durch die sich verschlechternden Verkehrsverhältnisse infolge Ueberhandnahme des motorisierten Verkehrs bedingt sind. Auswärtige Passanten brauchten sich die letzten zwei, drei Jahre nicht gar zu weit vom Bahnhof zu entfernen, um dieser städtebaulichen Veränderungen gewahr zu werden; sie stiessen am Bahnhofquai auf eine gewaltige Baugrube, dazu bestimmt, den intensiven Strassenverkehr auf diesem Platz sich in zwei Ebenen überkreuzen zu lassen. Die interessierten Fachkreise sind denn auch schon seit einer ganzen Reihe von Jahren darum bemüht, für das Verkehrsdilemma gangbare Lösungen zu finden. Eines der Studienzentren gruppierte sich um den inzwischen verstorbenen Prof. Dr. M. Saitzew, Ordinarius der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich, wo im Rahmen der «Zürcher Volkswirtschaftlichen Forschungen» im Jahre 1946 eine Dissertation von Jäger über «den Personennahverkehr der Stadt Zürich, eine Untersuchung über die Probleme des Vorortsverkehrs» entstand. Die vorliegende Arbeit von Hans Steffen bietet dazu eine wertvolle Ergänzung.

In einem ersten Teil wird die historische Entwicklung des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs einer kritischen Würdigung unterzogen. Zürich ist durch seine besondere topographische Lage charakterisiert, welche ein Ueberfliessen des Siedlungsgebietes vom Limmattal ins Glattal mit sich brachte und dadurch die planmässige Gestaltung des Verkehrsnetzes erschwerte. Trotzdem konnte dieses während drei Bauetappen auf insgesamt 135,2 km gesteigert werden, wovon 63 km auf den Strassenbahnbetrieb, 34,9 km auf den Stadtautobusbetrieb, 14,6 km auf den Trolleybusbetrieb und 22,7 auf den Ueberlandautobus entfallen.

Die Strassenbahntarife wurden dabei durch sukzessive Taxrevisionen soweit immer möglich den Bedürfnissen der verschiedenen Benützerkategorien angepasst. Die Kurve der Verkehrsleistungen weist bis zum Jahre 1930 einen ausgeprägt ansteigenden Trend auf, während die stationäre Entwicklung während der dreissiger Jahre als Ausdruck der allgemeinen Wirtschaftsdepression gewertet werden kann. Während der ganzen Entwicklung fällt der Grossteil der Betriebsausgaben, d. h. zwi-

schen 67 und 80 %, auf die Personalaufwendungen, die besonders während der vierziger Jahre ausgeprägt ansteigen. Die finanzielle Lage der Städtischen Verkehrsbetriebe war bis vor kurzem ausserordentlich günstig, brachten doch bekanntlich die Kriegs- und ersten Nachkriegsjahre dem Unternehmen grosse Reingewinne. Das Bedürfnis nach modernem Rollmaterial und die ständig steigenden Fixkosten haben jedoch dazu geführt, dass sich eine Angleichung der seit langem gleichgebliebenen Tramtaxen nach oben mit gebieterischer Notwendigkeit aufdrängte, so dass die Stimmbürger kürzlich einer Taxrevision ihre Zustimmung nicht versagen konnten.

Ein zweiter Hauptteil ist aktuellen Problemen des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs gewidmet. Dabei spielt die Verteilung der Wohnbevölkerung im Verkehrsgebiet eine wichtige Rolle. Den Untersuchungen von Steffen zufolge können die einzelnen Wohnbezirke der Stadt Zürich in drei Gruppen zusammengefasst werden: Erstens die Quartiere, die den Bevölkerungshöchststand erreicht oder ihn bereits teilweise überschritten haben dürften; in zweiter Linie jene Quartiere, die nahe vor dem Höchststand stehen, bzw. ihn teilweise erreicht haben dürften. Aus diesen beiden ersten Gruppen von Quartieren rekrutiert sich der Hauptharst der Stadtbevölkerung. Sie umfassen rund 285 000 Einwohner oder 75 % der gesamten Wohnbevölkerung der Stadt. Die dritte Gruppe betrifft die übrigen städtischen Siedlungsgebiete, die wohl das Hauptkontingent des zukünftigen Wohnbevölkerungszuwachses aufzunehmen haben. Wichtig für den Verkehrsfachmann sind auch die Lage und die Konzentration der Arbeitsplätze, handle es sich nun um die City mit ihren zahlreichen Handelsunternehmungen, oder um die peripher gelegenen Industriezonen, denn dadurch werden Richtung und Stärke der Verkehrsströme bestimmt. Die Schwankungen, die sich in der Verkehrsnachfrage zeitlich ergeben, zerfallen wesentlich in zwei Hauptgruppen; einerseits die spontanen Veränderungen, die meist begründet sind durch unerwartete Wetterumbrüche, spezielle Veranstaltungen im sportlichen oder Vergnügungssektor und anderes mehr; anderseits um regelmässig und periodisch auftretende, in bezug auf Grösse und Richtung immer wieder gleich verlaufende Schwankungen, deren Wellenbewegungen von ganz verschiedener Dauer sein können. Mehrjährige Phasen sind im allgemeinen durch den Konjunkturverlauf bedingt; Verkehrsschwankungen im Ablauf eines Jahres ergeben sich aus dem Wechsel der Jahreszeiten. Im Wochenrhythmus beanspruchen der Samstag und der Sonntag eine besondere Stellung, während im Tagesablauf die durch den Berufsverkehr bedingten Spitzen Beachtung verdienen. Zusammenfassend kann bemerkt werden, dass in der innerstädtischen öffentlichen Verkehrsbedienung Zürichs noch gewisse Lücken bestehen. So ergeben sich zu lange Fahrzeiten während des Spitzenverkehrs vor allem in der unteren und mittleren Bahnhofstrasse, im mittleren Limmatquai, zwischen Bahnhof und Central. Unter zu langen Fahrzeiten im Berufsverkehr mit der Innenstadt leiden auch zahlreiche Aussenquartiere.

Aus diesen heutigen Bedingtheiten heraus stellt sich das Problem nach den zukünftigen Möglichkeiten einer geeigneten Gestaltung des Verkehrsangebots. Schon seit Jahren wird z. B. in Zürich die Frage einer Untergrundbahn aufgegriffen und durch ein von Ing. Weber präsidiertes Initiativkomitee wärmstens befürwortet. Steffen kommt aus wirtschaftlichen Gründen dazu, eine solche allgemeine Untergrundlegung der innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittel zu verneinen. Anderseits wurde auch schon von kompetenter Seite, z. B. von Stadtbauingenieur Steiner, der Vorschlag gemacht, den Strassenbahnbetrieb aus den überlasteten Strassen der Innenstadt herauszunehmen und unter deren Oberfläche zu verlegen. Die Beförderungskapazität der betreffenden Linien könnte dadurch stark gehoben werden, ohne dass die Investitionen derart gewaltiges Ausmass annehmen müssten wie bei einer U-Bahn. Die Trockenlegung des Schanzengrabens als Strassenverkehrsweg zur Aufnahme einiger oder aller Strassenbahnlinien aus der Bahnhofstrasse wurde als Anregung auch schon erörtert, könnte jedoch infolge der Verlängerung der Fahrstrecke zeitlich kaum einen Gewinn bringen. Ablehnend verhält sich Steffen auch gegenüber der Umstellung vom Strassenbahn- auf den Autobus- und Trolleybusbetrieb, da daraus eine erhebliche Verminderung der Beförderungskapazität, der Pünktlichkeit und der Sicherheit des Verkehrs zu erwarten wäre. Eine beträchtliche Erleichterung könnte unter Umständen der Bau von Entlastungsstrassen für den privaten Verkehr nach sich ziehen, welchem Projekt jedoch die grosse zusätzliche Belastung der Verkehrsknotenpunkte hinderlich entgegenstehen würde. Vielverheissend erscheint der Aufbau eines geschlossenen Einbahnstrassennetzes in der Innenstadt, während der Einsatz von Direktautobuslinien von den Aussenquartieren in die City zum Teil heute schon verwirklicht ist. Die Untertunnelung des Milchbucks mittels einer Tunnelstrassenbahn könnte die Fahrzeit zwischen dem Hauptbahnhof und dem Zentrum von Oerlikon um zwei Drittel herabreduzieren.

Die detaillierte Untersuchung gestattet, die geschilderten Projekte in einem allgemeinen Rahmen zu sehen.

Vg.

Geheimnisse des Meeres. Von *Rachel L. Carson;* Titel der Originalausgabe: «The Sea around us». Aus dem Amerikanischen übertragen von Luise Laporte. 256 S. Text, 4 Abb. Biederstein-Verlag GmbH, München 1952.

Schon seit längerer Zeit hat sich auf dem Gebiet der Landesplanung die Erkenntnis durchgesetzt, dass Planung nur nutzbringend angewendet werden kann, wenn alle daran interessierten Studienrichtungen dazu beitragen und einander solidarisch in die Hände arbeiten. Befassten sich früher nur Architekten und Zivilingenieure mit diesem Wissensgebiet, so haben sich allmählich auch die Geographen, die Agrarökonomen, Volkswirtschafter und Soziologen dazugesellt. Menschliche Siedlungen werden heutzutage erst erstellt, wenn die physischen und psychischen Umweltsbedingungen genauestens abgeklärt sind.

Nun befinden wir uns jedoch in einer Epoche stärksten Umbruches, in der neueste Erfindungen in kürzester Zeit als überholt betrachtet werden müssen. Mittels der Atomphysik, die sicherlich in Kürze in starkem Ausmass friedlichen Zwecken nutzbar gemacht werden kann, sind dem Menschen Mittel in die Hand gegeben, die das Gesicht des bewohnten Landes stark verändern werden.

Nur zu leicht wird dabei vergessen, dass sich das uns innerlich nahestehende Leben auf einem relativ begrenzten Raum abspielt, dass die für luftatmende Organismen lebensnotwendige atmosphärische Zusammensetzung nur in einer im Verhältnis zum Erdradius winzig schmalen Hülle vorhanden ist.

Anderseits sind unsere Kontinente eingetaucht in jenes allumfassende, ewig gleiche und trotzdem immer wieder wechselnde Meer, dessen Weiten den früheren Generationen Furcht einflössten, und welches in seinen Tiefen auch heute noch für uns unzählbare Wunder birgt. Und trotzdem wurden die Geschicke ganzer Völkerschaften seit Urzeiten von der durch das Meer gezeigten Gunst, bzw. Ungunst massgebend bestimmt. Siedlungen entstanden und blühten empor, wenn reichliche Fischschwärme sich in den regionalen Gewässern für längere Zeit niederliessen; sie zerfielen, wenn sich dieser Segen anderswohin wandte. Aber auch Unglück konnte das Meer über die Menschen bringen: Denken wir nur an die Sturmfluten, die letztes Frühjahr Holland heimsuchten; sie sind eine der vielen Katastrophen, welche die Bewohner meeranliegender Flachländer im Laufe der Geschichte immer wieder überraschten und sie zwangen, durch wohlüberdachte Planungen ihre Siedlungen und Fluren vor dem Wasser zu schützen.

Wurde dieser Abwehrkampf früher durchgeführt, ohne dass man Kenntnis der Ursachen besass, so beginnt die heutige Wissenschaft uns zu er-

lauben, Gesetzmässigkeiten zu entdecken, welche gestatten, drohende Katastrophen dank ausgeklügelter Messapparate vorauszusehen und entsprechende Gegenmassnahmen zu ergreifen.

Das Meer ist jedoch nicht nur die feindliche Macht; es ist auch einer der grossen Rohstofflieferanten, nicht nur an Fischen und anderem Meergetier, an Tangen, Korallen und weiteren seit altersher bekannten Handelsobjekten. Sein Reichtum an festen und gelösten Mineralien, an Erdölreserven, die unter den Küstengewässern schlummern, wird erst heute nach und nach erkannt. Das Bestreben, sich seiner in unserer rohstoffhungrigen Welt zu versichern, kann zu bedeutenden Verlagerungen von Produktionsstätten führen und den Lebensrhythmus des jetzigen Menschen in wirtschaftlicher wie auch soziologischer Hinsicht grundlegend umgestalten. Rachel L. Carson hat in ihrem Werk «Geheimnisse des Meeres», und besonders im dritten Hauptabschnitt, die Beziehungen zwischen Mensch und Meer, und ihre möglichen Rückwirkungen in derart spannender Weise geschildert, dass sogar der Planungsfachmann auf seine Rechnung kommt. So erfährt man, dass das Meer den grössten Mineralspeicher darstellt, den die Erde besitzt. Neben Kochsalz, Kalzium, Kieselsäure sind da u. a. Bor, Chlor, Schwefel und Jod zu nennen. Gold ist in gelöstem Zustand in derartigen Mengen im Meerwasser enthalten, um jeden Menschen auf der Erde zum Millionär zu machen, sofern die Extraktion gelingen sollte. Die Ablagerungen von rohem Natriumnitrat in den hochgelegenen Wüsten Chiles entstanden vermutlich in einem prähistorischen Meer. Anderseits gibt es z. B. an den Küsten der Vereinigten Staaten von Amerika grosse Fabriken, die dem Meer das Brom, einen hochwertigen Rohstoff für die pharmazeutische und die photographische Industrie, entziehen. Der Bromgehalt des Toten Meeres ist hundertmal so gross wie der des Ozeans; die Regierung von Israel ist auch schon am Werk, um daraus Nutzen zu ziehen. In einem Kubikkilometer Meerwasser ist etwa eine Million Tonnen Magnesium enthalten. Seitdem um 1941 die Methode direkter Entziehung aus dem Wasser entwickelt wurde, hat sich die Produktion enorm erhöht. Es war das Magnesium aus dem Meer, welches im Krieg das Anwachsen der Flugzeugindustrie ermöglichte. Wo das Meer das Land überschwemmt, seine Ablagerungen niedergelegt und sich dann zurückzogen hat, sind Reservoire von Chemikalien entstanden, die wir mit verhältnismässig wenig Schwierigkeiten ausnutzen können. Von allen Hinterlassenschaften der ehemaligen Meere ist das Petroleum die wertvollste. Wo immer grosse Oelfelder gefunden werden, stehen sie zu früheren oder heutigen Meeren in Beziehung. Das gilt ebenso für die Felder im Binnenland wie für solche an der heutigen Meeresküste. Die Suche nach Petroleum hat neuerdings die Geologen zu jenen «unstabilen, meist von flachen Meeren bedeckten Gürteln» geführt, welche rings um die Ränder der hauptsächlichsten kontinentalen Plattformen, zwischen diesen und den grossen Meerestiefen liegen.

Ein Beispiel für solch ein niedergesunkenes Segment der Erdkruste, das von kontinentalen Massen umgeben ist, befindet sich zwischen Europa und dem Nahen Osten und wird zum Teil vom Persischen Golf, vom Roten Meer, vom Kaspischen und vom Mittelmeer eingenommen. Der Golf von Mexiko und die Karibische See liegen in einem weiteren flachen Meeresbecken zwischen Nord- und Südamerika. Ein seichtes, mit Inseln bedecktes Meer befindet sich auch zwischen den Kontinenten Asien und Australien. Schliesslich gehört hierzu noch das fast ganz von Land umgebene Meer der Arktis. In all diesen Gebieten gibt es reiche Erdöllager. Im Nahen Osten befinden sich die grossen Oelfelder von Saudi-Arabien, Iran und Irak. Die flache Einsenkung zwischen Asien und Australien liefert das Erdöl von Java, Sumatra, Borneo und Neu-Guinea. Das amerikanische Mittelmeer ist das Zentrum der Oelproduktion der westlichen Halbkugel — die Hälfte der bisher ausgenützten Petroleumvorräte der Vereinigten Staaten gehören dem Nordufer des Golfes von Mexiko an, und auch Columbia, Venezuela und Mexiko besitzen reiche Oelfelder an den westlichen und südlichen Rändern des Golfes. Die Arktis ist die einzige noch unerprobte Front der Petroleumindustrie, doch heraussickerndes Erdöl in Alaska, auf Inseln nördlich des kanadischen Festlandes und entlang der arktischen Küste Sibiriens deutet darauf hin, dass dieses geologisch genommen kürzlich aus dem Meere aufgestiegene Land möglicherweise eines der grössten Oelfelder der Zukunft werden wird.

Planungsfachleute brauchen nicht besonders darauf hingewiesen zu werden, in welchem Ausmass gerade die Oelindustrie eine Landschaft umgestalten kann. Blühende Städte entstanden in Gegenden, die früher trostlose Wüste oder fieberschwangerer Dschungel waren. Der moderne Flugverkehr wurde in seiner Netzgestaltung massgebend dadurch beeinflusst. In Länder, die bis vor kurzem noch in ganz archaischem Zustand gelebt hatten, wurde urplötzlich, als Erlös aus dem verkauften Erdöl, Kapital gepumpt, welches seinerseits dazu beitrug oder beitragen wird, mit Hilfe internationaler Experten Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie zu heben und den Bedingungen in Europa oder Nordamerika anzugleichen.

Das vorliegende Werk darf ohne Einschränkung empfohlen werden.

Vg.

Neues vom Büchermarkt

Der Bevölkerungsausgleich im Kreis Wetzlar. Gutachten der Bezirksplanungsstelle des Regierungspräsidenten in Wiesbaden; bearbeitet von *Paul Klein.* 14 S. Text, 8 Pläne, 8 S. Tab. Herausgegeben vom Kreisausschuss Wetzlar, April 1953.

Als im Jahre 1946 die Flut der Heimatvertriebenen über Westdeutschland hereinbrach, konnte nur improvisiert werden, um die Menschen zunächst vor äusserster Notdurft zu bewahren. Erst mit dem Beginn der Wiedergesundung der deutschen Wirtschaft konnte auch die Verwaltung wieder systematisch und planmässig die schwere Aufgabe der Auflockerung der Flüchtlingsaufnahmegebiete in Angriff nehmen. Für den Kreis Wetzlar hatte sich insofern eine Besonderheit bei der Flüchtlingsaufnahme ergeben, als die Stadt Wetzlar selbst damals unter dem Schutz einer Zuzugssperre stand und infolgedessen von der Aufnahme von Heimatvertriebenen weitgehend verschont blieb. Hingegen wurden einige Kreisgemeinden besonders stark in Anspruch genommen. Bei Konsolidierung der Verhältnisse ergab sich daher für die Verwaltung eine zweifache Aufgabe, einerseits durch Herübernahme von Flüchtlingsfamilien in andere bis dahin nicht so sehr in Anspruch genommene Gemeinden und anderseits durch möglichst gleichzeitige Heranführung der Arbeitswilligen von abseits gelegenen Orten an den Arbeitsort. In richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit einer systematischen Untersuchung hat der Kreisausschuss Wetzlar die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt. Das Ergebnis dieser Bezirksplanung liegt nun vor; die Untersuchung gibt praktische Hinweise über Möglichkeiten und Grenzen des notwendigen Bevölkerungsausgleichs, unter Beachtung und Wahrung der altübernommenen gesunden wirtschaftlichen Struktur des Kreises. Ausgehend vom Industrie- und Erwerbszentrum Wetzlar, welches auch für andere Industrieorte des Kreises dienen kann, zeigt die Studie u. a. die Stundenverkehrszone, innerhalb welcher unter günstigen Bedingungen die Ansiedlung der Umzusiedelnden zu empfehlen ist. Die Darstellung zeigt, dass die Sesshaftmachung der Umzusiedelnden keineswegs am Sitz des Arbeitsplatzes unmittelbar und unter allen Umständen zu empfehlen ist, da hier in der Regel nur Unterbringung in teureren Etagen-Mietwohnungen möglich wäre und dadurch die Gefahr der Vermassung heraufbeschworen würde. Das Ideal dürfte darin liegen, den arbeitenden Menschen noch innerhalb der Stundenverkehrszone, jedoch schon in ländlichem Milieu, anzusiedeln. Die Studie dürfte auch für die praktische Siedlungspolitik der Regierung