

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 9 (1952)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Gemeindeautonomie und Regionalplanung  
**Autor:** W.-Bader, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783459>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

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

## Gemeindeautonomie und Regionalplanung

An den Gemeinderat Ueberängstlingen,  
Sehr geehrte Herren!

Mit Schreiben vom 29. Februar teilten Sie mir mit, dass der Gemeinderat einen Auftrag für den Neubau des Feuerwehrgebäudes nicht erteilen könne, weil ich mich anlässlich der Versammlung des Verkehrsvereins gegen die Interessen der Gemeinde ausgesprochen hätte. Sie werfen mir vor, ich hätte erklärt, dass die zukünftige Hauptverkehrsstrasse nach den Interessen des Durchgangsverkehrs, d. h. nach regionalen und nicht nach kommunalen Gesichtspunkten zu führen sei. Aus Ihrer Begründung kann ich entnehmen, dass ich durch meine Auffassung über Orts- und Regionalplanung mit Ihrer Lokalpolitik im Gegensatz stehe. Ich habe von Ihrem Beschluss Kenntnis genommen und gestatte mir, trotzdem dies für unsere Beziehungen nicht mehr von Einfluss sein kann, eine Klärung der Verhältnisse zu versuchen.

Ich stelle die Strassenfrage in den Vordergrund, weil offenbar auch in Ueberängstlingen Verkehrsfragen im Brennpunkt des Geschehens stehen. Ohne den Verkehr, dieses aufgeregte, an sich unproduktive Ameisengewimmel, zu überschätzen, darf doch festgehalten werden, dass die Verkehrseinrichtungen, insbesondere die Strassen es sind, die Länder, Regionen, Städte und Gemeinden miteinander verbinden. Sie sind das sichtbare Netzwerk, das die Landesteile und damit auch die Leute zusammenbringt und zusammenhält. Die Ausgestaltung des Strassennetzes kann daher jeweils nur von denjenigen Organisationsstufen bestimmt werden, die im entsprechenden nationalen, regionalen oder kommunalen Bereich für Projektierung, Finanzierung und Ausführung verantwortlich sind. Ich gehe sogar weiter und behaupte, dass die Art, wie dieses Netzwerk disponiert, ausgebaut und betrieben wird, einen untrüglichen Gradmesser dafür bietet, wie das gesamte öffentliche Leben, das abendländische, das freundeidgenössische, das großstädtische und das überängstlingensche in Wirklichkeit sich abwickelt. Das Verkehrswesen auf allen Stufen ist ein greifbarer Beweis, ein Spiegelbild dafür, was von den schönen Schlagworten und Idealen in Tat umgesetzt werden konnte. Die Gemeindefreiheit, das Bestimmungsrecht der Gemeinde, selbst ihren Strassenplan auszuwählen und zu bestimmen, wie ihr Strassennetz beschaffen sein soll, kann nicht nur eine Freiheit sein, die von höheren Einflüssen frei hält, sondern eine Unabhängigkeit, die zum richtigen, im Interesse des Ganzen liegenden Handeln frei macht, was allein das wohlverstandene Interesse der Gemeinde und ihrer Einwohner sein kann. Sie werden mir entgegenhalten, dass die Ueberängstlinger die Nachteile des Verkehrs selbst auf sich nehmen, dass sie selbst Tag und Nacht das Gedröhn in der Dorfstrasse über sich ergehen lassen müssten, dass sie daher selbst auch am besten wissen mussten, wie und wo sie die Strasse haben wollten. Sie werden

mir vorwerfen, dass wir anderen, die in der Großstadt Wohnenden, wohl schöne Worte für das Eigenleben der Gemeinden hätten, die wir anderseits vom Verkehrsstrom, vom Blutstrom der Volkswirtschaft abschneiden wollten, nur damit die Städter mit ihren Automobilen schneller, ungezierter und noch rücksichtsloser von Stadt zu Stadt fahren und rasen könnten. Sie werden mir auch entgegenhalten, dass ja der Bürger selbst auch auswählen, abstimmen könne — mit dem Franken nämlich — wo und wie er wohnen wolle. Aber gerade hier ist festzustellen, dass er das in Wirklichkeit nicht kann. Er baut, um zu wohnen; wohnen, vom althochdeutschen «wunian» kommend, bedeutete ursprünglich zufrieden, eingefriedet, im Frieden lebend, in Ruhe gelassen werden. Wohnen heisst auch heute noch, geschont, bewahrt werden vor allen möglichen äusseren Nöten. Aber gerade wenn wir nun, was naheliegt, an Wohnungsnot denken, versteht man darunter nicht den Mangel an Wohnraum, an blosser Behausung schlechthin, sondern die dem Wesen des Menschen gemässe Notwendigkeit, eine Heimat, einen Lebensrahmen zu finden. Der Mensch muss sich irgendwo einrichten, muss seine Dinge einräumen, einen Lebensraum finden können, der mehr ist als nur vier Wände. Im Zeitalter der Massierung, der Ueberfüllung, wo es nicht mehr für jeden einen Bauplatz, eine Quelle, ja nicht einmal mehr einen Rastplatz, der Automobilist würde sagen einen Parkierungsplatz hat, ist es gar nicht anders möglich, Wohnstätten, Quartiere, Gevierte zu schaffen, als durch gemeinsame Anstrengung, als durch Planung. — Auch im Wort Quartier liegt schon die Vielfalt der Beziehungen. — Das gilt nicht nur für den kleinen Mann, das gilt noch viel mehr für die Großstadt, die längst auf ihrem eigenen Territorium ihre täglichen Bedürfnisse, ihre dringendsten Lebensnotwendigkeiten, Dinge, die in Ueberängstlingen noch einigermaßen bewältigt werden können, nicht mehr autonom erfüllen kann. Aber da die Aengstlinger Grossväter ihre Quellen an das Industrieunternehmen verkauft haben, sind sie heute wegen der gesteigerten hygienischen Bedürfnisse abhängig von der Gruppenwasserversorgung. Ähnlich wie sie etwa von der Stromversorgung der Region abhängig sind, die ihrerseits am Verbandsnetz und an den ausserregionalen, ja selbst an ausländischen Werken hängt. Aber gerade Wasserversorgung und Elektrizitätsversorgung, die auch Aengstlingen auf höherer Ebene bedienen, sind Musterbeispiele dafür, wie sie durch diese Einordnung an Freiheit, an Unabhängigkeit, an Wohlbefinden gewonnen haben. Die Werke sind nur Lieferanten der Gemeinden, die sich selbst verwalten.

Nach dieser Einleitung komme ich zurück zur strittigen Strassenfrage. Auch die Strasse ist Bestandteil eines höheren Versorgungssystems, das nicht nur von Ihnen abhängt, das ihnen jedoch mehr bringt an Lebensnotwendigem, als es ihnen nimmt. Die Strassen sind Fasern eines Systems, vor dessen Schäden, soweit es Ihre Ruhe, Ihren Frieden stört, sie sich bewahren könnten; bewahren könnten dadurch nämlich, dass Sie einen Plan, ein Pro-

Abb. 1—3.

Schematische Darstellung der bisherigen und zukünftigen Entwicklung eines Gebietes.

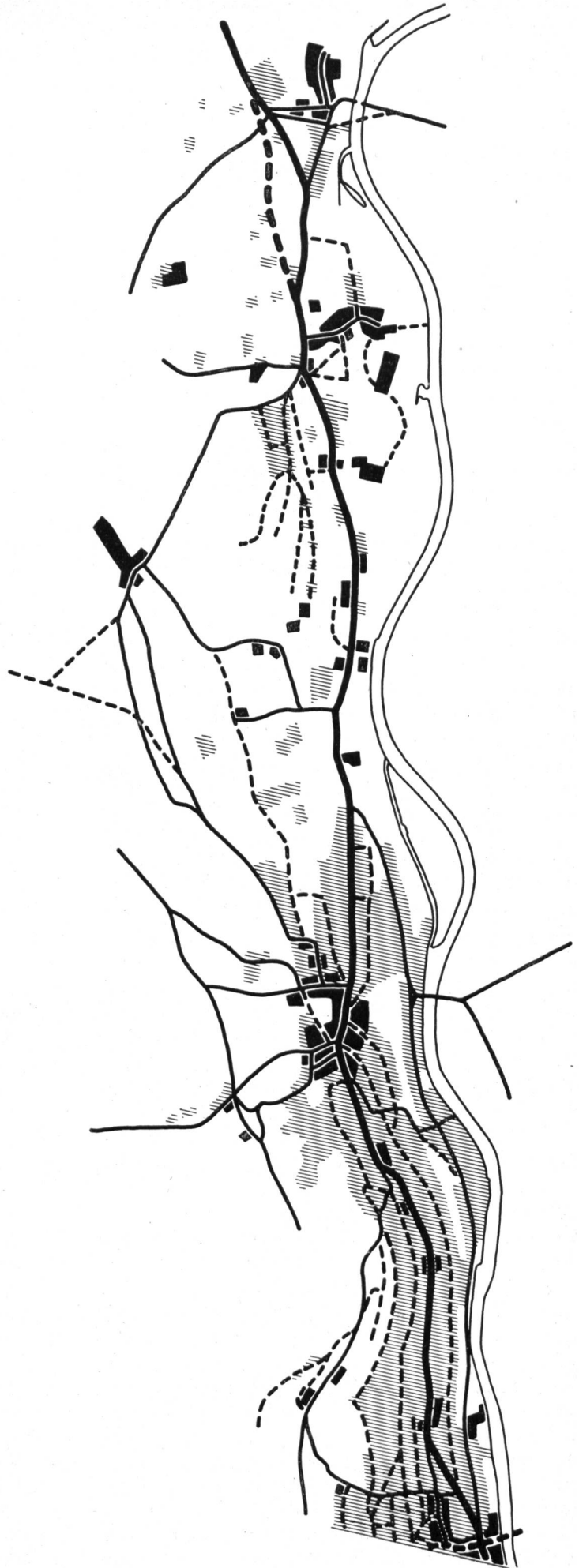


Abb. 1.

Skizze der bisherigen Entwicklung des Siedlungsbildes und der Verkehrslinien, wobei die vollen Flächen dem baulichen Zustand vor hundert Jahren, die schraffierten den heute von der Ueberbauung erfassten Gebieten entsprechen. Ausgezogene Strassen zeigen den Stand des Verkehrsnetzes im Jahre 1850, gestrichelte Verbindungen entsprechen den seitherigen Ergänzungen.

gramm in Planform aufstellen würden, auf dem die Ergebnisse der bisherigen Strassenstudien zusammengestellt sind. Diese Projektierungen müssten nach heutigen Gesichtspunkten überprüft und das Bestmögliche der Gemeindeabstimmung vorgelegt werden, die diesem Strassenplan, vielleicht unter Berücksichtigung von Abänderungsvorschlägen, zustimmen könnte. Damit erhält der Gemeinderat von der Gemeindeversammlung den Auftrag, die Absichten des Planes mit den zur Verfügung stehenden Mitteln weiter zu verfolgen. Er muss sich nun mit den Interessen der Grundeigentümer auseinandersetzen, muss die Mittel zur Durchführung bereitstellen, soweit dies nach Strassengesetz Sache der Gemeinde ist. Aber auch das Strassenwesen kann nur Bestandteil eines höheren Ganzen, kann nur Mittel zum Zweck sein, wobei dieser übergeordnete Zweck nur das schon erwähnte Zusammenwohnen sein kann. Nun bin ich mit Ihnen der Ansicht, dass die Art dieses Miteinander-Siedelns, die Entscheidung ob erster, zweiter oder gar vierter Klasse — eine bei uns in der Bahn nicht, im Siedlungswesen aber häufig vorhandene Kategorie — *gewohnt* werden soll, eine Gemeindeangelegenheit ist. Ich gehe sogar noch weiter und behaupte, dass diese Selbstbestimmung ein Anliegen des Quartiers oder gar der Nachbarschaft sein müsste. Eine Sache also, die nur durch die Nachbarn, soweit es den Quartierplan, und durch die Gemeinde, soweit es den Bebauungsplan anbelangt, entschieden werden kann, wie auch darüber, was innerhalb der einzelnen Wohnung baulich geschehen soll, eigentlich nur der jeweilige Besitzer zu befinden hat. Aber sogar in dieser durchaus privatesten Sphäre ist es, wie die Wirklichkeit zeigt, nicht ohne Festlegung von Bindungen abgegangen, die in Vorschriften über Mindestraumgrössen oder Fensterflächen und ähnlichen sozialen, hygienischen Sicherheitsnormen zum Ausdruck kommen.

Dabei handelt es sich keineswegs um Erfindungen zur Bevormundung der Bewohner, sondern um vorbeugende Massnahmen, damit offensichtliche Verstösse gegen die Menschenwürde, wie sie überall vorgekommen sind, sich nicht wiederholen können. Lebensraum in allen seinen Stufen ist eine Angelegenheit der Humanität.

Anders ausgedrückt, verstehen wir unter der Art des Zusammenwohnens, um die es geht, die Wohnheiten, die in der Nachbarschaft, der Gemeinde oder der Region herrschen sollen, gegenüber den Sitten, die tatsächlich vorhanden und wirksam sind.

Im Bauwesen, in der Planung, handelt es sich zudem um sehr nachhaltige Wohnheiten, bestimmt doch die Art der Strassenführung, die Gebäudestellung, die Grösse der baulichen Ausnutzung auf sehr lange Zeit hinaus den Rahmen des Lebens in der Nachbarschaft in Ueberängstlingen, in Regionalien oder im ganzen Land. Es ist eine allgemeine Feststellung, dass wenigstens oberflächlich die Lebensäusserungen, die Mode, die Kleidung, die Tischsitten sich gelockert haben, dass sie weniger formal, steif, dass sie lebendiger geworden sind. Das gilt mit einiger Verspätung auch für das

Bauen, auch hier versucht man sich von starren Vorstellungen zu lösen und organischer, lebensvoller, dem menschlichen Wesen Rechnung tragend zu gestalten. Der Mensch soll in den Mittelpunkt der Planung gestellt werden. Man beginnt einzusehen, dass der Faktor Mensch die wertvollste Komponente des Wohnens und damit des Siedelns ist. Auch die Nachbarschaft, die Gemeinde, die Region sind in gewissem Sinne Betriebe, die sich zum ganz bestimmten Zweck zusammengeschlossen haben, nämlich zusammen zu wohnen. Wir Westeuropäer, wir Freudenossen und auch Sie in Ueberängstlingen sind überzeugt, dass dieses Zusammenleben am besten in grösstmöglicher Freiheit, in weitgehender Selbstbestimmung autonom vor sich gehe. Wir alle glauben daran, dass die Dinge nur dann erträglich herauskommen, wenn wir unsere persönlichen Angelegenheiten selbst ordnen, wenn wir uns mit unsern Nachbarn in baulicher Beziehung selbst einigen können, wenn unsere Gemeinde das Programm ihrer baulichen Entwicklung selbst festlegen kann. Wenn wir nach den Gründen fragen, warum wir an die Wirkungsweise dieser Selbstregulierung glauben, ergibt sich die Erklärung aus dem Prinzip der kleinen Gruppe, der menschlich und räumlich überschaubaren Beziehung und der dadurch zwangsläufig sich ergebenden Verantwortung, durch die jede unnötige Organisation, jede Bürokratie vermieden wird. Wenn wir aber zur Ueberprüfung dieser Glaubensgewissheit, an der wir ja nicht rütteln dürften, zu ergründen suchen, wie die Dinge nun tatsächlich sind, müssen wir feststellen, dass die Leute, die Masse der Leute, nicht in der Nachbarschaft des Weilers, noch im Dorf, wo diese Autonomie auf allen Stufen selbstverständlich ist, geblieben sind, sondern, dass sie sich dorthin drängen, wo nun gerade das, was wir angeblich nicht wollen, Bürokratie, Vermassung und Verstädterung, gedeihen.

Um wieder auf unser Hauptanliegen, das Wohnen zurückzukommen, sehen wir, dass die Masse der Leute weder in Einfamilienhäuschen mit Gärtchen wohnt, noch in kleinen Eigenbetrieben selbständig, ohne unnötige Umtriebe, unabhängig arbeitet, sondern, dass sie sich an Mietblöcke an Asphaltbändern, ohne Gärten, ohne Naturverbundenheit, an Grossbetriebe, an Fabrikareale und an Verkehrsbetriebe klammert. Wenn man, was im grossen geschehen ist, Umfragen über diese Verhältnisse anstellt, ergibt sich, dass sie das freiwillig tun und dass sie diese Entwicklung als die wünschenswerte ansehen und mit ihr zufrieden sind. Dass nicht das Ein- oder Zweifamilienhaus, nicht das gerade noch gut proportionierte, dreigeschossige Sechsfamilienhaus mit etwas Garten am Stadtrand das von den Leuten gewünschte Wohnideal ist, sondern dass der Mietblock mit möglichst vielen, mindestens hundert Wohnzellen, den tatsächlichen Vorstellungen der Leute entspricht, denn nur die grosse Zahl gewährt die ersehnte persönliche Unabhängigkeit. Sechs Familien im selben Haus muss man noch kennen und mit ihnen Bekanntschaften führen, das gibt Anlass zu Zusammenstössen. Bei hundert Familien im selben Block ist man nicht mehr

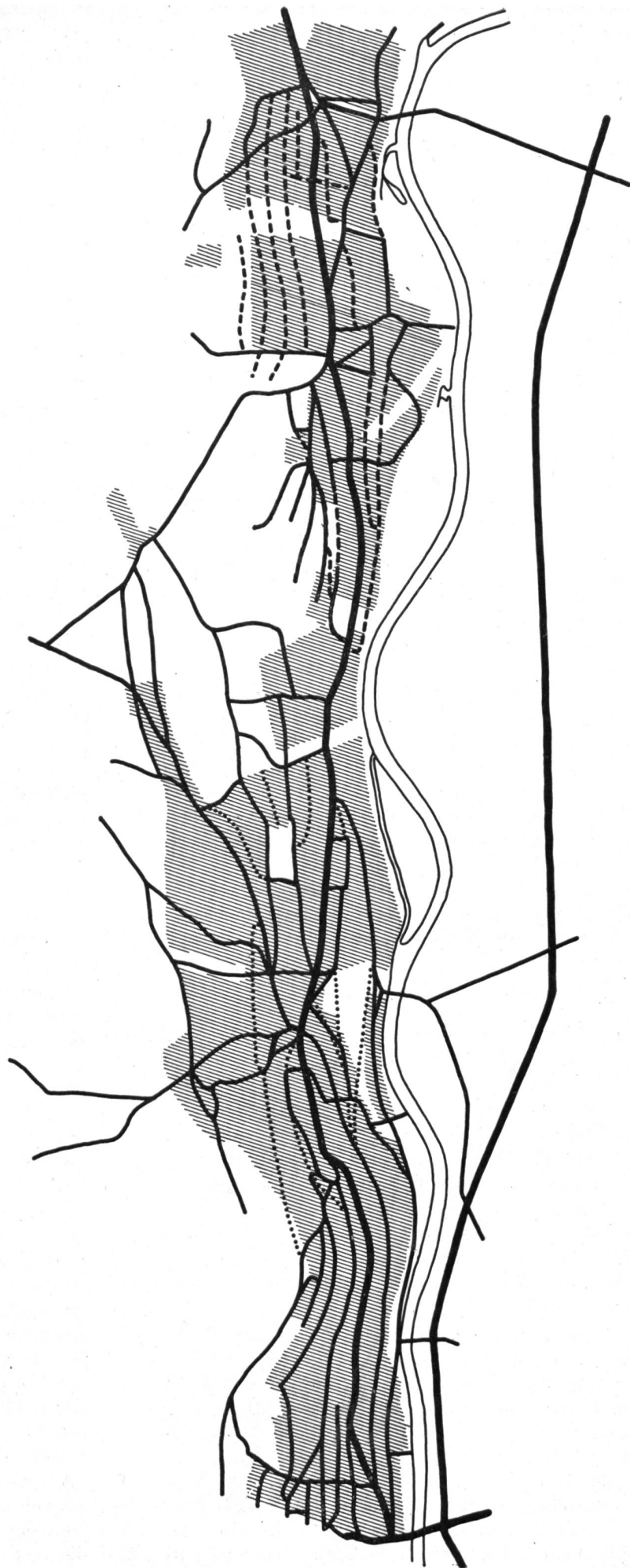


Abb. 2.

Mutmassliche zukünftige Entwicklung, wie sie sich aus den vorhandenen Projektierungen der einzelnen Gemeinden zwangsläufig ergeben wird. Die heutige Praxis, die Strassenzüge an den Gemeindegrenzen schlecht und recht zusammenfügen, ist völlig ungenügend. Bei der allgemeinen Zunahme der Siedlungs- und damit der Verkehrsdichte sind die stadtnäheren Gebiete bald nicht mehr in der Lage, den Mehrbedarf an Verkehrsraum zu bewältigen. Das von lokalen Interessen bestimmte Verkehrssystem wird zwangsläufig einer Art Arterienverkalkung anheimfallen.



verpflichtet, die anderen zu kennen und wen man nicht kennt, muss man auch nicht grüssen. Das Gärtchen gibt nur Arbeit und Mühe, man wird den Schädlingen doch nicht Herr und zieht den öffentlichen Park, den Sportplatz, das Gewimmel des amtlich organisierten und chlorierten Strandbades vor, wenn nur alles nahe beieinander und bequem erreichbar ist. Bestürzt müssen wir erkennen, dass gerade die ersehnte Freiheit, die völlige materielle und geistige Unabhängigkeit auf selbstverständliche, beinahe natürlich anmutende Weise zu den krankhaften Wucherungen der Verstädterung geführt haben, die nun ohne Organisation, ohne Bürokratie (nicht nur staatliche), ohne Verbände, ohne Verkehrsapparat, ohne Fluten von Zeitungspapier, ohne ununterbrochenes Radiogeräusch, ohne dauernd laufendes Filmband nicht mehr leben können. Ganz im Gegenteil, die Dinge werden demnächst samt der damit zwangsläufig verbundenen Reklame im Fernsehgerät vereint und konzentriert sein. Da es die Mehrheit ist, die dies wünscht und dementsprechend handelt (auch in Ueberängstlingen steht schon ein Kino), wohnen drei Viertel der Einwohner in Mehrfamilienhäusern, liegt ein Hochhausprojekt vor, fährt mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen täglich mit dem Autobus zur Arbeit, scheint die Tendenz der Entwicklung mit einiger Gewissheit vorausbestimmt, denn alle Entwicklungsgesetze, geschriebene und ungeschriebene, mit dem Stimmzettel genehmigte oder mit dem Franken abgestimmte, werden durch Mehrheitsbeschluss erzeugt. Die Symptome unseres Zeitalters sind ungeahnte Bevölkerungsvermehrung, ermöglicht durch Technisierung und Industrialisierung. Einerseits Ueberfüllung, als der Umstand, welcher die Massenfabrikation, die im Wesen der Technik und Industrialisierung liegt, erst möglich macht, andererseits sind es zu schwache Bevölkerungsbestände in andern Gebieten, die, gemessen am städtischen Niveau, dem ihr eigenes *Wunschniveau* entspricht, an technischer Unterentwicklung leiden, was den Andrang in die überentwickelten Gebiete noch verschärft. Weitere Symptome dieser Entwicklung sind in der Unbedenklichkeit und Hemmungslosigkeit zu erkennen, mit denen jedermann diese städtischen Errungenschaften fordert. Verkehrsverbesserung auf allen Gebieten des Transportes von Gütern und Menschen sind selbstverständliche, beinahe legitime Forderungen. Der Luxus von gestern ist das Bedürfnis von morgen, man denke nur an die allgemeinen Mittel, die zur Förderung des Auto- und Luftverkehrs, des Wohnungs- und Strassenbaues aufgewendet werden.

Aber auch schon die allgemeinen Bauaufwendungen in Ihrer Gemeinde sind gegenüber der Zeit vor dem Kriege ganz gewaltig angestiegen. Nicht nur die Geldentwertung, sondern die grösseren Anforderungen an baulichem Komfort waren ausschlaggebend für diese Steigerung auf das Dreifache. Kostete nicht allein die Kanalisation, d. h. die Entwässerung Ihrer Dorfstrasse eine halbe Million, eine Arbeit, die Sie richtigerweise vor dem staubfreien Belag, den Sie ebenfalls dringend not-

wendig hatten und der nochmals auf den Kilometer 400 000 Franken kostete, mit allen Anschlüssen ausführen und bezahlen mussten. Damit sind Sie zwangsläufig dem städtischen Wesen anheimgefallen, und es wird nicht mehr lange gehen, dass bei Ihnen auch die Kuhfladen auf der Strasse nicht mehr genehm sein werden, nachdem Sie nicht mehr dulden, dass Hühner frei herumlaufen. Die notwendigen Beschlüsse wurden nicht etwa auf Befehl der Oberbehörden, sondern auf Begehren der Einwohner durch die Gemeinde gefasst. Dazu wird in nächster Zeit noch eine Kläranlage kommen, denn wenn nun schon angeschlossen werden kann und Anschlussgebühren gefordert werden, geht es nicht mehr an, den vermehrt anfallenden Schmutz einfach ins öffentliche Gewässer und damit den Nachbargemeinden zuzuleiten. Sie beklagen sich, dass die regionale Gewässerhoheit Ihnen die Selbstverwaltung über den Dorfbach weggenommen habe, aber Sie wären gar nicht in der Lage, ohne Hilfe der Region den Bach so sauber an die tieferliegenden Gemeinden abzugeben, wie er bei Ihnen aus dem höherliegenden Waldgebiet ins Gemeindegebiet eintritt. Dieselbe Stufung ergibt sich selbstverständlich auch noch weiter hinauf, bzw. hinab, denn auch die Region sollte ihre Verschmutzung nicht unbeschoren der tieferliegenden Nachbarregion zuleiten dürfen.

Auch das ist eine ganz einfache Grundwahrheit, dass jedermann, der Grundeigentümer, die Gemeinde, die Region, das Land ihren Schmutz nicht einfach dem Nachbar zuleiten können. Es handelt sich sozusagen um ein Lebensgesetz, das auf Anstand und Menschenwürde beruht, um eine Maxime, die aber praktisch nicht angewandt wird und solange auch nicht zur Auswirkung, d. h. zu einer gesetzlichen Regelung führt, als sich nicht alle auf höherer Ebene zur Lösung der Frage zusammenfinden. «Wasser in Gefahr» heisst ein Aufklärungsfilm, der in den nächsten Wochen in den Vorprogrammen der Lichtspielhäuser laufen wird, und ein sehr gediegenes Beispiel dafür ist, wie durch allgemeine und sachliche Aufklärung jedermann durch die Planung auf diese Zusammenhänge aufmerksam gemacht werden kann. Es wird sich allerdings zeigen, dass die Zustände infolge der bisher üblichen Willkür, auf allen Stufen derart schwerwiegend geworden sind, dass nur die grösste Anstrengung zum Ziele führen wird. Die Hauptschwierigkeit liegt darin, dass die Baugebiete, die Hauptlieferanten von im Wasser gelösten Schmutzstoffen, viel zu weitläufig geworden sind. Bevor sie irgendwo einigermassen mit Bauten belegt und dafür die nötigen Anlagen gebaut werden können, werden wieder neue, noch weiter abliegende Gebiete angebraucht, für die geordnete Verhältnisse erst recht nicht geschaffen werden können. Während diese Dinge in den Städten in wenigen Jahrzehnten, dank der grossen Bevölkerungsdichte und dem verhältnismässig kleinen Anteil der einzelnen Wohnung einigermaßen in Ordnung gebracht und finanziert werden können, ist das in den Gemeinden in der Einflusszone der Stadt — wo die Dichte, so wünschenswert die lockere Besiedlung an sich ist, nie die städti-

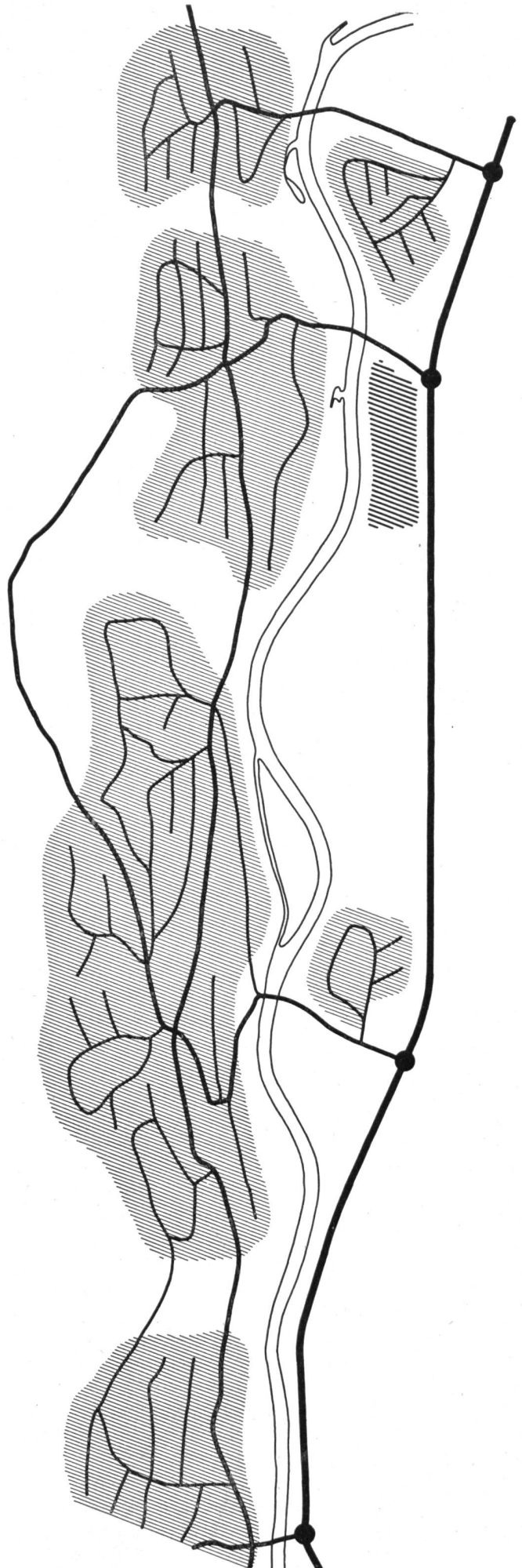


Abb. 3.

Heute noch könnte durch eine Projektierung höherer Ordnung jeder Gemeinde ihr sauer abgegrenzter Lebensbereich bewahrt werden, indem die Hauptverkehrsstrassen nicht durchgehend zusammenhängen und mitten durch die anwachsenden Baugebiete führen, sondern entsprechend dem innern Aufbau der einzelnen Teilgebiete direkt an die Sammellinie einer Fernverkehrsstrasse angeschlossen würden. Ohne Durchfahrung von dicht überbauten Gebieten könnten sie so möglichst direkt ans Stadtzentrum angeschlossen werden.

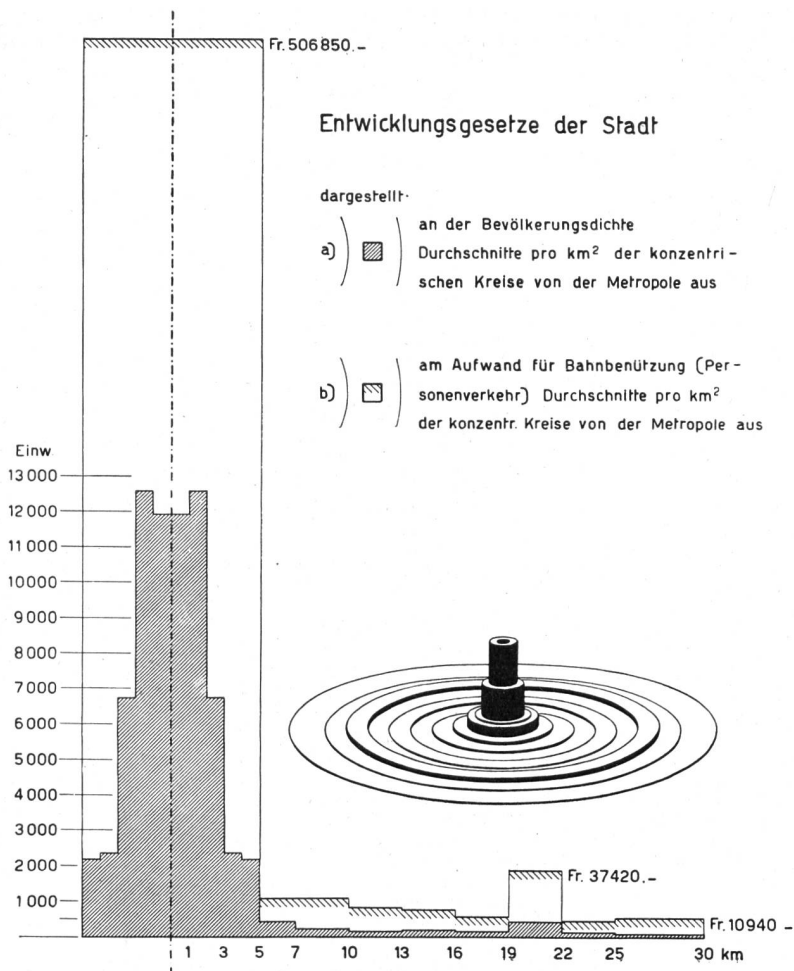


Abb. 4.

Plastisches Bild der städtischen Ballungstendenz. Ob es sich um Einwohner, um Bauten oder um Fahrzeuge handelt, immer werden sich auf dem engsten Raum der Stadt und ihrer Vororte Häufungen ergeben, die den grössten Teil des Gesamtvolumens einer Region umfassen. Stellt man sich dazu noch vor, dass die hier konzentrierten Teilchen, ähnlich dem Vorgang bei einer Töpferscheibe, noch viermal so rasch bewegt werden wie an der Peripherie, so ergibt sich ein drastisches Bild vom Wesen des zu bewältigenden Verkehrs.

schen Verhältnisse erreicht — wegen der viel zu grossen Belastung des einzelnen Bauherrn und der Gemeinde, solange diese Streuung der Siedlung weiter geht, nicht möglich. Da aber immer jedermann nur in seinem kleinen Bereich denkt, was menschlich durchaus begreiflich ist, nur für sich selbst sorgt und die Behebung der Folgen dem nächsts höheren Organ überlässt, nehmen diese Verhältnisse die geschilderten Ausmasse an. Hinterher muss mit gewaltiger Organisation saniert werden, aber weil man nicht geneigt ist, bis auf die eigentlichen Ursachen vorzustossen, wird auch dann noch nur frisiert und nicht grundlegend geordnet werden können. Man spricht in diesem Zusammenhang gerne von der Wirtschaftlichkeit, von der Oekonomie, die nicht gestatte, dass Planungen aufgestellt und durchgeführt werden, weil nicht einmal die Pläne, noch weniger ihre Durchführung bezahlt werden könnten. Man macht immer wieder die Erfahrung, dass die rechtzeitige Gesamtprojektierung, Festlegung und stufenweise Ausführung viel wirtschaftlicher gewesen wäre, als die nachträgliche Sanierung. Es ist mit diesen Dingen ähnlich, wie

mit der Arbeit der Hausfrauen; da diese für ihre Mühewaltung, für ihre Mehrarbeit, für ihre Tag für Tag sich addierenden unnötigen Schritte, Wege, Handlungen nicht Rechnung stellen können, wird ihren Leistungen, die in ihrer Gesamtheit den Arbeitsaufwand der Industrie in unserem Land bei weitem übersteigen, nicht die nötige und rechtzeitige Aufmerksamkeit geschenkt. Erst wenn sie dann durch Millionen unnützer, aus der schlechten Organisation der Wohnung, der Küche, der Waschküche sich ergebender Schritte und Aergernisse krank geworden, und Kuren nicht mehr zu umgehen sind, fängt man an, einige technische Erleichterungen anzubringen. Man verzichtet auf lässige Gewohnheiten, putzt die Schuhe selbst oder zieht sie wenigstens schon im Vorraum ab. Aber bis es soweit kommt, ist es meist schon zu spät. Genau so ist es mit dem Haushalt des Quartiers, der Gemeinde, der Region und der Stadt. Auch hier kann niemand Rechnung für durch ungünstige räumlichorganisatorische Verhältnisse, verlorene Zeit, für durch Lärm und städtische Umtriebe zerrüttete Nerven, für verunreinigte Gewässer, für Staub und



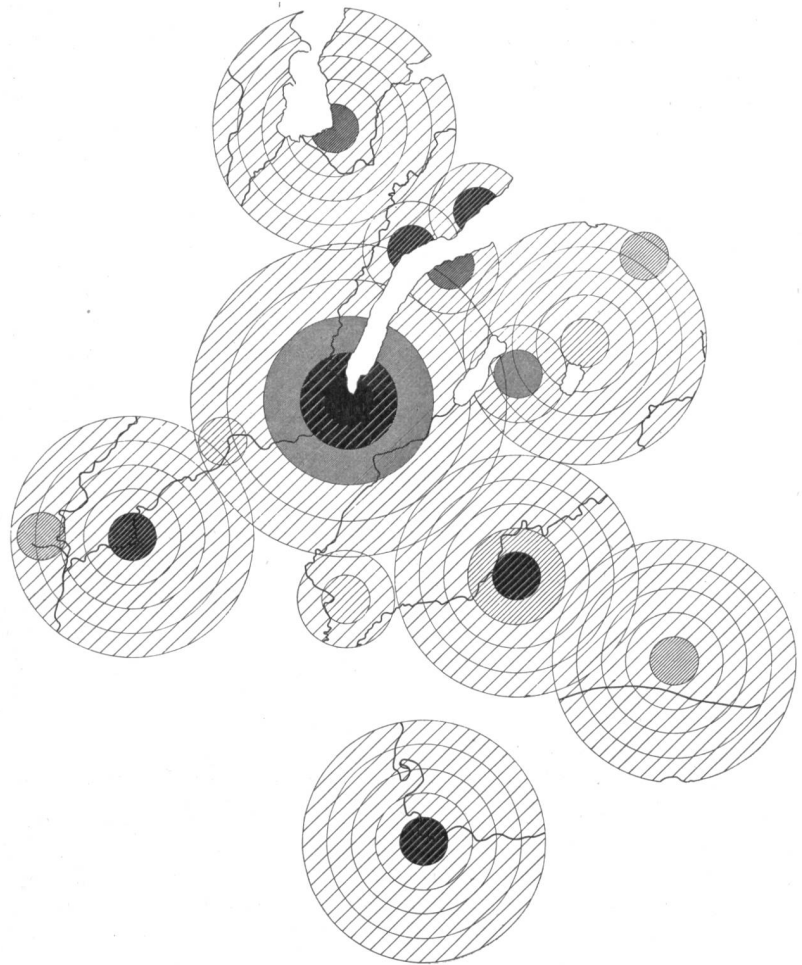
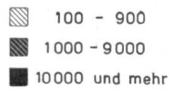


Abb. 5.

Ausschnitt aus dem «freundgenössischen» Raum. Die städtischen Ballungen sind entsprechend Abb. 4 untersucht und dargestellt worden und lassen eine starke Gesetzmässigkeit in der Verteilung der städtischen Gebiete erkennen.

Russ und andere schädigende Auswirkungen stellen. Auch hier wird laufend etwas verbessert, aber immer erst, wenn es gar nicht mehr anders geht. Vielleicht ist es im Leben der Gemeinde oder des Staates, wie im privaten: dass man sich immer erst die Finger verbrennen muss, bis man sich zu einer Aenderung aufrafft. Während aber sonst die Schäden auf eigene Rechnung gehen, müssen für die Fehler des Städtebaues alle bezahlen. Das hängt wohl auch damit zusammen, dass wir im privaten und im öffentlichen Haushalt gewohnt sind zuerst im Portemonnaie nachzusehen, ob wir noch Durst haben und es als licherlich betrachten, den Durst zu löschen, bevor man weiss, wieviel dafür an Geld zur Verfügung steht. Lebensmässig, vom Standpunkt des eigentlichen Lebens aus, vital vernunftmässig wäre es wohl richtiger, sich über die Bedürfnisse, über die tatsächlichen Wünsche klar zu

werden und sich ein Programm, einen Plan für ihre Verwirklichung zu machen und die Mittel, den Weg zu suchen, der zu ihrer Befriedigung führt. Dazu braucht es aber im kleinen und im grossen den genannten Plan. Wenn dieser richtig aufgestellt wird, enthält es ohnehin nur das, was der Wirklichkeit entspricht, das was auf genauen Untersuchungen der Verhältnisse und Bedürfnisse aufbaut. Es werden ohnehin keine kristallographischen Idealpläne sein, sondern Vorausprojektionen des Wahrscheinlichen und Möglichen. Solche Vorausahnungen oder Visionen hat es immer gegeben, man denke nur an die Phantasien unserer Grossväter, die bereits alle überholt sind, nur musste erst die Zeit dafür reif werden. Planer sind Leute, die sich von Berufs wegen und aus Berufung planmässig mit dieser Zukunftsdeutung abgeben, Leute, die von und für ihre Mitmenschen die Wünsche ab-

lesen können und sie auch in ihnen wecken sollen, die aber anderseits auf die Gefahren aufmerksam machen müssen, die mit einer unüberschaubaren Entwicklung zusammenhängen. Die Gefahr der Vermassung und Verstädterung ist in diesem Brief genug angedeutet worden. Die Ueberängstlinger müssen sich bewusst sein, dass sie durch Festhalten an äusserlichen, veralteten Vorurteilen nicht gerettet und bewahrt werden können vor dem Verlust der Gemeindeautonomie, vor dem drohenden Aufgehen in der Stadt. Angesichts der latenten Bedrohung durch die innerhalb ihrer eigenen Autonomie ständig anwachsende, nicht einschränkbare Großstadt, deren tatsächliches Einflussgebiet sich mit jeder technischen Verbesserung selbsttätig erweitert, können beide, die kleine und die grosse Gemeinde, dem Banne der massiven Macht ihrer Bürokratisierung durch blosses Sträuben nicht entgehen. Je länger sie sich von der Planung durch kollektive Anstrengung zurückhalten, desto weiter schwingt die einmal in Gang gekommene Masse nach der Gegenseite aus. Die beteiligten Gemeinden müssen sich rechtzeitig, sofort zusammentun und gemeinsam eine Organisation ins Leben rufen, die mit Mitteln auf der Höhe der Aufgabe und der Zeit, d. h. technischer, industrieller und organisatorischer Natur, welche die sich abzeichnende Entwicklung in die richtige Form hineingiessen kann. Dieser Gussvorgang ist nicht nur bildlich zu verstehen. Es ergiesst sich tatsächlich ein Strom von Fahrzeugen über unsere Strassen und es fliesst eine Lavamasse von Häusern und Häuschen über unser Land. Es bildet sich ein Strom voll an Staub, Lärm und Lebensgefahren und es geht buchstäblich darum, für diese zunehmenden Wogen mit ihrem Abwasser und Unrat Dämme zu errichten. Ihre Gemeindefreiheit wird nicht durch den sachlich richtigen Strassenplan, durch den Zonenplan bedroht, aber durch diese Ueberschwemmung, der Sie nichts, zum mindesten nichts Wirksames, entgegenzusetzen wollen als das Schlagwort «Freiheit». Ich begreife, dass Sie aus Gemeindestolz nichts preisgeben wollen von Ihren Freiheiten und Privilegien, dass Sie der Region die Verfügung über die Strasse von regionaler Bedeutung absprechen wollen, nur dürften Sie anderseits mit der Region nicht um die Höhe der Beiträge streiten. Aber diese Auseinandersetzung darf nicht aus Prestigegründen erfolgen, sondern müsste sachlich geführt werden mit dem Ziel, die bestmögliche Gesamtlösung zu erreichen. Beim blossen Festhalten am Alten ohne rechtzeitige Konzessionen an das Kommende, wird die Entwicklung über Sie hinweggehen, wie die Verkehrsflut, die Häuserflut, die Abwasserflut, die Ihnen heute am Hals steht. Die Stadt braucht den sozialen Lebensraum, den sie, wie die Erfahrungen mit Städten gleicher Grössenordnung auf der ganzen Welt beweisen, heute auf ihrem eigenen Gebiet flächenmässig nicht mehr hat.

Grob ausgedrückt, den Teufel an die Wand gemalt, müsste die Mahnung lauten: «Rafft Euch auf, schränkt die Ballung, die Massierung der Stadt ein, sonst werdet Ihr selbst von ihr aufgefressen werden.» Solche Forderungen können aber nur

gestellt werden, wenn die Landgemeinden ihrerseits selbst bereit wären, früh genug auf verschiedene Dinge zu verzichten. Sie müssten selbst bereit sein, als Grundeigentümer auf Baufreiheiten wenigstens dort soweit zu verzichten, wo die Voraussetzungen, wie die Planungen zeigen, für eine bauliche Entwicklung fehlen und wo man weiss, dass vorerst andere Gebiete günstiger erschlossen werden können. Ich bin mir bewusst, dass Sie als Gemeindepräsident einige Stimmen verlieren würden, wenn Sie mit solchen Vorschlägen vor die Gemeindeversammlung kommen würden. Ihre Aufgabe als autonomer Gemeindepräsident ist es trotzdem, diese Dinge mit Ihren Bürgern zu besprechen. Ich weiss auch, dass mein Brief, wie das uns Projektmachern gerne geschieht, keine Zwiesprache ist, sondern ein Monolog, ein einseitiges Zum-Fenster-hinausreden. Doch ist es nicht mein Fehler, dass der Gemeinderat mir das Wort mit dem Auftrag zusammen entzogen hat, weil er selbst nicht zur Zwiesprache über die Strasse vorbereitet war, weil er sich von Vorurteilen und Nutzniessungen hat leiten lassen, die nicht im öffentlichen Interesse liegen. Nicht das Selbstbestimmungsrecht der Gemeinde ist durch die Strasse gefährdet, aber die Unabhängigkeit der Aussprache, die geradezu Voraussetzung der Selbstverwaltung der Gemeinde ist, ist bei Fehlen einer zusammenfassenden Planung ausgeschaltet. Der Gemeindeversammlung einen Ortsplan vorlegen, bedeutet, mit offenen Karten spielen.

Aussprache oder Diskussion sind vielleicht noch nicht ganz die treffenden Ausdrücke. Bereitschaft zur Zusammenarbeit, zur Koordination müsste es noch besser lauten. Das Ziel, das wir alle haben, ist Selbstverwaltung, Selbstverantwortung, Selbstsorge in allen Lebensbereichen, d. h., übertragen auf die Wirklichkeit, Eigenheim, Eigenbetrieb, kleine Betriebsgemeinschaften, kleine Genossenschaften, Arbeitsgruppen oder Kleine Stadt, die alles bietet, was man auf der Stufe des täglichen Lebens braucht. Auf der andern Seite würde die Verwirklichung dieser Forderungen ein kleinstmögliches Ausmass an Verwaltungsapparat, an Verwaltungskosten und dafür ein um so grösseres Mass an persönlichen Beziehungen bedeuten. Den Weg dazu kennen wir alle, er kann nur über die Pflege und Förderung dieser kleinen Gruppen und in der bewussten Erschwerung, in der Hemmung aller Ballungserscheinungen und Zentralisierungs- und aller Wucherungserscheinungen bestehen. Die geschilderten Ueberschwemmungen von Leuten, von Fahrzeugen, von Bauten müssen in bestimmte, fest geregelte organische Formen, in Zonengrenzen geleitet werden. Jede Pflanze gedeiht am besten in der ihren Lebensbedingungen gemässen Umgebung, in dem ihr zusagenden Klima, aber auch da nur bis zu einer optimal vorausbestimmten Grösse. Die Spezialisierung, die Arbeitsteilung, die unsere industrialisierte Zeit bestimmen, oder die ihr Ausdruck sind, müssen auch im Verkehrswesen folgerichtig angewendet werden. Den verschiedenen Verkehrsbedürfnissen und Verkehrsmitteln müssen verschiedene die andern nicht gefährdende Wege zur Ver-

fügung gestellt werden. In unserem Fall muss dem Dorf die Dorfstrasse, dem Auto die Umfahrungsstrasse zugewiesen werden. Das ist aber im Grund genommen, was Orts- und Regionalplanung wollen: Bewahrung eines Höchstmasses an Unabhängigkeit, an Freiheit und an Selbstverwaltung durch entsprechende Vorausdispositionen der räumlichen Nutzung. Die Stadt könnte gar nicht anders als in die für sie festgelegte Form hineinwachsen. Dabei handelt es sich nur um den grosszügigsten, weitmaschigsten Rahmen. Wirklich nur die Dinge sollen im höheren Verband festgelegt werden, die ausschliesslich im höheren Verband getan werden können, für die der untere Verband oder der Einzelne tatsächlich zu klein oder zu schwach sind. Der Städter kann nicht Autofahren ohne Strasse, kann nicht fliegen ohne Flugplatz, kann nicht Wasser trinken ohne Wasserversorgung und nicht Licht anzünden ohne Kraftwerk. Diese Autonomie ist aber nur möglich durch Verzicht auf diejenigen

Privilegien und Freiheiten, die sich dieser Entwicklung entgegenstellen, die sich gerade ins Gegenteil auswirken, wenn man sie frei walten lässt. In unserem Zusammenhange ist dies die Baufreiheit, die Abwasserfreiheit, sind es Teile der Gemeindefreiheit. Verluste, die alle auf höherer Ebene wieder zurückgewonnen werden könnten. Die Verantwortung aber trägt jeder an seiner Stelle und solange Sie Gemeinderat in Ueberängstlingen sind, auch Sie. Ich bitte Sie zu entschuldigen, wenn ich stellenweise etwas heftig, etwas deutlich geworden bin, aber es ist nicht nur die Enttäuschung über den entgangenen Auftrag, es ist die tatsächliche vorausschauende, planerische, aus meiner beruflichen Deformation hervorgehende Besorgnis um die Entwicklung der Dinge, um meine persönliche und um ihre Gemeindefreiheit, die mich zu diesen Aeusserungen getrieben hat. In der Hoffnung, doch wieder einmal mit Ihnen ins Zwiegespräch zu kommen, verbleibe ich mit vorzüglicher Hochachtung,  
Ihr M. W.-Bader.

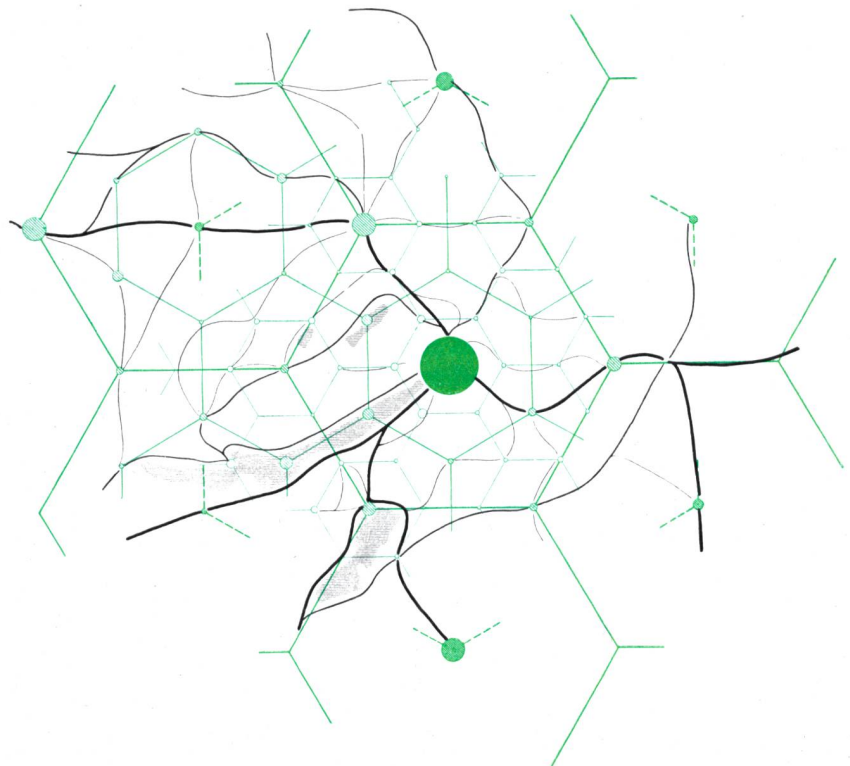


Abb. 6.  
Projektion des Christallerschen Systems auf die zentralen Orte:  
Noch deutlicher als in Abb. 5 kommt hier die wabenmässige, polygonale Struktur der Siedlungsverteilung zum Ausdruck. Es bilden sich Zentren, um die das Leben der Einflussgebiete kreist und deren Gravitationsgesetzen sich die dazwischenliegenden Gemeinden trotz ihrer politischen Autonomie nicht entziehen können.