

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 11 (1954)

Heft: 2

Artikel: Private Bautätigkeit und die Wahrung der öffentlichen Interessen

Autor: Weber, Willi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783740>

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: 17.01.2026

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

nur «innerhalb des Bereiches der vorhandenen Verteilungsanlagen» abzugeben sei. Diese Regelung hat sich im vorliegenden Fall als genügende Rechtsgrundlage erwiesen. Die im Zusammenhang damit sich stellenden interessanten Fragen können erst beurteilt werden, wenn das Urteil im Wortlaut vorliegt.

Schlussfolgerungen

Die Darstellung der vom Bundesgericht als zulässig erklärten aargauischen Praxis zeigt, dass die Streubauweise durch die Verweigerung der Anschlüsse für Wasser, Kanalisation und Elektrizität wirksam eingedämmt werden kann. Die Wahrung der öffentlichen Interessen erfordert dieses Vorgehen. Die Gemeinden müssen sich vor den schwerwiegenden finanziellen Folgen der Streubauweise schützen. Aber auch die kantonalen Brandversicherungsanstalten und die grossen Elektrizitätsverteilungsgesellschaften profitieren von der Beschränkung der Baugebiete. Sie seien deshalb eingeladen, mit den Gemeinden auf diesem Gebiet in noch vermehrtem Masse zusammenzuarbeiten.

Die Verweigerung der Anschlüsse ausserhalb des Baugebietes bedeutet keine Verletzung der Eigentumsgarantie, sondern lediglich die Zurückweisung des Grundeigentums in die ihm gesetzten Schranken. Wer von der Baufreiheit Gebrauch macht, hat dafür zu sorgen, dass die Gemeinde später durch die Verbesserung der Erschliessung nicht übermäßig belastet wird. Die Verweigerung der Anschlüsse bedeutet kein Bauverbot. Wer in seinem Grundstück über eine Quelle verfügt, das Abwasser auf die Dauer in unschädlicher Weise beseitigt und auf die elektrische Energieversorgung verzichtet, kann bauen. Diese Voraussetzungen werden nur ausnahmsweise gegeben sein. In der Praxis sind Projekte der Bauherren für eine eigene Abwasserbeseitigung oder -verwertung besonders sorgfältig zu prüfen. Die Versickerung im Bereich von Grundwasser und Quellen scheidet von vorneherein aus und kommt im übrigen nur in Frage, wenn die Untergrundverhältnisse das Funktionieren der Anlage auf die Dauer gewährleisten. Die landwirtschaftliche Verwertung des Abwassers im eigenen Garten fällt bei dem durch den heutigen Wohnkomfort bedingten grossen Wasseranfall praktisch nicht mehr in Betracht.

Willi Weber, Ingenieur, Baden

Private Bautätigkeit und die Wahrung der öffentlichen Interessen

Vorbemerkung

Nachdem in einem früher erschienenen Aufsatz die Auswirkungen der privaten Bautätigkeit auf die Landgemeinden, die keine besonderen Gemeindebauvorschriften erlassen haben, dargestellt wurden, erörtert nachstehend der gleiche Verfasser Bauprobleme von Vorortsgemeinden, die über eigene Baupolizeivorschriften verfügen.

*Die Redaktion
«Planen und Bauen in der Nordwestschweiz.»*

1. Beispiel

Ist eine nur provisorische Erschliessung zulässig?

Eine Vorortsgemeinde besitzt seit Jahren Bauordnung und Ueberbauungsplan. Neulich ist im Rahmen einer Ortsplanung sogar ein Zonenplan mit Zonenordnung geschaffen worden.

Die im Ueberbauungsplan vorgesehenen Straßen sind noch nicht alle gebaut. Soweit sie erst projektiert sind, sollen sie nach Bedürfnis erstellt werden. In letzter Zeit ist die Bautätigkeit sehr rege. Die Bauparzellen an einer erst vor einigen Jahren erstellten Quartierstrasse sind bald fertig überbaut. Die Gemeinde wird demnächst an die Erstellung eines neuen Quartierweges, der Schlierenstrasse, herantreten. An dieser projektierten Strasse beabsichtigt nun ein Bauherr, zwei Wohnhäuser zu erstellen, ohne vorläufig den Weg selbst bauen zu wollen. Der Zugang soll in der Form eines Provisoriums von der bereits bestehenden südlichen Quartierstrasse her geschaffen werden (Abb. 1).

Grundsätzliche Ueberlegungen

Das Bedürfnis nach neuen Wohnungen ist vorhanden. Die Gemeinde kann die Schlierenstrasse aber frühestens in einem Jahr bauen, weil zuerst der Kredit beschlossen werden muss. Der Kanalisationsanschluss muss der Topographie wegen ohnehin nach der südlichen Quartierstrasse hin orientiert werden. Bei dieser Sachlage könnte an und für sich ein vorläufiger Zugang in Form eines Fusswegrechtes geschaffen werden. Eine solche Lösung weist jedoch erhebliche Nachteile auf.

Die Anstösser werden später einmal an die Kosten der Schlierenstrasse beizutragen haben. Nach dem Baureglement übernimmt die Gemeinde einen Drittteil. Der Rest geht zu Lasten des Grundeigentums. Es ist zu erwarten, dass die Bauten sofort nach Fertigstellung verkauft werden. Man muss damit rechnen, dass die neuen Eigentümer den Strassenbeitrag nur schwer aufbringen können. Erfahrungsgemäss werden sie erklären, überhaupt nichts beitragen zu wollen, weil sie an der projektierten Strasse kein Interesse hätten und der provisorische Zugang ihnen vollständig genüge.

Beim Strassenbau werden in dem dortigen Hanggebiet grössere Erdbewegungen nicht zu umgehen sein. Dadurch würden die neu angelegten Gärten durch Böschungen beeinträchtigt. Die Eigentümer werden sich zweifellos gegen die Anlage solcher Böschungen zur Wehr setzen und an deren Stelle Mauern verlangen. Sollte die Gemeinde diesem Begehren entsprechen, so entstehen daraus ganz erhebliche Mehrkosten. Bei der Schlierenstrasse handelt es sich um eine Quartierstrasse, welche nur von geringem öffentlichen Interesse ist. Für die Zwecke des durchgehenden Verkehrs müsste sie nicht ge-



Abb. 1. Fliegeraufnahme der Vorortsgemeinde mit eingezeichneter projektiert er Schlierenstrasse und vom Gemeinderat abgelehnter provisorischer Zufahrt von der südlichen Quartierstrasse her.

baut werden. Wenn der Gemeinderat für die Realisierung dieser Strasse besorgt ist, so tut er es im Interesse einer richtigen Baulanderschliessung. Erwünscht wäre, wenn ein Grossteil der Anstösser den Strassenbau verlangen und — unter der Aufsicht des Gemeinderates — durchführen wollte.

Der von den Bauherren vorgesehene provisorische Zugang von der südlichen Strasse her ist steil und schmal und somit für die Feuerwehr unpassierbar oder zumindest sehr beschwerlich. Solche Unzulänglichkeiten sollten vermieden werden. Zusammenfassend müssen als Gründe gegen eine Erteilung der Baubewilligung angeführt werden:

- Die Schwierigkeit, die Grundeigentümerbeiträge an den Strassenbau später erhältlich zu machen.
- Die Einstellung der Eigentümer, den Strassenbau überhaupt nicht oder wenigstens vorläufig nicht durchzuführen.
- Die Durchführung von Erdbewegungen im Be reiche bestehender Gärten stösst auf Opposition.
- Für die Bedürfnisse der Feuerwehr ist der provisorische Zugang ungenügend.

Es ist in solchen Fällen schon versucht worden, die Baubewilligung zu erteilen unter der Voraussetzung, dass die Gesuchsteller einen Geldbetrag in

der Höhe des zu erwartenden Eigentümerbeitrages deponieren, um der Gemeinde gegenüber den Strassenbau sicherzustellen. Diese Lösung ist aber nur im freiwilligen Einverständnis mit allen Bauinteressenten möglich und kann somit nicht immer zum Ziele führen.

Entscheid

Im vorliegenden Fall kommt deshalb der Gemeinderat zum Schluss, die Baubewilligung nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass vorgängig von den Interessenten die Schlierenstrasse bis zu den Neubauten erstellt wird. Die Kosten sind von den Bauherren vorzuschreiben. Sie werden später, soweit sie angemessen sind, in die Abrechnung und Kostenverteilung des endgültigen Strassenbaues einzogen werden.

Dem Gemeinderat liegt im weitern auch daran, der Spekulation nicht Tür und Tor zu öffnen. Dies würde nämlich dann geschehen, wenn im vorliegenden und ähnlichen Fällen die Baubewilligung ohne Bedingungen und Auflagen mit einem nur provisorischen Zugang erteilt würde. Dadurch hätten die Bauherren nur mit den Kosten des Hochbaues und nicht mit denjenigen der Erschliessung zu rechnen und die Häuser würden ihnen weniger hoch anliegen. Ein Käufer dagegen, unerfahren in diesen

Dingen, sieht nur das Wohnhaus und beachtet die mangelnde Erschliessung kaum. Ein Spekulant ist versucht, von diesem Umstand zu profitieren, und er wird seinen nächsten Neubau wieder in derselben Gemeinde vorsehen.

Strassenbreite

Für die Schlierenstrasse als Wohnstrasse mit nur wenig durchgehendem Verkehr genügt eine minimale Breite. Als solche sind 5 m zu empfehlen, damit Motorfahrzeuge reibungslos kreuzen können. Man war eine Zeitlang versucht, wegen der hohen Landpreise die Strassenbreite noch mehr zu reduzieren. Der Umstand jedoch, dass in halbstädtischen Verhältnissen bald jeder zehnte Einwohner ein Auto besitzt, lässt allzu schmale Quartierstrassen als ungeeignet erscheinen. Bei 5 m breiten Strassen kann man den Anstössern anderweitig entgegenkommen. Die Bauordnungen bestimmen in der Regel, dass Einfriedigungen einen Abstand von 60 cm von der Grenze einzuhalten haben. Die Praxis zeigt nun aber, dass diese Vorschrift bei den Quartierstrassen nicht angewendet werden sollte. Es ist zweckmässiger, die Einfriedigungen an den Strassenrand setzen zu lassen, einerseits weil dann die Grenzzeichen gut sichtbar an den Sockeln angebracht werden können und anderseits, weil dadurch die Unsicherheit über den Unterhalt des 60 cm breiten Streifens umgangen wird.

Auch bei diesen Strassen soll ein genügend starker Strassenkoffer eingebaut werden, je nach

Untergrund mindestens 30 bis 40 cm stark. Dies ist um so mehr zu empfehlen, al ja in den vorliegenden halbstädtischen Verhältnissen auch die Wohnstrassen staubfrei ausgebaut werden müssen.

Garagen

Bei den vorhandenen topographischen Verhältnissen (Hangpartie) und beim zu erwartenden Charakter der Schlierenstrasse als verkehrsarmer Wohnstrasse, liegt die Versuchung nahe, für die projektierten Garagen nur sehr kleine Abstände vom Strassenrand zu verlangen. Wer jedoch als Autofahrer das momentane unsichere Gefühl kennt, rückwärts auf eine Strasse hinauszufahren, ohne die Strasse selbst zu überblicken, wird die Auffassung teilen, wonach zwischen Strassenrand und Garage ein genügend tiefer Vorplatz von mindestens 4 m sowie eine ausreichende Uebersicht zu verlangen sei. Die Verkehrsarmut der Strasse kann nicht als genügender Grund für ein Entgegenkommen gelten gelassen werden, weil sich bekanntlich ein Unglück meist dort ereignet, wo man darauf nicht gefasst ist.

2. Beispiel

Private Zugangswege

Ein Bauprojekt zwischen Rebbergstrasse und Schlierenstrasse, ganz in der Nähe des Beispiels 1, kommt mit den im Ueberbauungsplan vorgesehenen Strassen zur Erschliessung sämtlicher Bauparzellen

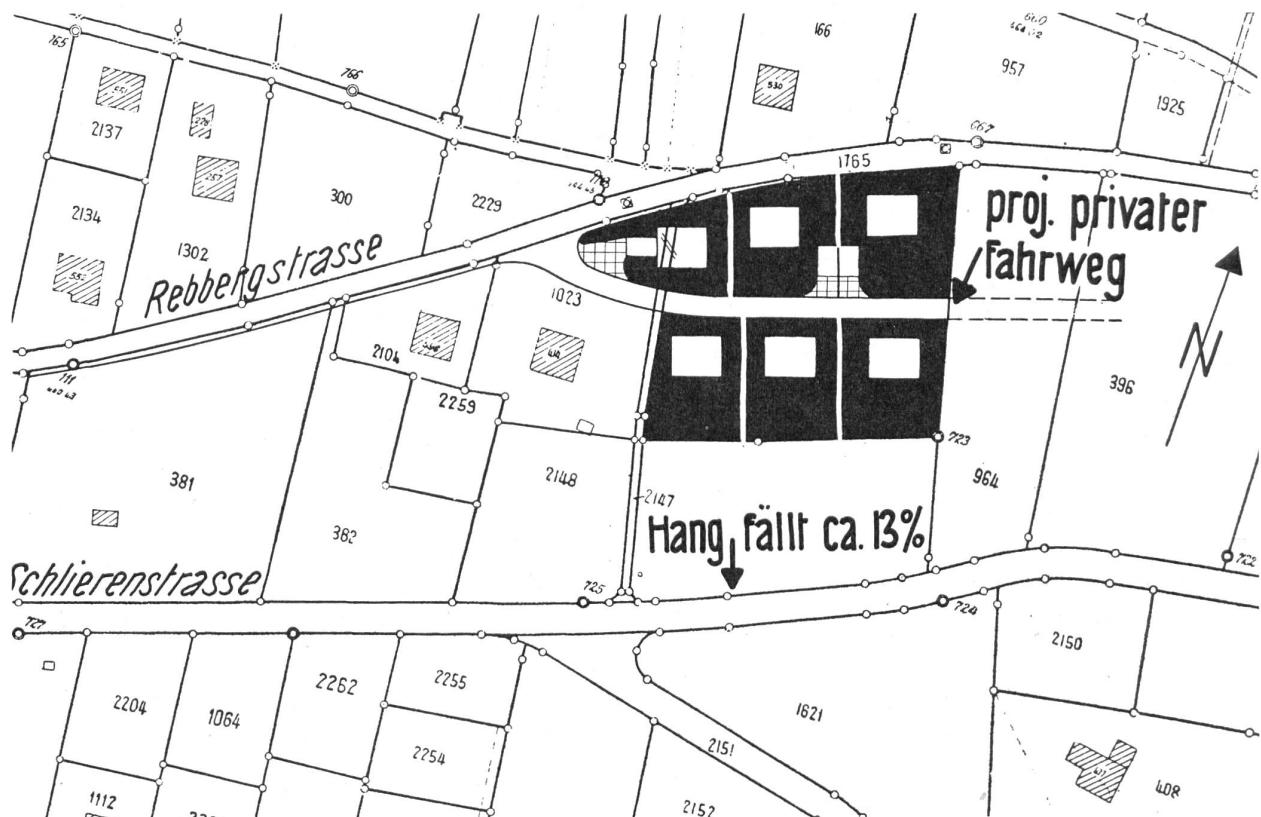


Abb. 2. Situationsplan zu der von den privaten Bauinteressenten vorgenommenen Erschliessung. Dem fahrbaren Privatweg gebührt der Vorzug vor den bisher üblichen Zugangstreppen. Im Hanggebiet stellt die zweckmässige Erschliessung besonders hohe Anforderungen.

nicht aus (Abb. 2). Da auch hier mit Garagen gerechnet werden muss, will der Bauherr zur Erschliessung der mittleren Bauparzellen einen fahrbaren Weg vorsehen an Stelle der bisher bei ähnlichen Verhältnissen üblichen Zugangstreppen.

Der Gemeinderat begrüßt eine solche Lösung, verlangt eine Minimalbreite von 4 m, Ausweich- oder Kehrplätze etwa alle 60 m (als solche können auch Garagevorplätze gelten) und bestimmt ausdrücklich, dass die Gemeinde diese Privatstrasse nicht übernehmen werde.

Schlussbemerkung

In meinen Ausführungen habe ich versucht, ausser technischen Belangen die gesetzlichen Möglichkeiten aufzuzeigen, welche zur Lenkung des baulichen Anwachsens einer Gemeinde und der Er-

schliessung neuer Baugebiete zur Verfügung stehen. Ich bin mir dabei bewusst, dass wir Schweizer weder von Anwendung gesetzlicher Grundlagen noch von Lenkung der Ueberbauung gerne hören und noch weniger gerne Gebrauch machen. Wenn ich trotzdem ein solches Vorgehen dringend empfehle und für unumgänglich halte, so geschieht es einmal dem zukünftigen Aussehen unserer Dörfer und Städte zuliebe und aber auch zur Schonung der Gemeinden in ihrer finanziellen Beanspruchung für Massnahmen der Baulanderschliessung. Ich bin der Meinung, dass sich unsere Bauinteressenten wieder vermehrt auf die stolze Selbständigkeit des freien Bürgers und insbesondere des Grundeigentümers besinnen sollten auch dann, wenn es gilt, das Bauland zu erschliessen und nicht nur dann, wenn es gilt, sich gegen die Vorschriften der öffentlichen Hand zur Wehr zu setzen.

Dr. Jörg Ursprung, Direktionssekretär, Suhr

Strassenbau und Landwirtschaft

1. Der stets zunehmende motorisierte Strassenverkehr erfordert gebieterisch einen grosszügigen Ausbau unseres Strassennetzes. Vielerorts wird eine Verbesserung — Verbreiterung — der *bestehenden* Strassen genügen. Die Verkehrszählungen und andere Studien der Fachkreise haben aber ergeben, dass wir nicht darum herum kommen, für besonders stark belastete Strecken Neuanlagen zu schaffen, sei es, dass wir gewisse Ortschaften mit engen und unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen umfahren, oder sei es, dass wir auf längere Strecken für den Durchgangsverkehr neue, nur dem motorisierten Verkehr zugängliche Strassen bauen.

Bei aller Bejahung des Fortschrittes muss uns diese Entwicklung zu denken geben. In der kleinen Schweiz wird der landwirtschaftlich genutzte und landwirtschaftlich nutzbare Boden mehr und mehr zur Mangelware. Industrie- und Kraftwerkgebäude, Waffen-, Flug- und Sportplätze, der Wohnungsbau u. a. m. entziehen unserer Landwirtschaft in beängstigendem Ausmass wesentliche Teile der Existenzgrundlage. Wie sich dies bei der stets zunehmenden Bevölkerung in einem neuen Völkerringen auswirken wird, ist wohl nicht abzuschätzen. Es ist deshalb die Pflicht der Behörden und der Politiker, diesem stetigen Zurückgehen des bebaubaren Bodens nach Möglichkeit Einhalt zu gebieten. Mit diesen Massnahmen sollte in Friedenszeiten begonnen werden; denn die Erfahrungen haben gezeigt, dass Meliorationen und Güterregulierungen ihre Früchte nicht sofort tragen.

Wohl das tauglichste Mittel zur Erhaltung einer leistungsfähigen Landwirtschaft ist die Güterregulierung. Diese Erkenntnis hat sich nicht nur bei uns, sondern auch im Ausland Bahn gebrochen. Die Tatsache, dass zu den eigentlichen Kriegsvorbereitungen unseres nördlichen Nachbarn nicht nur der Bau von Waffenfabriken, sondern vor allem auch

gewaltige Anstrengungen innenkolonialischer Natur gehörten, erhärtet dies nachdrücklich.

2. Die Eingriffe, die der *Strassenbau* in die Belange der Landwirtschaft zur Folge hat, bestehen einmal im eigentlichen Landbedarf der heute erforderlichen Anlagen. Nicht weniger nachteilig wirkt sich aber die Tatsache aus, dass die Strassen selbstverständlich in erster Linie nach den Erfordernissen eines schnellen Verkehrs gebaut werden müssen. Der Strassenbauer kann bei der Projektierung auf die bestehenden Grundstücksformen und -grenzen nicht Rücksicht nehmen. Dies hat zur Folge, dass die Grundstücke durchschnitten werden. Eine rationelle Bewirtschaftung wird verunmöglich oder zum mindesten sehr erschwert. Es werden aber nicht nur die Grundstücke selbst entzweigeschnitten. Ganze Betriebe werden getrennt. Zwischen ein einst harmonisches Ganzes schiebt sich der Fremdkörper Strasse als ein gefährliches Hindernis.

Die Güterregulierungsorgane waren in richtiger Erkenntnis der Sachlage vielerorts bestrebt, bei der Projektierung des Wegnetzes und der Ausarbeitung des Zuteilungsentwurfes auf projektierte Strassenkorrekturen und -neuanlagen Rücksicht zu nehmen. So war es — namentlich bei der Durchführung des ausserordentlichen Meliorationsprogrammes — möglich, die Belange der Landwirtschaft und des Strassenbaues aufeinander abzustimmen. Hierbei wurde verschieden vorgegangen. Es kam vor, dass die öffentliche Hand vor der Regulierung im Perimeter Grundstücke erwarb und sich dieselben im Trasse der künftigen Strasse zuteilen liess. In einigen Fällen wurden die Güterregulierungsunternehmen veranlasst, die Strassentrassen aus der Masse dem Strassenbau zuzuteilen, wobei dann die öffentliche Hand die so geschaffenen Strassengrundstücke vom Güterregulierungsunternehmen käuflich übernahm. Diese Bestrebungen haben sich bewährt.

3. Was soll aber geschehen, wenn im Bereich der zu bauenden Strasse nicht — mehr oder weniger zufälligerweise — eine Güterregulierung im Gange ist? Der Strassenbauer hat selbstverständlich die Möglichkeit, den Landerwerb im Enteignungs-