

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 14 (1957)
Heft: 5

Buchbesprechung: Fachbücher

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: 27.01.2026

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

der Kredit der Technischen Kommission von Fr. 8000.— auf Fr. 13 000.— erhöht, was dieser Kommission nun ermöglichen wird, gemäss Beschluss des Arbeitsausschusses VLP der Studiengesellschaft «Neue Stadt» für das Jahr 1957 einen Beitrag zu gewähren.

Auf Antrag von Inspektor L. Frey erteilt die Mitgliederversammlung der Geschäftsstelle, dem Arbeitsausschuss und der Kontrollstelle, unter Verdankung der geleisteten Arbeit, Decharge und genehmigt zugleich den Voranschlag 1957.

Traktandum 5: Wahlen

Der Präsident gibt die *Mutationen* im Vorstand bekannt. Nebst dem Austritt von Herrn Architekt M. Steffen durch Todesfall ist der Rücktritt von Herrn Kantonsingenieur J. Luchsinger zu melden, der infolge anderweitiger starker Inanspruchnahme seine Demission einreichte. Ferner kann der Präsident mitteilen, dass der Vorstand in seiner heutigen, der Mitgliederversammlung vorangegangenen Sitzung Herrn Ingenieur H. Siegwart auf Grund seiner verdienstvollen Arbeit in der Regionalplanungsgruppe Zentralschweiz als neues Mitglied in den Arbeitsausschuss VLP gewählt hat.

Auf Antrag des Vizepräsidenten, Herrn G. Béguin, wird der Präsident, Prof. Dr. H. Gutersohn, durch Akklamation für weitere zwei Jahre gewählt. Ebenso werden die Mitglieder des Vorstandes sowie die Herren Revisoren Inspektor L. Frey, W. Knoll und W. Arnold in ihrem Amte bestätigt.

Der Präsident dankt für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und gibt seiner Befriedigung über die erfreuliche Zusammenarbeit im Arbeitsausschuss VLP Ausdruck. Er spricht ferner der Geschäftsstelle und den verschiedenen, sehr aktiven Kommissionen, insbesondere aber auch den Regionalplanungsgruppen seinen Dank für ihre Einsatzbereitschaft

und die geleistete, wertvolle Arbeit aus. Dank auch den Herren Redaktoren des deutschen, französischen und italienischen Pressedienstes. Erfreulicherweise findet dieses Publikationsmittel immer mehr Beachtung und hilft so mit, die Idee der Landesplanung in weitere Kreise hinauszutragen.

Traktandum 6: Diverses

Der Präsident teilt mit, dass im Laufe der heutigen Tagung verschiedentlich der Wunsch geäußert wurde, man möchte es nicht bei den heutigen Vorträgen bewenden lassen, sondern die gemachten Feststellungen über die Beziehungen «Industrie und Landesplanung» in Thesen festhalten. Die Ausarbeitung derartiger Thesen bedingte aber viel Zeit und Geldaufwand, weshalb die Mitgliederversammlung beschliesst, vorläufig eine Resolution hierüber gutzuheissen und der Presse zu übergeben. Diese

Resolution

lautet wie folgt:

«Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung erwartet, dass im Interesse einer zweckmässigen Besiedlung und Bewirtschaftung unseres Landes eine freiwillige, aber enge Zusammenarbeit mit industriellen Unternehmen einsetzt, die neu ansiedeln oder ihren Standort zu verändern wünschen. Sie empfiehlt Gemeinden, die mit dem Zuzug industrieller Unternehmen zu rechnen haben, frühzeitig die nötigen ortsplanerischen Vorkehren zu treffen.

Die Vereinigung fordert im allseitigen Interesse die Ausscheidung besonderer, nach Lage und Qualität geeigneter Industriezonen. Sie erwartet, dass die hierzu nötigen rechtlichen Grundlagen dort, wo sie noch fehlen, ohne Verzug geschaffen werden.»

Abschliessend wird von seiten eines Mitgliedes angeregt, die Frage der *Boden-*

spekulation möchte einmal gründlich studiert werden, da der Landpreisfrage bei der Durchführung von Orts- und Regionalplanungen eine bedeutende Rolle zukomme. Ohne diesbezügliche gesetzliche Grundlagen könne der Planung nicht der gewünschte Erfolg zuteil werden.

Der Präsident kann dahin orientieren, dass sich die Rechtskommission VLP unter dem Vorsitze von Vizepräsident G. Béguin zurzeit mit dem Problem der Bodenspekulation befasst und hofft, demnächst einige Vorschläge machen zu können. Der Präsident ist sich der Schwere dieser Aufgabe bewusst, gibt aber dennoch seiner Hoffnung Ausdruck, dass der Weg zu einer guten Lösung gefunden werden könne.

*

Nach einer kurzen Orientierung im Anschluss an die Mitgliederversammlung durch Architekt F. Zwicky, Beauftragter der Firma Schindler, über die Standortwahl und die Gestaltung des Industrieareals, hatten die Teilnehmer Gelegenheit, unter kundiger Führung die grosszügig angelegten, in ihrer zweckmässigen Modernität beispielhaften Werkanlagen zu besichtigen.

Am späten Nachmittag empfingen die Behörden des Kantons und der Stadt Luzern die Tagungsteilnehmer im Historischen Museum des Rathauses, wo Stadtrat L. Schwegler dem Willen der Behörden zur tatkräftigen Unterstützung der Bestrebungen der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung Ausdruck gab.

Der Tagung, welche um zirka 18 Uhr ihren Abschluss fand, wurde in der Öffentlichkeit grosses Interesse entgegengebracht, äusserten sich doch nicht weniger als 75 Presseartikel über die Veranstaltung und die ihr zugrunde gelegten landesplanerischen Probleme.

H. Sigrist, Sekretärin VLP.

FACHBÜCHER

Kulturlandkarte der Schweiz

Kulturlandkarte der Schweiz 2:200 000 in vier Blättern. 1952—1954. Herausgegeben von der Abteilung für Landwirtschaft im Eidg. Volkswirtschaftsdepartement. Aufnahmen und Bearbeitung durch den Produktionskatalog. Druck durch die Eidg. Landestopographie. Die Karten können bezogen werden bei der Abteilung für Landwirtschaft, Laupenstrasse 25, Bern.

Preise: Einzelblatt Fr. 10.—, Blätter 1 bis 4 zusammen Fr. 36.—. Ganze Karte auf Leinwand aufgezogen und mit Stäben versehen Fr. 56.—. Spezialpreis für Schulen Fr. 48.—.

Während des Zweiten Weltkrieges, als die Einfuhren ausblieben und der eigene Boden ein Mehreres an die Versorgung beizutragen hatte, wurde in aller Stille eine imponierende Arbeit geleistet. Als Grundlage für den Plan Wahlen führte der Eidg. landwirtschaftliche Produktionskatalog, eine Dienststelle der Abteilung für Landwirtschaft, die gemeindeweise Aufnahme des Kulturlandes durch. Die Untersuchungsergebnisse sind in Protokollen festgehalten worden, die nicht allein die Bonität der einzelnen Böden, sondern auch alles für die landwirtschaftliche Produktion Wissenswerte enthalten. So ist eine zuverlässige und detaillierte Uebersicht über

die Kulturlandflächen in sämtlichen 3100 Gemeinden entstanden, die als wichtige Grundlage unserer Kulturlandschaft schon immer die Planer interessiert hat.

Krieg und Anbauplan gehören glücklicherweise der Vergangenheit an. Obgleich der Produktionskatalog seine guten Dienste geleistet hat, behält er aber in seiner Eigenschaft als seriöse Tatbestandsaufnahme seinen dokumentarischen Wert, und es wäre eine böse Unterlassungssünde gewesen, die umfangreiche Inventarisierung in irgendwelchen Aktenschränken zu versenken und sie damit der praktischen Verwendung zu entziehen.

Die Veröffentlichung der Protokolle mit den zugehörigen Karten- und Bildbeilagen wäre aus Kostengründen kaum in Frage gekommen. Es war daher eine glückliche Lösung, die Bodenaufnahmen zu einer Uebersichtskarte zu verarbeiten, wie sie nunmehr vorliegt.

Der gewählte Maßstab 1:200 000 und die Aufteilung in vier Blätter erlauben sowohl den handlichen Gebrauch auf der Reise, gewissermassen bei der planlichen Feldarbeit, als auch die Verwendung zur gesamtschweizerischen Uebersicht. Grundlage der Karte bilden Gewässer und Gemeindegrenzen. Der Inhalt ist auf die wichtigsten Nutzungen beschränkt: Kulturland im engeren Sinne (offenes Ackerland, Kunstwiesen, Naturwiesen ohne Weideland), Weideland, Streuland, Wald, Agglomerationen von 5000 bis 10 000 und Städte. Die wohlthuende Beschränkung des Inhaltes erlaubt ein rasches Zurechtfinden und bewirkt eine sehr prägnante Einsicht in die primäre Nutzungsstruktur des Landes. Obschon die Karte kein Relief aufweist, wirkt sie durch die gute Zuordnung der Farben zu den einzelnen Kulturlandflächen sehr plastisch.

Unbesehen statistischer Werte erstaunt der «optisch» geringe Anteil an eigentlichem Kulturland, aber auch die extreme Kammerung durch den Wald, die weit über die gegebene topographische Gliederung hinausreicht. Besonders drastisch zeichnet sich die Situation der Bergkantone ab, mit den an Ausdehnung geringen Talböden als Kulturlandträgern, den ausgedehnten Weidegebieten und den noch viel umfangreicheren unproduktiven Flächen. Das sind gewiss bekannte Tatsachen, sie beeindrucken aber aufs neue, wenn sie sich dem Beschauer graphisch eindrücklich ins Gedächtnis zwingen.

Selbstverständlich ist der Gebrauch der Karte durch solche allgemeine Eindrücke nicht erschöpft. Hier beginnt er. In der Folge erweist sie sich als ein sehr wertvolles Hilfsmittel, um in regionale Zusammenhänge bessern Einblick zu erhalten. So ergibt sich durch ein etwas eingehenderes Studium, wie stark der Wald als Beziehungsgrenze zu wirken vermag. Der topographisch bedingte Regionalismus wird durch den Wald feiner gegliedert, bis zur lokalen Eigenart, die sich noch immer, trotz der verwiesenen Wirkung des modernen Verkehrs, in Sprache und Verhalten auszudrücken vermag. Neben der gesamthaften Uebersicht, die für Arbeiten über grössere Gebiete nützlich ist, bedeutet die Karte bei

regionalplanlichen Arbeiten den grössten Gewinn. Sie gibt in hinreichender Genauigkeit über die Bodenbonität Auskunft, so dass, ergänzt durch weitere Unterlagen, die Gesichtspunkte der Landwirtschaft angemessen in Planungen berücksichtigt werden können. Auf der Stufe der Ortsplanung, aber auch für eingehendere und vor allem kleinräumige Regionalplanungen, dient sie als vororientierende Unterlage; bei solchen Arbeiten empfiehlt sich, zusätzlich beim Produktionskataster die Gemeindehefte zu verlangen, die für die Zwecke der Planung eine sehr brauchbare Unterlage bilden.

Die Karte dient jedoch nicht nur der engeren Planungsarbeit. Sie ist jedenfalls auch ein aufschlussreiches Mittel für die Erarbeitung übergeordneter Richtlinien und Ziele der Landesplanung und, nicht zuletzt, ein recht nützliches Mittel, bei nationalen Dispositionen den Maßstab nicht zu verlieren.

Die Karte sei allen Planern und Planungsfreunden bestens empfohlen. Ueber den Gebrauch hinaus kommt die Anschaffung doch auch der Anerkennung einer sorgfältigen Grundlagenbeschaffung gleich, eine Geste, die gerade bei uns noch lange nicht überflüssig ist.

Hs. Aregger.

Verkehrsingenieurwesen. Städtische Verkehrsplanungen für Schiene und Strasse. Von Prof. Dr.-Ing. habil. K. Leibbrand. 222 Seiten mit 189 Abbildungen, in Ganzleinen, Fr. 46.— (DM 46.—). Birkhäuser-Verlag, Basel/Stuttgart, 1957.

Bei der raschen Entwicklung des Verkehrsingenieurwesens kann der Entwurf von Verkehrsanlagen nicht gefühlsmässig und dilettantisch betrieben werden, sondern setzt eine gründliche wissenschaftliche Durchdringung der Verkehrs- und Betriebsfragen voraus. Diese Fragen wurden in den letzten Jahren in zahlreichen Zeitschriften und Aufsätzen verstreut behandelt. Sie werden im Werk von Prof. Leibbrand zusammenhängend dargestellt.

Der theoretische Teil des Buches wird durch zahlreiche praktische Beispiele von Eisenbahn- und vor allem von Strassenplanungen aus den letzten Jahren ergänzt. Dabei werden für manche Verkehrsknotenpunkte auch mehrere Lösungen verglichen, um durch

die Gegenüberstellung die Unterschiede deutlich zu machen.

Das Buch wendet sich ebenso an den in der Praxis stehenden Verkehrsfachmann und Städtebauer wie an den Studenten, der sich das Rüstzeug für den Beruf des Verkehrsingenieurs sucht.

Das ganze Werk gliedert sich in sechs Hauptabschnitte:

In einem ersten Abschnitt, «Der Verkehrsingenieur und seine Aufgabe», werden Kenntnisse über Verkehrsingenieurwesen, «Traffic Engineering», deren Aufgabe, Arbeitsweise und wirtschaftliche Gesichtspunkte vermittelt.

In einem zweiten Kapitel werden folgende Voraussetzungen herauskristallisiert: Die Entwicklung des Stadtverkehrs: Die alten Städte; Das Mittelalter; Die Eisenbahn; Die neuen Verkehrsmittel; Auswirkungen auf den Städtebau. Die Verkehrsnot: Die Ursachen; Das Wachstum der Städte; Die Wohndichte; Das spezifische Verkehrsbedürfnis; Oeffentlicher und privater Verkehr; Der Flächenbedarf; Organisatorische Massnahmen; Aenderung der Arbeitszeiten; Stadtplanung; Oeffentlicher Verkehr; Finanzielle Gesichtspunkte; Verkehrssperren.

Als dritten Punkt erörtert der Autor die Belastungsannahmen, so u. a.: Planungszeitraum; Künftiger Verkehrsumfang; Spezifisches Verkehrsbedürfnis; Privater Verkehr; Verkehrszählungen; Reihenfolge der Bearbeitung.

Unter dem vierten Untertitel, der Leistungsfähigkeit, werden studiert: Freie Strecke; Eingleisige Strecke; Zweigleisige Strecke; Mehrgleisige Strecke; Strasse. Knotenpunkte: Bahnhofssysteme; Strassenknotenpunkte; Summenverfahren; Wertigkeitsverfahren; Belegungsverfahren; Zeit-Weg-Verfahren. Abstellflächen.

Fünftens werden Eisenbahnanlagen unter Anwendung von Grundsätzen und Beispielen einem eingehenden Studium unterzogen.

Als sechster und letzter Punkt findet das Strassennetz gebührende Beachtung, und zwar durch folgende Kriterien: Hauptstrassennetz: Allgemeines; Radialstrassen, Umgehungsstrassen; Tangenten; Verkehrstrennung; Ausbildung der Strassenquerschnitte; Knotenpunkte; Die zweite Ebene; Oeffentlicher Verkehr. Beispiele: Entwicklung städtischer Verkehrssysteme; Betriebsuntersuchungen; Strassenbahn- und Bushaltestellen; Kreuzungen, Gabelungen und Kreise; Knotenpunkte in mehreren Ebenen; Bahnhofplätze; Bauausführung. *Vg.*