

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 17 (1960)

Heft: 3

Artikel: Der Beitrag der Landesplanung zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in der Schweiz

Autor: Werner, M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782737>

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: 18.01.2026

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

Der Beitrag der Landesplanung zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in der Schweiz

Von dipl. Arch. M. Werner, Chef des Kant. Regionalplanbüros Zürich

Man gerät immer etwas in Verlegenheit, wenn die Frage gestellt wird, was die Landesplanung in der Schweiz tatsächlich leistet. Wenn gefragt würde, welches die Kompetenzen der Landesplanung in der Schweiz seien, könnte die Antwort nur lauten: keine. Aber auch wenn die Frage allgemeiner etwa lautete: «Werden die Ratschläge der Planer auf irgend einem Gebiet verbindlich in Rechnung gestellt», müsste die Antwort immer noch eine sehr gewundene sein. Man kann anderseits jedoch ohne Uebertreibung behaupten, dass in der Schweiz, einem kleinen Land mit 41 000 km² Fläche und einer Bevölkerungsdichte im Hauptsiedlungsgebiet (Mittelland) von annähernd 500 Einwohnern je Quadratkilometer, alle Dispositionen für die Nutzung von Grund und Boden zwangsläufig sehr eingehend und sorgfältig geprüft werden und dass in den grösseren der 3000 autonomen Gemeinden ebenso nachhaltig und bis in alle Einzelheiten eingreifende Ortsplanungen und Gemeindebauordnungen in Kraft gesetzt sind. Aber deren kommunale Baugesetze regeln weder die industrielle Aktivität, noch die für die Niederlassung der Industrie ausgeschiedenen Zonen. Sie warten lediglich die Auffüllung der Wohnzonen ab und nehmen keinen direkten Einfluss auf die Bevölkerungsverteilung. Ausser Wasserkräften und Wäldern weist das Land keine Bodenschätze von irgendwelcher Bedeutung auf, deren Ausbeutung planerisch geregelt wäre, und weder für die Produktionssteigerung, noch für die Hebung des Lebensstandards bestehen Planungen, ausser diejenigen der Unternehmungen selbst, die ihren Umsatz steigern. Die schweizerische Gesetzgebung kennt, was symptomatisch ist, vor allem keine vorsorgliche Expropriation. Öffentliche Werke können im allgemeinen immer nur dann und dort errichtet werden, wo die Verhältnisse sie dringlich erfordern und wo im betreffenden Zeitpunkt Land zufällig noch nicht überbaut ist.

Dennoch gibt es im Verhältnis zur Kleinheit des Landes eine grosse Reihe von sehr typischen und durchaus beachtlichen Planungen auf den Gebieten

der Industrie, der Landwirtschaft, des Verkehrs und des Wohnungsbaus, über die im folgenden an Beispielen berichtet werden soll.

Das eingangs erwähnte Fehlen einer Planungskompetenz liegt lediglich auf anderer Ebene. Sie liegt nicht bei den Planungsfachleuten, sondern bei den politischen Behörden aller Stufen. Wie weit geplant wird, hängt nur davon ab, ob diese Behörden die Ratschläge und Gutachten der Planung einholen wollen und dann auch berücksichtigen. Dass den Behörden in dieser Beziehung ganz erhebliche praktische Kompetenzen zustehen, geht schon daraus hervor, dass im Jahre 1958 das gesamte Bauvolumen, der volle finanzielle Aufwand im Hoch- und Tiefbau in der Schweiz sich auf 5 Mia Franken bezifferte. Das bedeutet, dass je Einwohner rund Fr. 1000.— verbaut wurden. Von diesen betreffen im Mittel drei Fünftel jährlich private, zwei Fünftel öffentliche Bauvorhaben. Wenn die entsprechenden Fr. 400.— je Kopf wirklich planmässig und zielbewusst eingesetzt würden, bliebe der ganzen übrigen Bautätigkeit nichts anderes übrig, als sich in den Rahmen dieser Planung einzufügen. Selbst die ihrer Natur nach sehr konservative Gesetzgebung ist diesen Bedürfnissen gefolgt und hat, z. B. in der Ergänzung des im Mai des Jahres 1959 von der Volksabstimmung genehmigten zürcherischen Baugesetzes, eine ganze Reihe von Planungskompetenzen neu eingeführt.

So lautet § 8b des Baugesetzes:

Als *Richtlinie* für die Ortsplanung kann der Regierungsrat, wo ein Bedürfnis nach zusammenhängender Planung besteht, über das Gebiet mehrerer Gemeinden unter Fühlungnahme mit deren Behörden einen Gesamtplan aufstellen. Dieser soll naturnlich die wichtigen Verkehrslinien, die Grundlagen für die Wasserversorgung und die Ableitung der Abwasser sowie die Wohn- und Industriegebiete, die für öffentliche Werke mit Freiflächen erforderlichen Areale, die von der Ueberbauung freizuhaltenden und die einstweilen vorwiegend landwirtschaftlich zu benützenden Gebiete sowie Wälder enthalten.

Dies bedeutet gegenüber der früheren Fassung scheinbar einen Rückschritt. In derjenigen des Jahres 1943 mussten die Gemeinden in ihren Bebauungsplänen sich dem Gesamtplan anpassen, während er jetzt nur noch als *Richtlinie* gehandhabt werden soll. In Wirklichkeit haben sich die Gemeinden in der Zwischenzeit selbst aktiv planerisch organisiert, indem sie sich zusammen mit den grösseren Städten zu Planungsgruppen zusammenschlossen. Sie arbeiteten eigene Planungen aus oder übten sachliche Kritik an den kantonalen Planungen. Im Endergebnis wurde so gerade durch die grössere Planungsfreiheit mehr erreicht als früher, da die Gefahr nahe lag, dass die Gemeinden ihnen nicht genehme Planungen sabotierten. Planungen, die zudem laufend den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst werden müssen, sind nach neuer Fassung beweglicher. Sie tragen den wechselnden Verhältnissen besser Rechnung, weil nicht erst noch der Gesamtplan wegen kleiner Nichtübereinstimmungen im langwierigen Administrativverfahren abgeändert werden muss, bevor die Gemeindeplanungen genehmigt werden können.

Neu ist zudem das in den §§ 68 b und e eingeführte ausdrückliche Recht, *Freihalte- und Trennzonen* für die städtebaulichen und landschaftlichen Zwecke auszuscheiden. Es muss in diesem Zusammenhang allerdings auch auf eine gleichzeitig erfolgte Ergänzung im zürcherischen Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch hingewiesen werden, in welchem die Entschädigungspflicht für enteignungsähnliche Tatbestände geregelt und eine *angemessene* Entschädigung verlangt wird. Anderseits hat als Gegengewicht gegen unbegründete Eigentümerforderungen auch das Baugesetz eine Präzisierung erfahren, die sich vor allem auf die im letzten Absatz des § 86 c ausdrücklich genannte Möglichkeit des Ausschlusses an Werkleitungen stützt. Es kann sich beim Ausschluss der Kostentragung durch die öffentliche Hand nicht nur um die Kosten für ein verhältnismässig kurzes Anschlussstück handeln. Für die ungeplanten, nicht eingezonnten Gebiete kann vielmehr eine selbständige und unabhängige Wasserversorgung bzw. Abwasserbeseitigung verlangt werden, die das planmässige Netz nicht berührt.

Fortschritte hat in jüngster Zeit auch die schweizerische *Planungsforschung* gemacht. Während man früher auf blosse Schätzungen und Mutmassungen für die Programmgestaltung der verschiedenen Bedürfnisse angewiesen war, sind in letzter Zeit an vielen Orten eingehende Untersuchungen durchgeführt worden. Erwähnt seien u. a. nur die durch die Stadt Zürich in jüngster Zeit durchgeföhrten Verkehrszählungen und Untersuchungen über den tatsächlichen Parkplatzbedarf, welcher als Grundlage für die Nationalstrassenplanung im Raume von Grosszürich und für eine in Vorbereitung begriffene Park- und Garagenordnung dienen. Ein grösserer Teil der Cityquartiere und zehn Siedlungskomplexe in verschiedenen Quartieren wurden bis in alle Einzelheiten analysiert und daraus für schweizerische Verhältnisse völlig neue

Erkenntnisse gewonnen, die zugleich über die Art der Lebensführung bemerkenswerte Auskünfte ergeben.

Unter anderem wurden 2000 Wohnungen, 600 Läden, 50 Restaurants, 60 Büro- und Gewerbebetriebe, 15 Hotels nebst allen in der Cityzone enthaltenen Diensten untersucht und der spezifische Verkehrsaufwand und der Parkplatzbedarf bezogen auf die Nutzfläche ermittelt. In diesem Zusammenhang interessierte auch der Parkierungsbedarf in den Wohnzonen, der als durchgehend gleichwertig festgestellt wurde, weil luxuriöse Wohnungen mit grossem Parkplatzbedarf relativ viel, bescheidenere mit geringem Parkplatzbedarf weniger Wohnfläche je Kopf beanspruchen.

Die für die Schweiz typischen Wohnverhältnisse ergeben, dass 5 % der Wohnungen in Zweizimmer-, 55 % in Dreizimmer-, 35 % in Vierzimmer- und 5 % in Fünfzimmerwohnungen bestehen. Genau die Hälfte der untersuchten Wohnungen war von Arbeitern bewohnt. Die Bruttonutzfläche je Bewohner beträgt 25,88 m². Der durchschnittliche Motorisierungsgrad beläuft sich heute auf 123 Personenwageneinheiten je 1000 Einwohner. Auf den Quadratmeter Wohnfläche entfielen 1959 im tatsächlichen Bedarf 0,2 m² Park- oder Garagenfläche, eingerechnet ein Besucherbedarf von 40 %. Es wird angenommen, dass sich die Motorisierung bei Andauern der bisherigen Entwicklung bis in zehn Jahren verdoppeln dürfte, nachdem dies in den vergangenen zehn Jahren der Fall war. Dann ergibt sich je Quadratmeter Wohnnutzfläche ein Parkplatzbedarf von 0,4 m². Besonderes Interesse erlangen diese Erhebungen für die City von Zürich, die Metropolenbedeutung hat. Wir greifen die Warenhausbesucher in der kritischen Zeit zwischen 14.00 bis 17.00 Uhr heraus und können feststellen, dass je Hektar und Stunde rund 4000 Kunden gezählt wurden. Davon treffen 24 % mit privaten Fahrzeugen ein, für welche eine durchschnittliche Parkierungszeit von 42,6 Minuten ermittelt wurde. Beachtenswert ist auch die Feststellung, dass je Arbeitsplatz in dieser kritischen Zeit 14 Kunden gezählt werden konnten. Der Umsatz muss also ein ausserordentlich hoher sein. Schon heute müsste zur Befriedigung des Parkierungsbedarfs auf je zwei Arbeitsplätze ein Parkplatz zur Verfügung gestellt werden. Weiter wurde ermittelt, dass auf eine Parkierungszeit im Mittel 2 bis 3 Einkäufe entfallen. Bis zur Erreichung der mutmasslichen Sättigung der Motorisierung, in Flächeneinheiten umgerechnet, sollte also theoretisch je Quadratmeter Nutzfläche auch 1 m² Parkierungsfläche vorhanden sein. Das ist aus räumlichen Gründen nicht der Fall und wird auch nie erfüllbar sein. Schon heute müssen fünfmal soviele Besucher ihre Wagen ausserhalb der eigentlichen Geschäftsstadt abstellen.

Die schweizerischen Innenstädte, die wie alle europäischen Städte auf mittelalterlichem Strassenetz aufgebaut sind, lassen sich nicht in Autostädte umwandeln. Es mag noch interessieren, dass heute von 100 Citybesuchern, die wenigen nur zu Fuss kommenden abgerechnet, 16 mit der Bahn, 61 mit Verkehrs-

betrieben (Tram) und 24 mit eigenem Motorfahrzeug eintreffen. Die Steigerung der Motorisierung ist von den Abstellmöglichkeiten für Motorfahrzeuge abhängig. Für Trambetriebe ist eine Tieflegung unter Pflaster und für die Eisenbahnen ein volliger Umbau begonnen worden, die für beide annähernd eine Verdopplung der Leistung gewährleisten sollen. Es kann angenommen werden, dass sich die allgemeine Verkehrstruktur trotz aller Aufwendungen kaum wesentlich ändern wird. Die Kosten, die für die Verbesserung der gesamten Verkehrsanlagen geschätzt werden, belaufen sich auf 3 Milliarden Schweizer Franken, oder je Kopf der zukünftigen Bevölkerung auf sFr. 3750.—.

Es darf ohne Ueberheblichkeit festgestellt werden, dass in der Schweiz zur Koordination und zur Ausführung ausserordentlich günstige Voraussetzungen vorliegen. Einmal besteht eine starke topographische Gliederung, zudem werden durch den nach Gesetz unverletzlichen Waldbestand Dauergrünflächen im Ausmasse von einem Viertel des mittelländischen Territoriums — des Gebietes mit der grössten baulichen Expansion — garantiert. Darin drücken sich weniger die Verdienste unserer Generation, als diejenigen unserer Vorfahren aus, was dankbar anerkannt werden soll. Die starke kleinräumige Gliederung ist auch die Ursache unserer ebenso kleinräumig und menschlich überschaubaren politischen Gliederung. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich das theoretisch als richtig Erkannte auch praktisch einigermassen durchsetzen wird, ist deshalb bei uns so gross wie irgendwo. Anderseits sind wir Schweizer kein phantasie- und planbegabtes Volk. Aber es ist uns immer wieder gelungen, mit der Vielfalt und Enge unserer Verhältnisse auf tatsächlich bestmögliche Art fertig zu werden. Unsere Stärke liegt nicht in grosszügigen Neuplanungen, aber wir verfallen auch weniger der Gefahr, an sich erstrebenswerte Neuerungen einer ganz anderen Wirklichkeit unterzuschieben. Was oben scheinbar etwas geringschätzig Sanierung genannt wurde, läuft praktisch auf eine beharrliche Perfectionierung des Möglichen und durch die Verhältnisse Vorgezeichneten heraus.

Planung bedeutet politisch Koordination oder Zusammenarbeit, und diese wiederum wird dadurch vollzogen, dass in gemeinsamen Besprechungen eine Lösung entwickelt wird, der am Ende alle interessierten Kreise als der praktisch bestmöglichen ihre Zustimmung geben können. Es genügt jedoch nicht, wenn diese mühsame Koordinationsarbeit von Fachleuten und Behörden zu Ende geführt wird. Die Planung bedarf vielmehr in der Schweiz zur Genehmigung des Projektes und ausserdem zur Bewilligung der nötigen Kredite der Zustimmung der Mehrheit der Stimmbürger. In den kleineren Gemeinwesen, die noch die Gemeindeversammlung, so etwas wie ein Parlament sämtlicher Stimmbürger kennen, findet diese Abstimmung in der Gemeindeversammlung statt. Von rund 100 Abstimmungen über Ortsplanungen im Kanton Zürich sind in den letzten zehn Jahren nur drei zurückgewiesen worden. Dass diese rund 100 Bauord-

nungen neun Zehntel aller Kantonseinwohner umfassen, kann als Erfolg der Planungen und als Zeichen der Aufgeschlossenheit der Bürger zugleich beurteilt werden. Zur Klarstellung der Verhältnisse muss jedoch gleichzeitig erklärt werden, dass es sich bei allen diesen Massnahmen nur um Dispositionsplanungen handelt, in denen für eine mutmassliche und ungenaue Entwicklung gewisse Räume für Wohnen, für Industrie, für Verkehrsanlagen und für öffentliche Einrichtungen und die zugehörigen Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen, Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung bereitgestellt werden. Die Anlagen selbst werden jedoch nur sehr selten vorsorglich zur Förderung einer gezielten Entwicklung, sondern meist erst als Sanierung dann ausgebaut, wenn sie unumgänglich geworden sind. Immerhin sind die ausgeföhrten Teile auf umfangreiche Projekte und diese wieder oft auf Vollausbau abgestimmt. Sogenannte Fehlplanungen, die von Ueberdimensionierungen herühren, sind aus diesem Grund selten. Im Kanton Zürich bestehen für 160 von 171 Gemeinden genehmigte generelle Kanalisationsprojekte, annähernd ebenso viele Wasserversorgungsprojekte, letztere als regionale Gruppenwasserversorgungen auf zusammenhängenden Planungsgrundlagen.

Leider hat die *Industriestandortbestimmung*, die der Kanton Zürich um 1950 durchführte, keinerlei Nachhall gefunden und deshalb auch keinerlei Aktion ausgelöst. Es wurde an gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen gedacht, die Industrieland zusammenkaufen und baulich organisieren und erschliessen sollten. Geht man jedoch den damals im Plan ausgeschiedenen Zonen nach, so ist an Ort und Stelle festzustellen, dass immerhin zahlreiche neue Industrieanlagen in diesen Gebieten entstanden sind und weiterhin entstehen. Es bleibe dahingestellt, ob die Planung nur die tatsächlichen Entwicklungstendenzen richtig eingeschätzt hatte oder ob sie trotz dem äusseren Misserfolg soviel Ueberzeugungskraft besass, dass sie ohne staatliche Aktion realisiert worden ist. Von den damals vorgeschlagenen grösseren Industrienzentren (Regionalzentren) haben alle, nämlich Winterthur, Bülach, Affoltern und Wetzikon eine starke industrielle Entwicklung erfahren. In den beiden mittleren haben die Gemeinden selbst Industrieland gekauft, erschlossen und schon zum grossen Teil weitergegeben, und die andern wollen das nun nachholen. Aber auch damals als Nebenzentren bezeichnete Industriegemeinden haben die Initiative ergriffen, Land frühzeitig erworben und mit Erfolg an Industrieunternehmungen weitergeleitet, wie z. B. Regensdorf im Furttal und Dübendorf im Glattal je im 10-km-Umkreis zur Stadt. Dabei hat die zugehörige Wohnbautätigkeit ohne besondere Massnahmen in reichlichem Masse eingesetzt, so dass sich die Industriestandorte darauf konzentrieren konnten, die nötigen Kernbildungen für die zentralen Dienste ihrer Stufe planmäßig zu fördern. Dies geschieht ebenfalls in Form von Wettbewerben oder von Planungsstudien in Gruppenaufträgen.

Als Beispiel diene die neue Eisengiesserei der Firma Gebr. Sulzer in Winterthur. Die Firma besteht seit 125 Jahren. Die erste Verlegung aus dem ursprünglichen stadtnahen Werkareal von 24 ha nach dem neuen, etwa 140 ha messenden Areal in Oberwinterthur, das 4 km weiter östlich liegt und seither eingemeindet wurde, erfolgte im Jahre 1907. Die Gesamtplanung dieser Anlagen, für schweizerische Verhältnisse eine der grössten, stellte geradezu stadtplanerische Aufgaben. Es mussten die Hauptverkehrs- und Versorgungsachsen festgelegt werden, die aus Eisenbahnanlagen, Kranbahnen und Leitungskanälen bestehen. Die Wasserversorgung sowie die Abwasserbeseitigung und Abwässerreinigung wurden geplant und gebaut. Für das Personal wurden Erholungsanlagen errichtet und für alle diese Vorkehrungen Erweiterungsmöglichkeiten offen gehalten. Die engeren Planungsarbeiten für die Giesserei allein dauerten vier Jahre. Als Ziel war ein Optimum zwischen dem heutigen und dem zukünftigen Bedarf zu ermitteln. Besondere Beachtung fand der Ablauf der Materialbewegungen, betragen doch im Grossmaschinenbau (Dieselmaschinen) die Transportkosten ein Fünftel bis ein Drittel der Bearbeitungs- und Montagekosten. Die Halle misst 31 000 m² und die zugehörige Montagehalle 15 000 m². Gegenüber dem bisherigen Durchschnitt wurden die Weglängen für den Materialfluss auf die Hälfte und die Zahl der Richtungsänderungen auf einen Drittel herabgesetzt. Grosse Sorgfalt wurde dem Arbeitsklima geschenkt. Da die Firma Sulzer selbst Klimaanlagen baut, stand ihr umfangreiches Studienmaterial zur Verfügung. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Arbeitsfreude wurden alle verfügbaren Kenntnisse auf dem Gebiete der Lichtführung, der Farbgebung, der Weiträumigkeit und der Hygiene angewandt, um ein Optimum an Behaglichkeit zu erreichen. In diesem Zusammenhang mag interessieren, dass in den von der Firma Sulzer in den letzten 30 Jahren klimatisierten Bürohäusern die Fläche der Fenster von einem Drittel der Fassaden auf zwei Drittel anstieg. Aehnliche Grossplanungen und Neubauten sind in Ebikon bei Luzern durch die Aufzugfabrik Schindler, in Birrfeld durch die Firma Brown, Boveri und in Muttenz bei Basel durch die chemische Industrie im Gange.

Es gibt Fälle, bei denen wie im Birrfeld, wo im Zusammenhang mit Fabrikbauten der BBC eine grosszügige Regionalplanung im Gange ist, mit den Werkbauten gleichzeitig die zugehörigen Wohnbauten und die notwendigen städtebaulichen Anlagen projektiert werden. Vorwiegend werden diese jedoch nicht von den Industrieunternehmen selbst geplant und gefördert, sondern es sind besondere Unternehmungen (Baugesellschaften und Baugenossenschaften), die auf eigene Initiative für die Deckung des Wohnungsbedarfs sorgen, der aus den Industrieprojekten abgeleitet werden kann. Auch hier ist jedoch eine deutliche Entwicklung zur Planung, d. h. zur Rationalisierung und Normierung festzustellen, und die Masse der Wohnsiedlungen bezieht sich, immer gemessen an

schweizerischen Verhältnissen, auf grosse Anlagen in «differenzierter Bauweise». Darunter wird ein bewusster Wechsel und eine gestaltete Gruppierung zwischen Flachbauten mit Wohnungen für Familien mit Kindern sowie Hochbauten (in der Schweiz 5 bis 10 Geschosse) für Familien mit weniger oder nur Kleinkindern angestrebt. Die Grössenordnung liegt zwischen 300 bis 700 Wohnungen, was, wiederum für schweizerische Verhältnisse, schon viel ist. Beim Regionalplanungsbüro des Kantons Zürich wurden im Jahre 1959 (ausserhalb der Stadt Zürich) ein Dutzend derartige Siedlungsvorhaben begutachtet und mindestens ebensoviele stehen noch in Bearbeitung.

Als weiteres Beispiel für eine tatsächlich erfolgte Planung auf nationaler Ebene kann die *Nationalstrassenplanung* gelten. Während bisher die Kantone die Strassenhoheit besassen, ist 1959 von den eidgenössischen Räten ein Gesetz verabschiedet worden, das für die auf der Ebene des ganzen Landes wichtigsten Strassen, die Nationalstrassen, dem Bund gewisse Kompetenzen für eine einheitliche Planung gibt. In den Kommissionen, welche die Nationalstrassenplanung anregten, organisierten und durchführten, waren Vertreter der Landesplanung beteiligt. Die Gesamtlänge dieser in rund zwei Jahren im Massstab 1:5000 geplanten Strassen, zur Hauptsache Autobahnen, beträgt 1672 km, davon fallen 420 km auf Alpenrouten. Das bedeutet, dass das ganze Land fünfmal in einer Diagonale von Autostrassen durchzogen sein wird, während z. B. das ausgebaute deutsche Autostrassennetz nur dreimal der Diagonale Danzig - Basel entspricht. Die Erstellungskosten werden auf 3 Milliarden Schweizer Franken geschätzt und der Landbedarf wird 3000 ha betragen, davon entfallen 10 % auf Wald. Je Einwohner werden also 6 m² neues Strassengebiet beansprucht, das ist rund ein Sechstel des bisherigen Strassengebietes. Die Kosten werden sich auf rund sFr. 500.— je Kopf belaufen, der Aufwand ist also absolut und relativ ein ausserordentlich hoher. Die Erklärung für diesen Aufwand liegt in der hohen Bevölkerungsdichte von 480 Einwohnern des schweizerischen Mittellandes, in dem sich das Leben zur Hauptsache abspielt, sowie in der Tatsache, dass die internationalen Strassenverbindungen, Berlin - Rom und Paris - Wien durch die Schweiz verlaufen. Man rechnet mit einer Bauzeit für die dringliche erste Etappe von zehn Jahren. Während die Nationalstrassenplanung die wichtigsten Dispositionen im Landesinteresse regelt, haben sich für die Führung der einzelnen Linien in den Regionen vielerorts regionale Gruppen gebildet, so dass der endgültigen Festlegung dieser Trassen eine sehr rege, technische und politische Diskussion vorausging. In der Region Zürich z. B. haben sich, anknüpfend an die regionale Organisation der Landesplanung, sieben Regionalplanungsgruppen gebildet, bei denen sich immer die Stadt mit dem angrenzenden Sektor und eine grösere Zahl von Gemeinden verschiedener Täler zusammenfanden. Die Tätigkeit dieser Gruppen ist selbstverständlich nicht nur auf Strassenplanung beschränkt, vielmehr sind

im weiteren Grünzonenpläne (Erholungsgebiete und Landschaftsgestaltung), Industriestandortsplanungen und gesamte Siedlungsplanungen bzw. Revisionen an schon vorhandenen in Angriff genommen worden. Dabei ging die Initiative von den Gruppen selbst aus, nicht wie bei den vor zehn Jahren durchgeföhrten Gesamtplanungen (gemäss § 8 lit. b des Baugesetzes), denen die rechtliche Inkraftsetzung versagt blieb, weil damals die gesetzlichen Grundlagen noch fehlten.

Eine weitere umfassende Planung mit eidgenössischen Subventionen, jedoch auf kantonaler Ebene, sind die *landwirtschaftlichen Gesamtmeiliorationen*. Ausser an den Folgeerscheinungen der Industrialisierung leidet die schweizerische auf Familienbetrieben aufgebaute Landwirtschaft an der Güterzersplitterung. Wie für die Planung überhaupt, ist für sie bezeichnend, dass der Beginn derartiger Arbeiten immer verhältnismässig spät einsetzt. Die Kleinräumigkeit lässt wegen des geringen Umfangs der einzelnen Vorhaben eine Zusammenfassung auf höherer Ebene sehr spät derart dringlich werden, dass die Mehrheit solchen Unternehmungen zustimmt. Diese geographische Bedingtheit deckt sich mit der politischen, da das schweizerische Territorium auch im Bauwesen in 3000 föderalistisch selbständige Gemeinden zerfällt, von denen nur die grössten durch Eingemeindung (Zürich 1893 und 1934) ihr Areal ausweiten mussten. So ist auch auf dem Gebiet der Güterzusammenlegung seit 1885 bis 1950 erst ein Drittel der zusammenlegungsbedürftigen Flächen tatsächlich saniert worden, während für den Rest ein 30-Jahres-Programm vorliegt. Symptomatisch ist auch die langsame Entwicklung der einschlägigen Gesetzgebung, ebenso die gleichzeitig steigende gesamtplanerische Bedeutung der Meliorationen. Während sich die ersten behördlichen Massnahmen auf bescheidene Beiträge an die Vermessungs- und Geometerkosten, die Zusammenlegung lediglich auf eine mehr oder weniger grosse Felderregulierung beschränkten, sind insbesondere in den letzten Jahren infolge der durch Kriegsnotgesetz geförderten Gesamtmeiliorationen immer durchgreifendere Reorganisationen ganzer Wirtschaftsgebiete durchgeföhrten worden. Die Kriegsnotrechte wurden seither wieder aufgehoben. Die angestrebten Ziele blieben.

Die Wegnetze werden nicht nur nach innerbetrieblichen Gesichtspunkten, sondern im Zusammenhang mit Autostrassen und Baugebietsscheidungen geplant. Es wurden vielerorts zukünftige, vordem in weiter Ferne liegende Hauptstrassenzüge (Fernverkehrsstrassen) bereits bei der Grenzziehung berücksichtigt, so dass die zusammengelegten Betriebe nur an ihren Grenzen und auch dort wieder an den äussersten Einflusslinien der Siedlungszentren berührt werden. Gleichzeitig werden Wasserläufe saniert, Vorflutverhältnisse und die Wasserversorgung verbessert und in zunehmendem Masse Landschaftsschutz und Landschaftsgestaltung berücksichtigt. Mit der gleichen Entwicklungstendenz sind auch von blosen Partialunternehmungen immer grössere, d. h. zum Teil

ganze Gemeindeguppen und immer umfassendere, d. h. gleichzeitig land-, ackerbau-, alp-, vieh- und waldwirtschaftliche, neben Spezialkulturen, wie z. B. Rebgebieten, bei gleichzeitiger Ausscheidung von Bau- und Industriezonen, zusammengelegt worden. Wenn auch dabei die Gesetzgebung noch nachhinkt und eine Baulandumlegung und Güterumlegung nicht auf derselben gesetzlichen und finanziellen Grundlage durchgeföhrten werden kann, werden doch die Projektierungen koordiniert. Als neueste Massnahme wird von der Schweizerischen Vereinigung für Innenkolonisation und von Planerkreisen vorgeschlagen, dass an die gewünschte Erhöhung der staatlichen Beiträge die Bedingung einer verlängerten Sperrfrist für den nichtlandwirtschaftlichen Zwecken dienenden Weiterverkauf und die dadurch drohende Wiederaufsplitterung zu knüpfen sei. Die bestehenden Sperrfristen, die je nach Kanton nur 15 bis 20 Jahre betragen, erweisen sich nämlich als viel zu kurz, insbesondere weil in diesen arrondierten Gebieten bei Ueberbauung nur noch private Interessen berührt werden und daher die planerische Kontrolle des obligatorischen Quartierplanes sachlich nicht angewendet werden kann.

Ein besonders erfolgversprechendes Verfahren ist das im Kanton Zürich geübte *Massenland- und Mehrwertsverfahren*. Die Ausgleichs- oder Kompensationsmasse wird durch Einwurf von der öffentlichen Hand gehörendem Land, durch freiwilligen Zukauf von Land durch das Gesamunternehmen und prozentuale Abzüge auf dem ganzen Perimeter einerseits, durch Neuschaffung von Kulturland anderseits, gebildet, welche durch Entwässerung und Rodung und andere Bodenverbesserungen aus geringwertigem extensiv genutztem Boden hochwertiges Kulturland entstehen liess. Zudem wird von früheren Allmenden herührendes abgelegenes Land für die öffentlichen Bedürfnisse in die Siedlungs- und Kerngebiete umgeteilt, wo es nur mit einem kleinen Bruchteil der Fläche, aber mit entsprechendem höheren Bonitierungswert eingeworfen wird, so dass für das reine und wieder an Landwirte zu verteilende Agrarland keine Flächenverminderung eintritt. Die auf diese Weise gewonnene Manipuliermasse gestattet, jedem beteiligten Privaten nicht weniger, sondern gleichviel und in der Regel wertmässig mehr Land zuzuteilen und zudem die dringlichsten öffentlichen Landbedürfnisse am richtigen Platz zu befriedigen.

Nachwort

Es handelt sich beim vorliegenden Artikel um den schweizerischen Beitrag an den zurzeit in Puerto Rico tagenden Internationalen Kongress für Wohnungswesen und Städtebau. Eine der zur Diskussion stehenden Fragen war die nach den Auswirkungen der Planung auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in den am Kongress teilnehmenden Ländern. Der Umstand, dass die Schweiz schliesslich am Kongress nicht vertreten war und daher auch dieser Bericht nicht erschienen ist, mag für die tatsächliche Bedeutung der Planung in der Schweiz ebenso kennzeichnend sein wie der Artikel selbst.