

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 17 (1960)

Heft: 3

Rubrik: Mitteilungen = Communications

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: 15.01.2026

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

Mitteilungen VLP

In der Fachpresse war zu lesen, dass in einigen Kantonen mit dem *Bau von Teilstücken der Autobahnen* bereits begonnen werden konnte. An den meisten Orten liegen aber noch keine baureifen Projekte vor; um so eifriger wird an der Detailplanung gearbeitet. Wie wir schon in den im «Plan» Nr. 2/1960 veröffentlichten Mitteilungen berichten konnten, hält es unsere Vereinigung als nötig und wünschenswert, bei der Festlegung der Detailprojekte mitzuarbeiten. Eine kleine ad-hoc-Kommission, die am 7. April 1960 in Bern zusammenrat, hat erstmals über die Möglichkeiten dieser Mitarbeit diskutiert. Am 19. April 1960 bot sich dann die Gelegenheit, den eidgenössischen Oberbausinspektor darüber zu orientieren. Die Geschäftsleitung hat hierauf dem Eidgenössischen Oberbausinspektor am 6. Mai 1960 eine detaillierte Eingabe unserer Vereinigung zugestellt. Wir werden die Beantwortung unseres Gesuches abzuwarten haben, bevor wir über die Lösung der Probleme berichten können. Es sei aber schon jetzt darauf hingewiesen, dass wir für eine intensive Mitarbeit der Regionalplanungsgruppen bei der Prüfung der Detailprojekte eintreten.

Am Nachmittag des 19. April 1960 empfing der eidgenössische Oberbausinspektor, Herr Dr. R. Ruckli, eine Delegation unserer Vereinigung, die ihm das Gesuch um die *Erhöhung des jährlichen Bundesbeitrages* von Fr. 25 000.— auf Fr. 100 000.— erläuterte. Die Delegation bestand aus dem Präsidenten und Vizepräsidenten unserer Vereinigung, Ausschussmitglied H. Siegwart, O. Glaus (Geschäftsleiter der RPG NO) und dem Geschäftsleiter der VLP. Sie bekräftigte den Willen unserer Vereinigung, den Behörden bei der Erledigung der gewaltigen Aufgaben der Landes-, Regional- und Ortsplanung tatkräftig mitzuhelfen. Um diesen Willen in die Tat umzusetzen, benötigen die VLP und die Regionalplanungsgruppen viel mehr Mittel. Ohne genügende Finanzen können VLP und Regionalplanungsgruppen trotz der grossen Arbeit, die immer und immer wieder geleistet worden ist, die ungebremste Entwicklung und die unerfreulichen Tendenzen bei der Gestaltung unserer Landschaft nicht genügend beeinflussen. Die Delegation hat unmissverständlich darauf hingewiesen, dass die Gefahr einer chaotischen Ueberbauung unseres Bodens mit all ihren gefährlichen Folgen gross ist und noch ständig wächst. Herr Dr. Ruckli zeigte sich gegenüber unseren Argumenten sehr aufgeschlossen. Wir hoffen, dass er unser Gesuch mit dem Antrag auf Gutheissung an den Vorsteher des Eidgenössischen Departementes des Innern, zuhanden des gesamten Bundesrates, weiterleitet.

Bei der Besprechung mit Herrn Dr. R. Ruckli wurde unseres Erachtens mit Recht darauf hingewiesen, dass die zusätzliche Förderung der Regional- und Ortsplanung nicht allein dem Bund aufgebürdet werden darf. Vielmehr sollten die Kantone und Gemeinden ihren Teil dazu beitragen. Wir gedenken deshalb, in absehbarer Zeit die Frage der Erhöhung der Mitgliederbeiträge der Kantone und Gemeinden ebenfalls zu prüfen. Soll in der ganzen Schweiz umfassend richtige Arbeit geleistet werden, ist der Finanzbedarf der VLP und der Regionalplanungsgruppen sehr gross. Selbst wenn der Bund seinen Beitrag auf Fr. 100 000.— erhöht und Kantone und Gemeinden ihre Mitgliederbeiträge ebenfalls bedeutend heraussetzen, kann nicht damit gerechnet werden, den gesamten Bedarf heute schon zu decken. Im Augenblick ist es wesentlich, die finanzielle Stellung der VLP und der Regionalplanungsgruppen so auszubauen, dass ein Optimum an Leistung angestrebt werden kann.

Am Abend des 19. April 1960 versammelte sich das Büro des Arbeitsausschusses (Präsident, Vizepräsident und alt Kantonsbaumeister H. Peter), um die Traktanden für die auf den folgenden Tag festgesetzte Arbeitsausschusssitzung zu behandeln. Dabei zeigte sich, dass das *Suhrentalbahn-Gutachten*, über das wir erstmals bereits im «Plan» 2/1960 orientierten, sehr komplexe Fragen aufwirft, deren Beantwortung schwerfällt. An der Sitzung des Arbeitsausschusses, die am Morgen des 20. April 1960 in Bern stattfand, musste deshalb die Bechlussfassung verschoben und einer kleineren Delegation anvertraut werden. Diese wird in den nächsten Tagen zusammentreten.

Am Nachmittag des 20. April 1960 versammelte sich der Vorstand zu seiner diesjährigen Sitzung. Herr Prof. Guttersohn hatte die Freude, eine grosse Zahl von Vorstandsmitgliedern und Gästen der Bundesverwaltung zu begrüssen. Da an diesem Tage mit dem Aufbruch der Strasse vor dem Sitzungskloster begonnen worden war, musste die Vorstandssitzung in letzter Minute in einen zu kleinen, dafür aber lärmfreien Raum verlegt werden. Die zu engen Sitzverhältnisse sind weder auf das Konto des Hoteliers noch der VLP zu buchen. Sie haben nur erneut bewiesen, welche Unzukämmlichkeiten entstehen können, wenn der Lärm der Baumaschinen überhand nimmt (und der Lärmbekämpfung zu wenig Beachtung geschenkt wird!). An der Vorstandssitzung wurden neu in den Arbeitsausschuss gewählt die Herren:

W. Clavadetscher, Direktor der Abteilung für Landwirtschaft des EVD, Bern;

R. Bonvin, Nationalrat, Stadtpräsident von Sitten;

Dr. R. Tschäppät, Gemeinderat, Direktor des Stadtbauamtes II, Bern.

Der Präsident hiess die neuen Mitglieder im Arbeitsausschuss herzlich willkommen. Der Vorstand genehmigte dann die Rechnung für das abgelaufene Jahr und das (Spar-)Budget für 1960.

Herr Prof. Dr. F. Jenny, Luzern, referierte hierauf über die «*Bodenspekulation aus der Sicht der Landesplanung*». Dem sehr aufschlussreichen Referat folgte eine recht eingehende Diskussion. Im nachfolgenden Referat über «*Nationalstrassen und Landesplanung*» bewies Herr J. Bernath, Kantonsingenieur von Schaffhausen, die Notwendigkeit der Mitarbeit der VLP bei der Detailplanung der Nationalstrassen, um diese optimal in die Landschaft einzugliedern. Wir werden auf die ausgezeichneten Vorträge zurückkommen.

Am 23. April 1960 führten die Regionalplanungsgruppen Bern in Burgdorf, und Graubünden in Davos, ihre Mitgliederversammlungen durch. Die VLP war an beiden gut organisierten, wohlgelegten Veranstaltungen vertreten. Der Berichterstatter wurde vom Vortrag von Prof. Dr. Grossmann in Zürich über die volkswirtschaftlichen Aspekte der Raumplanung ebenso in den Bann gezogen wie die anderen zahlreichen Mitglieder der RPG-Bern.

Zürich, 19. Mai 1960.

Dr. R. Stüdeli
Geschäftsleiter VLP.

Aufruf

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung legt zurzeit ein Planerverzeichnis an, das sie den kantonalen Baudirektionen und ihren Regionalplanungsgruppen zustellt. Sämtliche Architekten und Ingenieure, die bereits eine Orts- oder Regionalplanung durchgeführt haben, und diejenigen, die sich in Zukunft für die Erfüllung oder Mitarbeit an einer solchen Aufgabe interessieren, werden gebeten, sich bis Ende Juli 1960 bei der Geschäftsstelle der Vereinigung (Kirchgasse 3 in Zürich 1) schriftlich zu melden. Dabei sollte kurz mitgeteilt werden, ob und welche Planungen ausgeführt worden sind. Die Art der bereits bearbeiteten Planungen (z. B. Verkehrsplanung, Zonenplanung, Bauordnung) und die Funktion der Mitarbeit sollten detailliert werden. Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung ist für möglichst vollständige Angaben dankbar, damit das Planerverzeichnis einen repräsentativen Überblick gewährt.

Thesen zur wirtschaftlich-soziologischen Strukturforschung als Grundlage des Städtebaues

Der ehemalige Jenaer Soziologe, Prof. Dr. Felix Boesler, nunmehr in Bonn wirkend, sandte uns die folgenden Thesen, die wir gerne abdrucken, weil sie auf wesentliche Aufgaben der Stadtforschung und Stadtplanung hinweisen, die auch im Kreise der Schweizer Landes-, Regional- und Ortsplanung je länger desto intensiver diskutiert werden. Wir hoffen, dass sie ihr Interesse finden und ihre eigene Arbeit befruchten werden.

Red.

1. Die neuere Entwicklung in der Diskussion um den Städtebau ging von einer fast ausschliesslich künstlerischen Auffassung und einer technisch-konstruktiven Kunstlehre aus und führte über den «sozialen Städtebau» zu seiner komplexen Betrachtung als gesellschaftlicher Aufgabe mit dem Ziel einer auch wirtschafts-, finanz- und sozialpolitisch gut fundierten Gestaltung aller Siedlungsbereiche. Das ist der Weg von der *einseitigen «Kunst»* zu einer *vielseitigen Kunst*, womit auch dem Inhalt des Begriffes Gestaltung eine neue und viel weitere Auslegung gegeben wird.

2. Die Interdependenz von Städtebau und Siedlungspolitik einerseits, Wirtschafts-, Sozial- und Finanzpolitik andererseits tritt auch in der Praxis immer stärker in Erscheinung. Die Stadtplanung bedarf deshalb einer entsprechend sicheren Fundierung durch eine *wirtschaftlich-soziologische Strukturforschung*.

3. Zur wissenschaftlich-methodischen Sicherung solcher Strukturforschungsarbeiten vermag die weitere und dringend notwendige Entwicklung einer *Städtebauwissenschaft* wesentlich beizutragen. Deren Erfahrungs- und Erkenntnisobjekt dürfen dabei nicht zu sehr oder gar ausschliesslich an den herkömmlichen Stadtbegriff gebunden werden. Vielmehr ist ernsthaft zu prüfen, ob nicht sogar eine Ausweitung der Städtebauwissenschaft zur *Siedlungswissenschaft* erforderlich ist. Diese erfordert, wie auch schon die moderne Städtebauwissenschaft, ein Team von Städtebauern und Planern, Architekten und Nationalökonomien, Soziologen und Geographen, Kunsthistorikern und Vertretern weiterer Fächer.

4. Der Begriff der *Stadtplanung* ist — wie jeder Planungsbegriff im volkswirtschaftlich-sozialen Bereich — gebunden an das herrschende gesellschaftliche und wirtschaftliche System, das in unserem Falle ein marktwirtschaftliches ist. Um diese Zusammenhänge zu klären und zu einer brauchbaren Ordnung der Werte auch im Städtebau zu gelangen, wird empfohlen, eine *Grundkonzeption für Städtebau und Siedlungswesen* zu schaffen und zu erörtern, aus der zu erkennen ist, welche Grundforderungen (als optimale oder als Min-

destforderungen) sich aus der gesellschaftlichen Gesamlinie für Städtebau und Stadtplanung ergeben. Diese Grundkonzeption muss in Verbindung mit entsprechenden Grundkonzeptionen für andere wichtige Lebensbereiche (z. B. der Sozialpolitik, der Gesundheitspolitik, der Kulturpolitik usw.) entwickelt werden. Dadurch kann auch im Rahmen der öffentlichen Aufgaben und des öffentlichen Aufwandes eine bessere Sicherstellung des als notwendig erkannten städtebaulichen Bedarfs erreicht und dessen Befriedigung von den Zufälligkeiten der Mittelbeschaffung gelöst werden. Städtebau erfordert nicht nur langfristige Planung, sondern vor allem auch langfristige Investitionen. Eine dementsprechende Grundkonzeption geht über die bisher entwickelten Leitbilder des Städtebaus hinaus, die sich in der Hauptsache auf Dichten, Gebäudeabstände, Flächenrelationen usw. beziehen, nicht aber das volkswirtschaftliche Gesamtproblem und die Fragen der Investitionspolitik mit aufnehmen. Die Grundkonzeption muss auch den Einbau von Städtebau und Siedlungswesen in das System der sozialen Marktwirtschaft vorzeichnen und auf diese Weise die Voraussetzungen für eine marktkonforme Investitionspolitik auf städtebaulichem Gebiete schaffen helfen.

5. Der Grundkonzeption für den Städtebau sollte eine *Städtebaubilanz* zur Seite gestellt werden, die nach dem Prinzip der Rechenhaftigkeit Aufschluss gibt über Art und Grösse der Investitionen, die Methode ihrer Finanzierung und die Art der Finanzierungsmittel, das Verhältnis des Investitionsaufwandes zu den Betriebskosten. Sie soll damit auch Schlüsse auf den Investitionsbedarf der näheren Zukunft und seine Finanzierungsmöglichkeiten zulassen. Eine solche Städtebaubilanz muss als volkswirtschaftliche Bilanz und im engen Zusammenhang mit der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung entwickelt werden. Es kommt bei ihr weniger auf die Bilanzaufstellung als auf die Bilanzanalyse an.

6. Die Aufgabe der *Stadtplanung* ist und bleibt eine echte kommunale Angelegenheit. Sie kann aber nicht darin bestehen, lediglich eine dirigistische Planung und diese um jeden Preis zu entwickeln. Sie soll vor allem wesentliche Erkenntnisse über die objektiven Planungsgrundlagen erarbeiten und sie der Öffentlichkeit in vollem Umfange zugänglich machen, um im Rahmen einer dynamischen Planung den privaten Investitionsträgern Grundlagen für ihre Entscheidung und — auf der Grundlage einer modernen Bauordnung — die Möglichkeit einer sinnvollen Einfügung in den grösseren stadtplanerischen Rahmen zu geben.

7. Als Mittel zur Erforschung der Planungsgrundlagen dient die *kommuale Strukturuntersuchung* mit einer entsprechenden *Strukturanalyse*. Sie fin-

det ihren sichtbaren Ausdruck in einem kommunalen Strukturatlas. Dessen Schaffung, vor allem aber auch seine Evidenzhaltung, ist eine wichtige und echte Aufgabe der Verwaltung. Wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg solcher Arbeiten sind ein sinnvoller Ausbau des statistischen Dienstes in den Gemeinden, eine entsprechende Orientierung aller ihrer Verwaltungsbereiche auf das Ziel der Stadtplanung und ein besseres Eingehen der Bundes- und Landesstatistik auf die Erfordernisse der kommunalen Strukturforschung. Auch die Eingliederung eines in den Aufgaben der Stukturforschung erfahrenen Sachbearbeiters in den Bereich der Stadtplanungsämter ist zu empfehlen, denn die Evidenzhaltung des Strukturatlases bedeutet nicht nur seine laufende Fortführung, sondern auch die Herannahme und Verarbeitung neu auftauchender Probleme. Diese Fragen sind auch im Zusammenhang mit der in der Bundesrepublik zurzeit noch durchaus unbefriedigenden Lösung der Aus- und Fortbildung von Planern zu erörtern. Aufgabe der Städtebau- bzw. Siedlungswissenschaft ist es, die allgemeine und spezielle Methodik der kommunalen Strukturforschung, insbesondere auch die der Strukturanalyse und des Strukturatlases zu entwickeln.

8. Der *Wirtschafts- und Sozialwissenschaft* erwachsen im Bereich der kommunalen Strukturforschung besondere Aufgaben der Koordination von Städtebau und Siedlungswesen einerseits und der regionalen Wirtschafts- und Sozialforschung andererseits, weiterhin auf dem Gebiete der Investitionsforschung, des Zusammenhangs zwischen Wirtschaftswachstum und städtebaulicher bzw. siedlungspolitischer Entwicklung und Gestaltung, des Einflusses konjunktureller Situationen auf den Städtebau wie auch seiner Einsatzmöglichkeiten in der Konjunkturpolitik (antizyklische Finanzpolitik), der Anwendung des Rechenhaftigkeitsprinzips bei Aufstellung der Städtebaubilanz und ihrer Einbeziehung als Vermögens- und Ertragsrechnung in den Problemkreis der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Finanzpolitik der öffentlichen Körperschaften, der Beeinflussung der social costs usw.

9. Von der *komunalen Strukturforschung* muss der Weg zur *regionalen Problematik* gefunden werden, um der Interdependenz aller im Raum sich entwickelnden wirtschaftlichen und sozialen Erscheinungen gerecht zu werden. Dabei ist auch die Problematik der Verwaltungsgrenzen zu erörtern und nach Möglichkeiten eine konstruktive Lösung regionaler Verwaltungsprobleme zu suchen.

10. Die *Wirtschaft* einschliesslich der *Sozialpartner* muss stärkeres Interesse am Städtebau und am Siedlungswesen zeigen, da von hier aus ihr Wachstum und das der Betriebe sowie die allge-

meine Wohlstandsentwicklung wesentlich beeinflusst werden. Falsche oder unzureichende städtebauliche Massnahmen führen zu öffentlichen und privaten Fehlinvestitionen und müssen deshalb rechtzeitig als solche erkannt werden. Hier liegt auch eine der Hauptaufgaben der Stadtplanung.

11. Bei alledem ist zu beachten, dass die Strukturforschung ebenso wenig zu deterministischen Lösungen führt, wie die Wirtschafts- und Sozialforschung im allgemeinen. Sie liefert keine fertigen Rezepte für den Einzelfall, wohl aber zeigt sie Grundlagen und Möglichkeiten für brauchbare Lösungen auf. Sie nimmt aber den Planungsträgern (öffentlichen und privaten) nichts von ihrer Verantwortung ab, sondern stellt diese nur stärker heraus.

12. Das Unbefriedigende in der heutigen Situation des Städtebaus liegt nicht darin, dass er zu einseitig von volkswirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten bestimmt wird, sondern dass diese noch nicht genügend klar erkannt sind und infolgedessen nur unzureichend berücksichtigt werden.

Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner

In Baden bei Zürich hielt die Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner (VSS) am Freitag und Samstag, den 6./7. Mai 1960, ihre Jahresversammlung ab, an der mehr als 600 Mitglieder aus den Tiefbauverwaltungen, den Hochschulen sowie aus dem Kreise der technischen Büros und der Unternehmerschaft teilnahmen. Bei der Behandlung des Geschäftsberichtes wies der Vorsitzende, Kantonsingenieur Bernath aus Schaffhausen, namentlich auf die ungewöhnlich erfolgreiche Arbeit der neuen Fachkommissionen hin, die im Hinblick auf den Nationalstrassenbau im letzten Geschäftsjahr nicht weniger als 50 neue Strassenbaunormen herausgebracht und verschiedene Einführungs- und Fortbildungskurse veranstaltet haben. Die Tiefbauverwaltungen und Strassenbaufirmen haben deshalb alles Interesse daran, ihren tüchtigsten Mitarbeitern Gelegenheit zu geben, im Fachverband aktiv mitzuarbeiten, damit die grosse gemeinsame Aufgabe des Natio-

nalstrassenbaues nach den neuesten Erkenntnissen der Technik verwirklicht werden kann. — Die juristischen und politischen Probleme dieses Unternehmens erörterte Regierungsrat Dr. Kim, Baudirektor des Kantons Aargau. Er wies anhand einiger Beispiele nach, dass die verfassungsmässig festgelegte Partnerschaft von Bund und Kantonen etliche Fragen aufwirft, die im Nationalstrassengesetz keine eindeutige Beantwortung gefunden haben. Die Zusammenarbeit setzt beidseits guten Willen und Loyalität voraus, an deren Vorhandensein nicht zu zweifeln ist. — Ueber die besonderen strassenbaulichen Aufgaben und Lösungen des gastgebenden Kantons Aargau referierten Kantonsingenieur Hunziker und einige seiner Mitarbeiter. Zwei Exkursionen führten die grosse Gesellschaft in mehrere industrielle Betriebe der Gegend, zu den Tunnelbauten der Verkehrssanierung Baden und schliesslich durch die im Blüten- schmuck prangende Landschaft auf die Baustellen der Zurzacher Bergstrasse und einiger Nebenstrassen im nördlichen Jura.

REZENSIONEN · CRITIQUE DE LIVRES

Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft. Von Heinz-Gerhard Zimpel. 412 Seiten, 10 Karten, 114 Abbildungen. Halbleinen DM 29.—. Gauting bei München 1959.

Das Buch verdient die Aufmerksamkeit besonders des Schweizer Regionalplaners, weil es einer Schweizer Landschaft, den innern Rhätischen Alpen (dem Gebiet zwischen Davos - Filisur - Thusis - Splügen - Chiavenna - Maloja - Zernez - Flüela) gewidmet ist und zugleich methodisch Neuland betrifft. Obwohl verkehrsgeographisch — auch im Bündnerland — schon viel gearbeitet wurde, kann kaum gesagt werden, dass bisher das Wesen einer Verkehrslandschaft so systematische geographische Würdigung empfing, wie sie Zimpel mit Erfolg versucht hat. Von der Verkehrserscheinung, d.h. von den im Landschaftsbild manifest gewordenen Wegen im weitesten Sinne ausgehend, prüft er in der Folge die Verkehrsbewegung und ihre Organisation in Abhängigkeit von Landesnatur (Relief, Klima, Gewässer) und Kultur, um in einer synthetischen Be trachtung der Verkehrslandschaft, ihrer formalen und funktionalen Struktur (nach H. Carol) zu gipfeln. Der Verkehr wird somit, was auch die diversen Karten zum Ausdruck bringen, sowohl als Bestandteil wie auch als Gestaltungselement der menschlichen Umwelt (der Kulturlandschaft) aufgefasst, was na-

mentlich den Planer interessieren dürfte, der ihn nicht selten als «autonomen» Faktor kennenzulernen muss. Die Lösung der gestellten Aufgabe erfolgt in seltener detaillierter Eindrücklichkeit und stellt dem Verfasser selbst nicht nur das Zeugnis grossen Fleisses, sondern zugleich hoher Einfühlungsgabe in das Objekt aus, das, eine alpine Region starker Differenzierung, von einem Autor gleicherweise Ausdauer und Stoffbeherrschung verlangt. Ohne die Studien der schweizerischen Nationalstrassenplanungskommission kam er dabei z.B. hinsichtlich des St. Bernhardin zu analogen Empfehlungen, was eine erfreuliche Koinzidenz darstellt. Auf Einzelheiten kann hier leider raumshalber nicht eingetreten werden; das Buch ist aber so reich an Dokumentation, dass es unbedingt gründlich zu lesen ist, wenn man seine Werte zutreffend würdigen will. Dem einen oder andern Leser wird der Verfasser vielleicht sogar zu sehr ins Detail gegangen sein, und wer sich in der teils neuen Terminologie nicht auskennt, wird dann und wann den Eindruck erhalten, vor einem System zu stehen, das noch der Verifikation bedürfe. Im ganzen muss das Buch als eine sachliche wie methodische Leistung anerkannt werden, die der kulturlandschaftlichen Theorie wie der Praxis, in Planung und Landschaftsgestaltung Wesentliches zu geben vermag.

E. Winkler.

Die Campingplätze in Kärnten. Bestand, Mängel und Entwicklungsmassnahmen. Herausgegeben vom Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 22, Klagenfurt 1959. 49 Seiten, 9 Abbildungen, 47 Bilder und 2 Karten.

In der Entwicklung des Campingwesens steht Kärnten mit 67 Plätzen und 450 000 Zeltübernachtungen (1958) an erster Stelle unter den Bundesländern Österreichs. Hier wurde die Notwendigkeit früh erkannt, das Campingwesen in geordnete Bahnen zu lenken. Das führte über eine grundlegende Untersuchung dieses Problemkreises in Kärnten schliesslich zur Formulierung eines «Campingplatzgesetzes» für nichtgewerbliche Campingplätze, welches am 24. August 1959 in Kraft trat.

Die hierfür gesammelten Grundlagen sowie das Gesetz wurden in einer Denkschrift zusammengefasst und mit Karten, Plänen und einem ausführlichen Bilderteil versehen herausgegeben. Aus dem Inhalt dürften den Planer außer dem Gesetz besonders die Richtlinien für Standortwahl und Ausstattung der Campingplätze und der daraus entwickelte Muster-Entwurf eines Campingplatzes interessieren.

Jedem, der sich mit dem heute hochaktuellen Thema des «Campings» beschäftigt, ist diese eingehende und vielseitige Schrift sehr zu empfehlen. Denn sie zeigt ganz allgemein die Problematik des Campingwesens und Wege zu ihrer Lösung am Beispiel Kärntens.

T. Rönnebeck.