

Aus der Gerichtspraxis

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **20 (1963)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

thoden (Saatauswahl, Düngemittel usw.) eingeführt. Was nützen die grossen Kraftwerke, wenn keine Industrie und keine elektrische Lampe da ist, um den Strom zu brauchen?

Nur Gesamtentwicklungen sind sinnvoll. In den Wachstumskernen sollen vor allem die Schulung der Initiative, der Erfindungsgabe und des Organisationswillens gefördert werden. Zur Schaffung solcher Zentren werden in Frankreich sogenannte «animateurs» ausgebildet, praktische Leute mit Initiative, welche sich mit Pioniergeist für diese Idee einsetzen. Diese Leute werden sowohl aus dem Westen als auch aus den Entwicklungsgebieten selbst rekrutiert. Robert Descolôitres, président du Centre africain des sciences humaines appliquées, Rouen, erklärte jedoch, dass die Zahl der Ausgebildeten noch viel zu gering sei und dass ein grosses Bedürfnis für weitere solche Schulen bestehe, die mit Vorteil in den Entwicklungsgebieten selbst errichtet werden. Die Leute, die selbst an der Schaffung von Wachstumskernen mitgewirkt und die schöpferischen Kräfte gesehen haben, die jeder Bevölkerungsgruppe inneohnt, befürworten eine von unten aufgebaute, demokratische Regional- und Landesplanung, bei der die Bevölkerung ein Mitspracherecht, ja den ausschlaggebenden Einfluss auf den Plan besitzt. Diese Auffassung wurde vor allem von den Teilnehmern aus Frankreich, Deutschland und Belgien vertreten und

entsprach dem Standpunkt der Soziologen. Demgegenüber stellte sich in den Vorschlägen von Prof. Lasuen der Universität Madrid als auch von Frau Cao-Pinna, der Vertreterin der Bank von Sizilien, die Auffassung der absoluten Priorität des Nationalplanes. Nach Vorstellung der meisten Volkswirtschaftler sollte der regionale dem nationalen Plan untergeordnet sein, um so eine optimale Arbeitsteilung und Nutzung des Gesamtentwicklungspotentials des Landes zu ermöglichen.

Der Streit unter den Fachleuten der Planungsteams, wer die Führung innehaben sollte, blieb auch an dieser Konferenz nicht aus. Er kann nur dort gelöst werden, wo die Entscheidung über den Plan beim Volke liegt. In Demokratien ist allein das Volk berechtigt, seine Zukunft zu bestimmen. Es wurde festgestellt, dass überall da, wo der Planungsprozess im geheimen vor sich geht, wo der Kontakt und die Beteiligung der Bevölkerung fehlt, die Planer zu Technokraten und dadurch selbst zu einem der unbekannteren politischen Faktoren werden, der in ihren Rechnungen nicht eingeschlossen ist. Der demokratische Planungsprozess braucht Zeit, um diese Beteiligung des Volkes zu ermöglichen. Als eine gute Methode wurde die amerikanische Städteplanung erwähnt, welche das Mittel einer langfristigen Planung kennt, den sogenannten «20 years' master plan». Dieser wird laufend erneuert und dient als öffentliche Diskus-

sionsgrundlage zur Beurteilung der verschiedenen möglichen Entwicklungswege. Aus diesem langfristigen Plan werden ausgereifte Ideen durch Abstimmung gesetzlich in einem Ausbauplan verankert. Dieser Plan erstreckt sich über die nächsten sechs Jahre, wird alljährlich erneuert und schliesst die genaue Projektierung und Finanzierung ein. Der Einfluss der Beteiligung, der den Plan zum «eigenen» macht, wird leider von den Volkswirtschaftlern oft übersehen, die über all den Zahlenaufstellungen den Menschen dahinter, seine Ideen und seinen Willen vergessen.

In der westlichen Welt können sich dank der grundsätzlichen Freiheiten (Niederlassungs-, Organisations-, Gewerbefreiheit usw.) trotz eines von Technokraten aufgesetzten Nationalplanes Initiative und Wille der Bevölkerung durchsetzen. Da diese Freiheiten jedoch in den meisten nationalistischen Entwicklungsländern ausbleiben, erhalten die Technokraten eine Macht, die an die kommunistische Planwirtschaft erinnert. Es war die Quintessenz der Konferenz daran zu erinnern, dass wirtschaftliches Wachstum allein kein Ziel sein kann, sondern nur ein Mittel, um eine auf Freiheit aufgebaute Gemeinschaft zu schaffen, in der sich der individuelle Mensch optimal entfalten kann.

Walter R. Hunziker,
dipl. Städteplaner.

AUS DER GERICHTSPRAXIS

Schutz für Fussgänger auf der Albiskette

Der zürcherische Regierungsrat hat durch Beschlüsse, die auf die Jahre 1911, 1912, 1924, 1927, 1933, 1950 und 1961 zurückgehen, den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf der Grat- und der Ringlikonerstrasse zwischen Uitikon-Ringlikon und der Felsenegg auf Uetliberg und Albiskette verboten. Dadurch sollen sie als ungestörte Ausflugs- und Wandergebiete erhalten werden. Für das Verbot war auch der Strassenzustand bestimmend; die Gratstrasse ist nur ungefähr 2,5 m bis 3 m breit und hat kein Steinbett. Ausserdem sind Uetliberg und Albiskette zwischen Uitikon-Ringlikon und Felsenegg seit 1959 Pflanzenschutzgebiet. Vom Fahrverbot ausgenommen sind dringliche und unaufschiebbare Berufsfahrten der Aerzte, Tierärzte, Hebammen sowie Fahrten der im Dienste der öffentlichen Krankenanstalten, der Feuerwehr, der Polizei und des Bundes verwendeten Motorfahrzeuge. Die Polizeidirektion hat sodann generelle Bewilligungen für den Transport der für die Gastwirtschaftsbetriebe notwendigen Waren von der

Bahnstation Uetliberg zu den Gasthöfen Utokulm, Staffel und Annaburg, von der Buecheneggstrasse zu den Gasthöfen Felsenegg und Baldern mit genau bestimmten zeitlichen Einschränkungen zu erteilen. Auf Verlangen gestattet die Polizeidirektion unter sichernden Bedingungen den Lastwagentransport von Gütern, deren Beförderung mit der Uetlibergbahn oder deren Umlad in Hinter-Buechenegg mit aussergewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Verschiedene Anwohner verlangten weitergehende Ausnahmebewilligungen. Ihre Begehren wurden im wesentlichen abgewiesen. Das *Verwaltungsgericht* hiess indes die Beschwerde gegen den Entscheid des Regierungsrates zum Teil gut.

Verkehrsbeschränkungen, wie sie für die Ringlikoner- und Gratstrasse erlassen wurden, sind bundesrechtlich nicht ausgeschlossen; sowohl die Bundesverfassung (Art. 37^{bis} Abs. 2) als auch das Motorfahrzeuggesetz (Art. 3 Abs. 1) und das Strassenverkehrsgesetz (Art. 3 Abs. 1 bis 3) machen Vorbehalte zugunsten der Strassenhoheit der Kantone. Kantonalrechtlich stützt sich der Regierungsrat auf § 13 des Gesetzes über den Verkehr

mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 18. Februar 1923, welcher lautet: «Der Regierungsrat ist befugt, den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf einzelnen Strassen und zu bestimmten Zeiten zu verbieten. Der Verkehr ist namentlich an den Nachmittagen der Sonn- und Festtage einzuschränken; ferner sind Bestimmungen zur Vermeidung der Störung der Nachtruhe zu erlassen.» Dieser Paragraph sagt nicht, unter welchen Voraussetzungen der Regierungsrat befugt ist, den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf einzelnen Strassen zu verbieten. Da eine Strasse naturgemäss für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist, sind Verkehrsbeschränkungen nur zulässig, soweit das allgemeine Wohl sie erreicht. Der Regierungsrat ist zutreffend davon ausgegangen, dass beim Entscheid über kantonale Verkehrsbeschränkungen auf die Interessen der privaten Strassenbenützer und Anlieger billige Rücksicht zu nehmen ist und dass sich eine Beschränkung nur rechtfertigen lässt, soweit die Interessen der Allgemeinheit überwiegen. Hat § 13 die Voraussetzungen für die Zulässigkeit verkehrsbeschränkender Anordnungen nicht umschrieben, so ist dem Regierungsrat

beim Abwägen der öffentlichen Interessen an der Verkehrsbeschränkung und der privaten Interessen an der Strassenbenützung freies Ermessen eingeräumt, wie das allgemein für strassenpolizeiliche Massnahmen zutrifft. Nach § 50 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes ist daher die Streitsache einer uneingeschränkten Ueberprüfung durch das Verwaltungsgericht entzogen. Dem Verwaltungsgericht steht nicht zu, sich an die Stelle des Regierungsrates zu setzen, um selbst frei darüber zu befinden, was angemessen und angebracht erscheint; das Verwaltungsgericht hat vielmehr nur zu prüfen, ob der Regierungsrat die rechtlichen Schranken eingehalten habe und ob ihm kein Ermessensmissbrauch, das heisst ein Handeln nach Ueberlegungen, die nach dem Gesetz nicht massgebend sein können, also Willkür vorzuwerfen sei. Mit dieser Einschränkung ist das Verwaltungsgericht auf die Beschwerde eingetreten.

Die Beschwerdeführer anerkannten ausdrücklich, dass es im öffentlichen Wohle liegt, Uetliberg und Albiskamm als ein vom Motorfahrzeugverkehr möglichst ungestörtes Gebiet für Erholung zu erhalten. Sie glauben indessen, dass werktags je eine Personenwagenfahrt am frühen Morgen und am späteren Abend von Anwohnern des Gratweges das den Fussgängern vorbehaltene Schutzgebiet kaum merklich beeinträchtigen könnte. Zu erwägen ist jedoch die vom Regierungsrat befürchtete ungünstige präjudizielle Wirkung, die sich durch Zulassung von Personenwagenfahrten ergibt. Der Regierungsrat musste zum Schutz des Fussgängergebietes ein allgemein gefasstes Fahrverbot erlassen; ein Einschreiten von Fall zu Fall hätte unmöglich genügt. Um Rechtsungleichheiten auszuschliessen, muss ein solches allgemeines Verbot auf alle Fälle angewendet werden, auf die es nach seinem Wortlaut zutrifft. Werden Personenwagenfahrten für die Anwohner des Gratweges zugelassen, so muss das auch andern Anwohnern in der Schutzzone in angemessener Weise zugestanden werden.

Nach der vom Statistischen Büro des Kantons Zürich 1956 veröffentlichten Aufstellung über Siedlungen und Gemeindeeinteilung des Kantons Zürich leben im Schutzgebiet verteilt auf Station Uetliberg, Alt-Uetliberg, Uetliberg-Kulm, Staffel, Annaburg, Mädikon, Baldern und Felsenegg 120 Einwohner in 17 Haushaltungen und 14 Häusern. Werden Hin- und Rückfahrten für Anwohner gestattet, so ist ein wesentlicher Einbruch in das bisherige Fahrverbot für Personentransporte unvermeidlich. Allen Anwohnern, ihren Angehörigen und Gästen müsste gleiches Recht gewährt und auch auf das Aushilfspersonal der verschiedenen Gasthäuser Rücksicht genommen werden, wenn einmal der Grundsatz, dass der Uetliberg von Personen nur mit der Uetlibergbahn oder zu Fuss zu erreichen ist, verlassen

würde. Der Regierungsrat durfte bei Abwägung des öffentlichen Interesses an der Freihaltung des Uetlibergs vom motorisierten Verkehr und der entgegenstehenden privaten Interessen berücksichtigen, dass die Wohnungen der Beschwerdeführer von der Stadt Zürich aus verhältnismässig gut mit der Uetlibergbahn zu erreichen sind. Bei der Interessenabwägung musste weiter in Betracht fallen, dass die Ringlikonerstrasse keine durchgehende öffentliche Strasse ist und sie, wie die Beschwerdeführer selbst schreiben, in wenig gutem Zustand ist. Dass die Fahrzeuge des Bundes eine Vorzugsstellung haben und der unumgängliche Warentransport von und zu den Gasthäusern stört, ist kein Grund, das generelle Verbot des Personentransportes aufzuheben, um zusätzliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes zu ermöglichen.

Die von Betriebsinhabern angerufene Handels- und Gewerbefreiheit gibt kein besonderes Recht auf Benützung einer öffentlichen Strasse. Ein Fahrverbot für jedermann, ohne Rücksicht darauf, ob die Fahrt gewerblichen oder andern Zwecken diene, ist eine allgemeine Vorschrift der Rechtsordnung, die auch der Erwerbs- und Berufstätige zu beachten hat, selbst wenn sie die Ausübung seiner Erwerbstätigkeit hemmt. Die Handels- und Gewerbefreiheit verbietet lediglich, die Benützung von Strassen aus gewerbepolitischen Gründen einzuschränken. Damit hat das umstrittene Fahrverbot nichts zu tun; im Gegenteil ist durch Bewilligung von Warentransporten nach Möglichkeit auf die Bedürfnisse der gewerblichen Betriebe Rücksicht genommen worden. Dass ohne die nächtlichen Personenfahrten ein Landwirtschaftsgut nicht oder nur schwer zu bewirtschaften sei, trifft offensichtlich nicht zu.

Bei Defekten des Traktors eines gewerblichen Betriebes hat der Regierungsrat die Ausnahmebewilligung der Polizeidirektion für einen Lastwagen vorgesehen. Die Voraussetzungen hierzu sind im angefochtenen Beschluss so eng umschrieben worden, dass sie das Erforderliche offensichtlich überschreiten. Der Regierungsrat gestattet den Lastwagen nur, wenn der Traktor «während längerer Zeit» nicht benützbar ist; ausserdem soll er nicht «für landwirtschaftliche Zwecke» verwendet werden dürfen. Demgegenüber muss der Lastwagen den defekten Traktor auch dann ersetzen, wenn sich der Defekt innert kurzer Frist beheben lässt; denn die Ablieferung von Milch, Obst und Gemüse kann unmöglich auch nur kurzfristig stillgelegt werden.

Die vier Kinder eines Beschwerdeführers benützen für den Schulbesuch eine private Luftseilbahn. Daran wollte der Beschwerdeführer nichts ändern. Er verlangte nur, dass im Fall einer Betriebseinstellung der Seilbahn die Kinder in einem Kleinenpersonenwagen zur Schule gebracht und von dort heim-

gefahren werden dürfen. Sachliche Gründe stehen diesem Begehren nicht entgegen. Dass die Kinder den Weg zu den weit entfernten Bahn- oder Busstationen durch den Wald zu Fuss zurücklegen müssen, ist unzumutbar. Bei Betriebseinstellung der privaten Seilbahn sind ohnehin von Fall zu Fall Sonderbewilligungen für den Warentransport einzuholen; gleichzeitig ist auch die Bewilligung für den Kindertransport zur Schule mit dem Kleinenpersonenwagen zu erteilen.

Die Inhaberin des Gasthauses Felsenegg erachtete das Fahrverbot auf dem Teilstück der Gratstrasse von der Abzweigung der Buecheneggstrasse bis zur Privatstrasse nach Felsenegg ausschliesslich tagsüber von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr für gerechtfertigt, weil Fussgänger die Gratstrasse ausser an schönen Sonntagen nur selten benützten und grösstenteils den Gratweg bevorzugten. Die Aufhebung von abends bis morgens kann nicht zugestanden werden, falls Uetliberg und Albis Wandergebiet bleiben sollen. Die Felsenegg ist Ziel oder Zwischenhalt einer Gratwanderung. Würde das Verbot für den motorisierten Verkehr ab 18.00 Uhr aufgehoben, so nähme das Berggasthaus Felsenegg abends den Charakter einer vorstädtischen Auto-Ausflugswirtschaft an. Die späteren Wanderer fänden auf der Felsenegg, dem schönsten Aussichtspunkt der Albiskette, wegfahrende und parkierende Autos, Gestank und Lärm. An Sonntagen müsste ausserdem damit gerechnet werden, dass die Autogäste vor 10.00 Uhr zufahren, um das Fahrzeug bis 18.00 Uhr oder später stehenzulassen, was nicht nur für die frühzeitigen Wanderer lästig wäre, sondern auch tagsüber die Gegend durch parkierte Motorfahrzeuge verunstalten würde. Wenn sich der Regierungsrat durch Aufrechterhaltung des Fahrverbotes dem motorisierten Gästeverkehr nach und von der Felsenegg widersetzt, so ist das eine Massnahme, die sich im öffentlichen Wohl zur Erhaltung der Schutzzone geradezu aufzwingt, jedenfalls kein Ermessensmissbrauch.

Die vom Regierungsrat gelockerte Ordnung des Warenzubringerdienstes zur Felsenegg ist für die Werktage ungefochten. Streitfrage ist einzig, ob die nämliche Ordnung auch für Sonn- und allgemeine Feiertage gelten soll. Der Regierungsrat will im Interesse der Spaziergänger die Gratstrasse von der Buecheneggstrasse bis zur Felsenegg auch an Sonntagvormittagen vollständig motorfahrzeugfrei halten und mutet der Beschwerdeführerin zu, für Ergänzungslieferungen am Sonntag die Luftseilbahn, Pferdefuhrwerk oder Fahrrad mit Anhänger zu benützen. Im fraglichen Teilstück der Gratstrasse wird dem abseits verlaufenden Gratweg von den Fussgängern der Vorzug gegeben; die Strasse ist daher eher schwach begangen. Einzelne Motorfahrzeuge, die morgens an

Sonn- und Festtagen das Berggasthaus Felsenegg mit zusätzlichen Waren beliefern, sind keine erhebliche Störung. Dass Ausflugswirtschaften wie die Felsenegg bei Wetteränderungen am Sonntagmorgen auf Ergänzungslieferungen angewiesen sind, ist gerichtsnotorisch. Dabei muss sich der Betrieb an seine gewohnten Lieferanten wenden. Die Beschwerdeführerin lässt sich teilweise aus dem Bezirk Affoltern beliefern. Für Ergänzungslieferungen an Vormittagen von Sonn- und Feiertagen müssen diese Lieferanten Motorwagen benützen; ein Umlad auf Pferdefuhrwerke oder Velohänger kommt praktisch nicht in Frage. Die Seilbahn kann nur für Ergänzungslieferungen aus dem Sihltal oder der Stadt Zürich benützt werden. Werden die öffentlichen gegen die privaten Interessen abgewogen, so ist klar,

dass das Berggasthaus Felsenegg den Charakter einer Verpflegungsstätte für Wanderer und Spaziergänger hat und behalten muss, und dass es daher dem Fussgängerreservat dient, wenn einer guten Betriebsführung keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. Daher sind die Ergänzungslieferungen auf der Strasse an Sonn- und Feiertagen nicht ganz zu verbieten. Sie dienen den Fussgängern und tun niemandem Eintrag. Der Regierungsrat muss daher solche Nachlieferungen ermöglichen, was kein Präjudiz für andere Gastwirtschaften auf dem Uetliberg schafft. Es müssen in dieser Hinsicht die besonderen Verhältnisse jedes einzelnen Betriebes massgebend sein.

Aehnlich verhält es sich mit dem Abholen und Heimführen von Aushilfs-

personal an Sonn- und Feiertagen. Aushilfspersonal aus dem Bezirk Affoltern, ohne das der Gastwirtschaftsbetrieb bei grossem Andrang nicht auskommt, kann die Felsenegg nur auf der Strasse erreichen. Es drängt sich auf, sonn- und feiertags am früheren Vormittag und am späten Abend je eine Fahrt mit dem Motorwagen der Beschwerdeführerin zu erlauben, damit Aushilfspersonal abgeholt und heimgebracht werden kann. Solchen Fahrten des betriebseigenen Personenwagens, die auch statt oder neben den Fahrten der Lieferanten den ergänzenden Zubringerdienst für Waren versehen könnten, stehen gewichtige öffentliche Interessen nicht entgegen. Der Regierungsrat wird auch in dieser Hinsicht eine Ausnahme vom Fahrverbot anzuordnen haben. (Entscheid vom 11. Juli 1963.)

MITTEILUNGEN . COMMUNICATIONS

Mitteilungen VLP

Eine Ausstellung zu gestalten, verlangt Ideen, Tatkraft und Geld. Ideen und Tatkraft hatte die Kunstkommission Zofingen, die von Prof. Heini Widmer präsiert wird, zweifelsohne. Denn was an der Ausstellung «Mensch und Planung» in Zofingen gezeigt wird, ist vorzüglich. Die Ausstellung, die noch einen Monat dauert, vermittelt einen ausgezeichneten Einblick in die Notwendigkeit und die Möglichkeiten der Siedlungsplanung. Die Kunstkommission Zofingen verdient daher den aufrichtigen Dank der VLP für die Bewältigung einer Aufgabe, die sie aus eigener Initiative an die Hand genommen hat. Dieser Dank ist um so grösser, als die relativ bescheidenen Mittel, die zur Verfügung standen, durch einen ausserordentlich grossen Einsatz des Präsidenden der Kunstkommission und verschiedener Mitarbeiter wettgemacht wurden. Wir hoffen, dass die Ausstellung in den nächsten vier Wochen zahlreich besucht wird. Der Auftakt an der Vernissage, an der ungefähr 250 Personen teilnahmen, war jedenfalls erfolgversprechend. Der Stadtmann von Zofingen, Nationalrat Dr. W. Leber, eröffnete die Ausstellung mit dem Dank an alle jene, die sich aktiv oder durch finanzielle Unterstützung dafür eingesetzt haben. Der Berichterstatter hielt das einleitende Sachreferat, in dem er sich mit verschiedenen Planungsfragen auseinandersetzte.

«Mensch und Planung, eine Generation formt ihre Zukunft» bildet nicht nur das Thema der Ausstellung, sondern auch dasjenige einer reichhaltigen, sehr schönen Publikation von fast 140 Seiten Umfang. Diese Schrift wird im «Plan» rezensiert, so dass wir hier auf deren

wertvollen Inhalt nicht im einzelnen hinweisen können. Die Anschaffung der Publikation, die zum Preise von Fr. 12.- an der Ausstellung oder bei der Kunstkommission Zofingen erworben werden kann, sei bestens empfohlen.

Die Geschäftsleitung der VLP war vom Ausschuss ermächtigt worden, zusammen mit Vertretern grösserer und mittlerer Städte Stockholm und Kopenhagen zu besichtigen, um in diesen Städten einerseits Verkehrsprobleme, andererseits die regionale Zusammenarbeit zu studieren. Früh am Morgen des 28. August 1963 flog eine Reisegesellschaft von 16 Personen nach Stockholm. Sie wurde dort von bewährten Fachleuten der Stadtplanung eingehend orientiert. Am Mittag des nächsten Tages trafen die Reisetilnehmer mit dem Flugzeug in Kopenhagen ein. Hier folgte einer ausführlichen Erläuterung am folgenden Tag eine Besichtigungsfahrt in der Region. Dem Berichterstatter hat folgendes den grössten Eindruck gemacht:

1. In Stockholm waren mehrspurige Autobahnen in den Stosszeiten kaum weniger verstopft als die Strassen der Schweizer Städte, die eine viel kleinere Kapazität aufweisen. Sollten breite Strassen im Stadttinnern den Verkehr derart anziehen, dass dadurch die Verkehrsschwierigkeiten noch weiter zunehmen?

2. Kopenhagen verbot in einer Hauptstrasse den motorisierten Verkehr. Der Zubringerdienst ist nur bis morgens 11 Uhr gestattet. Beim Besuch dieser Strasse am Nachmittag des 29. August 1963 war diese voller Menschen, die hier flanierten. Die Strasse zeigte ein heiteres Leben, das unseren Geschäftsstrassen fremd ist. Zudem hatte man den Eindruck, dass die Läden von

vielen Kunden besucht waren, welche Waren einkauften. Offenbar litt auch der Umsatz nicht unter der Sperre der Strasse für den motorisierten Verkehr.

3. Die Vorstädte von Stockholm, welche die Reisetilnehmer zu sehen bekamen, haben zwar zahlreiche Probleme gut gelöst, sind aber im gesamten gesehen baulich zu uniform, um als Vorbild für «neue» Städte in der Schweiz hingestellt werden zu können. Gelegentlich wurde einem ob dem planerischen Perfektionismus angst.

4. In den Städten Stockholm und Kopenhagen sind die Planungsämter personell nicht nur absolut, sondern auch relativ wesentlich stärker dotiert als in den Schweizer Städten. Man kann wohl erwidern, entscheidend sei nicht die Quantität, sondern die Qualität des Planungsstabes. Wenn aber die Anzahl der Personen, die an der Planung arbeiten, zu klein ist, muss selbst bei grösster Qualität der Mitarbeiter einiges liegen bleiben.

5. Die städtischen Behörden von Kopenhagen betreuten die Reisegesellschaft mit einer ausserordentlichen Grosszügigkeit und Gastfreundschaft. Ausnahmslos alle Reisetilnehmer fühlten sich in Kopenhagen sehr wohl. Auf der Heimreise überlegte sich mancher, ob er nicht bald einmal in Dänemark Ferien verbringen wolle.

Die VLP reichte in der Berichtsperiode dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement ihre Vernehmlassung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Schutz des bäuerlichen Grundeigentums ein. Sie begrüsst natürlich die Grundtendenz des Entwurfes, das heisst die Schaffung einer Landwirtschaftszone durch das Bundesrecht. Immerhin waren einige Abänderungsvorschläge anzubringen.