

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 12

## Sonstiges

### 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>**

Vorschläge und Diskussion kam man zur übereinstimmenden Überzeugung, dass zur weiteren Abklärung der offensichtlich bestehenden Verbesserungsmöglichkeiten vorerst ein *Ideenwettbewerb* wünschbar wäre, in den aber auch der Strassenverkehr der Bahnhofsumgebung (Tram, Fussgänger, Auto) einzubeziehen wäre, im Interesse möglichst guter Verbindung zwischen Stadt- und Bahnverkehr. — Inzwischen haben persönliche Besprechungen in diesem Sinne ergeben, dass ein solcher Wunsch Zürichs bei der Generaldirektion der S.B.B. vollem Verständnis begegnet; es kann heute gesagt werden, dass die massgebenden Organe in Zürich und Bern die zur Veranstaltung eines Ideenwettbewerbes nötigen Voraussetzungen auf dem Wege direkter Verstärdigung näher prüfen, sodass wir der im Interesse aller Beteiligten liegenden Veranstaltung eines Wettbewerbes wohl zuversichtlich entgegensehen dürfen.

Darauf erhält Kantonsbaumeister *Hans Wiesmann* das Wort zu seinem Vortrage über:

*„Wege und Ziele der Landesplanung.“*

Der Vortrag soll in extenso in der „S.B.Z.“ erscheinen, worauf der Protokollführer warm verweist. Sehr starker Beifall der Versammlung beweist, dass die zum Teil vollständig neuen Ideen und Anregungen, die der Vortrag vermittelte, mit Interesse aufgenommen worden sind; in seinem Dankwort weist der Präsident noch besonders darauf hin, dass unter den Geladenen viele Mitglieder des B.S.A. anwesend sind.

Ein populärer Film soll anschliessend die Ziele der Landesplanung im Bilde vorführen; da aber der Apparat nicht funktioniert, entsteht eine längere Pause, die unsere Mitglieder zu ungezwungener kollegialer Aussprache benützen, wozu sich sonst leider selten genug Gelegenheit bietet.

Inzwischen eröffnet der Präsident die Diskussion. Auf Wunsch des Präsidenten nimmt Architekt *O. Pfleghard* das Wort. Er dankt dem Referenten für die interessanten Ausführungen. Er ist bereit, allfällige Vorschläge für die kantonsrätliche Baugesetzkommision zu sorgfältiger Prüfung entgegenzunehmen. Ein kantonales Bureau für Landesplanung ist nicht ohne weiteres abzulehnen, namentlich wenn es mehr beratend und aufklärend wirken will, als befehlend.

Die Frage des Bedürfnisses ist wohl zu erwägen. Die Bevölkerungszunahme der Schweiz, die in den letzten 50 Jahren von etwa einunddreiviertel Millionen auf vier Millionen gewachsen ist, kann unmöglich so anhalten. Die Krisis der Exportindustrie insbesondere bringt das zum Bewusstsein. Dann wird aber auch die Bevölkerungskonzentration in die Städte und Industrieorte begrenzt sein. Die Verhältnisse bei uns sind glücklicherweise nicht so schlimm wie an der Ruhr oder in andern deutschen oder sonstigen Grossstädten. Das Anwachsen der Zürcher Städte ist begrenzt.

Es ist die Frage, ob weitere gesetzliche Vorkrehe nötig sind, über das hinaus, was das neue Baugesetz schon vorsieht. Bekanntlich sind die Gemeinden zur Aufstellung von Bebauungsplänen verpflichtet und diese müssen Gebietausscheidungen nach Gebrauchszielen enthalten. Darüber hinaus würde es einer Gruppe von Beamten schwer sein, die Entwicklung so zum Voraus zu bestimmen, dass zwingende Vorschriften für sie aufgestellt werden könnten. Im neuesten Bebauungsplan von Zürich z. B. ist es nicht möglich geworden, ein ausschliessliches Industriegebiet auszuscheiden, trotzdem das längst erstrebt wurde. Die Forderung nach kurzen Wegen verträgt sich schlecht mit jener nach weiträumiger Bebauung. Die Bedürfnisse der Einzelnen sind so sehr verschieden wie Kinderwagen und Auto.

Die Frage, ob im Baugesetz eine Beschränkung des Baurechtes auf einen örtlich prozentual bestimmten Teil der Grundstückfläche aufzunehmen sei, die nach der Stockwerkzahl variiert werden kann (Ausnutzungsziffer), ist vom Referenten der Kommission bereits vorgelegt worden und sie wird die Anregung gerne prüfen. Wenn die Variation aber kein Recht sein soll, dann bedeutet die neue Beschränkung, zu den schon bestehenden hinzu, eine weitere das Bauen hemmende Einengung. Ist die Variation aber ein Recht, dann ist zu befürchten, dass sehr ungleiche Bauhöhen gewählt werden zum Schaden des Strassenbildes. Dabei müsste vielleicht auch an die Lockerung anderer Vorschriften gedacht werden, sonst wirkt die Häufung kumulativer Vorschriften auf den Baulustigen nicht unähnlich dem Folterwerkzeug, das „eiserne Jungfrau“ benannt ist.

Solche Bedenken sind nicht zu übersehen. Das hindert nicht, dass alle Vorschläge allseitig und sorgfältig geprüft und dass die Anregungen dem Referenten auch vom Sprechenden herzlich dankt werden. (Vergl. die Berichte der „Neuen Zürcher Zeitung“ Nr. 391 vom 2. März 1932 und „Volksrecht“ vom 27. Februar 1932, letzteres als Beispiel tendenziöser Wahlmache). [Autoreferat]

Der Präsident regt hierauf an, es möge ein Mitglied der seinerzeit vom S.I.A. und B.S.A. gemeinsam bestellten Baugesetzkommision sich dazu äussern. Architekt *Peter Meyer* bedauert, aus dem Votum von Architekt und Kantonsrat Pfleghard eine im

wesentlichen negative Einstellung zu den Anregungen von Kantonsbaumeister Wiesmann und zu den Anregungen der Baugesetzkommision herausgehört zu haben. Wenn Pfleghard das Bauen durch möglichst wenige gesetzliche Bestimmungen eingeengt wissen will, so hat er gewiss die Zustimmung aller Architekten. Wenn er aber glaubt, die private Initiative allein und die Einsicht der einzelnen Bauenden würde auch ohne gesetzliche Bestimmungen zu einer im Interesse der Allgemeinheit liegenden günstigen Ausgestaltung unserer Städte und Dörfer führen, so wird dieser Optimismus leider durch die allen vor Augen liegenden Tatsachen widerlegt. Man denke etwa an Seegemeinden, wie Horgen, die bis heute dem Baugesetz noch nicht unterstellt sind. Hier und in vielen ähnlichen Fällen hat die hemmungslose private Bautätigkeit zu unerholtbaren Zuständen geführt, sodass es sehr schwer verständlich ist, wie man Versuche einer umfassenderen Regelung bekämpfen kann. Für den einsichtigen Bauherrn und Architekten sind baugesetzliche Bestimmungen gewiss überflüssig, wie alle Gesetze ist aber leider auch das Baugesetz nötig für jene, die nicht von sich aus schon das Richtige tun, und wenn eine solche Regelung fehlt, so wird gerade der ansständige Bauherr und Architekt gegenüber dem sein Grundstück skrupellos ausschlachtenden Spekulanten benachteiligt und in die Rolle des Dummens gedrängt. Wenn wir Kantonsbaumeister Wiesmann richtig verstanden haben, so war es gar nicht seine Absicht, zu den schon bestehenden Bestimmungen und Aemtern neue Bestimmungen und Aemter hinzuzufügen. Seine Vorschläge laufen vielmehr darauf hinaus, jene Instanzen, die ohnehin schon vorhanden sind und jene Arbeiten, die von ihnen jetzt ohne gegenseitige Fühlungnahme vorgenommen werden, in einer durchaus freiwilligen Zusammenarbeit zusammenzufassen. Der „Reibungskoeffizient“ zwischen den verschiedenen Instanzen soll vermindert werden; statt dass die vereinzelten Arbeitsleistungen sich durchkreuzen, sollen sie sich gegenseitig stützen. Eine solche gegenseitige Fühlungnahme ist glücklicherweise heute schon zum Teil vorhanden, die Landesplanung sollte nur die Grundlage bieten, sie auf umfassenderer Grundlage auch da durchzuführen, wo sie noch nicht vorhanden ist. Keine Landesplanung wird sich je einfallen lassen, Bevölkerungsbewegungen als solche verhindern oder veranlassen zu wollen. Sie hat weder auf die Zuwanderung zur Stadt noch auf Bevölkerungsvermehrung oder -Verminderung überhaupt Einfluss, dagegen setzt sie sich zum Ziel, diese Fluktuationen, die ohne ihr Zutun vor sich gehen, in gesunde und geordnete Bahnen zu lenken. Sie ist deshalb auch dann notwendig, wenn die Bevölkerung nicht weiter zunehmen sollte, und besonders notwendig in den Krisenzeiten wie der jetzigen, wo sie dazu beitragen kann, den Leerlauf einzelner sich widersprechender Massnahmen der verschiedenen beteiligten Aemter und Interessenten zu verhindern.

[Autoreferat]

Auch Prof. *H. Jenny* begrüßt die Ausführungen des Referenten; er möchte gern noch weiter gehen und weist auf die Bedeutung einer *Landes-Planwirtschaft* hin, deren Aufgabe es wäre, die widerstreitenden Interessen der Bahnen, der Auto und der Schifffahrt zum Wohle des Volksganzen zu vereinen. Prof. Jenny spricht für Alle, wenn er den Wunsch ausspricht, dass das neue Baugesetz endlich geboren werde; er ist erstaunt zu hören, dass in der Praxis das Baugesetz ein Tummelplatz juristischer Spitzfindigkeiten sein soll, wie aus den Worten des ersten Diskussionsredners hervorging, und dass deshalb die Arbeit am neuen Gesetz so langsam vorwärts gehen solle, weil man mit einzelnen Worten und Buchstaben rechte: Wie überall, sei auch hier der *Geist* des Gesetzes allein massgebend, und nach diesem *Geist* solle gebaut werden, der möglichst fortschrittlich sein soll. Auch hier gilt die Losung: „*Stirb und Werde*“.

Inzwischen ist auch der Filmmotor willig geworden und die Versammlung geniesst einen geschickt zusammengestellten Film über das Werden einer Grossstadt aus mittelalterlichen Anfängen heraus, mit allen den hygienischen und volkswirtschaftlichen Schäden, die ein planloses (im Sinne der Allgemeinheit) Bauen verursacht hat.

In seinem Schlusswort äussert der Präsident den Wunsch, es möge der Baugesetzkommision des S.I.A. und B.S.A. Gelegenheit gegeben werden, sich der Behörde gegenüber nochmals zu äussern, um gerade diesem Gesichtspunkte der Landesplanung im neuen Gesetz Berücksichtigung zu verschaffen.

Darauf schliesst der Präsident die Sitzung.

Der Aktuar: M. M.

**G.E.P.** Gesellschaft Ehem. Studierender der E.T.H.  
Groupe de l'École Polytechnique de Genève

Infolge Umbaues des gewohnten Versammlungslokales werden die Zusammenkünfte bis auf weiteres jeden vierten Dienstag des Monats im *Café-Restaurant Zimmer*, place du Châtelet, Paris, abgehalten.