

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 22 (1935)
Heft: 6

Artikel: Landesplanung in der Schweiz
Autor: Peter, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86637>

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>

LANDESPLANUNG IN DER SCHWEIZ

Seit der Zeit, da die Verfügungsrrechte über Grund und Boden von den weltlichen und geistlichen Fürsten auf den einzelnen Besitzer übergegangen waren, bemüht sich die Öffentlichkeit durch gesetzliche Bestimmungen einen Teil jener Rechte zurückzuerobern. Denn die Entwicklung der Technik in den letzten hundert Jahren und die dadurch möglich gewordene Bevölkerungszunahme haben zu einer Willkür in der Ausnutzung des Bodens geführt, die wohl dem einzelnen Vorteil bringt, für die Allgemeinheit aber von grossem Schaden ist. Anfänglich hoffte man in den grösseren Städten mit Bestimmungen über Strassenbreiten und Gebäudeabstände, über Bauhöhen und Fensterflächen auszukommen; aber schon damals hatte sich die städtische Bebauung so ungünstig entwickelt, dass es den gesetzlichen Bestimmungen höchstens gelang, noch schlimmere Zustände zu verhindern. Zu Gunsten einzelner Unternehmungen von allgemeinem Interesse, wie Strassen, Eisenbahnen, öffentliche Gebäude wurde das Expropriationsrecht geschaffen; zum Schutze des Waldbestandes, des Orts- und Landschaftsbildes usw. wurden Gesetze erlassen; aber alle diese Massnahmen und viele andere müssen Stückwerk bleiben, wenn es nicht gelingt, die gesamte Nutzung von Grund und Boden nach einheitlichen Gesichtspunkten zu regeln. Eine solche Planung darf auch nicht haltmachen vor den Hoheitsbereichen von Gemeinden und Kantonen, an die sich auch die Entwicklung der Wirtschaft, der Produktion und des Verkehrs nicht binden lässt.

Schon seit längerer Zeit beschäftigen sich einzelne Fachleute¹ mit dem Gedanken einer einheitlichen Planung für die ganze Schweiz. Dabei können sie sich auf die bereits in andern Ländern gemachten Erfahrungen stützen.

England zum Beispiel besitzt schon seit dem Jahre 1919 ein Gesetz, das die Regionalplanung fördern soll. Im Laufe der Zeit haben sich über hundert Planungsausschüsse gebildet, die mehr als einen Drittels des Landes erfassen. Diesen Regionalplanungsausschüssen, die vorerst nur beratenden Charakter hatten, wurde später im Stadt- und Landesplanungsgesetz vom Jahre 1932 die Befugnis zugesprochen, behördlich zu genehmigende Pläne aufzustellen. Aber jetzt schon werden gewichtige Stimmen laut,² die die Zusammenfassung der verschiedenen Regional-

planungsstellen in einer Zentralstelle für ganz England fordern.

In Deutschland wurde schon vor 15 Jahren der «Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk» geschaffen. Da er vollständig auf preussischem Gebiet liegt, konnte er mit weitgehenden gesetzlichen Kompetenzen ausgestattet werden. In neuerer Zeit haben sich durch freiwilligen Zusammenschluss Regionalplanungsverbände in Bremen, Frankfurt a. M. und an andern Orten gebildet. Auch für den engen mitteldeutschen Industriebezirk liegen wertvolle Projekte vor. Diese letztern umfassen ein Gebiet von 10 000 km² mit 72 Städten und 1478 Dörfern, also 1550 Verwaltungseinheiten, wovon 328 mit stark industriellem Charakter.³

Landes- und Regionalplanungen bestehen ferner in Dänemark, Frankreich, Holland, Italien, Norwegen, Polen, Schweden, in der Tschechoslowakei, in Russland und in den Vereinigten Staaten. Ueberall wo durch die industrielle Entwicklung sich grössere Siedlungszentren gebildet haben, wird man gewahr, dass die Fragen des Verkehrs, der baulichen Entwicklung, der landwirtschaftlichen Nutzung des Bodens, der Ausbeutung der Wasserkräfte und Bodenschätze in möglichst grossem Rahmen betrachtet werden müssen, um sie rationell und wirtschaftlich lösen zu können.

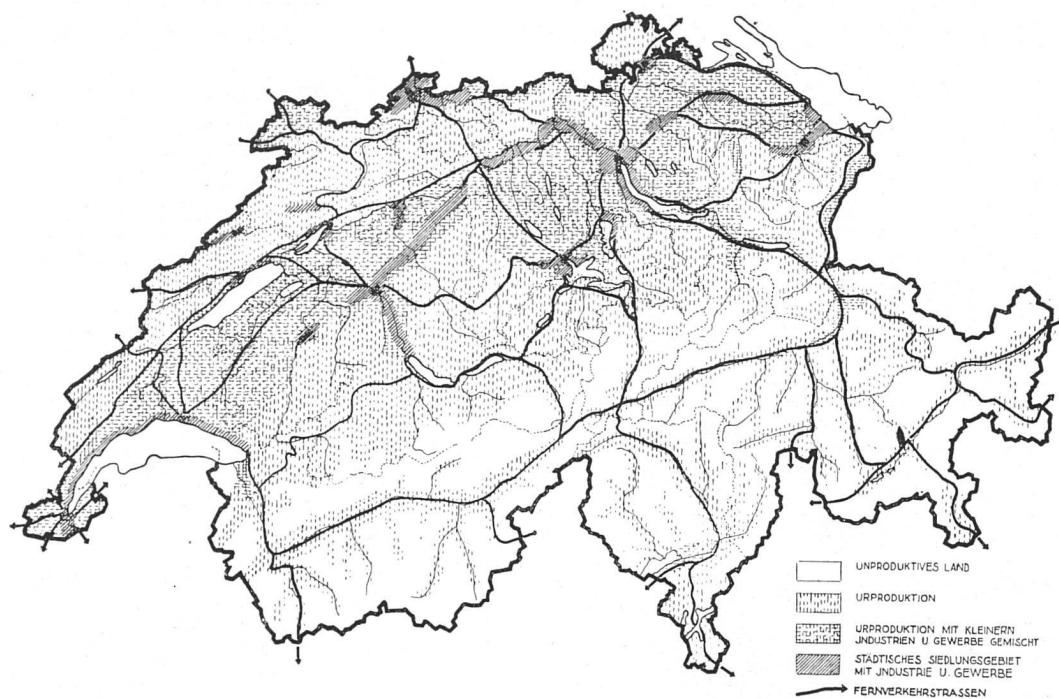
In der Schweiz sind wenigstens Anfänge im Sinne einer Landesplanung zu konstatieren. Durch die rapide Entwicklung des Automobilverkehrs gewann die Strasse einen Teil ihrer vor dem Bau der Eisenbahnen innegehabten Bedeutung zurück; das zwang die Kantone zu einem intensiven Ausbau des Strassennetzes. Dass sich dabei nicht immer alle Massnahmen in den gesamtschweizerischen Rahmen restlos einfügen, ist begreiflich. Die unerfreulichen Verhältnisse haben dazu geführt, dass sich die Baudirektoren verschiedener Kantone zu einer «Konferenz» zusammenfanden, die als «Baudirektorenkonferenz» zur ständigen Institution wurde. Die Verwirklichung ihrer Beschlüsse ist allerdings nicht gesetzlich verankert.

Ein anderer Schritt im Sinne einheitlicher Planung über grössere Gebiete sind die Bebauungsplanwettbewerbe, die verschiedene grössere Schweizerstädte in den vergangenen zwanzig Jahren durchführten. So begrüssenswert solche Veranstaltungen an und für sich sind, so unbefriedigend sind in vielen Fällen die Aussichten für die Verwirklichung ihrer Resultate, besonders wenn es sich um Massnahmen handelt, die über die Gemeindegrenzen

¹ Z. B. Architekt BSA K. Hippenmeier in „Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen“ 1932/33 und Architekt BSA A. Meili in „Die Autostrasse“ 1933.

² H. Chapman: Town and Regional development 1933.

³ Kartenband der Landesplanung Merseburg (Oberbaurat Lindemann).



Vorschlag für eine Zoneneinteilung als Grundlage der schweizerischen Landesplanung von Architekt BSA A. Meili, Luzern. Für die Entwicklung des städtischen Siedlungsgebietes wird neben einzelnen kleineren Zentren besonders das Gebiet Zürich-Baden-Bern-Thun in Aussicht genommen.

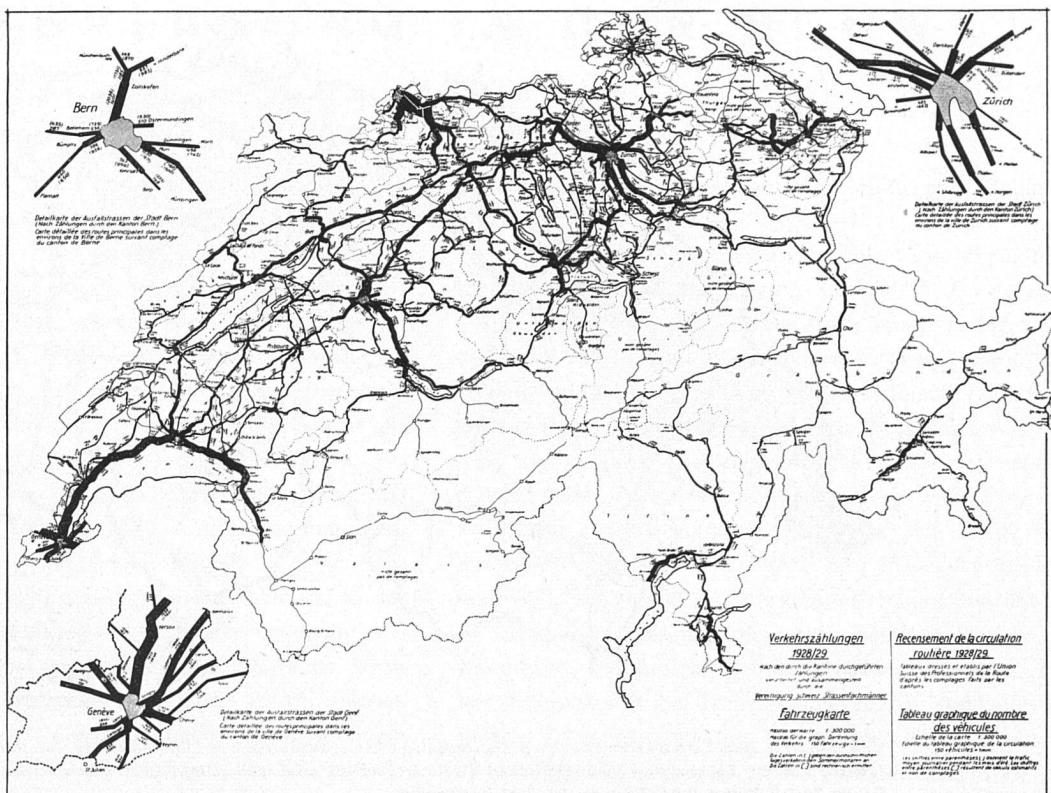
hinauszielen. Dass der Ruf nach einer schweizerischen Landesplanung nicht mehr verfrüht ist, zeigt auch ein Vergleich mit andern Ländern. Deutschland zum Beispiel hat eine Bevölkerungsdichte von 134 Einwohnern auf den Quadratkilometer, die Schweiz 94. Berücksichtigt man, dass 22 % der Oberfläche der Schweiz vollständig unproduktiv sind, so steigt die Bevölkerungsdichte annähernd auf diejenige von Deutschland. Auch die Zahl unserer Städte über 50 000 Einwohner ist unter Berücksichtigung der unproduktiven Fläche gleich gross wie in Deutschland.

Was die Regional- und Landesplanung in England und Deutschland besonders dringlich werden liess, das war die Zusammenballung von Industrien und Siedlungen in unmittelbarer Nähe wertvoller Bodenschätze, wie Kohlen und Erze. In der Schweiz dürfte vor allem die planlose Durchdringung von Industrie und Landwirtschaft zum Aufsehen mahnen. Einerseits ist eine Dezentralisierung von Industrie- und Wohngebieten in mancher Hinsicht erwünscht, anderseits darf sie aber einer rationellen Bewirtschaftung des Bodens nicht hinderlich sein. Auch kann eine zu weit getriebene Auflockerung zu kostspieligen Verkehrsanlagen und Verkehrsmassnahmen führen; sie hat aber auch zur Folge, dass die Strassen selbst wie auch die Leitungen für Wasser, Kanalisation, Elektrizität, Gas und Telephon viel zu wenig ausgenutzt werden. In unserem Land, wo nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{5}$ des Bedarfes an Brotgetreide produziert werden kann und auch dieses nur

unter erschwerten Umständen, ist es ein Gebot der Selbsterhaltung, die Arbeit dem Bauern so leicht als möglich zu machen. Durch Abgrenzung des landwirtschaftlich wertvollen Bodens gegenüber denjenigen Flächen, die als Wohn- und Industriegebiete verwendet werden sollen, wird es auch möglich, den Wert des Bodens eindeutig zu bestimmen. Eine klare Ausscheidung von Industrie- und Wohngebiet gegenüber der Landwirtschaft ist auch notwendig, um die Grundlagen des Verkehrsnetzes festlegen und die Erholungsflächen ausscheiden zu können. In diese letztern sind die Naturschönheiten, die Seeufer und Aussichtspunkte, die Höhenzüge und Wälder und vor allem die grossen Fremdenzentren einzubeziehen. Gerade die Rücksicht auf die Fremdenindustrie lässt umfassende Massnahmen zur Erhaltung der landschaftlichen Schönheiten unseres Landes wie auch zum Ausbau eines leistungsfähigen Autostrassennetzes besonders dringlich erscheinen.

Vor sieben Jahren hat der Bund Schweizer Architekten BSA, anlässlich seiner Städtebau-Ausstellung im Kunsthaus Zürich 1928, ein kleines Werk betitelt «Städtebau in der Schweiz» herausgegeben. Darin sind die städtebaulichen Grundlagen der zehn grössten Schweizerstädte dargestellt. Seither hat sich der BSA auch mit der Frage der Landesplanung befasst, und kürzlich hat er in einer Eingabe an den Bundesrat¹ auf die Dringlichkeit

¹ Siehe den folgenden Artikel.

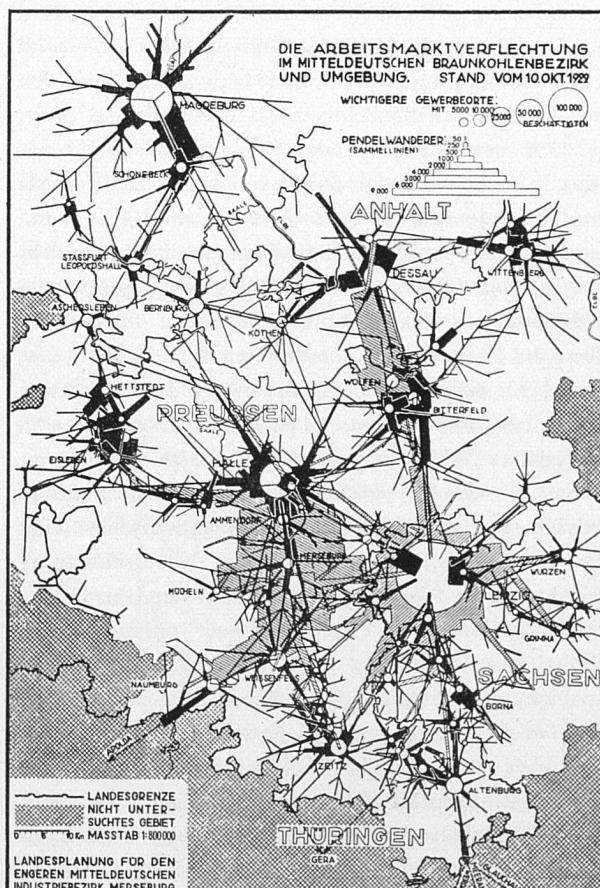


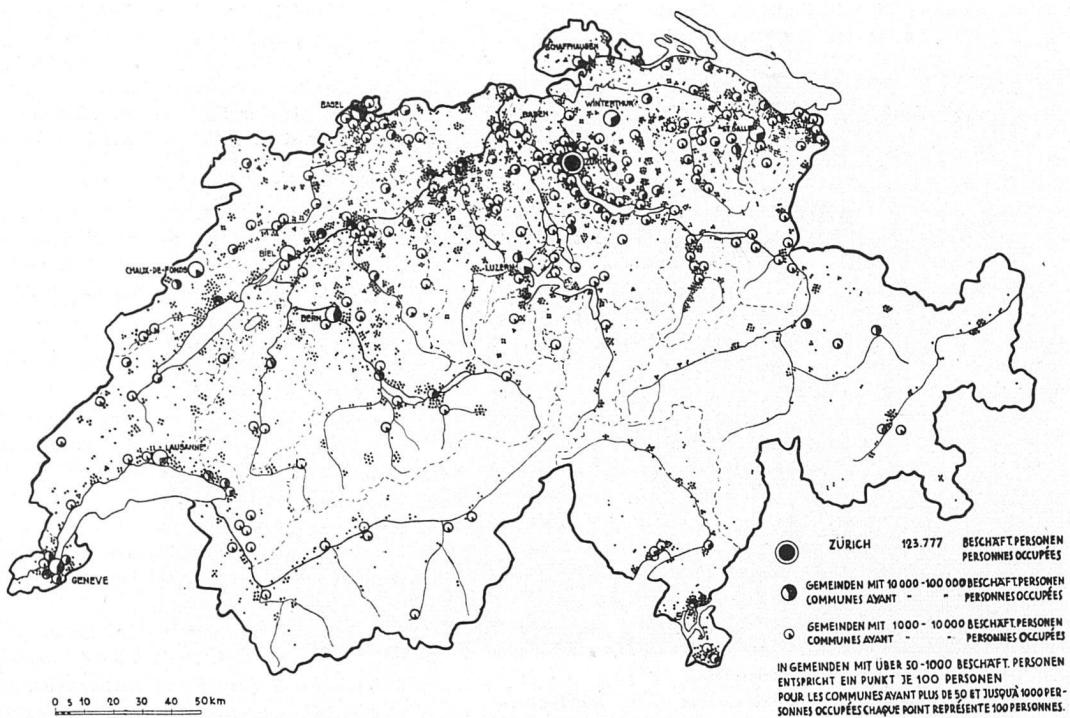
Fahrzeugkarte, zusammengestellt von der Vereinigung schweiz. Strassenfachmänner auf Grund kantonaler Verkehrszählungen in den Jahren 1928/29. Ziemlich gleichmässige Verkehrsbelastung der hauptsächlichsten Durchgangsstrassen und starke Verdichtung um die Zentren Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich. Grundlage für den Ausbau einiger weniger Hauptlinien. (Stark verkleinert nach «Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen».)

einer solchen Planungsstelle hingewiesen. Gerade in der jetzigen Krisenzeit, da vom Bund namhafte Beträge für die Arbeitsbeschaffung, insbesondere für den Strassenbau, zur Verfügung gestellt werden, sollten nicht nur Subventionen schlechthin ausgerichtet werden, sondern es sollte auch darnach getrachtet werden, möglichst bald einzelne durchgehend gleich gut und fahrsicher ausgebauten Strassenzüge zu erhalten. Ohne Einzelheiten zu berühren, darf doch darauf hingewiesen werden, dass schon eine einzige durchgehend von der Nord- zur Südgrenze modern ausgebauten Strasse im Ausland eine grosse propagandistische Wirkung hätte, was eine starke Belebung des Fremdenverkehrs in der ganzen Schweiz nach sich ziehen würde.

Die Landesplanung darf aber nicht nur unter dem Gesichtswinkel der Arbeitsbeschaffung und der Krisenbekämpfung betrachtet werden; sie ist in Zeiten einer aufsteigenden Wirtschaft mindestens so notwendig. Sie

Pendelwanderung im engern mitteldeutschen Industriebezirk, aus dem Mappenwerk der Landesplanung Merseburg. Grundlage für die Beurteilung der Ursachen der täglichen Pendelwanderung und ihrer Beeinflussungsmöglichkeit.





Uebersicht über die in gewerblichen Betrieben (Industrie, Handwerk, Handel, Banken, Versicherungen, Gastgewerbe und Verkehr) beschäftigten Personen im Jahre 1929, zusammengestellt von Arch. BSA K. Hippenmeier, Zürich. Grundlage für die Abgrenzung des städtischen Siedlungsgebietes gegenüber der Landwirtschaft.

wird zu einem Bestandteil unserer Volkswirtschaft werden und dazu berufen sein, in sogenannten «guten Zeiten» Fehlleitungen von Kapital und Arbeit im Bau- und Verkehrswesen weitgehend zu vermeiden, und in Krisenzeiten eine möglichst wirtschaftliche Verwendung der zur

Verfügung stehenden Mittel zu sichern. Sie wird ihre Funktion um so besser erfüllen, je gründlicher die Grundlagen erforscht und je objektiver die gewonnenen Erkenntnisse für die weitere Entwicklung verwertet werden.

Heinrich Peter, Arch. BSA.

Die Eingabe des BSA an den Bundesrat betreffend Landesplanung

Zürich, den 8. Mai 1935

An das Departement des Innern zu Handen des
Herrn Bundesrat Etter, Bern.

Hochgeehrter Herr Bundesrat!

Vorschlag für Landesplanung.

Wir unterbreiten Ihnen einen Vorschlag über die Einführung der Landesplanung in der Schweiz. Die Landesplanung, wie sie bereits in verschiedenen Ländern existiert, versucht, die Nutzung von Grund und Boden, sowie die damit zusammenhängenden Fragen der Besiedelung, der Freiflächen und des Verkehrs im Sinne einer möglichst hohen Oekonomie zu regeln. Dass hierbei der Ausgleich zwischen Stadt und Land, also auch die Ueberwindung des übermässigen konzentrischen Anwachsens der Städte einen wichtigen Gesichtspunkt bildet, sei nur nebenbei erwähnt. Im allgemeinen handelt es sich um volkswirtschaftliche Belange von grösster Bedeutung. Es liegt auf der Hand, dass solche Probleme nicht von den einzelnen Gemeinden oder Kantonen, sondern nur im Rahmen des ganzen Landes gelöst werden können. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass in der Schweiz auf verschiedenen Gebieten schon wertvolle Vorarbeit geleistet worden ist.

Begründung. a) Historische Entwicklung.

Wenn auch die Schweiz keine so sprunghafte Entwicklung aufweist wie unsere Nachbarländer, so stellt doch die Epoche der vergangenen hundert Jahre im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme und andere wichtige Entwicklungsfaktoren unsere Generation vor sehr schwierige Aufgaben.

Von 2,4 Millionen im Jahre 1850 ist die Bevölkerung auf über 4 Millionen im Jahre 1930 angewachsen. Um 1850 lebten rd. 9 % in den grössten Städten, im Jahre 1934 hingegen 25 %. Ein Viertel aller Einwohner lebt also in den zehn grössten Schweizerstädten. Wohl haben sich einsichtige Stadtbehörden in den letzten Jahrzehnten intensiv um die Lösung der jeweils auftauchenden vielfältigen städtebaulichen Fragen bemüht. Aber schon nach wenigen Jahren waren diese in relativ engem Rahmen durchgeführten Massnahmen durch die Weiterentwicklung überholt und dadurch mehr oder weniger wertlos.

Bei näherer Betrachtung können wir immer wieder die unrationelle Gestaltung unseres täglichen Lebens verfolgen. Wenn wir auch die unternommenen Städtebauwettbewerbe verschiedener Schweizerstädte als Vorläufer planmässiger Organisation betrachten dürfen, so konnte die weitere Verfolgung solcher Vorschläge doch nur zu bescheidenen Resultaten führen, da die wirklichen wirtschaftlichen Einflusszonen der bearbeiteten Gebiete in den seltensten Fällen mit den historisch bedingten