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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 1 (1944)

Heft: 5

Artikel: Die Methode der Koordination in der Ortsplanung, dargestellt am Beispiel der Wohngemeinde Stäfa (Zürichsee)

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781731

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: 12.07.2025

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

November 1944 1. Jahrgang Nr. 5

Plan

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung

Revue suisse d'urbanisme

Die Methode der Koordination in der Ortsplanung, dargestellt am Beispiel der Wohngemeinde Stäfa (Zürichsee)

AStG.

Abb. 1. Die Gemeinde Stäfa, vom linken Seeufer aus gesehen.

Vorbemerkungen

Die «Akademische Studiengruppe der GEP» (AStG), die den Zweck verfolgt, die Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch zwischen Akademikern durch Behandlung von aktuellen Problemen zu fördern, gründete Anfang 1942 eine «Arbeitsgruppe für Landesplanung» (ALP). Vorerst wurde versucht, sich mit den Aufgaben der Landesplanung vertraut zu machen. Einen wesentlichen Einblick in diese Fragenkomplexe gestattete die «ETH-Tagung für Landesplanung» im Herbst 1942. Auf dieser vorbereitenden Tagung fiel auf, dass die Referenten vor allem die Forderungen ihres Faches aufstellten und von Zusammenarbeit und gegenseitiger Anpassung wenig die Rede war. Durch diesen Mangel wurde das Kernproblem der Planung, d. h. die Koordination umgangen. Ohne Koordination ist u. E. aber der Erfolg und die Lebensdauer der Landesplanung in Frage gestellt. Diese Erkenntnis hatte zur Folge, dass die AStG dieses Problem aufgriff und zu dessen Bearbeitung die genannte Arbeitsgruppe für LP gründete.

Der rasche Zuwachs an Mitarbeitern zeigte deutlich, dass unter den jüngeren Akademikern ein grosses Bedürfnis besteht, sich mit der Koordination in der Planung zu beschäftigen. Die Eigenart der AStG gestattet, diese Frage ohne jede Interessenvertretung zu studieren, was eine unabhängige Bearbeitung ermöglichte. Die Tatsache, dass bisher die Landesplanung zu einseitig von einzelnen Berufsgruppen aus beeinflusst wurde, betrachtet die Arbeitsgruppe als Fehler. Eine wahre Koordination ist nur in Zusammenarbeit mit allen damit verbundenen Fachgebieten möglich, wobei sich zwischen den verschiedenen Berufsgruppen ein Gleichgewicht einstellen muss. Bei der Wahl der Mitarbeiter wurde deshalb besonders darauf geachtet, eine breite Basis zu erhalten, wie die in der ALP vertretenen Berufe zeigen: Agronom, Architekt, Geograph, Ingenieur, Jurist, Psychologe und Volkswirtschafter. Die Leitung der Gruppe für die vorliegende Arbeit wurde einem Geographen übergeben, weil man der Ueberzeugung war, dass ein Vertreter dieser Disziplin am ehesten in der Lage ist, alle Spezialgebiete gleichmässig zu werten.

In regelmäsigen Diskussionsabenden wurden von der Arbeitsgruppe die auftauchenden Fragen diskutiert. Die Lösungen, die sich aus den gemeinsamen Besprechungen ergaben, wurden in der Folge durch einzelne Mitglieder weiter verarbeitet und dann wieder zur gemeinsamen Diskussion gestellt. Das Resultat ist als Richtlinie, als Studie gedacht, die versucht, die Grundlinien, nach denen eine richtige Koordination möglich ist, zu erfassen. Die Arbeitsgruppe bestand aus 22 Mitgliedern, von denen die folgenden die endgültige Fassung des Textes besorgten:

H. *Carol*, Geograph (Gruppenchef)

L. *Derron*, Jurist	H. *Ritter*, Ingenieur
E. *Jaggi*, Agronom	W. *Stücheli*, Architekt
K. *Keller*, Architekt	E. *Winkler*, Geograph.

Problemstellung

Vor dem Herantreten an ein reales Problem, versuchte die Arbeitsgruppe sich über das Wesen der Landesplanung Klarheit zu verschaffen, da sie die Erkenntnis der Grundbegriffe als erste Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit betrachtete. Es stellt sich der Planung die Aufgabe, einen möglichst harmonischen Ausgleich sämtlicher Einzelinteressen (Siedlung, Wirtschaft, Verkehr, Hygiene, Erziehung, Natur- und Heimatschutz etc.) zu schaffen, mit dem Ziel, ein den Individuen und der Volksgesamtheit gleichermassen befriedigendes Leben in ideal gestalteter Kulturlandschaft zu ermöglichen.

a) *Theorie.* Um feststellen zu können, ob in einem Gebiet Planungsprobleme bestehen, ist vorerst ein klarer und umfassender Einblick in den mannigfaltigen Erscheinungskomplex der Untersuchungsregion zu gewinnen .Beschränkt man sich z. B. auf eine Ortsplanung, so muss versucht werden, für diese Gemeinde eine *Diagnose* zu stellen, um mit dem Geographen Siegfried Passarge,*) einem der ersten, der diesen Ausdruck der Medizin auf die Landschaftsuntersuchung übertrug, zu sprechen. Man muss, mit andern Worten, ermitteln, welche Komponenten im gesamten bei der Konstitution der Ortschaft wirksam sind und insbesondere, welche verbesserungsbedürftigen Momente sich daraus feststellen lassen. Eine solche Diagnose baut sich wie folgt auf:

1. Die Feststellung der Komponenten oder Faktoren der Region: Boden, Klima, Gewässer, Vegetation, Bevölkerung, Siedlung, Wirtschaft, Verkehr etc. (Faktorenanalyse).
2. Die Ermittlung der gegenseitigen Beziehungen dieser Komponenten (Faktorenkorrelation).
3. Die Bestimmung des sich hieraus ergebenden Gesamtbildes, unter Berücksichtigung aller derjenigen Einzelerscheinungen, die die Gestaltung der Gemeinde positiv und negativ beeinflussen (Faktorensynthese).

Da jedes konkrete Untersuchungsobjekt *dauernder Entwicklung aus der Vergangenheit in die Zukunft* unterliegt, ist naturgemäss auch den Veränderungen, insbesondere denen der Vergangenheit, nachzugehen. Nur aus dem Verständnis des Vergangenen und Gegenwärtigen sind Schlüsse auf die Zukunft möglich.

Es erweist sich also die Diagnose im Grunde lediglich als Mittel zur Gewinnung einer *Prognose*, d. h. eines Verfahrens, die künftige Gemeindeentwicklung zu beurteilen. Daraus ergeben sich die Entwicklungstendenzen, die als entscheidende Anhaltspunkte für die Planungsmassnahmen aufgefasst werden müssen, um die Zukunft der Gemeinde einem ordnenden Rahmen einzugliedern.

Von dem Gedanken ausgehend, dass einerseits einer Prognose immer hypothetischer Charakter zukommt, andrerseits die Aufstellung von realen Leitlinien notwendig ist, wenn einer chaotischen Entwicklung begegnet werden soll, wird die eigentliche Planungsarbeit in einen idealen und einen realen Teil gegliedert. Als erster Schritt werden Einzelidealpläne vorgeschlagen, von denen ein jeder ein bestimmtes Sachbereich behandelt. (Im nachfolgenden praktischen Beispiel beschränkte man sich auf folgende vier Fachgebiete: 1. Landschaftsschutz, 2. Siedlung, 3. Verkehr, 4. Wirtschaft. Diese Darstellungen werden unabhängig von den bis dahin entwickelten Verhältnissen entworfen und geben einzelne Idealbilder des Untersuchungsobjektes. Die *Einzelidealpläne* müssen nun durch gemeinsame Bearbeitung zu einem *Gesamtidealplan* koordiniert werden.

Der Gesamtidealplan (oder Richtplan) soll die Basis zum zweiten Teil der Planung bilden, zur Schaffung des sogenannten Realplanes. Es ist das gewissermassen die therapeutische und prophylaktische Behandlung des Objektes und erstrebt die Festlegung der künftigen Entwicklung durch Anpassung des Richtplanes an die bestehenden Verhältnisse.

Die beschriebene theoretische Problemlösung lässt sich nachfolgend schematisch zusammenfassen:

I. Grundlagenbeschaffung.

1. Diagnostik → Faktorenanalyse
↓
Faktorensynthese (Diagnose)
↓
2. Prognose → Tendenzbestimmung
↓

II. Planung.

1. Idealplanung → Einzelidealpläne
↓
Gesamtidealplan oder Richtplan
↓
2. Realplanung → Realplan

b) *Anwendung.* Als praktisches Beispiel wurde das Gemeindegebiet von Stäfa am rechten Zürichseeufer gewählt. Hier lagen schon Vorstudien eines Mitgliedes der Gruppe vor; auch ist Stäfa von Zürich aus leicht erreichbar. Trotzdem das Gebiet relativ klein ist, gestattet es doch das Studium sämtlicher Koordinationsformen, sowie der verschiedenen Fachgebiete und der Entwicklungsmomente. Was die Arbeit besonders interessant macht, ist, dass Stäfa in der Einflußsphäre der Stadt Zürich liegt.

*) S. Passarge: Physiologische Morphologie. Mitteilungen Geogr. Ges. in Hamburg 1912.

I. Grundlagen: Diagnostik und Prognostik.

Die Aufgabe des «diagnostischen» Abschnittes ist eine Untersuchung der Faktoren, die die rechtsufrige Zürichseelandschaft und im besonderen die Gemeinde Stäfa bestimmen.

Die natürlichen Faktoren (Boden, Relief, Klima, Lage zum Wirtschaftszentrum) begünstigen sowohl eine intensive Landwirtschaft wie eine intensive Besiedlung. Vor allem die markanten, das Landschaftsbild bestimmenden Steilhänge, sind zum Streitobjekt geworden: Hie Rebbau in bester Exposition, dort Siedlung in bevorzugter Aussichtslage. In letzter Zeit mehren sich die Kräfte, welche der ungehinderten Aufzehrung der Rebberge einen Riegel schieben wollen (Rebberg-Rekonstruktion, Landschaftsschutz). Die tiefer gelegenen, sanfteren Abhänge sind mit den dichtesten Obsthainen der Zürichsee-Region bepflanzt, die allerdings in den stadtnahen Gemeinden den Villen-Quartieren weichen mussten. Die verkehrsgeographisch und auch klimatisch ungünstigeren Hochflächen sowie höher gelegenen Terrassen sind mit Ausnahme von Zollikon fast vollständig land- und forstwirtschaftlich genutzt (Abb. 4).

Die natürlichen Faktoren bestimmten auch die Anlagen der ursprünglich vorwiegend landwirtschaftlichen Hof-, Weiler- und Dorfsiedlungsformen, die in der Periode der in geringem Masse verkehrsgebundenen Heim-Seidenindustrie (ergänzt durch intensiven Rebbau) einen ständigen Ausbau erfahren haben. In der späteren Periode der verkehrsgebundenen Fabrikindustrie, hauptsächlich nach dem Bahnbau, entwickelten sich in den oberen Seegemeinden vor allem die fabrikindustriellen Dörfer mit Bahnanschluss, wie Oetikon, Männedorf-Dorf, Meilen-Dorf. Im Gegensatz dazu setzte nach der Bahneröffnung (1894) in den unteren Gemeinden eine ungestüme Bautätigkeit ein, welche z. B. die Volksdichte von Zollikon von nur 500 im Jahre 1888 auf 2500 im Jahre 1941 trieb (Abb. 7).*) Nur historisch ist der total verschiedene Siedlungscharakter von Stäfa und Zollikon zu verstehen. Dort eine in langer Entwicklung entstandene Streusiedlung, die erst in neuester Zeit mit Reihenhausbauten verbunden worden ist, aber immer noch grosse landwirtschaftlich genutzte Flächen einschliesst (Abb. 1), hier eine unorganische, fast zusammenhängende Agglomeration von Villen in grossen Privatgärten.

Die heutige Erwerbsstruktur ist aus Abb. 5 und 6, sowie aus der Industriekarte von Kümmerli & Frey ersichtlich. Innerhalb der rechtsufrigen Gemeinden, die viel weniger stark industrialisiert sind als die linksufrigen, haben die oberen, vor allem Meilen, relativ den grössten Anteil an Fabrikarbeitern. Seit 1911 hat sich in Stäfa der Anteil an Pendlern wenig verändert. Von den 540 abgehenden Pendlern (1930) gingen 459 Richtung Männedorf, davon arbeiteten 187 in Zürich. Von 131 ankommenden Pendlern kamen 56 aus der Richtung Männedorf, davon 13 aus Zürich. Die Zugsverbindungen mit Zürich sind aber derart, dass 1938 nur 32 Pendler von 163 ein Abonnement lösten, das sie zur Mittagsfahrt nach Stäfa berechtigte.

Die *Diagnose* der inneren Struktur (äussere siehe Text Abb. 3) kann etwa lauten: Stäfa ist eine gewerblich-landwirtschaftliche, vorwiegend industrielle Wohn- und Arbeitsgemeinde, die in allen Teilen wenig typische Züge aufweist.

Die Beurteilung der *Entwicklungstendenzen*, die Prognose, kann von zwei Gesichtspunkten erfolgen:

1. Festlegung der jüngst vergangenen Entwicklung — als Resultante sämtlicher auf das Objekt einwirkenden Kräfte — daraus Extrapolation in die nächste Zukunft.
2. Berücksichtigung jener Faktoren, welche die eingeschlagene Entwicklungsrichtung in Zukunft voraussichtlich ablenken werden.

Die Darstellung der Volksverdichtung als die sinnfälligste Resultante sämtlicher wirksamen Kräfte zeigt, dass die stärkste Entwicklung in der Periode von 1910 bis 1930 bei den unteren Gemeinden lag, dass sie sich in der Zeit von 1930 bis 1941 relativ und sogar absolut auf Meilen konzentrierte, während die oberen Gemeinden eine stagnierende Tendenz aufweisen. Ohne auf alle Ursachen dieser Feststellung näher eintreten zu können, lässt sich eine rasche Ausbreitung des gewaltigen Wellenschlages der Stadtentwicklung in immer grössere Entfernungen nachweisen. Da die industrielle Entwicklung in letzter Zeit stagniert, kommt die Volksverdichtung vor allem auf das Konto der zunehmenden Wohnbevölkerung. Fördernd wirkt nicht nur der Wachstumsdruck der Stadt, sondern auch der moderne Zug ins Grüne, der vom sozialen und hygienischen Standpunkt sicherlich wünschenswert ist. Bei der vorzüglichen Eignung der oberen Seegemeinden als Wohngebiet grösseren Ausmasses (grosse Freiflächen innerhalb des zum Teil schon erschlossenen Siedlungsgebietes, grösste Ausdehnungsmöglichkeiten (Abb. 4, Topographischer Atlas), aussichtsreiche Hanglagen, erschwingliche Bodenpreise, Einkaufsmöglichkeiten im gewerblich gut entwickelten Dorf), ist unter Voraussetzung einer starken Verbesserung der Verkehrseinrichtungen mit einer raschen Volksverdichtung zu rechnen. Dass zusätzlich eine stärkere Entwicklung der Industrie einsetzen wird, ist unwahrscheinlich, da die Voraussetzungen im Limmat- und Glattal dafür viel besser erfüllt sind. Zu ähnlichen Schlüssen kommen auch die Bearbeiter der Region «Zürcher Oberland».*)

Stäfa wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahrzehnten zur Wohngemeinde für alle Volksschichten entwickeln. Es wird mit einem Zuwachs von zirka 3000 Menschen gerechnet, womit sich dann die Gesamtzahl auf zirka 8000 Einwohner erhöhen würde.

*) A. Schoch, Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie des Zürichseegebietes. XVII. Jahresbericht der Geogr. Ethnogr. Ges. in Zürich, 1916/1917.

*) Vgl. Vorarbeiten für eine Regionalplanung im Zürcher Oberland, Heft 1 von «Die Regionalplanung im Kanton Zürich». Zürich 1944.

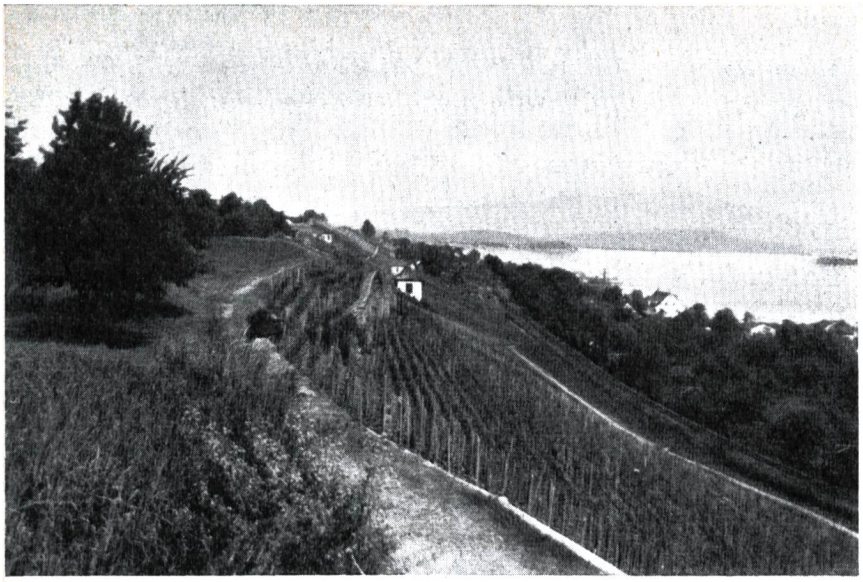

Abb. 2. Blick vom Goethebänklein auf die Sternhalde.

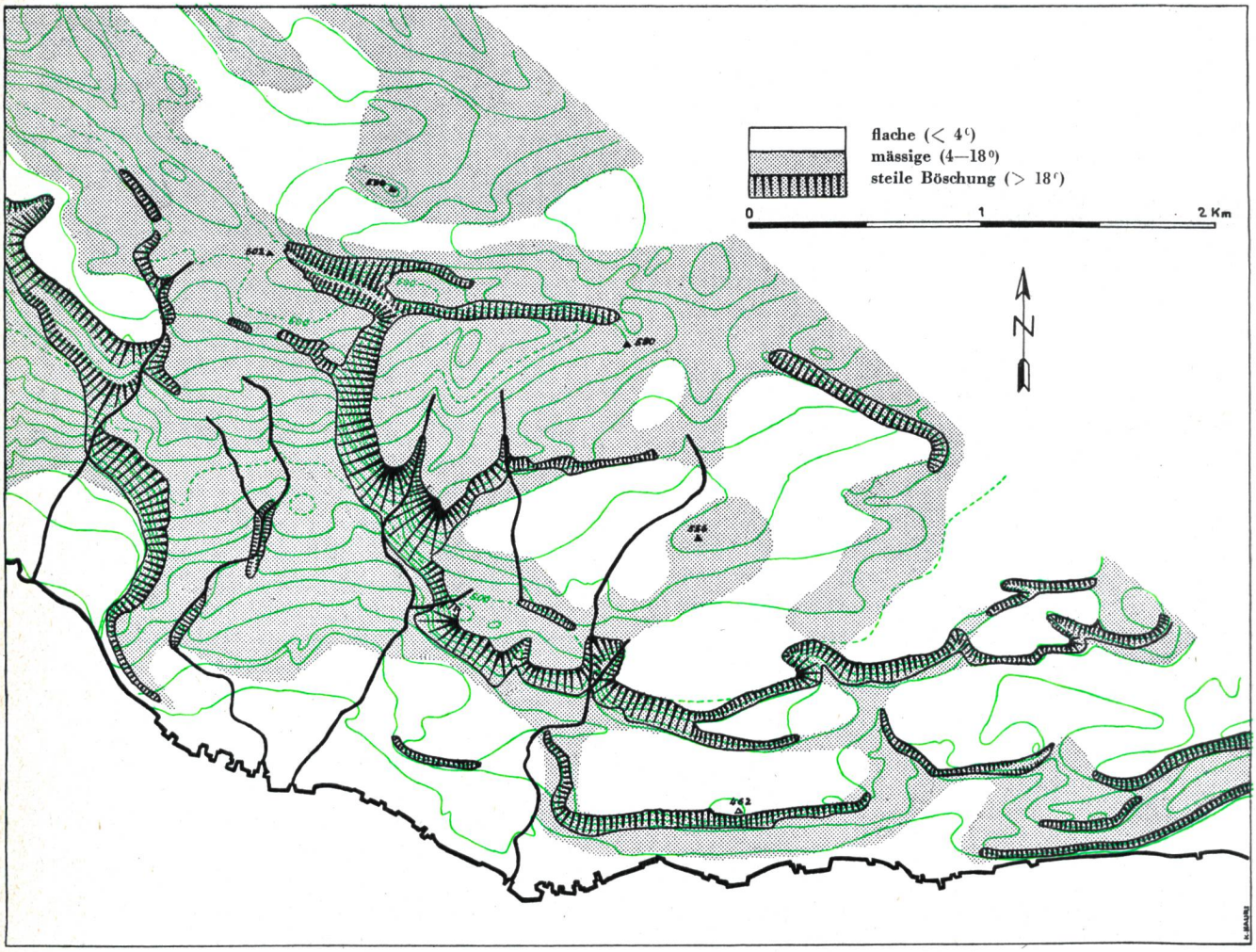

Abb. 3. Reliefgliederung von Stäfa, vgl. Abb. 1, 2, 3.

Das Landschaftsbild der Gemeinde Stäfa veranschaulichen die Abb. 1, 2 und 3. Steilstufen von 18—30° gliedern das sanfte Gehänge des Pfannenstielrückens. Dem Relief mehr oder weniger eng angepasst sind Kulturvegetation, Besiedlung und Verkehrswege. Auf den sanften Gehängen unter 550 m Höhe stehen dichte Obsthaine; die flachen Hochterrassen weisen vorwiegend offenes Wies- und Ackerland auf, während die Hochflächen mit einer Waldkappe bekleidet sind. Die Besiedlung hat sich, mit Ausnahme der neuen Wohnhäuser an der «Halde», an die siedlungsfreundlichen, flachen und sanft geneigten Hänge gehalten und hat die südexponierten Steilhänge den teils noch geschlossenen Rebbeständen überlassen. Das Stäfener Landschaftsbild präsentiert sich vom See aus, trotz der 4800 Einwohner, heute noch als freundliche Obst- und Weinbaulandschaft, in welcher den Siedlungen nicht allein dominierende Bedeutung zukommt.

Die Siedlungszonen der Zürichseeregion.

Die vorwiegenden Siedlungs- und nichtlandwirtschaftlichen Nutzungsflächen ziehen sich vom grossen Siedlungskopf Zürich geschlossen bis Erlenbach und Oberrieden. Durch schmale Grünzonen getrennt, folgen die Siedlungsgebiete der oberen Gemeinden. Die Hochflächen und oberen Hänge des Pfannenstielrückens sind vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt. Die neue Wohnsiedlung des Zollikerberges bildet die einzige Ausnahme. Die rechtsufrigen Gemeinden weisen relativ geringe Dichten auf. Die angebrochene Siedlungsfläche Stäfas ist mit 2400 Einwohnern pro Quadratkilometer gegenüber Wädenswil, Horgen oder auch Meilen relativ dünn bewohnt. Von der heutigen Einsicht ausgehend, dass ein weiteres Verschmelzen der Siedlungen und ein ungehemmtes Ueberfluten in rein landwirtschaftliches Areal vermieden werden sollte, ergibt sich die natürliche, durch die topographischen Verhältnisse bedingte, *wünschbare* Ausdehnung der Siedlungsflächen bis zur punktierten Linie.*)

*) H. Peter, Regional- und Landesplanung, mit besonderer Berücksichtigung des Zürichseegebietes. Stäfa 1941.

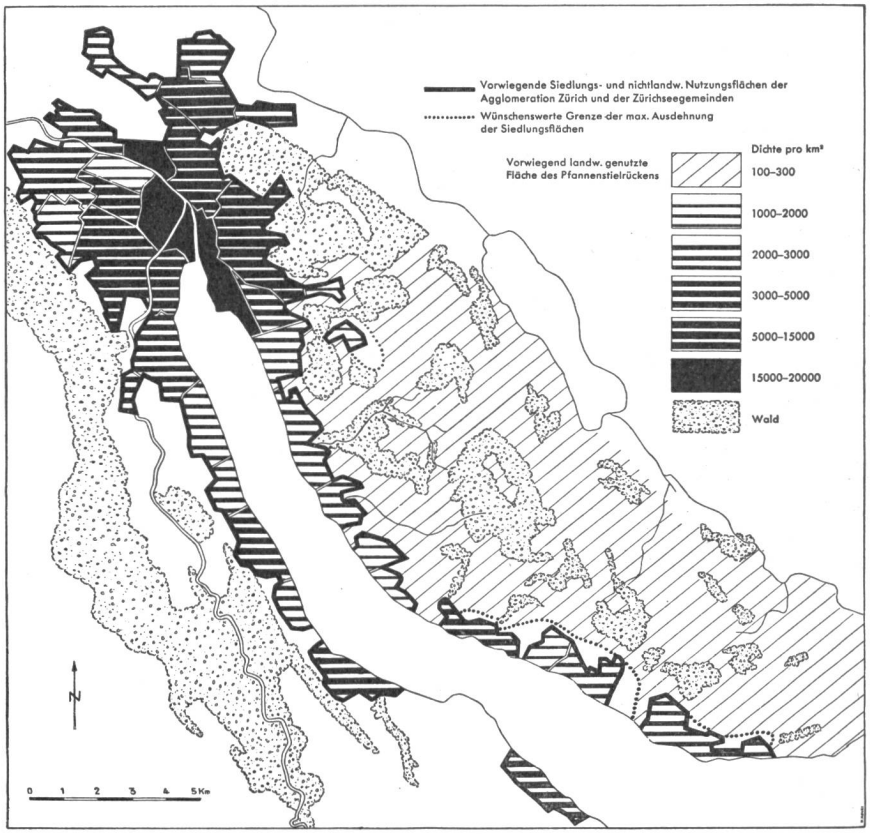

Abb. 4.

Die Erwerbsstruktur

der rechten Ufergemeinden ist stark gewerblich (Volkszählung 1930). Mit immerhin 12 % hauptberuflich landwirtschaftlich Erwerbenden hat Stäfa gut das Doppelte von Zollikon, der typischsten Residenzgemeinde. In Industrie und Handwerk sind 52 % erwerbend. Umgekehrt ist der Anteil der in Handel, Verwaltung und freien Berufen etc. Erwerbenden in Zollikon 62 %, in Stäfa nur 36 %.

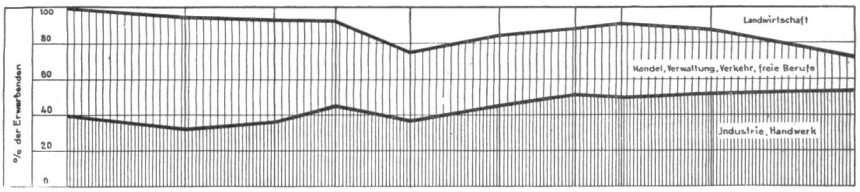

Abb. 5.

Wohnort — Arbeitsort.

Die untere Kurve zeigt, dass in Stäfa von 100 wohnhaften (nicht landwirtschaftlich) Berufstätigen 73 in der Gemeinde selbst, der Rest auswärts arbeitet. (Abgehende Pendler.) Die obere Kurve veranschaulicht, dass auf 100 Wohnhafte 80 arbeitende Berufstätige kommen. Es verstärken als die ankommenden Pendler die ortsansässigen Arbeitskräfte um 7 % (leicht schraffierte Fläche).

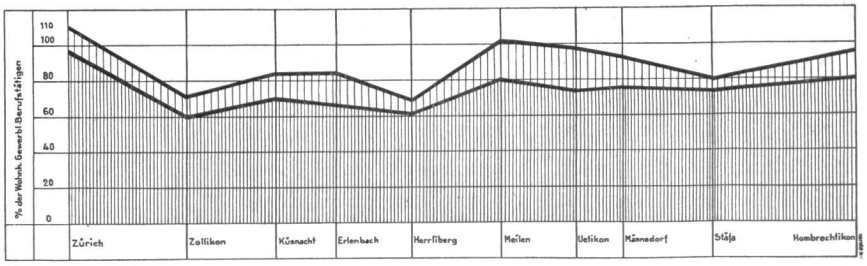

Abb. 6.

Entwicklung der Volksverdichtung seit 1850.

Stäfa erfuhr eine Verdichtung um 600 Einwohner pro Quadratkilometer (heutige Siedlungsfläche) auf 2400 im Jahre 1941; Zollikon hingegen hatte einen Zuwachs um 2000 auf 2500. Indem die vergleichbaren Entwicklungsperioden der einzelnen Gemeinden miteinander verbunden werden, wird der räumlich-zeitliche Verlauf der Entwicklungswellen sichtbar.

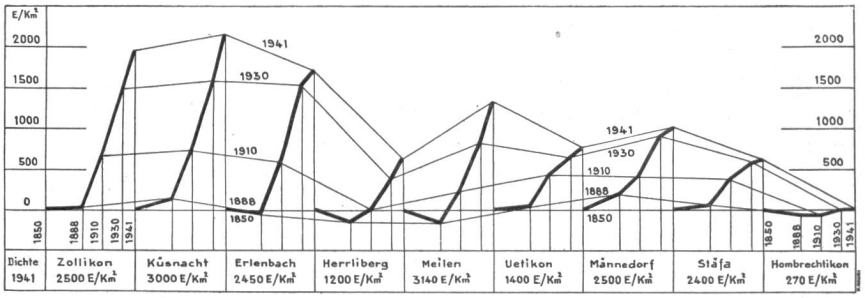

Abb. 7.

II. Planung

1. Idealpläne.

A. Einzelidealpläne.

Die folgenden Idealpläne sollen Leitideen, Gestaltungsprinzipien sein, nach welchen die der Wirklichkeit angepasste Planung zu erfolgen hätte. Die Ausführungen brauchen sich daher nicht an die bestehenden Verhältnisse zu halten und sind auch nicht durch finanzielle Erwägungen gehemmt. Da die ganze Arbeit, wie eingangs erwähnt, eine Studie der Koordinationsmethode ist, kommt es bei den Einzelidealplänen nicht auf Details an. Es ist z. B. gleichgültig, ob die Linienführung der Strasse zwei Kurven mehr oder weniger aufweist, hingegen sind die Grundbetrachtungen, die das Gesamtstrassenbild bestimmen, von ausschlaggebender Bedeutung.

a) *Landschaftsschutz und Landschaftsgestaltung* (Abb. 8).

Der *Landschaftsschutz* hat zwei Funktionen: eine ästhetische und eine biologische. Beide sind vorerst passiv gedacht, indem eine schöne, eigenartige, einzigartige Landschaft gegen biologisch oder ästhetisch schädigende Eingriffe geschützt werden soll. Wird aber eine fehlgestaltete Landschaft nach biologischen und ästhetischen Gesichtspunkten aktiv verändert, so spricht man besser von *Landschaftsgestaltung*. In einem weiteren Sinne jedoch ist Landschaftsgestaltung wie jede wahre Gestaltung wesensgemässe Formgebung. Die Landschaft ist ein Mosaik, das die Naturkräfte in Jahrmillionen und Menschenhände in Generationen geschaffen haben. Jedes Steinchen ist um so wertvoller, je besser es sich in das Wesen des Ganzen einfügt. Die schnurgerade Verbindung zweier Orte z. B. entspricht dem Wesen der Autostrasse, wie der ungehinderten Ausdehnung der Ebene, durch welche sie führt. Dem Wesen der Autostrasse in hügeliger Landschaft dagegen entspricht ein leicht geschwungener, die natürlichen Hindernisse berücksichtigender Verlauf, auch wenn unsere technischen und finanziellen Mittel eine gerade Führung gestatten würden. Eine derartige Gestaltung im weiteren Sinne wird (wenn auch nur theoretisch) bei der Koordination der Einzelidealpläne durchgeführt. In vorliegendem Abschnitt sind alle drei Gesichtspunkte enthalten.

Es gilt, das charakteristische Landschaftsbild Stäfas in seiner naturgegebenen Gliederung zu schützen. Da den flächenmässig zwar kleinen Steilstufen grösste landschaftliche Wirkung zukommt, muss sich der Schutz in erster Linie auf sie konzentrieren (für einen horizontal blickenden Betrachter wächst der sichtbare Bereich einer Fläche mit dem Sinus ihres Neigungswinkels). Durch die Einführung der Rebpflicht an den Steilhängen würde der alles zu überfluten drohenden Ueberbauung an landschaftlich wichtigster Stelle ein naturbedingter Riegel geschoben. Selbst eine vollständige Besiedlung der sanften Gehänge und flachen Terrassen vermöchte den ursprünglichen weinbäuerlichen Charakter des Stäfener Landschaftsbildes nicht ganz zu verwischen. Gleichzeitig ergibt sich eine klare wirtschaftliche Trennung der verkehrsbegünstigten Siedlungslagen unterhalb der Steilstufe Risi-Halde von der heute noch gut arrondierbaren rein landwirtschaftlichen Wirtschaftszone oberhalb dieser Steilstufe. Die Beachtung der natürlichen Gliederung der Landschaft vermag ein harmonisches Landschaftsbild zu gewährleisten und ermöglicht erst eine wahre Gestaltung.

Der Wald bildet einen angenehm wirkenden Abschluss gegen den Horizont. Immerhin sollten seine Ränder von den zahlreichen harten und willkürlichen Ein- und Vorsprüngen befreit werden. Eine Anpassung der Waldränder an das Relief als dem unverrückbarsten Naturfaktor, wäre landschaftlich wie wirtschaftlich von Vorteil. Zudem sollten die Höhen vorwiegend bewaldet sein, um vor den kalten Nord- und Ostwinden zu schützen. Die Flächen der kleinen Waldparzellen im Osten — wohl mehr zufällige Reststücke der Rodung — könnten, sofern ihre Lage nicht standortbedingt ist, mit Vorteil in Wald- und Gebüschstreifen verwandelt werden, welche die kleinen Gewässer säumen und windbrechende Baum- und Gebüschstreifen an kleineren Steilstufen und auf den Terrassenkanten bilden würden. Die Waldfläche als Ganzes soll unbedingt erhalten bleiben.

Die Uferzone ist im Bereich der Gemeinde Stäfa selten natürlich, schilfbestanden. Dort wo sie noch erhalten oder nicht überbaut ist, sollte sie der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Der Schilfsaum in der Gegend vom Feldbachdelta bis Hurden sollte als ein seltenes Stück unverkünstelter Naturlandschaft, auch im Interesse der reizvollen Fernsicht von Stäfa aus erhalten bleiben. Allgemeine Gesichtspunkte zur Beurteilung der Wanderwege sind in einer Broschüre der Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege enthalten. Hinzuzufügen wäre noch der Wunsch, dass durch die Wanderwege die für eine bestimmte Gegend einmaligen Nah- und Fernsichten, sowie Sehenswürdigkeiten, erschlossen würden.

Im Gebiet der Gemeinde Stäfa kommen vier Hauptlängsrouten die zum Teil von Zürich nach Rapperswil führen und mehrere Querverbindungen in Vorschlag.

1. *Der Höhenweg* (schon bestehend) verläuft über die bewaldeten Höhenzüge, durchquert abwechslungsreiche Lichtungen, gewährt hie und da einen freien Blick ins Zürichsee- und Glattal und geleitet durch die Rapperswiler Stufenlandschaft zur Stadt.

2. Auf den ausgedehnten Terassen von 500 bis 550 m Höhe führt der *Terassenweg* längs den aussichtsreichen Böschungskanten nach Rapperswil.

3. Der «*Dörfliweg*» berührt die Dörfer am obern Rande oder durchquert sie. Längs der Oberkante der Sternhalde soll der Weg nicht hinter der Krete auf dem bisherigen Strässchen verlaufen, sondern soll zu vorderst an der Terrassenkante angelegt werden. Der Streifen müsste so breit sein, dass bei Bedarf eine Allee angelegt werden könnte.

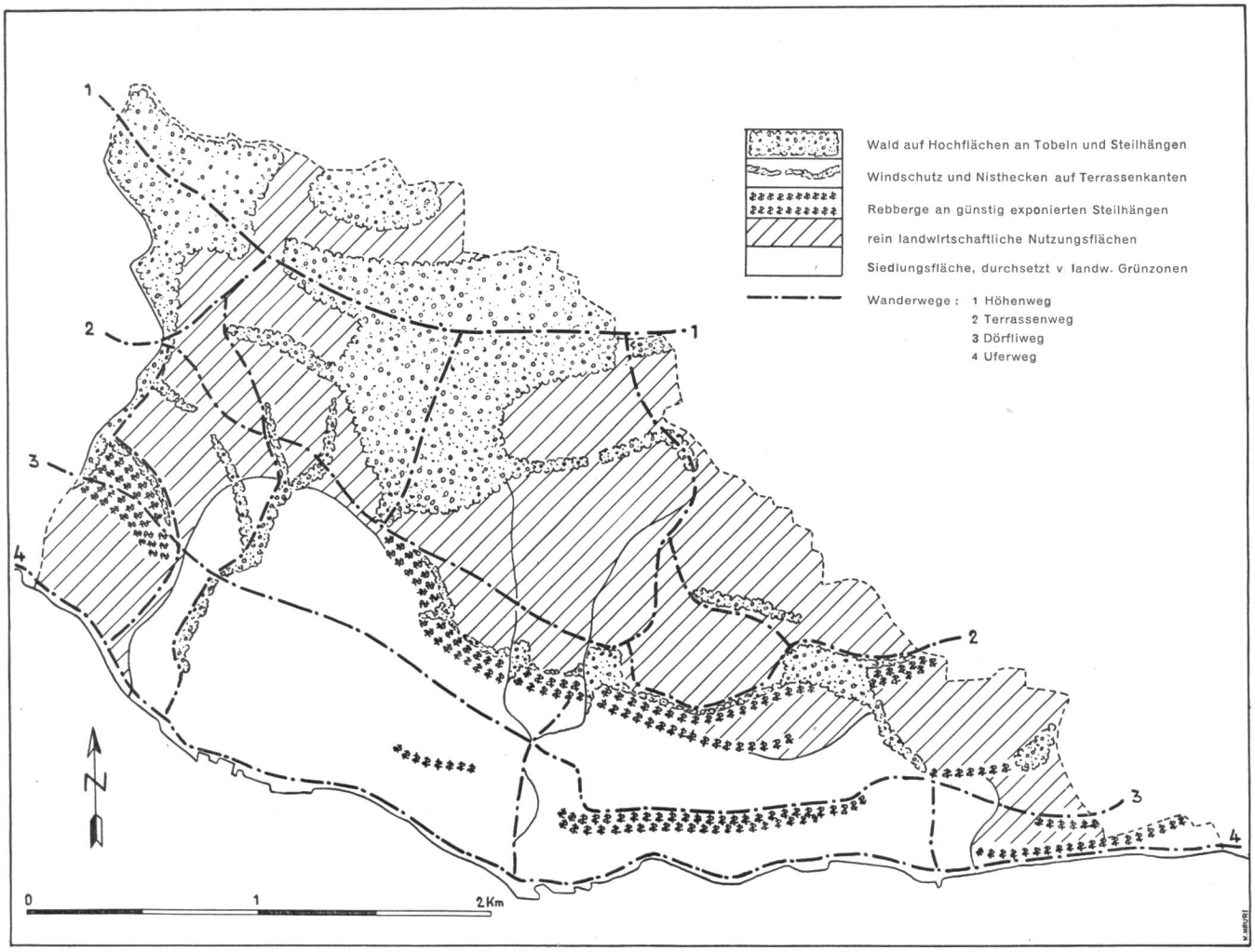

Abb. 8. Einzel-Idealplan: Landschaftsschutz und Landschaftsgestaltung.

4. *Der Uferweg*, 1,5 km zwischen Männedorf und Stäfa und 4 km längs des Feldbachdeltas, wäre im Zusammenhang mit den kantonalen Bestrebungen zum Schutze dieses Uferstreifens neu anzulegen.

Die vier genannten Hauptlängsrouten würden durch Querverbindungen miteinander verbunden. Es böte sich dabei Gelegenheit, natürliche Grünstreifen und Tobeleinschnitte zu benützen.

b) *Siedlung* (Abb. 9).

Im landes- oder regionalplanlichen Studium werden zwei prindipiell verschiedene Wege des Vorgehens unterschieden. Der erste geht aus vom Bestehenden. Er erfasst und inventarisiert alles Vorhandene, Erhaltungswürdige, um nachher auf dieser Grundlage eine den Geboten der LP möglichst nahekommende Ordnung zu suchen. Der zweite Weg dagegen vernachlässigt vorerst das Alte. Er geht aus von einem grosszügigen, unbeschwerten, teilweise sogar utopistischen Idealplan, um erst bei der Verwirklichung zu versuchen, die vorhandenen Gegebenheiten in diesen Plan einzufügen. Dabei wird aber bewusst danach getrachtet, die Leitidee des Idealentwurfes nicht zu verlieren oder zu verwischen.

Diesem unterschiedlichen Vorgehen entsprechend ist selbstverständlich auch der Erfolg verschieden. Während im ersten Fall die Planung «recht und anständig» werden kann, verspricht der zweite eine spontane, frische und spannungsvolle Lösung. Bei der regionalplanlichen Studie über Stäfa wurde der letztgenannte Weg eingeschlagen, wobei an folgenden Grundsätzen als unbedingt bindende Wegleitung gehalten wurde:

1. Stäfa muss trotz seiner geplanten Erweiterung als Wohn- und Residenzgemeinde eine in Kern und Charakter unverfälschte Seegemeinde bleiben. Der eigene Charakter soll bewusst hervorgehoben werden, ganz im Gegensatz zum Beispiel zu einer Vorort- oder Trabantensiedlung, die keinen Anspruch auf autonomen Ausdruck hat.
2. Das Typische der Seegemeinde muss im Aufbau des Dorfes in Erscheinung treten. Der Kern des Ortes gehört ans Wasser. Er ist mit dem See untrennbar zu verbinden.
3. Für die subtile Seelandschaft auf der Höhe von Stäfa ist die Fläche einer geschlossenen Siedlung von 8000 Einwohnern zu gross. Sie muss daher gegliedert werden. Der Hauptkern mit seinem Eigenleben gehört, wie schon gesagt, an den See, während die reinen Wohngebiete, z. B. für Pendler aus der Stadt, die nahe gelegene Trabantenkerne bilden können. Dem Einzelidealplan der Siedlung liegen folgende Detailgedanken zu Grunde:

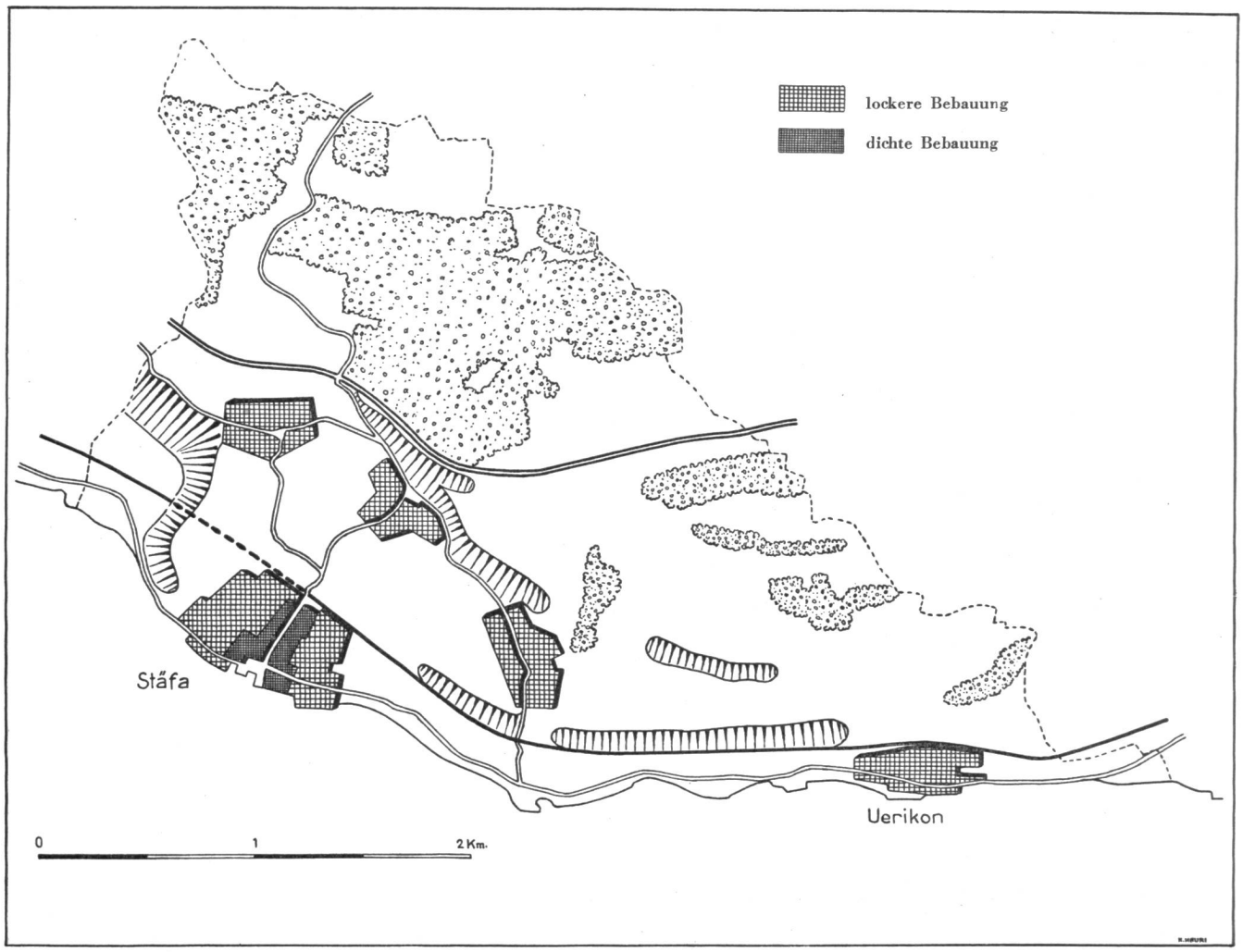

Abb. 9. Einzel-Idealplan: Siedlung.

Gegenwärtig wird der alte Gemeindekern, wenn man überhaupt Kern sagen darf, von der *Bahn* durchschnitten. Durch eine konsequente Untertunnelung des Lattenberges in gerader Fortsetzung der von Männedorf kommenden Linie und der damit erreichten Verlegung der Bahn bergwärts, erhält der Hauptkern am See eine saubere Entwicklungs- und Ausdehnungsmöglichkeit. Der Bahnhof kommt in zentrale Lage zwischen Haupt- und Trabantenkerne zu liegen.

Der kommende *Strassen*verkehr mit dem Wiedereinsetzen der Autos wird der jetzigen Seestrasse zweifellos eine grosse Ueberlastung bringen. Der Fernverkehr soll daher über eine auf der Berglehne gelegene Autostrasse geführt werden. Die jetzige Seestrasse würde so zur Binnenverkehrsstrasse und als solche direkt über den Hauptplatz geführt. Dort wird sie bewusst abgebogen, damit der Platz und das Dorf visuell erfasst und empfunden werden. Psychologisch hat dieses Empfinden der Dörfer eine nicht zu unterschätzende Bedeutung.

Durch konzentrierten Aufbau und saubere Begrenzung der *Siedlungsgebiete* entsteht ein spannungsvolles Verhältnis zu den grossen Freiflächen, die dann in vermehrtem Masse der Landwirtschaft, dem Wald- und Rebbau, wie auch dem Sport und der Erholung nutzbar gemacht werden können. Im Hauptkern ist geschlossene zwei- und dreigeschossige Bebauung vorgesehen. In den Trabantenkernen finden Ein- und Zweifamilienhäuser, alleinstehend und in Reihen, ihren Platz. Das Wohnen im Hauptkern bietet wesentliche Vorteile wirtschaftlicher und materieller Natur für den Menschen, der die Gemeinschaft liebt, während in den Trabantenkernen mehr ideale und individuelle Wünsche ihre Erfüllung finden.

Der Hauptkern umfasst ausser dem Gros der Einwohner auch die wichtigen Einrichtungen des wirtschaftlichen, geistigen und gesellschaftlichen Lebens. Auf dem Hauptplatz am See steht das Gemeindehaus. Die Schiffsstation, ein Saalbau, Gaststätten und Läden usw. geben mit ersterem zusammen dem Platz seine dominierende Bedeutung und damit auch das notwendige Leben. Die Verbindung zwischen Seeplatz und Bahnhof wird zur Hauptstrasse. An ihr konzentriert sich alles gewerbliche und geschäftliche Leben. Damit wird wiederum die Bedeutung des Kernes, wie auch jedes einzelnen Betriebes wesentlich gesteigert. Eine Gemeinde von 8000 Einwohnern erträgt keine Zersplitterung dieser Einrichtung. Lebenswichtige Bedarfsläden, wie Bäckereien, Metzgereien usw., dringen selbstverständlich auch in die Trabantenkerne vor.

Landwirtschaft und *Rebbau* sollen auch in Nachkriegszeiten voll in Ehren bleiben und nicht

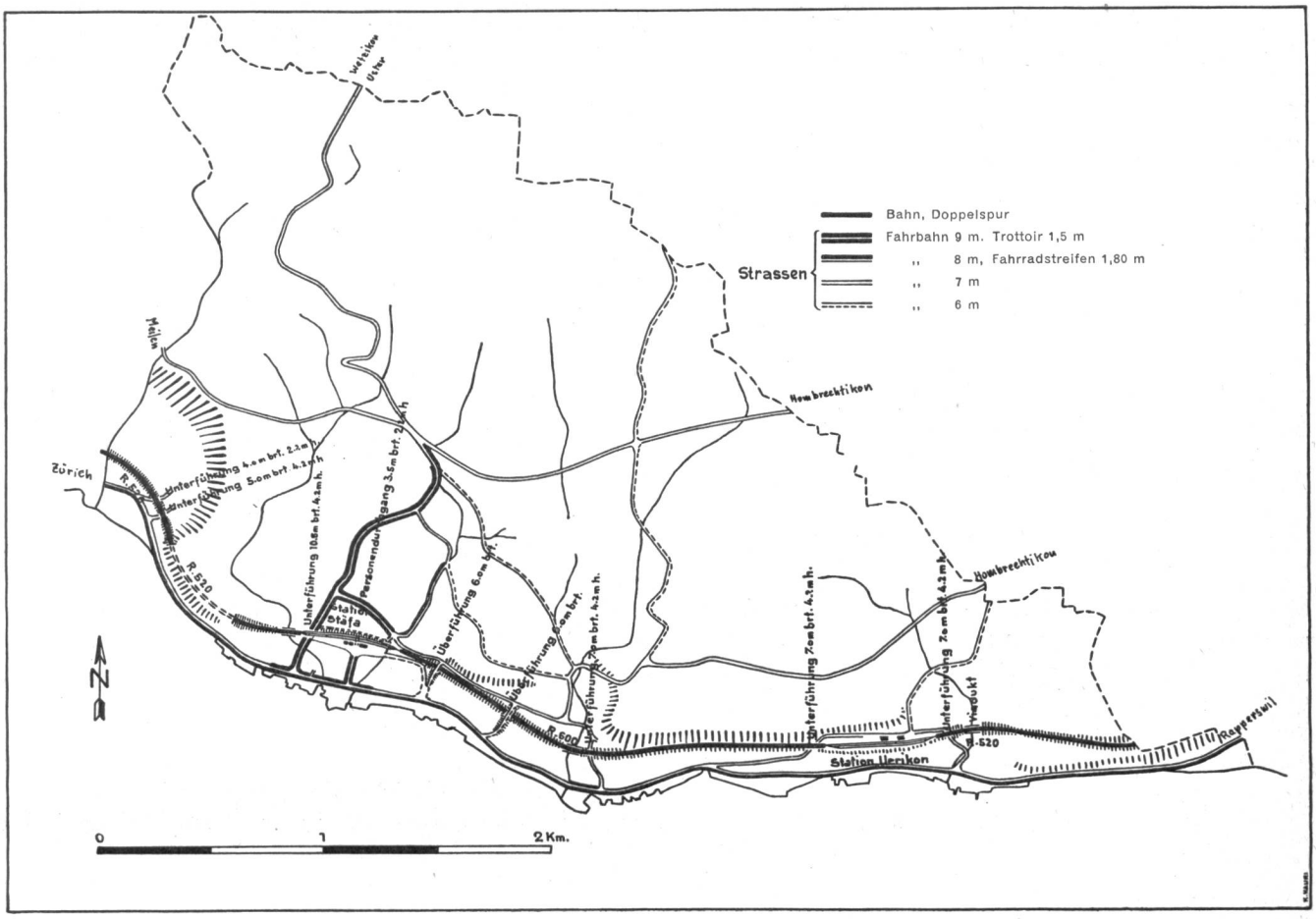

Abb. 10. Einzel-Idealplan: Verkehr.

in kümmerlichen Reservaten ihr Dasein fristen müssen. Ausser den reinen Siedlungsflächen wird das ganze Gebiet von Stäfa der Landwirtschaft und dem Rebbau erschlossen, die dann auf breiter Front den See wieder erreichen. In dieser Zone sind nur rein landwirtschaftliche Bauten zugelassen.

Stäfa ist kein Industriedorf und soll es auch in Zukunft nicht werden. Grosse *Industrieflächen* müssen daher nicht vorgesehen werden. Für die heute vorhandenen Betriebe eignet sich das Gebiet nordöstlich dem neuprojektierten Bahnhof am besten. Es bestehen dort genügende Erweiterungsmöglichkeiten. Rauch- und Abgase werden durch den vorherrschenden Westwind von der Siedlung weg in die freie Landschaft getragen, wo sie sich verflüchtigen können.

c) *Verkehr* (Abb. 10).

Das vorhandene Strassennetz stellt genügende Verbindungen her unter den einzelnen Dorfkernen mit einer den topographischen Verhältnissen und ländlichen Bedürfnissen gut angepassten Linienführung. Die Seestrasse besitzt ein ausgeglichenes Längenprofil, weist jedoch eine Anzahl unübersichtlicher Strasseneinmündungen und Kurven auf. Sie ist in bezug auf Verkehrssicherheit nicht einwandfrei. Nur ein kleiner Teil des Strassennetzes ist mit staubfreiem Belag ausgeführt. Streckenweise lassen Unterbau und Strassenbreite zu wünschen übrig. Nirgend ist eine Teilung zwischen Auto- und Fahrradverkehr durchgeführt, was besonders für die Seestrasse wichtig wäre. Bei der Linienführung der Bahn müssen drei Radien von 300 m, 350 m und 450 m beachtet werden, die eine empfindliche Einschränkung der Fahrgeschwindigkeit verlangen. Die fünf bestehenden Niveauübergänge bedeuten eine grosse Einbusse an Verkehrssicherheit. Die Einspur erlaubt heute keine weitere Verdichtung des Fahrplanes. Bei den heutigen Betriebsverhältnissen der Bahn werden die Punkte Zürich-Stadelhofen und Rapperswil mit dem Auto rascher erreicht, wenn man mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h rechnet. Die langen Fahrzeiten der Bahn sowie die kleinen Zugsfrequenzen ermöglichen keinen eigentlichen Berufsverkehr zwischen Stäfa und Zürich.

Den Verkehrstendenzen liegt natürlich die für Stäfa festgelegte Haupttendenz zu Grunde, nämlich die Entwicklung zu einer Wohn- oder Residenzgemeinde. Für eine solche Gemeinde ist der «Verbindungsverkehr» lebenswichtig, sofern sie sich entwickeln soll. Der Geschäfts- und Vergnügungsverkehr mit den umliegenden Ortschaften, vor allem mit der Stadt, muss sich rasch, bequem und sicher abwickeln. In einer Residenzlandschaft, wie sie das rechte Zürichseeufer darstellt, soll der Strasse nicht die Aufgabe der Bewältigung des Schnellverkehrs überbürdet werden, da dieser sich fernhalten muss von Ortschaften. Das linke Zürichseeufer, das sich stärker als Industrielandschaft entwickelt, ist dem Charakter nach geeigneter für eine Schnellverkehrsstrasse, wobei die Möglichkeit der direkten An-

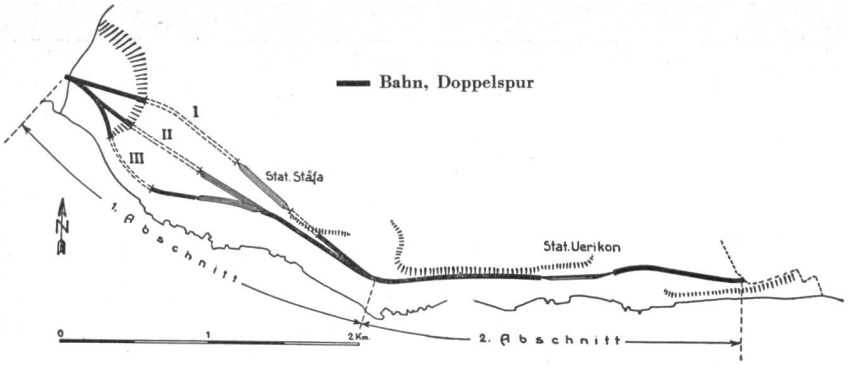

Abb. 11. Drei Varianten der Bahnführung.

schlüsse an die Zentral- und Südschweiz stark ins Gewicht fallen. Der zweckentsprechende Ausbau des Strassennetzes kann als Entwicklungstendenz der Strasse betrachtet werden.

Der Ausbau der Bahnlinien muss so erfolgen, dass der Haupttendenz entsprechend der Berufsverkehr sich bis Stäfa ausdehnen kann. Wir erreichen dies, wenn es gelingt, die Reisegeschwindigkeit zu vergrössern, den Fahrplan zu verdichten und damit die Verkehrsleistung zu steigern. Zusammengefasst ergibt sich für die Bahn folgende Entwicklungstendenz: «Vergrösserung der Einflusszone, d. h. Verkürzung der Reisezeiten und damit Steigerung der Verkehrsleistungen».

Strasse: Der Verbindungsverkehr mit der Stadt verlangt eine Hauptstrasse erster Ordnung. Die Lage der jetzigen Seestrasse eignet sich hierfür am besten, nur müssen den Bedingungen entsprechende Verbesserungen durchgeführt werden. Die Einmündungen und Kreuzungen sind durch starke Ausrundungen übersichtlich zu machen.

Der Minimalradius wird auf 300 m angesetzt, mit einer Ausnahme an der östlichen Grenze der Gemeinde, wo die topographischen Verhältnisse einen 150-m-Radius gestatten. Die Linienführung dem Seeufer entlang gewährleistet ein ausgeglichenes Längenprofil. Ausserhalb der Siedlung wird der Auto- und Fahrradverkehr getrennt, innerhalb des Dorfes wird an Stelle des Fahrradstreifens ein Gehweg erstellt. Ueber die Strassenbreiten gibt der gezeichnete Idealplan Auskunft. Das übrige Strassennetz wird ebenfalls der Tendenz entsprechend ausgebaut, d. h. Verbreiterung der Strassen, Erstellen von staubfreiem Belag, Vermeiden von Niveauübergängen, gute Verbindung zwischen den Strassen nach Zürich—Rapperswil, Uster und Hombrechtikon.

Bahn: Um der aufgestellten Tendenz zu genügen, muss die Doppelspur gebaut werden. Die Fahrzeit zwischen Stäfa und Zürich-Stadelhofen sollte auf zirka 20 Minuten reduziert werden, um einen intensiven Berufsverkehr zu ermöglichen. Dies verlangt eine mittlere Geschwindigkeit von zirka 85 km/h bei zwei bis drei Zwischenhalten.

Beim Studium der Linienführung wurden zwei Abschnitte unterschieden: Von der östlichen Gemeindegrenze bis zirka 2 km über die Station Stäfa hinaus und der restliche Teil bis zur Westgrenze der Gemeinde. Im ersten Abschnitt sind drei Lösungen versucht worden, wie aus Abb. 11 ersichtlich ist. Variante I mit 2 Tunneln von insgesamt 1000 m Länge. Variante II mit 1 Tunnel von 600 m Länge und Variante III mit 1 Tunnel von 400 m Länge. Die zuletzt erwähnte Lösung wurde als Ideallösung akzeptiert, weil sie den Tendenzen und damit verknüpften Bedingungen entspricht und technisch die kleinsten Schwierigkeiten bietet. Der zweite Abschnitt verlangt eindeutig eine Linienführung am Fusse des untersten Steilhanges. Auf der gesamten Strecke dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Niveauübergänge bestehen, was eine Anzahl von Unter- und Ueberführungen erfordert. Mit den Radien soll nicht unter 520 m gegangen werden, um den Leichtzügen eine Geschwindigkeit von 100 km/h zu gestatten. Die Stationen Stäfa und Uerikon werden in die Horizontale gelegt, wobei erstere in einen Bogen von 1200 m zu liegen kommt. Beide Stationen erhalten Zwischenperron, Personendurchgang und ein Ueberholungsgeleise von 450 m Länge, was ein Minimum darstellt. Die Anschlüsse der Strasse an die Bahn müssen sorgfältig ausgebaut werden. Die Bahnhofanlagen sollen unter allen Umständen weiter ausbaufähig sein, um sich möglichen Verkehrszunahmen anpassen zu können.

d) *Wirtschaft* (Abb. 12).

Die Wirtschaftszweige Gewerbe und Industrie werden infolge der Haupttendenz der Problemstellung nicht behandelt, deshalb beschränken wir uns hier auf die Darstellung des Idealplanes der *Landwirtschaft.*

Dem Boden wohnt ein besonderer und einzigartiger Charakter inne — er kann *nicht vermehrt* werden, er ist *unvergänglich*, er ist *unzerstörbar*, er ist aber auch im Gegensatz zu jeder anderen Sache *unersetzbar*. Nur seine Ertragsfähigkeit kann durch die Kräfte der Natur und den lenkenden Willen des Menschen vermehrt oder verringert werden. Im Verhältnis des Anteiles der Natur zu der im Produktionsprozess verwendeten Arbeit und zum verbrauchten Kapital, drückt sich die *Intensität* eines landwirtschaftlichen Betriebes aus. In der Schweiz geht es heute und voraussichtlich auch in der Nachkriegszeit nicht um das Problem, ob dem intensiven oder extensiven Betriebe der Vorrang gegeben werden soll (diese Frage ist schon seit Jahrzehnten zugunsten des intensiven Betriebes entschieden), sondern um die Frage der rationellen Intensität. Die Intensität soll so gestaltet werden, dass mit den zur Verfügung stehenden Produktionsmitteln der höchste wirtschaftliche Nutzeffekt erreicht wird. Je teurer der Boden, ein um so höherer Rohertrag wird benötigt, um den Zinsanspruch des Bodenkapitals zu decken. Bei der gegenwärtigen Agrarverfassung der Gemeinde Stäfa können 100 Fr.

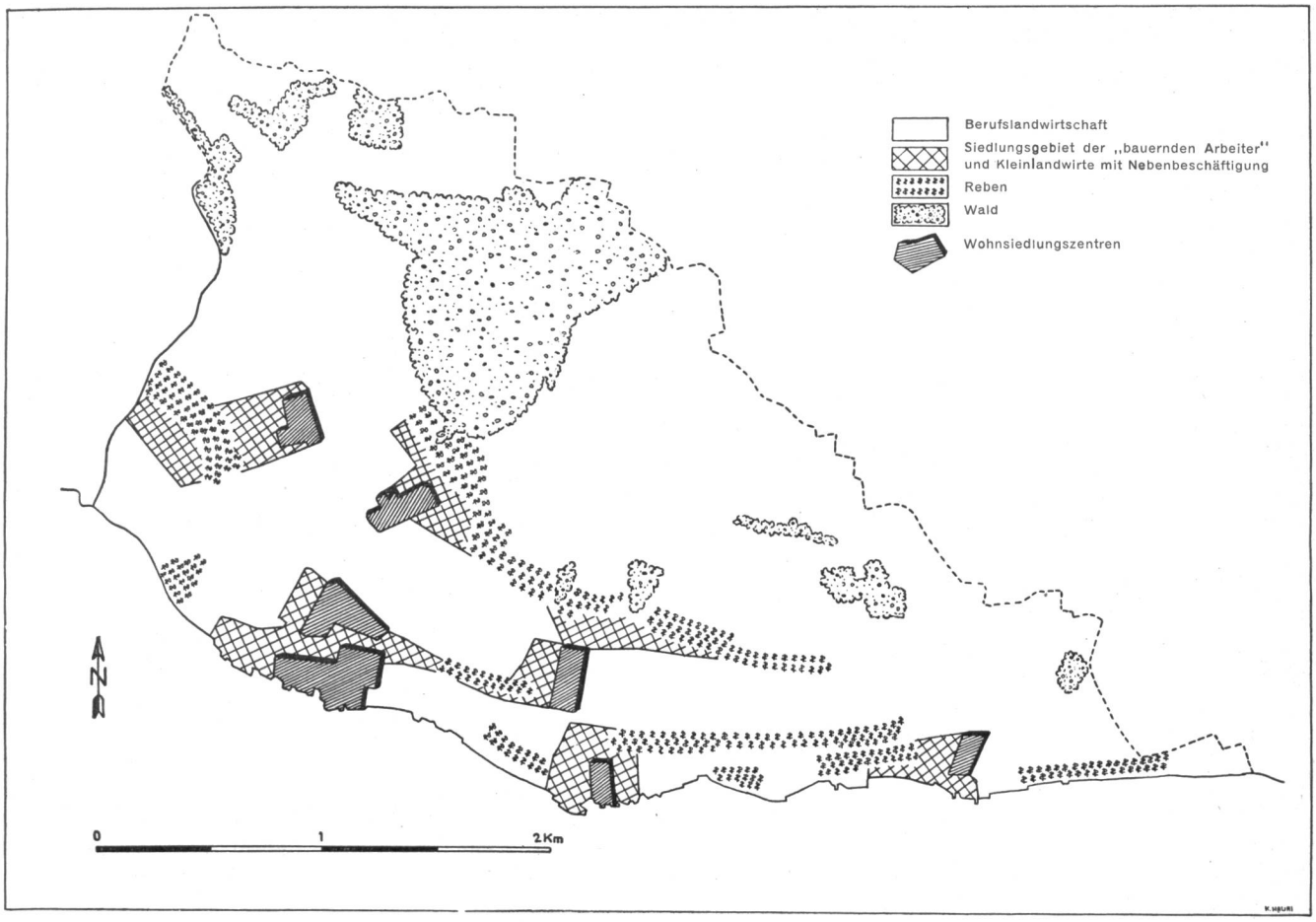

Abb. 12. Einzel-Idealplan: Wirtschaft.

Rohertrag nur billig produziert werden, wenn dazu *wenig* Boden aufgewendet wird.

Nach der Areal-Statistik 1923/1924 sind in Stäfa von 854,02 ha Gesamtfläche 655,17 ha produktiv, 71,57 ha unproduktiv und der Waldanteil beträgt 127,58 ha. Die Erhebungen für den eidgenössischen landwirtschaftlichen Produktionskataster ergaben eine *Kulturlandfläche* im engeren Sinne (ohne Streueriede, Waldungen, absolutes Weideland, und unter Abzug der von Nachbargemeinden aus bewirtschafteten Grundstücke) von 516 ha. Die reine Reblandfläche misst nach der Betriebszählung 1939 47,10 ha. Die gleiche Statistik ergibt total 200 landwirtschaftliche Betriebe, wovon 86 eine Fläche von weniger als 2 ha und 99 eine Fläche von weniger als 3 ha aufweisen. Wir zählten ferner 33 Kleinstbetriebe mit nur Reb- oder Gemüseland. Diese sind in folgender Zusammenstellung nicht berücksichtigt.

Die landwirtschaftliche Betriebsstruktur zeigt im Jahre 1939 folgendes Bild:

Betriebsgrösse Aren	Anzahl Betriebe	Mittlere Kulturlandfläche je Betrieb Aren	Davon durchschnittl. Reblandfl. je Betrieb Aren
1— 50	56	20,8	7,0
50— 100	19	74,7	6,7
100— 200	11	152,7	7,2
200— 300	13	267,8	23,8
300— 500	34	397,1	29,6
500— 750	21	625,4	39,1
750—1000	12	869,7	61,5
über 1000	1	1455,0	50,0

In der Gemeinde Stäfa sind die Klein- und Zwergbetriebe dominierend, beträgt doch die mittlere Betriebsgrösse nur zirka 2, 3 ha bei einer durchschnittlichen Parzellenzahl von 4—5 je Betrieb. Annähernd 100 Betriebe betreiben die Landwirtschaft als Nebengewerbe oder üben zusätzlich zur Landwirtschaft noch einen Nebenberuf aus (Gewerbe, Industrie usw.). Die vorliegende Betriebsstruktur erleichterte das Bestreben, aus siedlungstechnischen, sozialen und ethischen Momenten eine ländlich orientierte Arbeiterschaft zu erhalten, bzw. heranzubilden. Neben der intensiven Berufslandwirtschaft bilden diese in den Uebergangszonen zwischen Landwirtschaft und Wohnsiedlung noch zu vermehrende Kleinstbetriebe für den «bauernden Arbeiter» eine sichere Existenzgrundlage und damit zusätzliche Ausweichmöglichkeiten bei mangelnder Beschäftigung. Durch eine Gesetzgebung, die der gefährlichen Ueberzahlung dieser Betriebe vorbeugt, durch gemeinschaftliche Maschinenverwendung, durch laufende Beratung etc. dürfte es gelingen, die spezifischen Nachteile des Kleinbetriebes stark zu mildern.

Der möglichst arrondierten *Einzelhof- oder Gehöftsiedlung* der Berufslandwirtschaft mit einer durchschnittlichen Betriebsgrösse von 3—10 ha, ist durch die Schaffung von Wohnsiedlungskernen die Nutzung eines Grossteiles der vorzüglichen an den See stossenden Kulturlandflächen zu ermöglichen. Der *Obstbau* soll in erster Linie in intensiven, in der Nähe der Bauernhöfe liegenden Gärten konzen-

triert werden. Dadurch kann der wahllosen Verzettelung auf dem Kulturland, die besonders den Ackerbau beeinträchtigt, ein Riegel geschoben werden. Es dürfte möglich sein, die bisherige *Rebfläche* zu erhalten. Vor allem sind die ausgesprochenen Reblagen an den Steilhängen in Verbindung mit einer systematischen Grundstückzusammenlegung dieser Intensivkultur zu reservieren. Die durch die Wohnsiedlung in ebenen Lagen beanspruchten Flächen können auf diese Art ausgeglichen werden. Auch das *Wald-Areal* ist konstant zu belassen, da der Waldanteil für die Gemeinde eher als gering bezeichnet werden muss. Dagegen sind die unwirtschaftlichen Waldwiesen wieder aufzuforsten und an deren Stelle verschiedene, eine rationelle Bewirtschaftung ausserordentlich störende Kümmerparzellen, sowie die weder wirtschaftlich noch klimatisch oder landschaftlich erwünschten und gerechtfertigten, einer maximalen Länge entgegenstrebenden Zickzack-Waldränder, die den Ertrag des anstossenden Kulturlandes durchschatten (Wildschäden etc.), bedeutend beeinträchtigen, den Bedürfnissen einer intensiven Landwirtschaft besser anzupassen.

In der Uebergangszone zwischen den Wohnsiedlungszentren und der Berufslandwirtschaft ist die Schaffung von 150—200 Klein- und Zwergbetrieben vorgesehen. Die Hälfte dieser Betriebe, mit einer durchschnittlichen Grösse von 100—250 a, würde die Landwirtschaft als Hauptbeschäftigung ausüben, während die andere Hälfte mit einer mittleren Grösse von 1—100 a die Landwirtschaft nur eine Nebenbeschäftigung darstellen würde. Allgemein hätten diese Betriebe die intensive Hackkultur zu pflegen, wobei in der ersten Gruppe der Rebbau neben Gemüsekulturen dominieren würde. In der zweiten Gruppe überwiegt dagegen eine weitgehende Selbstversorgung mit Rebbau als Nebenkultur. Bei der Einfügung dieser Betriebe ins gesamte Siedlungsbild ist speziell zu beachten, dass sie in die nähere Umgebung der Wohnsiedlungskerne und so weit als möglich anschliessend an die Rebberge zu liegen kommen. Aus sozialen und wirtschaftlichen Erwägungen sind keine kleinen landwirtschaftlichen Siedlungszentren zu schaffen. Der Berufs-Landwirtschaftsbetrieb sorgt zwischen den einzelnen Wohnsiedlungskernen für den nötigen Ausgleich. Abgesehen von Uerikon, das als vorwiegend landwirtschaftlich-gewerbliche Siedlung mit zirka 10 hauptberuflichen Landwirtschaftsbetrieben bestehen bleiben soll, ist in Stäfa kein Bedürfnis nach weiteren geschlossenen landwirtschaftlichen Siedlungen vorhanden. Die Berufslandwirtschaft wird die arrondierte Einzelhof- oder Gehöftsiedlung vorziehen.

B. Koordinierter Idealplan (Richtplan) (Abb. 13).

Das *Verfahren* der Koordination kann grundsätzlich verschieden aufgefasst werden. Unter Berücksichtigung, dass es sich um einen Landschaftstyp handelt, bei welchem eine *Komponente* vorherrscht wie im Falle Stäfa (Residenzlandschaft mit Dominante: Siedlung) lassen sich etwa folgende drei Lösungen denken:

1. Die Koordination erfolgt als Anpassung der Nebenkomponenten an die Dominante unter selbstverständlicher Berücksichtigung der relativen Wertskala jener Nebenfaktoren. (Vgl. Forderungen Abschnitt Siedlung.)
2. Die Koordination richtet sich zum vornherein und in jedem Fall auf den Schutz, die Erhaltung bzw. Neugestaltung des natürlichen Charakters der Landschaft. (Vgl. Abschnitt Landschaftsschutz und Landschaftsgestaltung.)
3. Vorerst wird ein möglichst objektives Werteverhältnis aller Landschaftskomponenten (in räumlich-sachlich-zeitlicher Hinsicht) festgelegt. Anschliessend werden sämtliche Faktoren gleichzeitig in harmonische Uebereinstimmung gebracht, wobei ihr Gewicht durch die aufgestellte Wertskala bestimmt wird.

Bei Stäfa war das Verfahren durch die besondere Situation, nämlich durch die Tatsache, dass es sich um eine Residenzlandschaft handelt, im Grunde vorgezeichnet. Man entschloss sich, als Ausgangspunkt, d. h. als Grundlage den Einzelidealplan der Siedlung zu wählen, da realerweise die bisherige ungeregelte Ueberbauung den Anstoss zur Planung gegeben hatte, und als Haupttendenz der Entwicklung wiederum die Siedlung im Mittelpunkt der Planung stand.

So bildete die kritische Diskussion des Siedlungsplanes die erste Phase der Koordination. An sie schloss die korrelative Angleichung der Idealpläne der übrigen Planungsgruppen an den überarbeiteten Siedlungs-Idealplan an, woraus sich schliesslich die Gestaltung des koordinierten Idealplanes ergab.

Von den Vorschlägen des Siedlungsplanes fanden ungeteilte Zustimmung:

1. Die zentrale Idee der Trabanten-Siedlungsweise mit geschlossenem mehrstöckigem Hauptkern, vier Nebenkernen und eventuellen landwirtschaftlichen Einzelsiedlungen.
2. Der Vorschlag der Ausdehnung der Agrarzone an den See, mit Bauverbot in diesen Gebieten für nichtbäuerliche Siedlungen.
3. Die Erhaltung der Rebanlagen.
4. Die Hegung des Waldes (der auf die Höhen zu konzentrieren wäre).

Scharfer Kritik begegneten hingegen die Vorschläge:

1. Verlegung von Bahntrasse und Bahnhof Stäfa.
2. Strassenführung im Ortskern und Schaffung einer Fernverkehrsstrasse auf der höheren Terrasse.

Die Haupteinwände fielen von seiten der Verkehrsplanung. In bezug auf die Linienführung der Bahn wurde geltend gemacht,

a) dass durch die Verlegung der Station deren Ausdehnung zwischen zwei Tunnels auf die unzulängliche Strecke von 500 m eingeengt werde;
b) dass zudem dadurch weitere Ausbaumöglichkeiten der Station unmöglich würden;

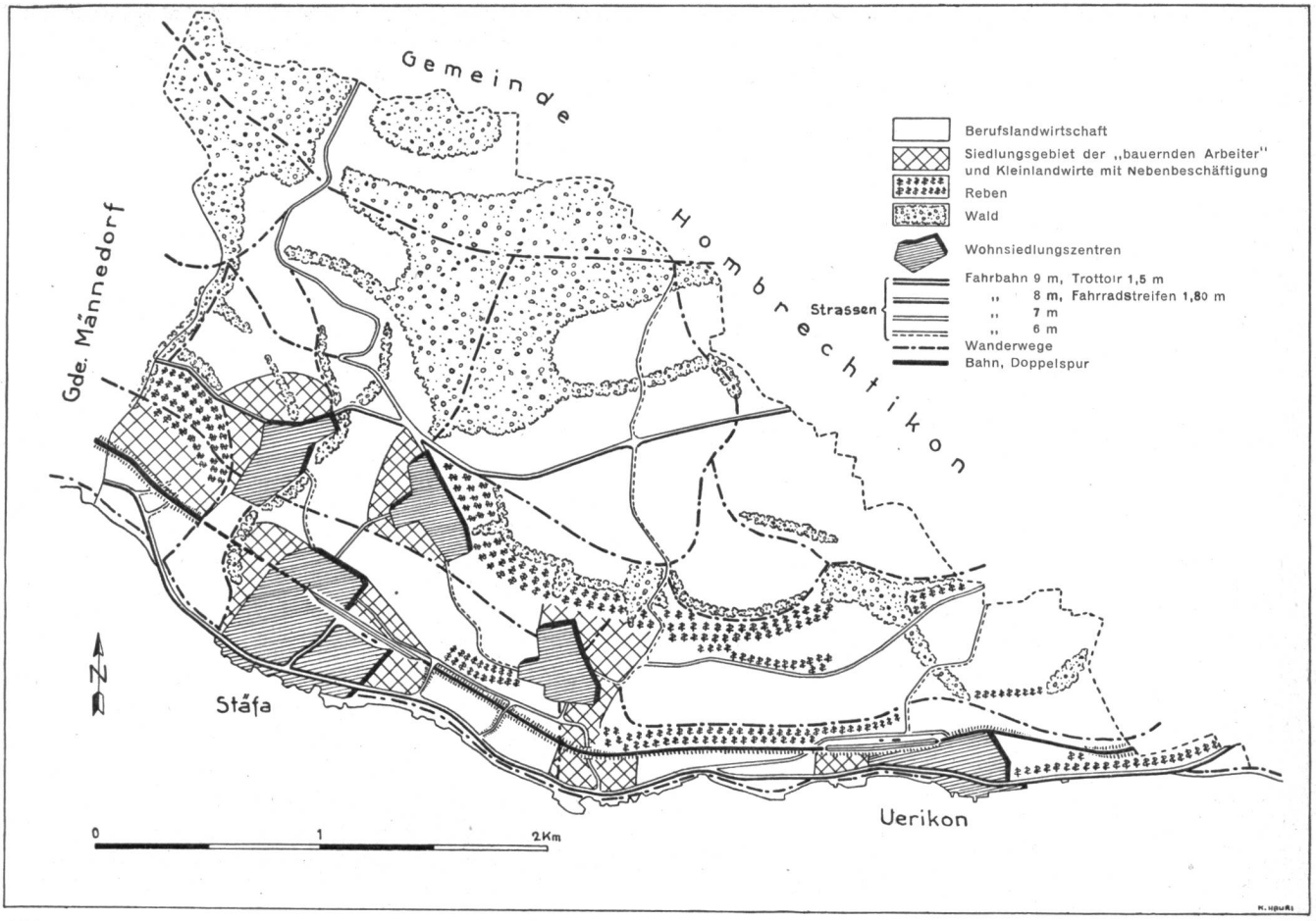

Abb. 13. Koordinierter Idealplan (Richtplan).

c) dass die projektierte Verkürzung der Anmarschwege zur Station von den Siedlungskernen her nur geringfügig sei (zirka 2 Minuten), ja für Oetikon sogar negativ werde;

d) dass die ästhetisch und hygienisch angefochtene Durchschneidung des Hauptsiedlungskernes durch die Bahn verkehrstechnisch nicht vorhanden sei (breite Strassenunterführung) und auch ästhetisch verschieden interpretiert werden könne.

In bezug auf die Schaffung einer Fernverkehrsstrasse zur Entlastung der Seestrasse wurde eingewandt:

a) dass eine Fernverkehrsstrasse grundsätzlich nicht in eine Residenzlandschaft gehöre;

b) dass sich hierzu das linke Seeufer aus topographischen und verkehrswirtschaftlichen Gründen besser eigne.

Hinsichtlich der Abwinklung der Seestrasse im Bereiche der Ortschaft Stäfa ergab sich Widerstand aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Charakters der Strasse als blosse Verbindungslinie für den Binnenverkehr.

Der Entscheid, bzw. die Koordination fiel schliesslich derart aus, dass

1. eine weniger weit gehende Verlegung der Station Stäfa projektiert wurde, dagegen die vom Verkehrsplaner vorgeschlagenen Verbesserungen gutgeheissen wurden;

2. die Seestrasse ohne Abwinklung sowie die Höhenstrasse beide als gleichwertige Strassen dem Verbindungsverkehr entsprechend ausgebaut werden sollen.

Damit waren die zentralen Schwierigkeiten der Koordination der einzelnen Idealpläne beseitigt.

Die Idealpläne der Landwirtschaft und des Landschaftsschutzes stimmten im wesentlichen mit dem Siedlungsplan überein, bzw. hatten mit ihm keine Kollisionspunkte.

Als Grundzüge des koordinierten Idealplanes, d. h. als Schlussergebnis, resultierte:

1. Die Durchführung der Idee der Trabantensiedlung mit einem Haupt- und vier Nebenkernen und zirka 100 Einzelsiedlungen. Die geschlossene Hauptsiedlung soll im Gegensatz zum ursprünglichen Vorschlag längs der Seestrasse angeordnet werden.

2. Die Projektierung zweier gleichwertiger Längsstrassen für den Verbindungsverkehr. Den Fussgängern stehen Wanderrouten in der Längsrichtung und die verbindenden Querwege zur Verfügung.

3. Der Ausbau der Bahn auf Doppelspur, die Verbesserung der Kurvenradien, um erhöhte Geschwindigkeiten erreichen zu können, eine nur teilweise Verlegung der Station Stäfa, sowie die Eliminierung der bestehenden Niveauübergänge durch Unter- und Ueberführungen.

4. Die Wahrung grösserer, zusammenhängender land- und forstwirtschaftlicher Nutzungsflächen, die zugleich als hygienische und landschaftsästhetische Räume funktionieren, wobei als besondere Merkmale der Gegend erhebliche Obsthain- und Rebflächen zu erhalten sind.
5. Der Schutz der landschaftlich besonders wirksamen Steilhänge und Terrassenkanten vor Ueberbauung, Schonung der noch vorhandenen Schilfufer und natürlichen Tobel als wesentliche Elemente einer harmonischen Landschaft.

Die Idealkoordination darf damit trotz den nicht unerheblichen Divergenzen zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanern, zum mindesten was die Abgewogenheit der «Zonen» betrifft, als positiver Kompromiss bezeichnet werden.

2. Hinweis auf den Realplan.

Der nächste Schritt wäre die Anpassung des koordinierten Idealplanes an die bestehenden Verhältnisse, d. h., im Sinne der Planung der Realplan gewesen. Im Realplan kommen vor allem die wirtschaftlichen Momente sowie der Einfluss der Einzelinteressen zur Geltung. Die praktische Durchführung des Realplanes, d. h. die Gestaltung der Gemeinde, ist Sache der Behörden und der Individuen, kurz aller im Bilde der Region faktisch Tätigen, vom Einzelbürger bis zur kommunalen und interkommunalen Organisation.

Da jedoch das Hauptgewicht der vorliegenden Arbeit auf dem Studium der Koordination lag, zudem, zeitlich und materiell gesehen, der ALP enge Grenzen gezogen waren, wurde auf die Ausführung des Realplanes verzichtet. Ein wesentlicher Punkt, der ebenfalls zu diesem Entschlusse beitrug, war die Tatsache, dass inzwischen auf anderem Wege ein Bebauungsplan von Stäfa projektiert wurde, dessen Leitideen, wie es sich herausstellte, in wesentlichen Punkten mit den Grundideen des koordinierten Idealplanes übereinstimmten. Der Vollständigkeit halber soll im folgenden ein genereller Vergleich zwischen Richtplan und Bebauungsplan gezogen werden.

3. Vergleich des «Bebauungsplanes» mit dem Richtplan.

Eine Reproduktion des Bebauungsplanes ist an dieser Stelle leider nicht möglich, weil dessen Bearbeitung noch zu sehr im Fluss ist, um eine Veröffentlichung zu rechtfertigen. Immerhin ermöglichte eine gemeinsame Aussprache der Arbeitsgruppe mit den Verfassern des Bebauungsplanes einen Vergleich. Der Bebauungsplan von Stäfa wird von Architekt Henauer und Geometer Metzger im Auftrag der Gemeinde ausgearbeitet. Da es der Arbeitsgruppe nicht möglich war, einen Realplan selbst auszuarbeiten, vertritt nun dieser Bebauungsplan gewissermassen den beabsichtigten Realplan. Dies ist um so eher möglich, als er in den wesentlichen Zügen mit dem Richtplan der Arbeitsgruppe übereinstimmt. Als übereinstimmende Momente können gelten:

1. Die organische Einbettung der Siedlung in das natürliche Landschaftsbild und die Trennung der einzelnen Ortschaften durch zum See reichende Grüngürtel.
2. Die Freihaltung der Steilhänge und Konzentrierung der Siedlungsgebiete an gewissen günstigen Stellen, um über andere Gebiete eine Bausperre verhängen zu können. Diese Siedlungsgebiete stimmen im Richtplan und Bebauungsplan überein, nur tritt an die Stelle unserer um ein Zentrum gescharten Trabantendörfchen eine ausgedehnte, zusammenhängende Baufläche, da die schon bestehenden Bauten praktisch nicht abgebrochen werden können.
3. Die Ausbildung des Seeufers als öffentliche Anlage, soweit dies möglich ist, wobei das Ufer in Gemeindebesitz gebracht wird.
4. Die Bachläufe sind als Grünstreifen zum See hinab geführt, soweit sie nicht durch Bauten überdeckt sind.

Alle diese Einzelheiten sind naturgemäss im Richtplan stärker ausgeprägt. Tiefe Eingriffe in das private Recht, wie es Rodungen und Aufforstungen zur Verschönerung des Landschaftsbildes oder das Bepflanzen der Terrassenkanten mit Hecken mit sich bringen, sind im Bebauungsplan nicht aufgenommen worden. Ebenfalls sind die Vorschläge der weitgehehenden Umgestaltung des Dorfplatzes mit Blick auf den See, oder die teilweise Verlegung der Bahn, als undurchführbar im Bebauungsplan nicht enthalten.

Eine grosse Rolle spielen die Verkehrsverbindungen von der Siedlung zum Bahnhof und zu den Schulhäusern. Diesen Fragen ist ein grosser Teil der Planungsarbeit im Bebauungsplan gewidmet. In der Verschmelzung der Siedlungen zu einem grossen Komplexe zeigt sich eigentlich am besten der grundlegende Unterschied zwischen Richtplan und Bebauungsplan. Der Richtplan hat z. B. ruhige und einheitliche, dem Gelände angeschmiegte Reihenbauten angenommen, während die Wirklichkeit zeigt, dass in diesen ländlichen Wohngebieten der einzelne gerne alle Nachteile des Einzelhauses auf sich nimmt (Zerstückelung der Gärten mit schlechter Besonnung und Ausnützung, Einblick von Haus zu Haus, Schattenbildung und Beeinträchtigung der Aussicht, schlechter Wärmehaushalt, höhere Bau- und Unterhaltskosten, vermehrter Landbedarf für gleichen Nutzen und grössere Strassenlänge), um des einen Vorteils willen, nämlich des vermeintlichen «Allein-Herr-Seins».

Das Aufstellen eines Bebauungsplanes ist im allgemeinen keineswegs eine freie schöpferische Arbeit, sondern viel eher eine in engen Grenzen sich bewegende Anpassung, getragen von dem Gedanken: «Rette, was zu retten ist.» Bei seiner Durchführung muss leider gerade auf dem Lande oft auf die Interessen einflussreicher aber asozialer Kreise Rechnung getragen werden.

Schlusswort

Die Massnahmen, welche im Rahmen eines Bebauungsplanes festgestellte Fälle unzweckmässiger Verwendung des Landes zu verbessern erlauben, sind im wesentlichen einseitig *baulicher* Natur. Es ist dies ein Mangel des Bebauungsplanes, der besonders offensichtlich wird, wenn es sich nicht nur um die Planung von Ortschaften, sondern um die Planung grösserer Gebiete handelt. Dieser Nachteil ist von der Landesplanung wohl erkannt, aber noch nicht in seiner Bedeutung genügend gewürdigt worden; denn sie geht noch allzu stark davon aus, dass die für die Projektierung technischer Werke massgeblichen Methoden ohne weiteres auch für die Lösung landesplanerischer Aufgaben geeignet seien.

Im Gegensatz zu dieser Auffassung stellt die Gemeinschaftsarbeit einer akademischen Studiengruppe der GEP einen Versuch dar, der zeigen will, dass die Landesplanung einer ganz *besonderen* Methode des Vorgehens bedarf und dass diese Methode der Landesplanung so eigentümlich ist, dass diese durch jene geradezu charakterisiert wird. Die Methode des Landesplaners ist nämlich nicht so sehr diejenige des Technikers, sondern gleicht viel mehr derjenigen des Mediziners.

Am Beispiel Stäfas wird abgeleitet, dass Voraussetzung jeder wissenschaftlichen Planung die Erkenntnis sein muss, ob man *vorbeugen* oder *heilen* will. Ob nur das eine oder das andere oder sogar beides not tut, sagt nur eine gründliche *Diagnose* der Verhältnisse. Die Diagnose ist nur dann vollkommen, wenn sie sich auf *alle* landschaftsgestaltenden Faktoren erstreckt. Sie hat überdies festzustellen, wie stark der Einfluss eines jeden Faktors ist, worüber *historische* Untersuchungen wertvolle Aufschlüsse geben.

Die Diagnose erlaubt die Stellung einer *Prognose*, d. h. gestattet, mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf die zukünftige Entwicklung zu schliessen.

Die Gemeinschaftsarbeit der Studiengruppe der GEP zeigt aufschlussreich, dass besonders in dieser Phase der landesplanerischen Arbeit Unsicherheit entsteht, weil das Verhältnis von Ursache und Wirkung meistens unabgeklärt bleibt. Oft wird nämlich behauptet, allein die festgestellte wahrscheinliche Entwicklung beweise schon, dass sie durch die zu treffenden planerischen Massnahmen weiter zu fördern sei, oder aber schon die Prognose begründe genügend die Notwendigkeit, die festgestellte Entwicklung schleunigst abzubremsen. Es sind dies logische Kurzschlüsse, die trotz ihrer Augenfälligkeit immer wieder gemacht werden. Demgegenüber ist festzuhalten, dass die Prognose in keiner Weise etwas darüber aussagt, *wie* geplant werden soll, sondern höchstens eventuell, *dass* geplant werden soll. Mit andern Worten: Sie sagt nur, was voraussichtlich geschieht, wenn *nicht geplant* wird.

Es muss einmal mit allem Nachdruck darauf hingewiesen werden, dass die Grundlagenforschung, auch wenn sie sehr einlässlich ist, nur die *Notwendigkeit* einer Planung darzulegen vermag, niemals aber die *Art* der Planung bestimmt. Die Art der Planung hat ihre Begründung einzig in einer bestimmten Idee und Vorstellung «wie es sein soll». Je näher diese Idee der Volksüberzeugung steht, desto grösser ist die Aussicht, dass sie verwirklicht werden kann. Es folgt daraus die Bedeutung der *Erziehung* des ganzen Volkes zu dieser Idee.

Zur Frage, welche planerischen Ideen die «richtigen» sind, und welche Methoden der Erziehung angewandt werden dürfen, nimmt die Arbeit der Studiengruppe nicht Stellung. Es wird aber am Beispiel Stäfas abgeleitet, dass wenn eine bestimmte *Entwicklungstendenz* verfolgt werden soll, dies planerisch durchaus möglich ist und dass nur eine ganz bestimmte Art des Vorgehens dabei maximal zweckmässige Ergebnisse liefert. Es ist dies eine Erkenntnis, welche die gesamte bisherige landesplanerische Arbeit noch nicht in ihrer Wichtigkeit theoretisch so klar herausgestellt hat.

Ist die auf gründlicher Analyse fussende Prognose sowie eine klare Entwicklungstendenz festgelegt, so ist auch das Fundament gegeben, auf dem jede weitere Arbeit aufzubauen hat. Diese Arbeit hat zum Ziele, einen sogenannten *Leitplan* auszuarbeiten, nach dem sich die weitere Verwendung des Landes zu richten hat. Es ist klar, dass ein solcher Leit- oder Richtplan nicht aus der Summe der Lösungen begrenzter Teilaufgaben bestehen kann, wie dies oft ein Bebauungsplan darstellt. Er muss vielmehr in einer umfassenden *Koordination* sämtlicher die allseitige Verwendung des betreffenden Landes berührenden Interessen bestehen. Wie kann nun aber eine solche Koordination am zweckmässigsten durchgeführt werden? Die Arbeit der Studiengruppe zeigt deutlich, dass die Aufstellung einer zufälligen Rangordnung der Interessen dazu nicht geeignet ist. Vielmehr sind auf Grund der Entwicklungstendenz bestimmte *Dominanten* festzulegen, welchen sich alle anderen Faktoren anzupassen haben. Wenn sich beispielsweise Stäfa zur Residenzlandschaft entwickeln soll, muss die Idee, den besonderen Landschaftscharakter Stäfas zu erhalten, dominierend sein. Dieser Dominante haben sich die Faktoren Siedlung, Verkehr und Wirtschaft anzupassen bzw. unterzuordnen; denn die Entwicklung Stäfas zur Residenzgemeinde wird offensichtlich gestört, wenn der ursprüngliche Charakter der Landschaft verändert, wenn die notwendigen Verkehrsmöglichkeiten vernachlässigt und die Siedlung unzweckmässig geleitet wird.

Im Gegensatz zum Bebauungsplan handelt es sich also bei der Aufstellung eines Leitplanes nicht nur darum, bestehende Verkehrsmöglichkeiten zu verbessern oder die Art der Bebauung im einzelnen vorzuschreiben, sondern um das «in-Uebereinstimmung-bringen» aller Bedürfnisse, die an eine Residenzlandschaft gestellt werden.

Die von der Studiengruppe gewählte Methode erreicht dieses Ziel durch die Aufstellung von sogenannten *Idealplänen*, d. h. von Plänen, die ohne Rücksicht auf bestehende Verhältnisse und finanzielle Erwägungen für ein bestimmtes Sachgebiet konsequent eine *ideale* Lösung vertreten. Durch das

Uebereinanderlegen der solcherweise für jeden Kulturbereich (Siedlung, Verkehr, Landschaft, Naturschutz usw.) aufgestellten Einzel-Idealpläne werden die *grundsätzlichen* Interessen-Kollisionspunkte in ungewohnt klarer Weise sofort augenfällig. Damit wird vor allem der Nachteil vermieden, dass ein Werk entsteht, das nur aus lauter schlechten Einzelkompromissen zusammengesetzt ist, die immer wieder zu neuen Interessenkonflikten führen, während die grundsätzlichen Fragen nie zu Abklärung gelangen, weil sie niemals überhaupt aufgedeckt werden.

(*Beispiel:* Umbau des Bahnhofplatzes in Zürich. Jede bisher getroffene Lösung ist diskutabel, weil weder feststeht, ob die Bahnhofhalle je zurückgesetzt werden kann und ob jemals eine neue Ueber- oder Unterführung jenseits der Sihl in Frage kommt. Die Folge sind Teillösungen, die an sich nicht schlecht zu sein brauchen, über kurz oder lang aber sicher schlecht werden, weil eine ideale Gesamtlösung fehlt, nach der sich die Einzellösungen richten können.)

Die Koordination der Einzel-Idealpläne ist merkwürdigerweise, wie das Beispiel Stäfas zeigt, weniger schwer als eine allseitige Einigung über die verschiedenen Teillösungen. Dies aus dem einfachen Grunde, weil sich das Problem durch das Uebereinanderlegen von Einzel-Idealplänen stark vereinfacht und darum in seiner *Grundsätzlichkeit* klar erkannt werden kann. Die derart vollzogene Koordination der einzelnen Idealpläne ergibt den sogenannten Gesamt-Idealplan oder *Richtplan.*

Die vorliegende Arbeit der Studiengruppe ist also insofern von grundsätzlicher Bedeutung, als sie die bisher in Praxis und Theorie vernachlässigte Frage der *Methode* der Landesplanung einer Lösung zuführt, die für die Erkenntnis des Wesens der Landesplanung ausserordentlich bedeutsam ist; denn nur dasjenige Verfahren führt zu einem brauchbaren Gesamtplan, das eine eindeutige Feststellung aller grundsätzlich vorkommenden Interessenkollisionen ermöglicht. Dies ist, wie ausgeführt, nur dann gegeben, wenn nicht nur — wie bisher — Einzelkompromisse getätigt, sondern wenn Ideallösungen einander gegenübergestellt werden. Hierin liegt das Wesen einer Koordination der Interessen und Absichten, wie sie von der Landesplanung verlangt wird.

Dr. Hans Sigg, Zürich

Die Verankerung der Regional- und Ortsplanung im zürcherischen Baugesetz

Das Baugesetz des Kantons Zürich, das aus dem Jahre 1893 stammt, war ursprünglich nur für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen gedacht. Daher macht es nur Anspruch auf Gültigkeit in den Städten Zürich und Winterthur und denjenigen Gemeinden, die sich ihm freiwillig unterstellen. Entsprechend diesem Grundgedanken sind auch die Vorschriften über die Planung gestaltet. Das Gesetz überlässt es den Gemeinden, durch Aufstellung eines Bebauungsplanes das Strassennetz festzulegen. Dieser Plan soll zunächst die Hauptverkehrslinien nebst den bei fortschreitender Ueberbauung erforderlichen öffentlichen Anlagen und Plätzen enthalten. Die weitere Ausgestaltung soll nach Massgabe der baulichen Entwicklung erfolgen. Eine einzige Bestimmung (§ 8, Abs. 2) weist darauf hin, dass die Gemeinden nicht nur an ihre eigenen Interessen denken sollen. Danach ist bei der Anlage des Strassennetzes auch auf den Zusammenhang mit den anstossenden Gemeinden Rücksicht zu nehmen. Es ergibt sich also eine Gestaltung der Bebauungsplanvorschriften, die lediglich die Planung des Strassennetzes auf dem Gebiet der einzelnen Gemeinde zulässt. Aehnliches ist festzustellen bei den Vorschriften, die die Gemeinden zum Erlass eigener, das kantonale Gesetz ergänzenden Bauordnungen ermächtigen. Die Gemeinde kann zwar eine solche Bauordnung erlassen, allein nur «für die Anlage neuer und die Umgestaltung bestehender Quartiere». Beizufügen ist allerdings, dass die Praxis aus dieser Bestimmung im Laufe der Jahre recht viel herausgeholt hat.

Durch die Teilrevision vom Jahre 1943 (Volksabstimmung vom 16. Mai 1943) sind diese engen Grenzen, die das zürcherische Baurecht bisher der Planung über die Ausnützung des Grund und Bodens gezogen hatte, gesprengt worden. Die Bestimmungen über den Bebauungsplan blieben zwar unverändert, wurden aber durch eine Vorschrift ergänzt, die dem Regierungsrate das Recht einräumt, über das Gebiet verschiedener Gemeinden einen *Gesamtplan* aufzustellen, in welchem nicht nur das Verkehrsnetz, sondern auch die Grundlagen für die Wasserversorgung und die Ableitung der Abwasser, die für öffentliche Anlagen erforderlichen Gebiete, die Industriegebiete, die land- und forstwirtschaftlich benützten Gebiete und die Wohngebiete enthalten sind (§ 8 b). Aber auch die Vorschrift, die die Gemeinden zum Erlass eigener Bauordnungen ermächtigt, wurde erweitert. Die Gemeinden sind nicht mehr nur berechtigt, «für die Anlage neuer und die Umgestaltung bestehender Quartiere» besondere Bauordnungen zu erlassen. Diese Schranke ist gefallen. Der kantonale Gesetzgeber hat sein Recht, über die bauliche Ausnützung von Grund und Boden zu legiferieren, weitgehend an die Gemeinden abgetreten und sich mit der Feststellung begnügt, dass die Vorschriften der Gemeindebauordnungen nicht hinter den Anforderungen des kantonalen Rechtes (Baugesetz und E. G. zum Z. G. B.) zurückstehen dürfen. Aber selbst diese Schranke gilt nicht ausnahmslos. Wenn die Gemeindebauordnung Industriegebiete ausscheidet, darf sie hiefür Vorschriften enthalten, die die Baufreiheit weniger stark einschränken als das kantonale Baugesetz.

Diese Neuregelung bildet die Grundlage für die Orts- und Regionalplanung. Dabei ist allerdings zu beachten, dass weder der Bebauungsplan, noch der oben skizzierte Gesamtplan eigentumsbeschränkende Wirkungen haben. Das für den Strassenbau