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

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 28 (1971)

**Heft:** 3

**Rubrik:** Umwelt-Rundschau

**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:** 11.07.2025

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

## *Planung*

**Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz**

Mit dem Zweck, im Rahmen der Landesplanung die Belange des Landschaftsschutzes wahrzunehmen, ist die Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz gegründet worden, und zwar durch den Bund für Naturschutz, den Heimatschutz, die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, den Schweizer Alpenclub und den Schweizerischen Fremdenverkehrsverband. Die Stiftung wird vor allem dann in Funktion treten, wenn Fragen von nationaler Bedeutung zu behandeln sind. Die Finanzierung ist Aufgabe eines zehnköpfigen Patronatskomitees, welches hofft, dass die vorläufig mit 150 000 Franken jährlich vorgesehenen Aufwände mit Spenden aus der Wirtschaft gedeckt werden können. Die Stiftung hat bereits eine Zahl von Thesen als Arbeitsgrundlage ausgearbeitet, so u. a. die Forderung nach Ausscheidung von Baugebiet und Nichtbaugebiet und die Ausscheidung und Sicherung von Erholungs- und Schutzgebieten. Im Bereich des Tourismus fordert die Stiftung eine Gesamtplanung, die in jeder Region mit Verkehrsmitteln zu erschliessende und dauernd unerschliessbare Gebiete voneinander trennt.

**Fast die Hälfte der Gemeinden noch ohne Planung**

Das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich veröffentlichte 1968 einen ersten Bericht über die landesplanerischen Prioritätszonen. 20 Kantone haben ihn zur Kenntnis genommen. Die eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sind in einem zweiten Bericht berücksichtigt. Darin bezeichnet das Institut Prioritätszonen als Gebiete, in denen ordnungspolitische Massnahmen erforderlich sind, um eine bestehende Besiedlungsentwicklung in geordnete Bahnen zu lenken. In die Prioritätszonen fallen alle Gemeinden, die entweder im Wohnungsneubau, bei den Arbeitsplätzen, in der Bevölkerungsentwicklung oder im Fremdenverkehr eine überdurchschnittliche Zunahme aufweisen. Gemeinden, deren Entwicklung unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt zurückgeblieben ist, die jedoch ganz oder teilweise im Einflussbereich der Nationalstrassen oder in Erholungsgebieten liegen, fallen ebenfalls in die Prioritätszonen. Insgesamt gehören 58 Prozent aller Gemeinden, Städte und städtischen Agglomerationen zu den Prioritätszonen.

Gemeinden, die in der Prioritätszone liegen, aber weder über Bauordnungen noch über Zonenpläne verfügen, bezeichnet das Institut als dringliche Planungsgebiete. Als dringliche Planungsgebiete gelten auch Regionen, in denen noch keine Regionalplanung im Gange ist, in denen dringliche Ortsplanungsgebiete existieren oder in denen Probleme vorhanden sind, die — für die nächsten fünf Jahre erkennbar — nicht von den einzelnen Gemeinden, sondern nur über eine Regionalplanung lösbar sind.

Der Bericht ist mit aufschlussreichem Kartenmaterial versehen. Zusammenfassend ist daraus zu entnehmen, dass 37 Prozent aller Gemeinden über einen Zonenplan mit Bauordnung verfügen, 16 Prozent weisen nur eine Bauordnung auf. Die verbleibenden 47 Prozent sind noch völlig ohne Planung. Die dringlichen Ortsplanungsgebiete befinden sich vor allem in Berg- und Fremdenverkehrsgebieten. Die dringlichen Regionalplanungsgebiete sind, mit Ausnahme der Kantone Aargau, Baselland, Basel-Stadt, Genf und Zürich, über das ganze Land verteilt.

**Vorwürfe an das ORL-Institut**

«Die Freiburger, die sich um die Entwicklung ihrer Wirtschaft bemühen, sind heute in Gefahr, ihre Bestrebungen durch die Planer am Ufer der Limmat durchquert und vernichtet zu sehen.» Gemeint ist das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) an der ETH Zürich, das gegenwärtig eine Studie ausarbeitet, deren Schlussbericht Mitte 1971 den eidgenössischen Behörden vorgelegt werden soll. Die drohende «Gefahr» erläutert Professor Gaston Gaudard von der Universität Freiburg im Namen der Freiburger beratenden Kommission für Landesplanung in einem kürzlich veröffentlichten Communiqué:

Das ORL gehe davon aus, dass Zürich, Basel und Genf die Gegenden mit dem grössten Angebot an industriellen Arbeitskräften seien. Dabei wisse man, dass Firmen aus diesen Städten in andere Landesgegenden auswandern, um dem Mangel an Arbeitskräften zu begegnen. Den Gebieten zwischen Stein und Basel am Ufer des Rheins, aareabwärts von Biel und an der Rhone bei Genf, würde vom ORL eine besondere Bedeutung beigemessen, mit dem Vorwand, dass dort die Flüsse imstande seien, genügend Wasser für grosse Fabriken zu liefern.

Professor Gaudard gibt in seinem Bericht zu bedenken, dass von den neuen vorgeschlagenen Varianten des Siedlungsplanes für die Schweiz beispielsweise nur eine einzige eine «einigermassen anständige und befriedigende» wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Freiburg garantiere. Eine Prognose über die demographische Struktur der Schweiz im Jahre 2000 lasse keinen Zweifel offen, welche Rolle das Zürcher Institut dem Kanton Freiburg zuzuweisen gedenke. Während Payerne nach dieser Vorhersage eine Stadt von 27 000 Einwohnern wäre, würde Freiburg lediglich 59 000 Seelen zählen, also knapp 8000 mehr als im Jahre 1970. Demgegenüber wären Aarau, Olten, Baden-Brugg Städte von je über 100 000 Einwohnern. Für Bulle, Estavayer und Romont dagegen sei keinerlei Entwicklung vorgesehen. Eine neue Eisenbahnlinie würde von Bern direkt über Payerne nach Lausanne führen. Im weitern würde im erwähnten Vorschlag der ORL der Kanton Freiburg, im Gegensatz zu den andern Kantonen der Eidgenossenschaft, nicht als Einheit behandelt, sondern in Einflusszonen von Bern, Lausanne und Biel unterteilt.

Die Auswirkung solcher Planung wird im Communiqué als schädlich bezeichnet, da es nicht übersehen werden könne, dass sich Industrien, bevor sie sich irgendwo niederlassen, erkundigen. «Und wenn sie dabei in guten Treuen den Verlautbarungen eines Instituts der ETH Zürich einiges Gewicht beimessen, auch wenn diese bloss provisorischen Charakter haben, so kann ihnen das kaum verargt werden», heisst es im Communiqué wörtlich.

1950 stellte das Bruttosozialprodukt des Kantons Freiburg noch 13 Prozent desjenigen des Kantons Zürich dar. 1965 betrug die entsprechende Verhältniszahl lediglich noch zehn Prozent. Zwischen 1960 und 1970 sahen sich trotz einer ziemlich bedeutenden Bevölkerungszunahme gegen 3000 Freiburger veranlasst auszuwandern.

Das ORL suche nicht nach Mitteln und Wegen, erklärte das Communiqué abschliessend, um zu einer konzentrierten Dezentralisierung der wirtschaftlichen Aktivität zu gelangen. Angestrebt werde, die Lasten und Nachteile der Verstopfung in überentwickelten Gebieten auf die gesamte Eidgenossenschaft zu verteilen. Die Vorschläge, die darauf hinzielten, in den drei grössten Städten der Schweiz neue Nationalstrassen zu bauen, seien ein sprechendes Beispiel für diese «verkehrte Konzeption».

**VLP zum Raumplanungsgesetz**

Der Grosse Vorstand der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung hat unter dem Vorsitz von Ständerat W. Rohner (Altstätten, St. Gallen) eine Sitzung durchgeführt, um die Stellungnahme der Vereinigung zum Entwurf des Bundesgesetzes über Raumplanung festzulegen. Nach einem Referat des Zentralsekretärs Dr. R. Stüdeli (Küsnacht-Zürich) beschloss der Vorstand einhellig, dem Bundesrat zu empfehlen, den «ausgezeichneten Gesetzesentwurf» mit einigen Abänderungen bald an die eidgenössischen Räte weiterzuleiten. Im weitern wurde einstimmig beschlossen, den Bundesrat einzuladen, die Vereinigung mit der Bildung einer Zentralstelle für angewandte Raumplanung zu beauftragen, die vornehmlich den Erfahrungsaustausch und die Fort-

bildung von Behördemitgliedern und Beamten betreuen soll.

**Ein Transportplan für die Zentralschweiz**

Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern hat die Gründungsversammlung des Führungsgremiums des Transportplans Zentralschweiz stattgefunden. Dieser Transportplan soll — auf der Grundlage eines Landschafts-, Siedlungs- und Versorgungsplans — die für den Strassen- wie für den öffentlichen Verkehr freizuhaltenden Räume und vorauszusehenden Anlagen enthalten. Der Untersuchungsbereich umfasst die Kantone Luzern, Uri, Teile von Schwyz, Obwalden, Nidwalden und des aargauischen Freiamtes sowie die nördlich angrenzenden Agglomerationen Reinach/Menziken und Zofingen. Ferner wird angestrebt, auch den Kanton Zug als Partner in den Transportplan Zentralschweiz einzubeziehen. Wie der Stellvertretende Kantonsingenieur von Luzern, dipl. Ing. Hans Fricker, anlässlich der Gründungsversammlung darlegte, geht es um die Erarbeitung eines längerfristigen Richtplans, weshalb das Fernziel auf den sogenannten Zustand «Z 2» ausgelegt wird, den Zeitpunkt, wenn die Schweiz 10 Mio Einwohner beherbergen wird. Man geht davon aus, dass dies in den Jahren zwischen 2020 und 2040 erreicht sein wird.

Die Arbeiten des Transportplanes beschränken sich indessen nach Auffassung des mit der Zielsetzung, Methodik und Arbeitsweise dieses Projekts beauftragten Zürcher Verkehrsingenieurs Hans Barbe nicht lediglich auf eine rechnerische Erfassung des zukünftigen Verkehrs. Sie sollen vielmehr übergeordnete Gesichtspunkte berücksichtigen und ein wesentliches Entscheidungskriterium zu deren Beurteilung liefern. Aus der Sicht des Transportplans sei dafür die Verkehrsstruktur im grösseren Bereich von besonderer Bedeutung.

Unter der Annahme, dass die Arbeiten nach der nun erfolgten Gründung des Führungsgremiums sofort aufgenommen werden können, rechnet man mit ersten Ergebnissen innert rund zweier Jahre, das heisst bis etwa im Frühsommer 1973, allerdings unter dem Vorbehalt, dass während der Bearbeitungsphase keine wesentlichen Verzögerungen eintreten, die notwendigen Zwischenentscheide innert nützlicher Frist getroffen werden und die Arbeiten nicht durch das Fehlen wichtiger Unterlagen oder Entscheide einen längeren Unterbruch erleiden.

**SBB und Landschaftsschutz**

Vor etwa drei Jahren haben die Schweizerischen Bundesbahnen in Aussicht genommen, eine Hochspannungsleitung zwecks Verbesserung der Stromversorgung im SBB-Netz von Winterthur-Grüze aus durch das Thurtal über Weinfelden und Bischofszell nach dem sanktgallischen Gossau zu ziehen. Für viele Gemeinden hätte dies bedeutet, dass in der Landschaft 30 Meter hohe Masten erstellt worden wären. In Bischofszell zum Beispiel stand zur Diskussion, diese Uebertragungsleitung auf SBB-eigenem Gelände oder aber unmittelbar neben diesem in der weiten Schleife zweimal durch das alte Bischofsstädtchen zu ziehen, womit das mittelalterliche Stadtbild empfindlich gestört worden wäre. Die Gemeindebehörden wollten das jedoch nicht, so dass eine Verlegung der Linie westlich Bischofszell quer durch die unberührte Landschaft und das dicht bewaldete Teilstück des malerischen Thurbogens als Variante gewählt wurde. Obwohl damit eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, hauptsächlich mit der unweit am Schloss Heidelberg vorbeiführenden Leitung und der Notwendigkeit eines breiten Kahlschlages im Wald damit verbunden gewesen wäre, hatte der um seine Meinung angefragte Heimatschutz wenig einzuwenden. Das rief nicht nur Kopfschütteln und Protest bei den direkt betroffenen Land- und Waldbesitzern hervor, sondern auch bei einer breiten Oeffentlichkeit. Die SBB schien dies aber wenig zu kümmern, und vor allem gab es auch Landbesitzer, die sich gerne eine schöne Entschädigung hätten auszahlen lassen.

Die thurgauische Regierung hat nun aber anders entschieden: Sie lehnte das Projekt rundweg ab und begründete dies damit, dass die Verwirklichung der projektierten Linienführung für die betroffenen Gemeinden des Thurtales eine schwerwiegende ästhetische Beeinträchtigung zur Folge hätte, was den thurgauischen Bemühungen, das herkömmliche Landschaftsbild und die bauliche Substanz zu erhalten, widersprechen würde.

**Weniger Industriebauprojekte**

Seit dem Sommer letzten Jahres zeigt sich bei den von den Eidgenössischen Arbeitsinspektoren begutachteten Planvorlagen für industrielle Neu- und Erweiterungsbauten eine deutlich rückläufige Tendenz. Nachdem im 3. Quartal 1970 im Vergleich zur entsprechenden Periode des vorangegangenen Jahres eine Abnahme der Zahl der Bauvorhaben für diese Zwecke um 1,1 Prozent und beim projektierten Raumvolumen eine solche um 5,8 Prozent eingetreten war, setzte sich diese Bewegung im 4. Quartal noch in verstärktem Mass fort. Ein Verglich mit den Ergebnissen des gleichen Quartals im Jahre 1969 ergibt eine um 14,2 Prozent verminderte Zahl von Planvorlagen für Neu- und Erweiterungsbauten und ein um 19 Prozent geringeres Raumvolumen dieser Projekte, wobei besonders die Abnahme in der Maschinen- und Metallindustrie hervorsticht.

**Grenzen im Skiliftbau**

Bevor eine Konzession für Bau und Betrieb erteilt wird, soll künftig auch bei Skiliften abgeklärt werden, ob ihr Bau mit den Interessen der Landesverteidigung sowie des Natur- und Heimatschutzes und der Raumplanung vereinbar ist und ob sie nicht andere Transportunternehmungen wesentlich konkurrenzieren. Das Amt für Verkehr hat den Kantonsregierungen und interessierten Verbänden einen entsprechenden Entwurf für die Revision der bestehenden Bestimmungen unterbreitet.

**Landschaftsbilder erhalten**

Der Zentralvorstand des Schweizer Heimatschutzes hiess an einer Tagung in Zürich vier Einsprachen der engern Geschäftsleitung gut. Es handelt sich um eine Beschwerde gegen die Konzessionierung der Luftseilbahn auf den fast 3900 Meter hohen Feekopf in Saas Fee sowie um Einsprachen gegen eine Grossüberbauung in der Luzerner Altstadt und Bauvorhaben auf Rigi-Kulm und im Rebgelände von Brestenberg am Hallwilersee.

Es wurden eine Anzahl Beiträge gesprochen, so für die Freihaltezone am Stadthügel von Greyerz, zur Förderung von Schutz und Pflege der beiden Dorfplätze von Gais und Urnäsch und für die Restaurierung der Kirchen von Choëx/Monthey, Moudon und Giswil.

Einmal mehr befasste sich der Zentralvorstand mit dem Problem der Hochhäuser, die an ungeeigneten Orten errichtet werden, und wies auf die Baubewilligung für ein 37 Meter hohes Turmhaus am Walenseeufer hin. Schliesslich beschloss er, sich in einer Eingabe an die Eidgenössische Alkoholverwaltung für den Schutz der Obstbäume in schützenswerten Landschaften einzusetzen.

**Schutz der Gebirgslandschaft**

In Beantwortung zweier dringlicher Kleiner Anfragen erklärte sich der Bundesrat bereit, sich an den Schutzvorkehren zur Erhaltung des Engadiner Hochplateaus im Rahmen des Möglichen zu beteiligen. Hingegen erachtet er es als verfrüht, durch Erklärungen jetzt schon seinen Entscheid über die angefochtene Konzessionserteilung für den Bau je einer Luftseilbahn auf das Kleine Matterhorn (3833 m) und den Feekopf (3888 m) zu präjudizieren. Die einzigartige Schönheit des Engadiner Hochplateaus zwischen dem Silser- und Silvaplanersee soll erhalten werden. Obwohl noch keine gesetzlichen Vorschriften bestehen, wird der Bundesrat prüfen, wie weit bereits jetzt Grundzüge der Raumplanung zu berücksichtigen seien. Der Entscheid über die Konzessionserteilung wird später fallen.

**Matterhorn und Monte Rosa in der geschützten Hochgebirgszone**

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Zermatt haben mit einer Dreiviertelmehrheit das neue Bau- und Zonenreglement angenommen. In der Hochgebirgsschutzzone befinden sich danach Matterhorn und Dent-Blanche

sowie das Gebiet vom Breithorn bis zum Monte Rosa mit dem höchsten Schweizer Gipfel, der Dufourspitze.

**Erhaltung und Erschliessung des Oberengadins**

Die Erhaltung und weitere Erschliessung der einzigartigen Landschaft des Oberengadins ist eine Aufgabe, die nicht nur für die betroffenen Gemeinden von Interesse ist. Wie Planer Martin Steiger aus Zürich, der von der Regionalplanungsgruppe Oberengadin (RPGOE) mit der technischen Durchführung der Planungsarbeiten in dieser Region beauftragt worden ist, betonte, gelte es in erster Linie, jenes Spannungsfeld abzubauen, das einerseits durch die Bemühungen um den Schutz und die Erhaltung des bekannten Hochtals gebildet werde, denen anderseits die Ansprüche aller Gemeinden der Region auf eine vernünftige wirtschaftliche Entwicklung gegenüberstünden.

Die Mitgliederversammlung der RPGOE beschloss, unter gleichzeitiger Statutenänderung, auch nicht in der Region ansässige Personen und Firmen als Passivmitglieder in die Organisation aufzunehmen. Ebenso sei das Mitbestimmungsrecht der in der RPGOE vertretenen Gemeinden wesentlich zu verstärken.

Für eine erste Phase der Planungsarbeiten werden die Kosten auf rund eine halbe Million Franken geschätzt. Für die Realisierung der gesamten Planung werden noch erheblich grössere Mittel erforderlich sein, die kaum allein von den Gemeinden der Region aufgebracht werden können.

**Schutz für Grevasalvas**

Grevasalvas, eines der schönsten Gebiete des Oberengadins, eine unberührte Wiesenmulde oberhalb des Silsersees mit den Weilern Grevasalvas, Blaunca und Buera, soll vor dem Zugriff drohender Spekulation gerettet werden. Die im vergangenen Jahr gegründete Regionalplanungsgruppe Oberengadin wurde mit der planerischen und administrativen Organisation zum Schutze des dortigen Landschaftsbildes beauftragt. Die Territorialgemeinde Sils im Engadin wie auch die Bodenbesitzer in den drei Weilern zeigten sich gegenüber diesem Plan, der neben dem Schutz der Landschaft auch der Erhaltung der dortigen Landwirtschaft dienen wird, sehr aufgeschlossen. Seitens der Gemeinde Sils und von privater Seite wurden bereits namhafte Geldmittel für die Realisierung des Projektes zur Verfügung gestellt.

**Jungfraugebiet: Gemeinsames Konzept**

In Interlaken ist ein Planungsverband für die Region Interlaken/Jungfrau gegründet worden. Dem Verband haben sich sämtliche 19 Gemeinden des genannten Gebietes angeschlossen. Die Gemeinden sind gewillt, über den Bau und den Unterhalt von gemeinsamen Anlagen der Infrastruktur hinaus für die künftige wirtschaftliche und landschaftliche Entwicklung ein gemeinsames Konzept zu erarbeiten.

**Planung im Gebiet der Juraseen**

Die freiburgische Handels- und Industriekammer befasste sich mit der Landesplanung im Gebiete Neuenburger-, Bieler- und Murtensee. 1968 hatten die Handelskammern von Bern, Neuenburg und Freiburg beschlossen, gemeinsam die Landesplanung in dieser Region in Angriff zu nehmen und zu finanzieren. Die Vorstudien wurden den Hochschulen von Bern, Neuenburg und Freiburg anvertraut.

Im Hinblick auf die Auswertung der Unterlagen und die Konkretisierung des Vorhabens erläuterte Direktor Ducarroz das vorgesehene Verfahren: Treffen der Delegierten und drei Handelskammern, Fühlungnahme mit den betroffenen Gemeinden sowie Gespräche der Regierungen und Chefbeamten der drei interessierten Kantone zwecks Festlegung des Gesamtrahmens der interkantonalen Zusammenarbeit. Zudem soll ein Inventar der technischen und finanziellen Möglichkeiten aufgestellt werden, das als Grundlage für das rechtliche Statut und die Bestellung der Organe dienen wird.

**Aktiengesellschaft für regionale Entwicklung**

Seit einiger Zeit ist im untern und mittlern Goms eine Planungsgruppe mit einem Entwicklungsprojekt beauftragt. Diese Planungen sind nun so weit fortgeschritten, dass mit der Realisation begonnen werden könnte, wenn das notwendige Geld vorhanden wäre. Deshalb soll nun eine Aktiengesellschaft «Mittel- und Untergoms AG» gegründet werden. Die Initianten dieser Gesellschaft wollen bis zum 15. Juni 10 Mio Franken zusammenbringen, die für die Entwicklung dieser Region eingesetzt werden sollen. Vor allem wird dabei an eine touristische Entwicklung gedacht.

**Zuger Stadtplanung läuft**

Nach einem misslungenen Start mit privaten Experten ist die Zuger Stadtplanung neu organisiert und der kantonalen Planungsstelle übertragen worden. Seit Beginn dieses Jahres hat sich die neue Organisation eingespielt. Mit Sicherheit steht fest, dass die Planungsarbeiten bis Mitte 1974 abgeschlossen sein werden. Die Schwergewichte der Planungsarbeit liegen auf der Festlegung der Verkehrswege im Kerngebiet der Stadt und auf der Abgrenzung der Siedlungsgebiete.

**Jolieville — eine vorbildliche Grossüberbauung**

Auf Boden der Gemeinde Adliswil, auf einem heute noch unbebauten Gebiet an der Zürcher Stadtgrenze, soll eine Grossüberbauung für 8000 bis 10 000 Einwohner entstehen. Das moderne, planerisch vorbildliche Projekt «Jolieville» hat nun durch die Adliswiler Stimmbürger grundsätzlich grünes Licht bekommen, indem die Teilbauordnung für das betreffende Gebiet genehmigt wurde. Die Gemeindeversammlung wird jedoch noch über den sogenannten Erschliessungskostenvertrag zwischen den Grundeigentümern und der Gemeinde entscheiden müssen. Es bleibt zu hoffen, dass die Adliswiler «Jolieville» weiter fördern werden, denn auf die Dauer kann das grosse Gebiet, auf dem die Gesamtüberbauung entstehen soll, nicht vor einer «wilden» und planerisch unverantwortlichen Bauerei geschützt werden.

**Richtplan Olten—Gösgen—Gäu**

Die Solothurner Regierung hat vom Flächennutzungsplan der Regionalplanungsgruppe Olten-Gösgen-Gäu, dem die Bedeutung eines regionalen Richtplans für die Besiedlung zukommt, zustimmend Kenntnis genommen. Der Plan soll von den Gemeindebehörden und von den kantonalen Instanzen als Richtlinie und Orientierungshilfe angewendet werden.

**Laax will keine Ortsplanung**

Die Gemeinde Laax nahm in den letzten Jahren baulich einen starken Aufschwung. Die Gemeindebehörden von Laax begrüssten die Entwicklung, erkannten aber zugleich die Gefahr, die der Gemeinde droht, wenn sie nicht rechtzeitig eine Ortsplanung einführt. Vor einigen Monaten konnte eine Planung der zu Laax gehörenden Berggebiete und eines etwas abseits liegenden Baugebietes verabschiedet werden. Eine gute Vorlage für die Planung des Kerns und seiner Umgebung fand aber an der Gemeindeversammlung keine Gnade. Mit 35 gegen 31 (!) Stimmen wurde beschlossen, auf diese Vorlage nicht einzutreten. Daraufhin trat die ganze Planungskommission zurück. Tür und Tor sind damit für eine chaotische Ueberbauung der Ortschaft Laax und ihrer Umgebung geöffnet. Was braucht es denn eigentlich noch, um gerade in den bevorzugten Feriengebieten einer unheilvollen Entwicklung Einhalt zu gebieten?

**Planerische Mittel der Gemeinden**

An einer Pressekonferenz in Zürich haben Fachleute und Vertreter des Vereins Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) die Ansicht vertreten, Einschränkungen der Gemeindeautonomie und Einschränkungen der Rechte der Grundeigentümer seien unumgänglich, wenn die grossen planerischen Probleme der Gemeinden und Regionen innert nützlicher Frist gelöst werden sollen.

Der Verein führte eine Behördentagung durch, die sich mit den planerischen Aufgaben der Gemeinden befasste. Weniger ein Gesamtplanungskonzept der Grossagglomeration Zürich stand im Mittelpunkt der Arbeiten als vielmehr die Information, welche Planungsmittel

den Gemeinden zur Verfügung stehen und wie diese zweckmässig angewendet werden können. Zur Sprache kamen die Organisation der Planung, kommunale Richtpläne, Zonenpläne und Bauordnung, Erschliessung, Arealbebauung, Baulinien, Umweltschutz, Baubewilligungsverfahren und Planungsrealisierung. An der Tagung nahmen 200 Mitglieder der Gemeindebehörden sowie Chefbeamte der Gemeindeverwaltungen teil.
Die RZU wurde Ende 1958 als Selbsthilfeorganisation der 70 Gemeinden, die die «Agglomeration Zürich» bilden, gegründet.

## *Erhaltung der Umwelt*

**Postulat für Koordination im Umweltschutz**
Nationalrat Cevey hat am 2. März 1971 folgendes Postulat eingereicht: «Mit einem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1970 schlägt die Bundesversammlung dem Schweizervolk vor, die Bundesverfassung durch einen Artikel 24 septies über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche und lästige Einwirkungen zu ergänzen. In diesem neuen Verfassungsartikel ist insbesondere vorgesehen, dass der Bund die Luftverunreinigung und den Lärm bekämpfen werde. Der Vollzug der Vorschriften wird, soweit das Gesetz ihn nicht dem Bund vorbehält, den Kantonen übertragen.
Wir laden den Bundesrat ein zu prüfen, ob nicht die Stelle eines Delegierten zu schaffen wäre, der die im Gesetz vorzusehende Verteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen zu überwachen hätte und die Anstrengungen der einzelnen Kantone aufeinander abstimmen müsste.
Tatsächlich sind nicht nur die eidgenössischen und kantonalen Befugnisse in dieser Materie ebenso wie auf andern Gebieten klar voneinander abzugrenzen, sondern es erscheint auch als unentbehrlich, dass die eidgenössische Regierung die in den Kantonen unternommene Arbeit aufmerksam verfolgen kann, um die Kantone, wenn nötig, an ihre Pflichten zu erinnern und um ihre Unternehmungen auf diesem Gebiet miteinander in Einklang zu bringen.»

**Keine Dieselgelenkbusse für Bern**
In der Gemeindeabstimmung der Stadt Bern ist bei einer Stimmbeteiligung von 29,4 Prozent die aus Gründen der Luftverschmutzung umstrittene Anschaffung von 20 Gelenkautobussen im Kostenbetrage von 6,7 Mio Franken mit 19 501 Nein gegen 10 816 Ja verworfen worden.

**Nationales Konzept zur Beseitigung von Abbruchautos**
Mit einem nationalen Konzept zur Beseitigung von Abbruchautos ist die Schweizerische Studiengesellschaft für rationelle Beseitigung von Altwagen (SRBA) vor die Oeffentlichkeit getreten. Die SRBA war im Frühjahr 1968 auf Initiative eines Direktors einer St. Galler Alteisenfirma durch Nationalrat Dr. R. Bärlocher (St. Gallen) ins Leben gerufen worden. Ihr gehören sämtliche massgebenden Organisationen von Natur- und Heimatschutz, des Gewässerschutzes, der Landesplanung, des Strassenverkehrs, des Autogewerbes und des Schrotthandels an. Aufgabe der Studiengesellschaft war es, nach rationellen Beseitigungsmöglichkeiten für abbruchreife Autos zu suchen.

Angesichts einer durchschnittlichen Lebensdauer von 10 Jahren pro Auto ergibt sich, dass ab 1980 rund 200 000 Abbruchautos pro Jahr anfallen. Um sie zu beseitigen, bedarf es moderner Anlagen, welche hochwertigen Schrott produzieren, wie er den Anforderungen der Eisenindustrie entspricht. Derartige Grossanlagen existieren im Ausland bereits. Die SRBA schlägt nun vor, in der Ost-, Zentral- und Westschweiz je eine derartige «Shredder»-Anlage zu erstellen, welche die Abbruchwagen der Regionen verwerten könnte. Die Anlagen wären selbsttragend, könnten jedoch den Antransport der Abbruchautos nicht finanzieren. Aus diesem Grund schlägt die SRBA vor, von jedem Autohalter, der einen neuen Wagen kauft, eine Gebühr in der Grössenordnung von 20 bis 50 Franken zu erheben. Diese Gelder würden in einen von den Strassenverkehrsorganisationen selbst zu verwaltenden Fonds eingelegt, mit dem die Transportkosten von den im ganzen Land verteilten Sammelstellen zu den Verwertungsanlagen finanziert würden. Jede Sammelstelle sollte ein Gebiet von 20 bis 30 km im Umkreis bedienen. Die Kantone wären gehalten, die Sammelstellen zu bezeichnen, während auf Bundesebene die Rechtsgrundlagen für die Gebührenerhebung und die übrigen organisatorischen und Verwaltungsmassnahmen zu schaffen wären. Nationalrat Keller hat eine entsprechende Motion eingereicht.

**Unangenehme Schneefahrzeuge**
Im Nationalrat hat Karl Glatthard (freis., Bern) folgende Motion eingereicht: «In der letzten Zeit wird die Bevölkerung immer unangenehmer durch die private Verwendung von Schneeraupenfahrzeugen und Motorschlitten zu Vergnügungszwecken belästigt. Der Bundesrat wird beauftragt, geeignete Zulassungs- und Verkehrsvorschriften zu erlassen, um die störende Verwendung solcher Motorfahrzeuge zu verhindern.» — Dieser Vorstoss ist von 31 Mitunterzeichnern unterschrieben.

## *Weniger Lärm*

**Lärmbekämpfung bei Schiessanlagen**
An der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt (EMPA) wurden seinerzeit Versuche über schalldämpfende Materialien und bauliche Massnahmen zur Eindämmung des Schiesslärms in Schiessanlagen durchgeführt. In einer Kleinen Anfrage regte Nationalrat Schmid (Aargau) an, die Erkenntnisse der EMPA bei Neubauten und eventuell auch zur Schalldämpfung in Altanlagen anzuwenden. Der Bundesrat teilte darauf am Donnerstag mit, dass eine entsprechende Dokumentationsmappe den Schiessplatzsachverständigen ausgehändigt worden sei (als Dienstakten).

Diese Spezialisten würden den Interessenten alle für eine zweckmässige Einrichtung der Anlagen notwendigen Hinweise erteilen. Die Bauherren könnten überdies jederzeit Auszüge aus der Dokumentationsmappe unentgeltlich beziehen.

## *Gewässer*

**Abwasserreinigung und Kehrichtbeseitigung 1970**
Ende 1970 standen in der Schweiz insgesamt 366 (Ende 1969: 330) Abwasserreinigungsanlagen für 518 Gemeinden in Betrieb, die für das Abwasser von 4 387 030 Einwohnern und Industrie-Einwohnergleichwerten berechnet worden waren. Der Kostenaufwand betrug rund 758 Mio Franken. 89 Sammelkläranlagen für 272 Gemeinden und 2 043 050 Einwohner und Einwohnergleichwerte waren in Ausführung begriffen. Ihre Kosten sind auf 416 Mio Franken veranschlagt. Schliesslich waren 103 zentrale Kläranlagen für 271 Gemeinden baureif projektiert. Sie können das Abwasser von 936 010 Einwohnern und Einwohnergleichwerten behandeln, und ihre Kosten belaufen sich auf 214 Mio Franken.
An die in Betrieb stehenden Abwasserreinigungsanlagen können beim vollständigen Ausbau der Kanalisationssysteme etwa 46 Prozent der Schweizer Bevölkerung und ein grosser Teil der Industrie angeschlossen werden, an die im Bau stehenden rund 14 Prozent und an die baureif projektierten etwa 7 Prozent, insgesamt also rund 67 Prozent.
Ebenfalls Ende 1970 standen in der Schweiz 37 Kehrichtbeseitigungsanlagen für 530 Gemeinden in Betrieb. Davon dienen 24 ausschliesslich der Verbrennung; in 7 Fällen handelt es sich um kombinierte Kompostierungs- und Verbrennungsanlagen, und in 6 Werken wird nur Müll kompostiert. In 13 regionalen Deponien wird der Kehricht aus 130 Gemeinden in einer dem Gewässerschutz und dem Landschaftsschutz genügenden Art abgelagert.

15 Kehrichtwerke für 276 Gemeinden befanden sich im Bau; ihre Kosten sind auf 133 Mio Franken veranschlagt. 12 Anlagen für 498 Gemeinden mit einem Kostenaufwand von etwa 132 Mio Franken waren baureif projektiert. — Schliesslich standen 28 kommunale bzw. kantonale Altölverbrennungs- und

26 Kadaververwertungsanlagen in Betrieb.
Die Kehrichtmenge nimmt ständig zu; sie beträgt bereits zwischen 200 und 300 kg je Einwohner und Jahr.

**Schaumberge**
Seit dem Frühjahr 1970 hat die Schaumbildung auf den aargauischen Flüssen zugenommen. Diese Zunahme wird darauf zurückgeführt, dass viele der heute erhältlichen Waschmittel eine erhöhte Tendenz zum Schäumen aufweisen und oft nur teilweise biochemisch abbaubar sind.
Das Kantonale Gewässerschutzlabor hat am 2. und 3. März an der Limmat eine Daueruntersuchung durchgeführt. Während 25 Stunden schwankte der Gehalt an anionischen Detergentien zwischen 0,15 und 0,42 Milligramm waschaktiver Substanz pro Liter Flusswasser. Die Schaumbildung beginnt bei 0,2 bis 0,3 mg waschaktiver Substanz pro Liter. Die Bevölkerung wird aufgefordert, durch den Gebrauch biochemisch abbaubarer Waschmittel die Schaumbildung auf den Gewässern zu reduzieren.

**Verschmutzung des Genfersees bleibt stationär**
Wie durch den Direktor des hydrobiologischen Instituts von Thonon festgestellt wird, ist die Verschmutzung des Genfersees stationär geblieben. Es dauert nach seinen Ausführungen aber noch Jahre, bis eine sichtbare Besserung eintreten wird. Von einer eigentlichen Verschmutzung dürfe nicht gesprochen werden, doch sei heute ein grosser Ueberschuss von Phosphor und Stickstoff vorhanden, was zu einer starken Vermehrung der Algen führe.

**Sanierung dreier Seen**
In Zug hat erstmals der Regionalrat des Gewässerschutzverbandes der Region Zugersee — Küssnachtersee — Aegerisee getagt. Diesem Verband gehören der Kanton Zug, der Bezirk Küssnacht des Kantons Schwyz, die Schwyzer Gemeinde Arth und die luzernischen Gemeinden Meierskappel und Greppen an. Der Regionalverband strebt eine Totalsanierung der Gewässer im Raume Zugersee — Aegerisee — Küssnachtersee an.
Eine Ringleitung um den Zugersee und Sammelkanäle aus den Räumen Aegerital, Bezirk Küssnacht und Greppen sollen sämtliche Abwässer zu einer Grosskläranlage bei Cham führen.
Man rechnet mit einer Bauzeit von rund zwölf Jahren und einem Gesamtkostenaufwand, einschliesslich der zu erwartenden Teuerung, von rund 130 Mio Franken. Der Regionalrat bewilligte das generelle Projekt und das generelle Bauprogramm 1971 bis 1976 sowie erste Kredite von rund 14 Mio Franken.

**Wohin mit Basels Abwasser?**
Während der Kanton Baselland sein Abwasserproblem bereits gelöst hat, werden die trüben Fluten des Rheins noch einige Jahre die «ungeklärte» Abwassersituation der Stadt Basel drastisch dokumentieren. Nachdem seit über zwanzig Jahren vom Bau einer Basler Grosskläranlage in der elsässischen Grenzecke die Rede ist, vor zehn Jahren ein konkretes Standortprojekt ausgearbeitet und nach dreijährigen Verhandlungen mit Paris ein Staatsvertrag abgeschlossen werden konnte, droht das ganze Vorhaben am Widerstand der Elsässer zu scheitern. Muss für die Basler Kläranlage tatsächlich — wie es von einem elsässischen Aktionskomitee gefordert wird — ein neuer Standort gesucht werden, so wird auch der bestehende Staatsvertrag mit Frankreich hinfällig und der Verhandlungsreigen muss von vorn beginnen. Obwohl noch bei der Ratifizierung des Staatsvertrages in Paris ein Abgeordneter aus Colmar das vorgesehene regionale Werk lobte und hervorhob, dass es ausschliesslich von der Schweiz (lies Basel) finanziert werde, dass die Region St-Louis—Huningue ihr Abwasser werde reinigen können, dass die Anlage neue Arbeitsplätze schaffe und als bedeutender Beitrag gegen die Rheinverschmutzung anzusehen sei, verstärkte sich der Widerstand der elsässischen Gemeinden gegen den vorgesehenen Standort. Das Terrain liege viel zu nahe bei den Wohnzonen von St-Louis und die vorgesehene Schlammverbrennungsanlage und die dazugehörenden Schlammbecken kaum 250 Meter von den letzten Häusern sowie dem Standort eines geplanten Altersheims von Village-Neuf entfernt. Schliesslich kam es zur Bildung eines Aktionskomitees, dem sowohl Gewählte wie auch Bürger aller am Abwassersyndikat beteiligten elsässischen Gemeinden angehören. Ziel dieses Komitees ist es, einen andern Standort für die ARA durchzusetzen.

**Maschinenfabrik verwirklicht Gewässerschutz**
Die Maschienfabrik Gebrüder Bühler AG in Uzwil hat in Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen die Sanierung der bei ihr anfallenden industriellen Abwässer verwirklicht und leitet diese nun über zwei moderne Abwasserreinigungsanlagen in einwandfrei gereinigtem Zustand in die Gemeindekanalisation ab. Die Gesamtkosten für diese Abwassersanierung (einschliesslich Beitrag für den Anschluss an die Gemeinde-ARA) belaufen sich auf nahezu 1 Mio Franken.

## *Kehricht*

**Probleme in der Stadt Zürich**
Nach den Prognosen der Kehrichtexperten aus dem Jahre 1965 hätte die Stadt Zürich 1970 mit einem Kehrichtanfall von 118 000 Tonnen rechnen müssen. Statt dessen waren es 163 800, was erst für 1990 geplant worden war. Diese Sachlage dürfte für den Gemeinderat entscheidend gewesen sein, Kredite von 58,9 Mio Franken für die Erweiterung der Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz und die Gesamterneuerung der Anlage Josefstrasse zuzustimmen.

**Kehrichtverbrennungs- und Fernheizanlage**
Zum Umweltschutz wird die Stadt Lausanne mit dem Bau einer zweiten Kehrichtverbrennungsanlage beitragen, die rund 60 Mio Franken kosten wird. Mit der dadurch erzeugten Hitze soll eine Fernheizanlage gespeist werden, mit der eine ganze Anzahl von Wohnquartieren geheizt werden kann. Das Anschlussnetz wird allerdings erst in etwa 25 Jahren bereitgestellt sein.

## *Luftverschmutzung*

**Luftverschmutzung durch Flugzeuge: 1 %**
Die Verunreinigung der Luft durch moderne Düsenverkehrsmaschinen ist nach Ansicht des Direktors der Internationalen Vereinigung der Lufttransportgesellschaften (IATA), Knut Hammarskjöld, verhältnismässig gering. In einer in Genf veröffentlichten Erklärung sagte Hammarskjöld, die Luftverunreinigung durch Automobile und Diesellokomotiven sei wesentlich grösser als die durch Düsenmaschinen. Nach Hammarskjölds Angaben verursacht die gesamte Flotte von Düsenverkehrsmaschinen in der Welt nur 1 Prozent der Luftverschmutzung. Auf einer Strecke von 1600 Kilometern stosse eine Düsenmaschine Verunreinigungen im Gewicht von 1,5 Kilo aus. Im Gegensatz dazu gebe ein Automobil auf der gleichen Entfernung Schmutzteilchen im Gewicht von rund 25 Kilo ab. Eine Diesellokomotive produziere 4,5 kg Schmutz.

**Zürich sucht saubere Luft**
Um die Luftverschmutzung der Stadt Zürich «unter Kontrolle» zu bringen, will die Zürcher Stadtverwaltung ein permanentes Ueberwachungsnetz aufbauen. Vorerst soll, um sich die notwendigen Grundlagen zu verschaffen, ein acht bis zehn Wochen dauernder Grossversuch in und um Zürich durchgeführt werden. Die Abwehrmassnahmen sind ganz unterschiedlich gelagert. Bei der Gruppe industrieller Luftverunreinigungen geht es darum, Geruchsbelästigungen, ungebührliche Staub- und Russaustritte und allgemeine Schadgase möglichst zu reduzieren oder so weit zu behandeln, dass sie nicht mehr in Erscheinung treten.
Bei der Gruppe der Verunreinigungen durch Feuerungsanlagen geht es einerseits darum, Brennstoffe zu entschwefeln oder sie durch Energieträger wie Erdgas oder Elektrizität zu ersetzen. Anderseits muss aber auch der Wartung der Heizanlagen grössere Beachtung geschenkt werden.
Bei der dritten Gruppe stehen die Autoabgase im Vordergrund.