Die schweizerische Binnenschiffahrt im Rahmen der Landesplanung

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 32

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-55921

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Landankäufe wenigstens eine teilweise Einflussnahme auf die Ortsgestaltung sichern. 3. In unserem Lande hat die Orts- und Regionalplanung den Sinn einer Begutachtung zwecks Verbesserung der bestehenden Verhältnisse, sowie der Regelung der kommenden Entwicklung im Rahmen der Gemeinde und der Region. In der Schweiz kennen wir eine «Primäre Planung», wie sie das Ausland durchführt, nicht.

Die warmen Worte des Dankes eines Kursteilnehmers an die Adresse der VLP, der Referenten und insbesondere an den initiativen Kursleiter, Arch. H. Marti, wurden von den Teilnehmern mit grossem Beifall unterstützt.

Zum Schlusse sei dem Berichterstatter erlaubt, eine grundsätzliche Frage aufzuwerfen, die Frage von aktiver und passiver Landesplanung. Es kann hiebei an die letzterwähnten Ausführungen von Werner (Primär- und Sekundärplanung) und an das Referat von Bodmer angeknüpft werden.

Was wir heute in der Orts- und Regionalplanung tun, möchte ich als passive Landesplanung bezeichnen. Das Gemeindeareal wird in Zonen gleicher Nutzung gegliedert, um eine unerwünschte Durchmischung von Wohngebieten mit Industrie oder Landwirtschaft zu verhindern. Zur Dimensionierung dieser Zonen wird eine vermutlich eintretende Entwicklung angenommen. Ob diese Entwicklung kommt oder nicht, kann von niemandem mit Sicherheit vorausgesagt werden. Irgendwelche Massnahmen zur Herbeiführung einer erwünschten oder zum Abbremsen einer unerwünschten Entwicklung werden nicht ergriffen.

Demgegenüber würde sich eine aktive Planung zuerst Rechenschaft geben, welche Ziele im Interesse der Oeffentlichkeit verfolgt werden sollen, und würde dann Mittel und Wege studieren, wie diese Ziele erreicht werden können. Zur Durchführung wäre in unserem demokratischen Staat eine öffentliche Willensbildung nötig. Die notwendige öffentliche Diskussion, die zur Willensbildung führt, wäre als Landesplanungspolitik zu bezeichnen. Auf Grund dieser politischen Willensbildung könnte die rechtliche Grundlage zur aktiven Landesplanung geschaffen werden. Dann wäre der Weg offen, um zielbewusste kommunale, kantonale, ja eidgenössische Siedlungspolitik zu betreiben. Dann könnte z. B. das Problem der Verstädterung und der Landflucht gelöst werden, indem eine sinnvolle Dezentralisation der neu hinzukommenden Arbeitsstätten (insbesondere der Industrie) angebahnt würde. Die kantonale Industrieberatung würde neuen Unternehmungen in der Wahl eines geeigneten Standortes behilflich sein; sie würde zuerst den Zuwachs einigen wenigen mittleren Orten (zum Beispiel Schlieren, Wetzikon, Bülach) zuzuführen versuchen. Die vermehrten Arbeitsgelegenheiten in diesen Orten würden vermehrte Bevölkerung anziehen; die vergrösserte Ortschaft würde vermehrte und verbesserte Dienste, wie Schulen, Spitäler, Geschäfte, Kultur-, Vergnügungs- und Sportgelegenheiten erhalten. Die Einwohner hätten die heute gewünschten städtischen Lebensbedingungen, dazu aber die Vorzüge des Wohnens in ländlicher Umgebung. Dieses wirtschaftlich-kulturelle Zentrum würde sich auch in günstigem Sinne auf das umliegende ländliche Gebiet auswirken. Die ganze Region würde in sich geschlossener, unabhängiger vom übermässigen Einfluss der Grosstadt. Da die Bevölkerungszunahme im Kanton jeweils auf relativ wenige Orte gerichtet wäre, könnten im Ortsplan die Zonen richtig dimensioniert und tatsächlich ausgebaut werden. Damit wäre auch eine zweckmässige und wirtschaftliche Dimensionierung von Strassen, Kanalisation und Trinkwasserversorgung möglich. Zudem würde, schon rein durch die kurze Bauzeit eines ganzen Quartiers bedingt, eine viel stärkere Einheit entstehen.

Praktische Beispiele aktiver Landesplanung sind im Englandheft des «Plan» Nr. 1, 1947, zu betrachten. In der Schweiz sind wir bis jetzt immerhin so weit gekommen, dass die erste Stufe der Planung, die passive Orts- und Regionalplanung, kräftig angekurbelt ist; bevor wir die zweite Stufe, die aktive Landesplanung anpacken, dürfen wir getrost ein Bisschen verschnaufen.

Wir dürfen uns am guten Erfolg des ersten Kurses für Behördemitglieder und Beamte freuen und hoffen, dass im Interesse der Sache bald ein weiterer Kurs folgen werde.

Hans Carol

Die schweizerische Binnenschiffahrt im Rahmen der Landesplanung

DK 711.3 : 656.62

An der Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz des Schweizerischen Rhone - Rhein - Schiffahrts - Verbandes vom 27. Juni 1947 in Zürich erläuterte H. Aregger sehr schön die systematische Arbeitsweise der Landesplanung bei der Lösung eines bestimmten Problems. Anhand zahlreicher Studien aus dem Gebiet des Wettbewerbes Morges - Ouchy - Vufflens (s. S. 378 lfd. Jgs.) führte er etwa folgendes aus:

Die Verkehrswege übten auf die Gestaltung und Struktur der Landschaften einen erheblichen Einfluss aus; er reicht bis zur Einzelgestaltung der Ortschaften, deren Standort häufig durch sie massgeblich bestimmt wurde. Die Einführung der Binnenschiffahrt würde ähnlich wirken (Industrieverlagerungen in die Nähe der Hafenorte, Zuzug von Arbeitskräften, Anschlüsse an das bestehende Verkehrsnetz usw.). Diese Folgen auf das räumliche Einzugsgebiet rechtzeitig zu erkennen, sie mit dem Bestehenden in Beziehung zu setzen und zu beurteilen und allfällig nötige Vorkehren zu treffen, darin liegt die eigentliche Aufgabe der Landesplanung, die sich ihr aus der Fragestellung um die Binnenschiffahrt stellt.

Eine Antwort auf die Frage, ob die Binnenschiffahrt für unser Land nötig ist oder nicht, lässt sich nicht ohne weiteres erteilen. Vielmehr muss zuerst über die Struktur des zu erschliessenden Gebietes, den Charakter des erschliessenden Mittels und die Folgen aus der Synthese dieser beiden Klarheit gewonnen werden. Dazu bedarf es einer Reihe sorgfältiger Untersuchungen, welche die zur Beurteilung nötigen Unterlagen zu liefern haben.

Zunächst wird der mutmassliche Einzugsbereich einer Wasserstrasse auf seine materielle, formale, wirtschaftliche, demographische usw. Struktur untersucht. Zweck dieser Untersuchung ist, das Einzugsgebiet in seiner mannigfaltigen Zusammensetzung bewusst und vergleichbar zu erfassen, um die Auswirkungen eines neuen Elementes, in diesem Falle die Binnenschiffahrt, ermessen zu können. Alsdann ist die Eigenart der Binnenschiffahrt zu analysieren und ihre mengenmässige, distanzmässige und zeitliche Leistungsfähigkeit zu ermitteln. Der nunmehr errechenbare, wahrscheinliche Güteranfall ergibt ein erstes Kriterium zur Beurteilung. Ein weiteres Merkmal kann aus dem Vergleich der einzelnen Transportmittel gewonnen werden. Jedem der Transportmittel kommt ein bestimmter Wirkungskreis zu, innerhalb welchem er optimale Leistungen aufweist. Daneben kann es stellvertretende Funktionen übernehmen, die aber vernünftigerweise nur solange belassen werden, als sie nicht verselbständigt und dem naturgemässen Verkehrsmittel übertragen werden können. Endlich sind die zeitlichen Auswirkungen aufzudecken. Die Entwicklungsmöglichkeiten eines Gebietes lassen unter Umständen eine andere Beurteilung zu, als sie auf Grund der gegenwärtigen Lage erstattet werden müsste.

Erst die Ergebnisse aller dieser Untersuchungen ermöglichen eine stichhaltige Beurteilung. Die Rolle der Landesplanung ist nicht die eines Anwaltes, sondern die eines neutralen und sachlichen Begutachters. Ihr Bestreben geht dahin, nach Möglichkeit Ermessensentscheide durch Sachentscheide zu ersetzen. Dabei erhebt sie nicht den Anspruch auf endgültige Entscheide, sondern erkennt, dass es ausser den planlichen gleichgeordnete Gesichtspunkte gibt (Landesverteidigung, Volkswirtschaft, Beziehungen zum Ausland usw.), die zur abschliessenden Beurteilung mitherangezogen werden müssen.

Die Landesplanung erfüllt damit eine Aufgabe, die im allgemeinen Interesse gelegen ist. Sie trägt dazu bei, Gleichgewichtsstörungen in der räumlichen Organisation des Landes zu vermeiden und damit auch die Schäden materieller und ideeller Natur, die unweigerlich als Folge solcher Störungen aufzutreten pflegen. Von diesem Richtsatz der Wahrung und Förderung einer ausgewogenen Nutzung unseres Bodens wird sie sich auch bei der Beantwortung der Frage um die Binnenschiffahrt leiten lassen.