

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

Band: 12 (1955)

Heft: 3

Rubrik: LP-Nachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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

Ausbildung von Planungsfachleuten in England

Ueber die zweckmässige Ausbildungsart von Planungsfachleuten herrscht auch in England keine einheitliche Auffassung. Immerhin weiss man dort, dass sie ausgebildet werden müssen, was gegenüber unsern Verhältnissen bereits ein bedeutender Fortschritt ist.

In England lassen sich deutlich zwei Richtungen unterscheiden. Die eine strebt die Vollausbildung an, während die andere die Planung als zusätzliche Spezialisierung nach abgeschlossenem Grundstudium lehrt. Die Universitäten Durham und Manchester betreiben Vollausbildung, d. h. sie verpflichten den Studenten auf einen fünfjährigen Lehrgang, während welcher Zeit er keine anderen Spezialstudien betreiben darf. Die andere Richtung hat bereits Erfahrung, wurden doch an der Universität Liverpool schon 1910 Kurse für Promovierte abgehalten. Man geht dabei von der Voraussetzung aus, dass die planerische Arbeit ein gewisses Mass an persönlicher Reife und Lebenserfahrung benötige. Sodann wird als vorteilhaft betrachtet, dass sich in solchen Kursen Angehörige aus verschiedenen Disziplinen treffen und sich daher gegenseitig anregen können. Erst die weitere Erfahrung wird lehren, welche der beiden Ausbildungsrichtungen bessere Erfolge aufzuweisen haben wird.

Die Bevölkerung Israels

Mit welchen soziologischen Schwierigkeiten der junge israelische Staat zu kämpfen hat, mag erhellen, dass über 75 % der heutigen Bevölkerung Zugezogene sind. Von den rund 1,6 Millionen Einwohnern sind 1,4 Millionen Israeliten, 120 000 Mohammedaner (vorwiegend Araber), 39 000 Christen und 15 000 Drusen. Von der Gründung des Staates bis heute sind rund 700 000 Personen zugezogen. Aus Asien stammen rund 28 %, aus Afrika rund 10 %, aus Europa rund 62 %. Der europäische Anteil setzt sich zusammen aus: rund 29 % von der UdSSR, den baltischen Staaten und Polen; vom Balkan rund 20 %; aus Deutschland, Oesterreich und der Tschechoslowakei rund 12 % und 2 % aus andern europäischen Staaten. Der Altersaufbau stellt sich ausgesprochen günstig. Die jungen Jahrgänge überwiegen. Resultat ist die verhältnismässig hohe Geburtenzahl (28,9 ‰) und die niedrige Sterblichkeit (8,7 ‰). Demgegenüber stellt sich der schweizerische Anteil auf rund 18 ‰ Geburten und 10 ‰ Todesfälle, oder einen Geburtenüberschuss in Israel von rund 20 ‰, in der Schweiz 8 ‰.

Neues zur Neuen Stadt

Unter den Mitteilungen der Schweizerischen Vereinigung für Lan-

desplanung (siehe nächste Seite) ist zu lesen, dass sich die technische Kommission eingehend mit der Publikation «achtung: die schweiz» auseinandergesetzt hat. Grundsätzlich hat sich die Kommission positiv zur Idee einer Neuen Stadt ausgesprochen. Wieweit eine solche Stadt mit einer künftigen Landesausstellung zu kombinieren wäre, bleibt eine offene Frage, wie sich denn überhaupt von der Idee bis zur Realisierung eines solchen Vorhabens manche schwere Frage in den Weg stellen wird. Die technische Kommission ist sich solcher Konsequenzen durchaus bewusst. Sie beauftragte ihr Mitglied Jakob Hunziker, Planer und Architekt, Vorstudien an Hand zu nehmen und den ganzen Fragenkomplex jedenfalls soweit zu klären, dass schlüssig gesagt werden kann, eine solche Stadt sei unter schweizerischen Verhältnissen möglich oder nicht.

Ohne dem Resultat dieser Studien vorgreifen zu wollen, darf heute schon gesagt werden, dass es keine grundsätzlichen Hindernisse gibt, welche eine Neue Stadt verunmöglichlichen würden. Das Entscheidende ist jedenfalls die Einstellung der Bevölkerung. Und da darf verraten werden, dass sie weit positiver ist, als im allgemeinen angenommen wird. Gemeinden beschäftigen sich ernsthaft mit dem Problem, und auch Industrien beginnen sich für die Idee zu interessieren.

Dass sich die «offizielle Schweiz» lediglich zurückhaltend geäussert hat, etwas skeptisch, wie sich das für gute Politiker nun einmal schickt, weil sie fürchten, ihren Ruf als seriöse Realpolitiker zu verlieren, das wird erstaunen, insofern nämlich, dass kein kategorisches Nein oder ein höhnisches Gelächter zu vernehmen war. Man darf wohl sagen, dass die Idee zur rechten Zeit erneut angemeldet wurde.

In der Zwischenzeit hat eine Aussprache zwischen Mitgliedern der technischen Kommission und der Autorengruppe stattgefunden. Diese erste Fühlungnahme verlief vielversprechend insofern, als eine weitgehende Übereinstimmung der Auffassungen festzustellen war.

Strassen auf Vorrat

Wer einen Stein in einen ruhenden Teich wirft, der erzeugt Wellen, schöne, kreisrunde, die sich nach allen Seiten ungefähr gleichmässig ausdehnen. Etwas ähnliches erleben wir heute im Strassenwesen. Nachdem jahrelang alles ruhig war und man händereibend versicherte, unsere Strassen seien recht gut, und es gebe da einen Ausbauplan, der schon das Rechte vorsehen werde, hat sich das Blatt plötzlich gewendet. Ein Stein ist ins Wasser gefallen, wir meinen die Planung der schweizerischen Haupt-

strassen. Und siehe da, rundherum werden Begehren nach bessern Strassen laut. Ein paar Beispiele:

Der Glarner Landrat hat in seiner Sitzung vom 9. Februar beschlossen, nachdrücklich darauf zu bestehen, dass bei der Planung der schweizerischen Hauptstrassen das glarnerische Begehren für eine künftige Kistenpaßstrasse miteinbezogen werde und nicht allein Strassen vorgesehen würden, die lediglich das Kantonsgebiet umfahren. Im Kanton St. Gallen hat sich ein Aktionskomitee gebildet, welches den Bau einer neuen Rheintalstrasse und die Zufahrt zum San Bernardino fördern will. Der Kanton Thurgau liess verlauten, dass er die Thurtal-Autobahn als die bestmögliche Trasseführung in der Ostschweiz betrachte und daher nicht zweifle, dass eine künftige Autobahn in die Ostschweiz dieser Linienführung folgen werde. Die Umfahrung von Andelfingen, die seinerzeit viel zu reden gab, weil sich die Andelfinger recht unwirsch dagegen wandten, ist nun beschlossen worden.

Doch gerade hier, an diesem Beispiel, fragt man sich, ob bei all diesen Vorhaben auch wirklich alles bedacht wird. Hat man im Falle Andelfingen z. B. auch an die Bauern gedacht, denen man Land expropriieren wird? Wird das Land neu zusammengelegt, ist für Realersatz gesorgt, oder wird das der bei uns so beliebten Vorsehung überlassen? Gewiss, Härten werden immer entstehen, aber man kann sie mildern.

Alles in allem, man sieht, wie wichtig eine wirkliche Strassenplanung ist und — wie schwierig sie durchzuführen sein wird.

Ing. Bodmer sprach in Luxemburg

Auf Einladung der Vereinigung von Ingenieuren, Architekten und Industriellen hielt Ing. Bodmer, Regionalplaner von Bern, im Januar einen viel beachteten Vortrag in Luxemburg. Bodmer sprach über ein Thema, welches auch in der Schweiz «brennt», nämlich über neue Wege in der Planung organischer Wohnviertel. Am englischen Beispiel zeigte der Referent, wie über das Mittel von New Towns echte Sanierungen auch in bestehenden Städten durchgeführt werden können. Er zeigte auch, wie solche Entwicklungen unabhängig von politischen Anschauungen einfach aus der sachlichen Notwendigkeit heraus durchgeführt werden müssen, wenn die Verhältnisse einmal so unübersichtlich geworden sind, wie sie sich in den grossen Agglomerationen Englands darstellen. Besser ist auch hier der Weg einer rechtzeitigen Vorsorge. England war uns städtebaulich ein schlechtes und ist heute ein gutes Beispiel. Wir sollten die Kraft haben, auch das gute Beispiel nachzuahmen.