Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 32

Artikel: Aktuelle Probleme der Landesplanung
Autor: Carol, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-55920

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

65. Jahrgang Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 32

Aktuelle Probleme der Landesplanung

DK 711.3(494)

Gegenwärtig sind etwa 300 schweizerische Gemeinden mit Ortsplanungen beschäftigt, und viele andere Gemeinden sind daran, die Frage der Durchführung zu prüfen. Ein Kurs der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP), bestimmt für Behördemitglieder und Beamte und durchgeführt in Aarberg, über Orts- und Regionalplanung kam daher offensichtlich einem starken Bedürfnis entgegen. Nicht weniger als 120 Teilnehmer, Behördemitglieder und technische Beamte wurden von kleinen und grossen Gemeinden der deutschsprachigen Schweiz nach Aarberg delegiert. Ziel des Kurses war, die Gemeindevertreter in das Wesen der Ortsplanung einzuführen, damit sie die ganze Aufgabe überblicken und den ihnen speziell zufallenden Teil bewältigen können.

Das Städtchen Aarberg wurde zum Kursort erwählt, weil es dank einer nun schon 20 Jahre zurückliegenden Ortsplanung (Entwurf: Ing. A. Bodmer, Stadtplanchef, Genf) eine selten klare Gliederung in mittelalterliches Städtchen, Grüngürtel, Wohn- und Industriegebiet aufweist. Und nicht zuletzt bildete der prächtige Rahmen der individuellen und doch zum übergeordneten Ganzen verbundenen Häuserzeilen des Marktplatzes ein eindrückliches Memento für Planer und Behörden, diesem Geiste auch in heutiger Zeit Ausdruck zu geben.

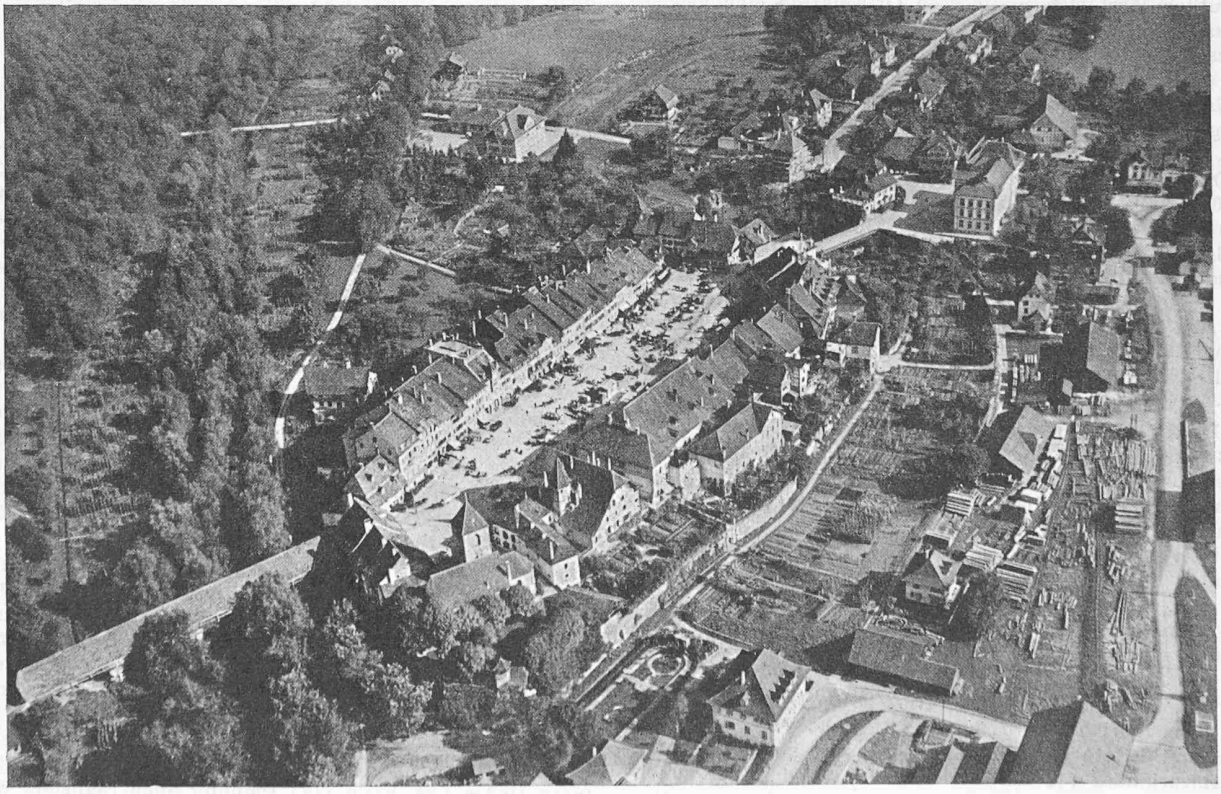
Das Kursprogramm war reichlich ausgefüllt: 17 Referate mit anschliessender Diskussion in dreieinhalb Tagen! Eine erste Gruppe von Referenten sprach sich zum Gesamtproblem der Ortsplanung aus.

Arch. H. Marti (VLP), der Organisator des Kurses, führte in das Wesen der Planung ein. Die Landesplanung strebt die sinnvolle Gestaltung der Kulturlandschaft an. Je nach ihrer gebietsmässigen Ausdehnung wird sie als Quartier-, Orts-, Regional- oder Landesplanung bezeichnet. Die sachlichen Instrumente der Planung sind der Richtplan, der in grossen Zügen das wünschenswerte Zukunftsbild enthält; der Zonenplan, der die rechtskräftige Gliederung in Wohn-, Industrie-, Grün- und Landwirtschaftszonen festlegt, und der Bebauungsplan, der zusammen mit dem Baureglement die Einzelheiten der zukünftigen Ueberbauung festhält.

Arch. Rolf Meyer (Zürich) sprach über die Durchführung der Planung. Ausserordentlich klar und mit grossen Tafeln anschaulich gemacht, durchleuchtete er den Vorgang der Planung. Er vertrat die Auffassung, dass sich die gute Planung auf eine umfassende Kenntnis der bestehenden Verhältnisse stützen muss. Nur dadurch ist Gewähr geboten, dass das Neue sinnvoll in den bestehenden Rahmen eingefügt wird und dass damit die Planungsvorschläge realisiert werden können. Die Planungsarbeit hat sich in engem Kontakt zwischen Behördevertretern und dem Planer zu vollziehen. Das Referat wird in einer der nächsten Nummern des «Plan» ausführlich wiedergegeben.

Nach dieser allgemeinen Einführung in den Gang der Ortsplanung folgte man mit grosser Spannung dem klaren Vortrag von Gemeindepräsident M. Eggenberger über die Ortsplanung von Uzwil. Recht eindrücklich wurde dargelegt, welche Fälle von Schwierigkeiten, technischer und finanzieller Natur, von seiten der Gemeindebehörden zu überwinden sind und welch grosses Mass an Initiative nötig ist, um eine Ortsplanung erfolgreich durchzuführen.

Ueber die rechtlichen Grundlagen der Landesplanung orientierten Dr. Markus Hottinger (Zürich) und Dr. Hans Sigg (kant. Baudirektion Zürich). In unserem föderalistischen Staat mit ausgesprochener Gemeindeautonomie kommen den Kantonen und den Gemeinden die Kompetenzen zur Durchführung von Orts- und Regionalplanung zu. Aehnliche Bundeskompetenzen gibt es nicht, sodass heute eine Planung über das ganze Gebiet der Schweiz — ähnlich den kantonalen Regionalplanungen — nicht möglich ist. Der Bund kann nur sachliche Teilplanungen auf den ihm verfassungsmässig zustehenden Sachbereichen (Verkehr, Forstwesen usw.) durchführen. Diesem Nachteil steht jedoch der Vorteil gegenüber, dass die Planung in ihrer konkretesten Form vom initiativen Bürger, von der einzelnen Gemeindebehörde angepackt werden muss. Liegt also die Kompetenz zur Planung eindeutig bei den Kantonen, so ist ihre Durchführung durch die Eigentumsgarantie der Bundesverfassung eingeschränkt. Wo eine Enteignung im öffentlich-rechtlichen Interesse stattfindet, oder auch nur ein enteignungsähnlicher Tatbestand vorliegt, muss entschädigt werden (z. B. ausgesprochenes Bauland wird Grünzone). Liegt jedoch nur eine tragbare Beschränkung in der freien Nutzung des



Aarberg von Südwesten

Cliché aus «Plan» Nr. 2 (1947)

Grundstückes vor (z. B. ein Gebiet in landwirtschaftlicher Zone wird mit Bauverbot belegt), so entsteht keine Entschädigungspflicht von seiten der Oeffentlichkeit. Ob entschädigt werden muss, entscheidet das Bundesgericht von Fall zu Fall. Die Beschränkungen des Privateigentums müssen jedoch nachweisbar im öffentlichen Interesse liegen.

Die Grundlagenbeschaffung bezweckt die Vermittlung eines umfassenden Verständnisses für das zu planende Gebiet. Sie soll jene Tatsachen festhalten, auf denen eine sinnvolle Planung aufbauen muss. Der Referent, Dr. Hans Carol (Universität Zürich), betonte vor allem die Möglichkeiten der Mitarbeit der Gemeinde bei der Grundlagenbeschaffung. Eine Planungskommission, in der alle interessierten Volksschichten vertreten sind, soll ihre reichen Ortskenntnisse in einer Form darstellen, die dem Planer als Grundlage dienen kann. Dadurch wird sich die Gemeinde selbst ihrer Probleme bewusst — eine Voraussetzung, dass sie aktiv an einer sinnvollen Lösung mitarbeiten kann.

Ingenieur A. Bodmer (Genf) sprach über die Industriezone in der Ortsplanung. An standortbestimmenden Faktoren unterschied er: Material, Kraft, Konsum, Rücksichtnahme auf Wohnquartiere, Wasser und Abwasser, Platzfrage, Bodenpreis und Arbeitskraft. Unter den heutigen Transporterleichterungen und der überall zur Verfügung stehenden Elektrizität ist der Standortzwang weitgehend gelockert. Bodmer spricht sich für eine zielbewusste Industrie- und Siedlungspolitik aus. Nicht jedes Dorf sollte eine Fabrik haben; die Industrie sollte jedoch auch nicht in wenigen Grosstädten gehäuft sein. Ideale Industriestädte sollten die Grösse von 30—50 000 Einwohnern haben. Er weist auf den Plan hin, in der Nähe von Genf eine Satellitenstadt von 30 000 Einwohnern zu schaffen.

Strassen und Plätze in einer Ortschaft dienen nicht nur dem streng zweckgerichteten Durchgangs- und Lokalverkehr, sondern auch dem «Leben auf der Strasse». Je nach dem Charakter der Verkehrsfläche hat entweder der Durchgangsverkehr oder das «Leben» den Vorrang. Mit amüsanten Zeichnungen demonstrierte Ing. W. Knoll (St. Gallen) die Beziehungen zwischen Verkehr und Leben. Eine wesentliche Aufgabe der Verkehrsflächenplanung ist die Verkehrstrennung: Möglichst klare Separierung von schnellem und langsamem Strassenverkehr. Der Referent trat dann auf das praktische Vorgehen bei der Planung und auf die Rolle der Behörden in der Strassenplanung ein.

Die Wohnzone wurde von Arch. Max Werner (kant. Regionalplanbureau Zürich) durchleuchtet. Mehr oder weniger deutlich lässt sich in unseren Ortschaften eine gewisse organisatorische Struktur feststellen, die wirtschaftlich wie auch psychisch bedingt ist. Kleinste Einheit ist die «Wohngruppe». Mehrere Wohngruppen bilden ein «Wohnquartier» (200 bis 300 Haushaltungen, rd. 1000 Einwohner), das einen Kindergarten und alle zum täglichen Leben nötigen Läden besitzt. Der «Schulkreis» besitzt eine Primarschule für 300 bis 400 Schüler und eine Ladengruppe; er beherbergt 3000 bis 4000 Einwohner. Der «Zentralkreis» (gewöhnlich eine grössere Gemeinde) besitzt für 5000 bis 15 000 Einwohner, zwei bis vier Schulkreise, eigene Industrie, ein Geschäfts- und Gesellschaftszentrum. Mit Hilfe zahlreicher Durchschnittswerte, die an konkreten Beispielen abgeleitet worden sind, lassen sich neue, unseren Bedürfnissen angepasste Quartiere gestalten. Werner warnt jedoch vor zu starrer Anwendung von Mittelwerten und Schematas.

Dr. H. Berg (Bern) sprach über die Beziehungen zwischen Bodenpreis und Ausnutzung des Bodens für Bauzwecke. Zudem skizzierte er Möglichkeiten der Herabsetzung der finanziellen Belastung des Bauens.

Eine erfreuliche Abwechslung bot die von Ing. A. Müller-Schafir (Aarberg) geleitete Besichtigung des Städtchens Aarberg, sowie der reich erläuterte Ueberblick über die Landschaft von Aarberg von erhöhtem Punkt aus. Gerne vernahm man Näheres über die grosszügige Aarekorrektion des letzten Jahrhunderts, welche die Schaffung einer so ausserordentlich fruchtbaren Kulturlandschaft ermöglichte.

Dr. E. Jaggi (Bauernsekretariat Brugg) erläuterte die schweizerischen Landwirtschaftsverhältnisse und leitete aus der Knappheit des landwirtschaftlichen Kulturlandes (¼ der Landesfläche) und seiner zunehmenden nichtlandwirtschaftlichen Inanspruchnahme die Forderung ab, sehr haushälterisch mit diesem unvermehrbaren Gut umzugehen. Insbesondere sollen zuerst jene Parzellen überbaut werden, die innerhalb des Wohngebietes liegen. Bei der Zonierung sollen natürliche Bodeneignung, Betriebszusammenhang, Eigentumsverhältnisse und Erschliessungsmöglichkeiten abgeklärt werden, um wenn möglich die zukünftige Wohnbebauung nicht in die besten Landwirtschaftsgebiete zu legen.

Ueber die hygienische Beseitigung der Abfallstoffe sprach Ing. A. Kropf (Eidg. Anstalt für Wasserversorgung usw., Zürich). Aus dem wissenschaftlichen Teil sei nur die einleuchtende Definition erwähnt: Schmutz ist Materie am unrichtigen Ort! Im technischen Teil erläuterte der Referent u. a. das Funktionieren der Kläranlagen und betonte die Vorteile der grossen Anlagen. In der Ortsplanung ist darauf zu achten, dass die Kanalisation natürliches Gefälle aufweist, dass sie auf öffentlichem Grund erstellt wird, dass unverschmutztes Wasser (Bäche) nicht in die Kanalisation aufgenommen wird und dass die künftige Wohnbebauung bei der Dimensionierung berücksichtigt wird.

Eine nette Abwechslung bot der Donnerstagabend. Die Jugend Aarbergs, in malerischen Uniformen gekleidet, erfreute uns mit rassigen Pfeifer- und Trommlerstücken. Der Präsident der VLP, Nationalrat Dr. A. Meili, führte in seiner Ansprache aus, die Landesplanung sei eine rein technische Angelegenheit, die mit Wirtschaftsplanung gar nichts zu tun habe, sie nehme jedoch eine Schlüsselstellung für unser Arbeiten und Wohnen, ja für unser Leben ein. In diesem Sinne komme ihr auch eine ethische Bedeutung zu. Landesplanung ist eine soziale und vaterländische Tat!

Mit einem wohl ausgebauten Lichtbildervortrag über Wasserversorgung und Hydrantanlagen in der Planung überraschte Ing. A. Haas (kant. Gebäudeversicherung, Zürich) seine Zuhörer. Besonders bemerkenswert waren die Pläne für regionale Wasserversorgungsanlagen, wie sie u. a. für das zürcherische Furttal und Amt ausgearbeitet worden sind. Mehrere Gemeinden beteiligen sich an einem grossen Wasserwerk. Auf diese Weise können ergiebige Wasserspender regional erschlossen werden. Bei der Dimensionierung der Anlagen ist darauf zu achten, dass sie für die nächsten 50 Jahre auch dem zusätzlichen Bedarf genügen. Diesen Bedarf vorauszusehen, ist allerdings meist ein schwieriges Unterfangen.

Arch. H. Beyeler (Bern) orientierte über Grünzonen, Spiel- und Sportanlagen und Wanderwege. Mit Recht wies der Referent auf die Schaffung genügender Spielflächen für Kinder jeden Alters hin, damit das Kind nicht mehr gezwungen ist, die Strasse als Spielplatz zu benützen. Damit würden die zahlreichen Verkehrsunfälle, von denen eindringliche Aufnahmen gezeigt wurden, vermindert.

Arch. H. Marti definiert den Inhalt der einzelnen Pläne, setzte sich kritisch mit Notwendigem und Ueberflüssigem im Baureglement auseinander und erläuterte an Hand eines Beispieles die Kostenberechnung für die Ortsplanung (Vgl. «Plan» Nr. 5, zweiter Jahrgang).

Ueber die Erfahrungen des Zentralbureau der VLP in der Landesplanung sprach Direktor Ing. W. Schüepp. Wichtigste Tätigkeit ist die Aufklärung und Bekanntmachung der Gemeinden mit den Bestrebungen der Ortsplanung. Dann sehen die Gemeindebehörden oft von selbst ein, dass das bauliche Einzelproblem, vor dem sie gerade stehen (z. B. Kanalisationserweiterung, Strassenveränderung, Schulhausstandort usw.), nur im Rahmen einer Gesamtbetrachtung sinnvoll gelöst werden kann. Oft holen diese Gemeinden dann Rat bei der VLP, wie in ihrem besonderen Falle die Ortsplanung am besten zu organisieren sei. Neben der Ortsplanung wird das Zentralbureau mit der Organisation von Regionalplanungen betraut und zur Begutachtung von Teilplanungen im Landesrahmen (Fluss-Schiffahrt) herbeigezogen.

In der Schlussdiskussion hob Arch. Max Werner drei wesentliche Gedanken hervor: 1. Er würde eine Verkleinerung derartiger Kurse auf maximal 60 Teilnehmer begrüssen. Obgleich die Diskussionen nach den Referaten recht lebhaft waren, so konnten doch nur relativ wenige Teilnehmer zu Worte kommen. Zudem lässt sich in kleinem Kreise für jedermann viel ungezwungener sprechen. 2. Bodenrechts- und Baurechtsfragen müssen geprüft werden. Nur wenn die Gemeinde eine gewisse Verfügungsgewalt über ihren Boden hat, kann eine Planung auch realisiert werden. Vorderhand kann sich die Gemeinde durch möglichst viele

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.