

Betrachtungen zum Problem der Regionalplanung

Autor(en): **Grossmann, Marcel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **38 (1958-1959)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-160868>

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.

BETRACHTUNGEN ZUM PROBLEM DER REGIONALPLANUNG

VON MARCEL GROSSMANN

Seit einiger Zeit taucht das Schlagwort der «Regionalplanung» in der öffentlichen Diskussion immer häufiger auf. Als Begriff einem breiteren Publikum zunächst fast unbekannt, stieß der Gedanke der baulichen Planung in größeren Zusammenhängen zunächst vielfach auf scharfe Ablehnung, vermutete man doch hinter diesem Schlagwort einen neuen Anschlag etatistischer und planwirtschaftlicher Kreise. Trotz diesen — vollständig unberechtigten — Vorurteilen hat nun aber der Gedanke der Regionalplanung rasch an Boden gewonnen und bildet heute, wenigstens in unseren stark industrialisierten Landesgegenden, eines der Hauptthemen der öffentlichen Diskussion.

Die rasche Anerkennung wenigstens der grundsätzlichen Berechtigung der Regionalplanung in weiten Kreisen der Öffentlichkeit ist nun allerdings nicht verwunderlich, ist doch heute fast jedermann gezwungen, sich — in zustimmendem oder ablehnendem Sinne — mit dem Problem der rapiden Überbauung unseres ja so kleinräumigen Landes zu beschäftigen. Wer in einer unserer großen Städte wohnt, hat ja bald Mühe, sei es zu Fuß oder mit dem Wagen, in kurzer Zeit eine Gegend zu erreichen, in welcher noch die Natur, von menschlichen Bauten unbehelligt, dominiert; hätten wir nicht von unseren Vorfahren große Waldbestände geerbt und hätte nicht eine weise Gesetzgebung den unbedingten Schutz dieser Wälder sichergestellt, so hätte der schweizerische Großstädter im näheren Umkreis seines Wohnquartiers wohl kaum noch die Gelegenheit, in der freien, unberührten Natur sich zu ergehen und dort Erholung und neue Spannkraft zu suchen.

Wer heute im Wagen, unter Benützung der Hauptverkehrsstraßen, etwa im Raume zwischen Winterthur und Biel eine Fahrt unternimmt, kommt um die Feststellung nicht herum, daß unser schweizerisches Mittelland seit Ende des Krieges sich im Zustande einer rapiden Überbauung befindet, wobei diese Bautätigkeit sich beileibe nicht etwa auf die Städte und größeren Ortschaften beschränkt. Abgesehen davon, daß sich überall in den Dörfern massive Wohnbaukomplexe zwischen die Bauernhöfe schieben, daß überall größere und kleinere, wenn auch oft gefällig gebaute Fabriken entstehen, schießen an den Waldrändern die Weekendhäuser, an den Straßen die Tankstellen und auf oft ganz abgelegenen Wiesen die isoliert in der Landschaft stehenden industriellen Bauten in die Höhe. Nimmt man dazu noch die Masse der die Landschaft maßgeblich beherrschenden Starkstromleitungen, die Elektrizitätswerke

und die Pläne für Autobahnen und Binnenhäfen, so muß man den Eindruck gewinnen, daß unser Mittelland sich in absehbarer Zeit in eine mehr oder weniger geschlossen überbaute Industrie- und Wohngegend verwandeln werde. Es ist wohl die unbewußte Bedrängnis, welche der noch immer naturliebende und irgendwie der Scholle verbundene Schweizer vor dieser bedrängenden Aussicht empfindet, welche für die rasche Anerkennung der grundsätzlichen Notwendigkeit der Regionalplanung verantwortlich ist, indem man sich der Hoffnung hingibt, daß es auf Grund einer sinnvolleren und konzentrierteren Überbauung vielleicht doch noch gelingen würde, dem zukünftigen Antlitz unseres Landes etwas mehr Harmonie und etwas mehr unberührte und bäuerlichen Geruch atmende Landschaft zu erhalten.

* * *

Es wäre nun aber ein Irrtum, zu glauben, die Notwendigkeit einer planmäßigen und unseren Boden rationell nutzenden Überbauung unseres Landes entspringe allein dem ästhetischen Bedürfnis rückwärtsgerwandter Naturschwärmer. Man beginnt heute im Auslande einzusehen, daß die uferlose Breitenentwicklung, welche Städte wie London, New York, Paris und andere mehr in den letzten hundert Jahren genommen haben, ein Fehler war, der schwere wirtschaftliche, soziale und hygienische Schäden zur Folge hatte. Was die Schweiz anbetrifft, so ist heute lediglich Zürich an einem Punkte angekommen, welcher diese Gefahren langsam ahnen läßt. Glaubte man in Zürich bei Behörden und sogar bei Fachleuten noch vor kurzer Zeit, daß die Stadt ungehemmt in den Richtungen weiterwachsen werde und solle, die nicht durch den See, den Bergkamm des Albis und die Wälder (glücklicherweise) gesperrt sind, während auf der anderen Seite der in der City so dringend benötigte Bedarf an neuen Büroräumen einfach durch die Überstellung der inneren Stadt mit Hochhäusern befriedigt werden könne, so beginnt man heute, wenn auch reichlich spät, an die katastrophalen Folgen einer solchen Entwicklung allein auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu denken. Mit allen General-Verkehrsplänen läßt sich die Tatsache nicht aus der Welt schaffen, daß die tägliche Beförderung beispielsweise der Einwohner der neuen Quartiere im Glattal nach dem Stadtzentrum, nach den verschiedenen Industriequartieren usw. immer schwerere Probleme stellt, abgesehen davon, daß die ungeheuren Angestelltenmassen, welche die zukünftigen Bürohochhäuser im Stadtzentrum bevölkern werden, unsere ja so engen Straßen zu den Hauptverkehrszeiten hoffnungslos verstopfen werden. Damit wächst sich der intern-städtische Verkehr zum Problem Nr. 1 aus, dessen Lösung unseres Erachtens noch dringlicher ist als der Bau von Autobahnen. Heute ist es ja in Zürich bereits soweit, daß der im Seefeld oder in Oerlikon wohnende weit mehr Zeit braucht,

um zu seinem links der Limmat liegenden Büro zu gelangen, als etwa der Einwohner von Horgen oder sogar von Wädenswil (vorausgesetzt, daß er weise genug ist, die SBB und nicht den eigenen Wagen zu benutzen). Von den schweren gesundheitlichen Schädigungen, welche die zunehmende Sättigung der Stadtluft mit Benziningasen bei noch dichterem Verkehr hervorzurufen droht, von den Schwierigkeiten der Lärmbekämpfung usw. in den großen Städten sei hier nur andeutungsweise gesprochen.

Eines sollten Behörden und öffentliche Meinung auf alle Fälle zur Kenntnis nehmen: eine uferlose Breitenentwicklung unserer Großstädte bedeutet nichts anderes als eine zunehmende Degradierung des Menschen zum Sklaven der Ortsveränderung, zu einem Sklaven, der gezwungen ist, einen immer größeren Teil seiner Zeit und seiner Nervenkraft auf die tägliche Fahrt zwischen Wohnplatz und Arbeitsstätte zu verwenden, der morgens schon abgehetzt zur Arbeit erscheint und der abends, einmal glücklich nach Hause zurückgekehrt, zu müde ist, um noch irgendwie am geselligen und kulturellen Leben der Stadt teilzunehmen. Wer dieser pessimistischen Zukunftsprognose für den Großstädter nicht glaubt, sei freundlich eingeladen, einmal eine vertrauliche Unterredung mit einem New-Yorker oder Londoner zu pflegen.

Die Lösung dieses Problems kann nur darin bestehen, daß das Wachstum einer Stadt wie Zürich, die heute nicht nur wirtschaftlicher Mittelpunkt zum mindesten des östlichen Teils unseres Mittellandes ist, sondern die auch eine internationale Metropolenbedeutung hat wie etwa Mailand und Frankfurt, in einigermaßen vernünftigen Grenzen gehalten wird. Im übrigen sollte der in den nächsten Jahrzehnten zu erwartende Bevölkerungszuwachs (man rechnet z. B. für den Kanton Zürich für die nächsten 20—30 Jahre mit einer Bevölkerungsvermehrung um 300 000 Köpfe) wenigstens teilweise, soweit diese Menschen nicht unbedingt in der Metropole arbeiten müssen, in bestimmte, bereits bestehende Ortschaften mittlerer Größe abgeleitet werden, die sich auf diese Weise selbst zu Mittelstädten mit all denjenigen Annehmlichkeiten entwickeln könnten, welche der heutige Stadtmensch liebt. So könnte man sich durchaus vorstellen, daß, um nur Beispiele aus dem Kanton Zürich zu nehmen, Ortschaften wie Wetzikon, Uster, Bülach und andere sich zu Städten entwickeln könnten, welche im Grünen eingebettete Wohnquartiere hätten, von denen aus man zu Fuß oder unter Benützung kurzer Autobuslinien zum Arbeitsplatz gelangen würde, welche im übrigen aber Theater, Kinos, einladende Restaurants, Schwimmbäder und — last but not least — auch ein gehobenes kulturelles Leben aufweisen würden. Gerade die in England mit den «New Towns» gemachten Erfahrungen zeigen, daß eine steigende Zahl von Menschen es vorzieht, in einer kleineren, den menschlichen Massen besser entsprechenden Stadt zu leben, wobei in unserem Lande die Voraussetzungen für die Entwicklung eines

eigenständigen kulturellen Lebens in diesen neuen Städten ja um so günstiger liegen, als unsere mittleren Ortschaften zumeist schon heute über ein entwickeltes Eigenbewußtsein und ein reges geistiges Leben verfügen. Sollte der zukünftige Wetzikoner oder Bülacher, um bei diesen Beispielen zu bleiben, dann doch einmal das Bedürfnis empfinden, am Abend ins Schauspielhaus nach Zürich zu fahren, so wird er dank der zwischen den Städten einzurichtenden und auch wirtschaftlich arbeitenden Schnellzugsverbindungen (starre Fahrpläne, Abfahrt nach Zürich beispielsweise alle dreißig Minuten) für diese Reise sehr viel weniger Zeit brauchen als derjenige, der etwa vom Stadtquartier Maur am Greifensee, Weiningen an der Limmat oder Bonstetten jenseits des Uetlibergs sich unter Benützung der verschiedensten öffentlichen Verkehrsmittel und unter Überwindung unzähliger roter Lichter mühsam durch den Großstadtverkehr hindurchkämpft.

Sollte es gelingen, die Bauentwicklung im Mittelland auf eine bestimmte Zahl von größeren Ortschaften zu beschränken, so würde dann auch die Möglichkeit bestehen, zwischen diesen neuen Städten und den übrigen Ortschaften noch weite Strecken landwirtschaftlich benutzten Landes zu erhalten. Es ist ja nicht so, daß alle Bauern nur darauf warten, bis sie ihre Liegenschaft zu möglichst hohem Preise an Bauspekulanten verkaufen oder ihr Land selbst überbauen und sich dann in den neuen Häusern als Abwart installieren können. Es gibt noch genügend junge Landwirte, die gerne ihren Beruf ausüben möchten, vorausgesetzt, daß dies auf gut abgerundeten Höfen geschehen kann und auf Betrieben, die nicht in allen Richtungen durch Straßen zerschnitten und mit städtischen Wohnblöcken und Fabriken durchsetzt sind. Voraussetzung für die Erhaltung eines gesunden Bauernstandes wenigstens in gewissen Teilen unseres Mittellandes ist aber, daß es noch Gegenden gibt, in denen die Landwirte nicht ständig von Spekulanten dazu animiert werden, ihren Boden zu verkaufen, schafft doch die dadurch bedingte Steigerung der Grundstückspreise namentlich bei Erbteilungen Bedingungen, welche eine finanziell tragbare Weiterführung des bäuerlichen Betriebes sehr in Frage stellt.

Beigefügt sei, daß die Vorstellung vollständig irrig ist, wonach die geschilderte Bauentwicklung etwa sozusagen automatisch zu einer mehr oder weniger vollständigen Überbauung wesentlicher Teile des Kantons Zürich führen müsse. Berechnungen haben vielmehr ergeben, daß vom ganzen Kantonsgebiet heute nur 7% als Wohnbaugebiet beansprucht sind und daß weitere 2,5% für den zu erwartenden Zuwachs von 300 000 Einwohnern vollständig genügen.

* * *

Es scheint uns, daß die angestellten Erwägungen in genügendem Maße für eine Lenkung und namentlich Konzentration der baulichen Entwicklung sprechen, doch stellen sie bei weitem nicht das wichtigste Motiv für die Regionalplanung dar. Die schwersten Bedenken gegenüber einem ungehemmten Wachstum unserer Städte und gegenüber einer mehr oder weniger planlosen Überstellung unseres Landes mit Bauten aller Art liegen vielmehr auf dem politischen Gebiet. Überläßt man alles dem Zufall, so wird eine Entwicklung sich immer mehr festigen, die Tatsache nämlich, daß die Unternehmungen mit hoher Steuerkraft immer stärker der Tendenz folgen werden, ihren Sitz in den großen Städten zu nehmen, da diese großen Städte, eben dank der vorhandenen Steuerkraft, meist auch die niedrigsten Steuersätze haben. Die in diesen Unternehmungen beschäftigten Arbeiter und Angestellten werden aber schon wegen des Mangels an Bauland gezwungen sein, auf dem Lande zu wohnen; so sind die stadtzürcherischen Wohnbau-Genossenschaften schon heute, in Anbetracht des in der Stadt herrschenden Landmangels und der horrenden Bodenpreise, gezwungen, ihre neuen Bauten weit draußen im Lande zu erstellen.

Welche Folgen eine solche massive Zuwanderung von zahlreichen und steuerschwachen neuen Siedlern für eine Landgemeinde hat, kann in der Geschichte der früheren Gemeinde Außersihl leicht nachgelesen werden; sie zeichnen sich heute bereits wieder sehr deutlich in Gemeinden wie Dietikon und anderen ab. Falls es einer Gemeinde nicht gelingt, auch steuerkräftige Industrie- und Verwaltungsbetriebe zu gewinnen, so ist der Ruin der Gemeindefinanzen bei immer massiverem Zuzug von neuen Siedlern sozusagen unvermeidlich, stellt doch die rapide Zunahme der Einwohner und namentlich der Schüler die Gemeinde vor Bauaufgaben, welche ihre Kraft ganz einfach übersteigen. Falls wir dieser Entwicklung untätig zusehen, so wird in kürzerer oder längerer Frist eine dritte und diesmal sehr große Eingemeindungs-Aktion Zürichs, etwa im Bogen vom Greifensee über Effretikon, Bülach, Limmattal und weite Gebiete des Knonaueramtes, unvermeidlich sein. Welche Rückwirkungen ein solches Anwachsen der Stadt Zürich auf unsere politische Verfassung und auf unser Staatsleben hätte, dessen demokratische Gestaltung mit einem gesunden und eigenständigen Gemeindeleben unzertrennlich zusammenhängt, braucht hier nicht weiter erwähnt zu werden. Mit allem Nachdruck sei aber die Feststellung unterstrichen, daß die wesentlichste und im Grunde genommen allein ausschlaggebende Begründung für die Notwendigkeit einer Lenkung der baulichen Entwicklung im Sinne der Regionalplanung in der Sorge um die Erhaltung unserer Demokratie und unseres auf der Gemeindeautonomie basierenden Staatslebens besteht — aus diesem Grunde ist das Verlangen nach einer organischen und dezentralisierten baulichen und industriellen Entwicklung unseres Landes zutiefst ein liberales Postulat. Der Liberale in allererster Linie darf nicht

zusehen, wie die demokratischen und freiheitlichen Grundlagen unseres politischen Lebens durch eine ungehemmte Zusammenballung unserer Bevölkerung in Mammutstädten ganz einfach zerstört werden.

* * *

Es ist nicht Zweck dieser Zeilen, im einzelnen darlegen zu wollen, auf welche Weise eine sinnvoll dezentralisierte bauliche Entwicklung bei uns in der Schweiz verwirklicht werden kann. Es sei hier lediglich darauf hingewiesen, daß die rechtlichen Voraussetzungen in der Schweiz ganz besonders ungünstig liegen, ist die Regelung des Bauwesens doch in erster Linie Sache der Gemeinden und kennt unser Recht doch einen sehr weitgehenden Schutz des privaten Eigentums an Grund und Boden. Gerade der Liberale muß aber mit Nachdruck verlangen, daß an diesen beiden Grundpfeilern unseres Rechtes — Gemeindeautonomie und Schutz des privaten Eigentums — auch unter dem Gesichtspunkt der Regionalplanung unter allen Umständen festgehalten wird. Aus diesem Grunde ist es erwünscht, wenn der Staat in erster Linie lenkende und anreizende und nicht verbietende Maßnahmen ins Werk setzt; was das Gebiet der Lenkungsmaßnahmen betrifft, so dürfte sich ein vorausschauender Ausbau der Verkehrsverbindungen und eine rechtzeitige Sicherung von Industrieland durch die öffentliche Hand und ihre spätere Abgabe zu erschwinglichen Preisen als besonders wirksam erweisen. Trotzdem wird es auch bei uns unerlässlich sein, daß der Staat die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen beispielsweise für die Schaffung gewisser Freihaltegürtel durch die Gemeinden bietet, daß er das Recht des Grundeigentümers auf angemessene Entschädigung bei enteignungsähnlichen Eingriffen in das Eigentumsrecht festlegt, daß er Überbauungs- und Verkehrspläne im Sinne einer Anregung und als Richtlinie aufstellt — eine sinnvolle und dezentralisierte Bauentwicklung werden wir unter unseren Verhältnissen aber nur erreichen, wenn Behörden und Bürger sich über die Notwendigkeit einer Planung im klaren sind und wenn alle interessierten Stellen des Staates und der Gemeinden sich in einer unkonventionellen, dem Gedanken des «Team Work» verpflichteten Weise zusammensetzen, um all die zahlreichen und höchst komplizierten Fragen der zukünftigen baulichen Entwicklung zu regeln. Äußerst hoffnungsvolle Ansätze zu einer solchen Behandlung der Baufragen bestehen seit längerer Zeit beispielsweise im Kanton Aargau (ich verweise auf die kommende BBC-Stadt im Birrfeld), sie sind heute aber auch im Kanton Zürich im Werden.

Daß Regionalplanungs-Verbände, die unter der wohlwollend koordinierenden Leitung der zuständigen kantonalen Direktionen von den interessierten Gemeinden gebildet werden, eine geradezu erschreckende Fülle von einander bedingenden und von einander nicht zu lösenden

Problemen zu bewältigen haben, sei abschließend nur noch andeutungsweise erwähnt, geht es doch darum, nicht nur Zonen für Industrie- und Wohnbauten auszuscheiden, die Gebiete zu bezeichnen, welche wenigstens auf längere Zeit hinaus vorwiegend landwirtschaftlich genutzt werden sollten, sondern sind doch auch die Fragen des Verkehrs (Bahn, Straße, öffentliche Verkehrsmittel), die Fragen des Wassers, Steuerprobleme, Finanzausgleich usw. zu behandeln. Auf alle diese Probleme näher einzugehen, würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen; sein Zweck bestand lediglich darin, einige grundsätzliche Überlegungen aufzuzeichnen, welche die Sorge des liberal und privatwirtschaftlich eingestellten Schweizer für eine sinnvolle bauliche Entwicklung unseres Landes rechtfertigen.

DER «HOMO TECHNICUS» IN RUSSLAND

VON FRANZISKA BAUMGARTEN

Die Reaktion des russischen Volkes auf sein Versagen beim Aufbau des neuen Staates

Die jetzigen ungewöhnlichen technischen und wissenschaftlichen Leistungen der Russen haben nicht nur Bewunderung und Erstaunen geweckt, sondern auch die Frage entstehen lassen: sind denn die Russen ein derart begabtes Volk? Hat man sie bisher in dieser Hinsicht so völlig verkannt? Die größten russischen Schriftsteller des 19. Jahrhunderts schilderten ja ihre Landsleute als passive, wenig initiative, gemächliche Menschen mit geringem Interesse für Präzision, Kalkulation, Messungen und mit Abneigung gegen alles Systematisch-Rationale, Kausale. Ist jetzt ein derart radikaler Umschwung eingetreten, und was hat ihn hervorgerufen?

Wir wollen an Hand historischer Daten eine Antwort auf diese Fragen erteilen. Es waren die militärischen Niederlagen im ersten Weltkrieg, die das russische Volk aufrüttelten. Im Bewußtsein der Stärke ihrer zahlenmäßig überragenden Militärmacht war man überzeugt, daß es genügen würde, «den Feind mit Mützen zu bewerfen», um ihn zu bezwingen. Da kam die Niederlage bei Tannenberg im Jahre 1914, die noch furchtbarere bei den Masurischen Seen im Jahre 1915, wo aber Tausende