

Die Planung wirkt sich aus

Autor(en): **Aregger**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **26 (1951)**

Heft 8

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-102284>

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.

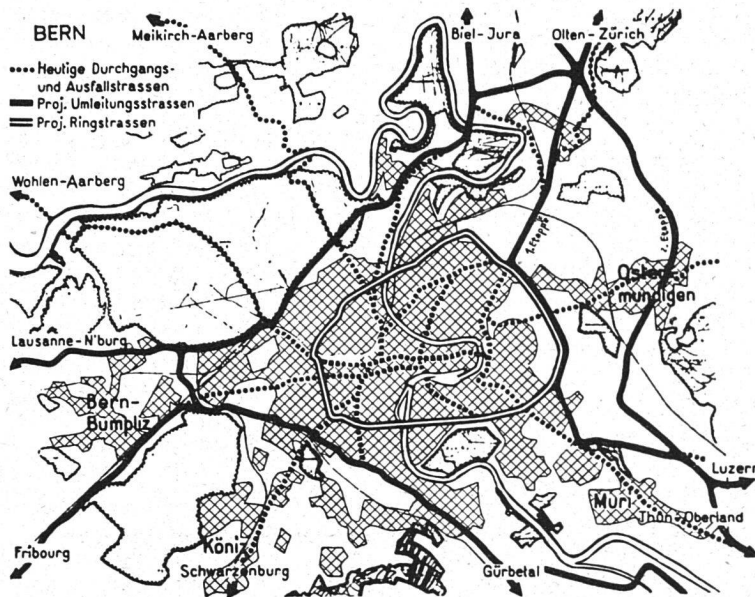
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

nisse) maßgebend beteiligt. Der Wunsch, an der Haustüre vorfahren zu können (Zubringerdienst), ist verständlich. Weniger verständlich ist es, daß auswärts wohnende Geschäftsinhaber und Reisende (Commis voyageurs) ihre Wagen stundenlang in den belebtesten Verkehrsstraßen stehen lassen. Es müssen also einerseits zeitlich begrenzte Aufenthalte vorgeschrieben, andererseits vom Verkehr abseits gelegene Parkierflächen geschaffen werden. Unterirdische Einstellmöglich-

sich (paradox gesagt) durch seine Verkehrssünden. Es ist die vornehmste Aufgabe der Planung, die Verkehrsflächen gerecht zu verteilen, sie so einzuteilen, daß sie zugleich die meiste Verkehrssicherheit und Verkehrszweckmäßigkeit darstellen. Alle voraus erwähnten Möglichkeiten zur Unterstützung und Lösung dieser Aufgaben sind von ihr offenzuhalten. Natürlich können nicht alle Maßnahmen gleichzeitig ergriffen werden, schon deshalb nicht, weil die zu deren Verwirk-



Anzustrebende Entlastung des Stadtzentrums durch Umleitungen

keiten unter freien Plätzen, mehretagige Parkiertürme, Mitbenützung der Perrondächer der SBB, große Parkierflächen an den Endhaltestellen der Straßenbahnen und Buslinien usw. verdienen gründlich studiert und angeordnet zu werden.

Schließlich und nicht zu allerletzt müssen Maßnahmen ergriffen werden, dem Fußgänger den ihm gebührenden sicheren Verkehrsraum zu verschaffen durch Erweiterung der Trottoirs und Lauben. Fußgängerstreifen über die Fahrbahn sind deutlich zu markieren, in Spitzenzeiten ist dem Fußgänger durch menschliche oder optische Signale der Übergang zu sichern. Auf die Dauer wird es unvermeidlich sein, ihnen Unterführungen zu bauen; sie müssen sich damit abfinden, zu ihrer eigenen Sicherheit ein eventuelles «Untertauchen» in Kauf zu nehmen. Diese, ähnliche und weitere Anpassungen haben alle Verkehrsflächenbenützer auf sich zu nehmen, die Erziehung zur Rücksichtnahme dehnt sich eben auch auf unser «Verhalten auf der Straße» aus; der Mensch verrät

lich nötigen Mittel einfach nicht zur Verfügung stehen oder dem Bürger auf einmal zugemutet werden können. Ein wohlwollendes Zuschauen aber mit der Selbsttäuschung, «es ist alles nicht so schlimm», ist leichtsinnig und darum außerordentlich verwerflich. Die Reihenfolge der Maßnahmen zwingt sich unerbittlich auf, neben lokalen Korrekturen die Verwirklichung der Ringe, mit dem neuen Bahnhofbau die Neugestaltung des Bubenberg- und Bahnhofplatzes. Die beteiligten Instanzen und Planungsbüros beschäftigen sich unablässig mit diesen Aufgaben; die neuen Vorschläge werden binnen kürzester Frist bekannt gegeben, doch muß immer wieder betont werden, daß auch die beste Verkehrsanlage und Verkehrsverteilung ihren Zweck nicht erfüllt, wenn der unzuverlässigste Benützer dieser Anlagen, der Mensch, sich unzuweckmäßig und rücksichtslos verhält. Dies recht eindrücklich unserem Verständnis nahezubringen, dient eben diese Verkehrsaufklärung.

E. E. Straßer, Stadtplaner

Die Planung wirkt sich aus

Am 9. und 10. Juni hielt die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung ihre 7. Mitgliederversammlung in Weggis am Vierwaldstättersee ab. Obgleich ein ausgiebiger Landregen fiel, der vom Wetterdienst beschwichtigend als «Schauer» angekündigt war, fanden sich doch an die 150 Teilnehmer ein, darunter Vertreter des Bundes, der Kantone, von Gemeinden, Verbänden und der Presse. Die Versammlung tagte unter dem Motto «Die Planung wirkt sich aus». Damit war nicht etwa eine selbstzufriedene Bespiegelung bisheriger

Erfolge gemeint, hierzu wäre kein Anlaß gewesen, sondern vielmehr ein Hinweis auf die zahlreichen Ansätze, wo sich die Gesinnung der Landesplanung praktisch auszuwirken beginnt. Gerade unter den Fachleuten besteht oft die Gefahr, zwar alles das eindrücklich zu registrieren, was planlos entsteht und die Landschaft verunziert, dagegen zu übersehen, was, getragen von einem guten Willen, den Kern zu einer gesunden Entwicklung in sich trägt, auch wenn es nicht in allen Teilen den Forderungen einer modernen Ortsgestaltung entspricht.

In seinem einführenden Referat kann denn auch der Präsident der Vereinigung, Nationalrat Armin Meili, auf diese Dinge zu sprechen, und er wandte sich vor allem auch den Gefahren zu, die entstehen können, wenn das Gleichgewicht zwischen Stadt und Land gestört würde. Die Schweiz gründet auf einer Vielfalt von Sprachen und Kulturen, die alle einträchtig nebeneinander bestehen können, solange sich nicht eine einzelne Erscheinung über die andern erhebt und damit aus einem Gleichgewicht ein Übergewicht erzeugt. Es hat ohne Zweifel etwas Beschämendes, wenn im gleichen Lande Gebiete von höchstentwickelter Kultur und Lebenshaltung neben solchen liegen, deren Lebensweise noch dem Mittelalter angehört, wie das etwa bei verschiedenen Berggebieten der Fall ist. Der Landesplanung stellt sich daher nicht nur die Aufgabe, nach einer möglichst rationellen Nutzung des Bodens in Gebieten, die eine starke Entwicklung aufweisen, sondern auch die Pflicht, Wege zu einem *gesunden Ausgleich* innerhalb des ganzen Landes aufzuzeigen. So etwa die Förderung der Klein- und Mittelstädte, um die Gefahren abzuwenden, die sich aus einem einseitigen Wachstum der Großstädte ergeben könnten, aber auch die Förderung wenig entwickelter Gebiete, um zu verhindern, daß aus einem Gefühl der Benachteiligung heraus die Bevölkerung solcher Gebiete den Zusammenhang mit dem übrigen Land verliert. Nationalrat Meili wies auch darauf hin, daß die Landesplanung kaum in der Lage sei, die Vielfalt ihrer Aufgaben auf Grund der heutigen Rechtsgrundlagen zu erfüllen. Vieles läßt sich ohne Zweifel auf dem Wege der Freiwilligkeit erreichen. Anderes jedoch bedarf der rechtlichen Unterstützung, und wenn die Juristen noch vielfach ablehnend sind, werden sie sich auf die Dauer der tatsächlichen Entwicklung nicht verschließen können.

Direktor Schüepp betonte in seinem *Rechenschaftsbericht* die Notwendigkeit nach einer vermehrten Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fachgruppen, die sachlich an der Orts-, Regional- und Landesplanung interessiert sein können. Besonders augenfällig drängt sich eine solche Zusammenarbeit zwischen Kulturingenieur und Planungsfachmann bei der Orts- und Regionalplanung auf. Melioration und Güterzusammenlegung sind nur halb getan, wenn nicht auch gleichzeitig die Entwicklung der Ortschaft, die Straßen und Wege mitgeplant werden, wie denn auch Orts- und Regionalplanungen ohne gleichzeitige Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Gebiete nur auf einem Bein stehen.

Samstagnachmittag unternahmen die Teilnehmer eine *Rundfahrt* auf dem Vierwaldstättersee, verbunden mit interessanten Ausführungen über die linksufrige Vierwaldstättersee-straße durch die projektierenden Ingenieure Erni und Schröter aus Luzern. Dr. Schwabé von der Schweizerischen Verkehrszentrale orientierte über den geologischen und geo-

graphischen Charakter des Vierwaldstätterseegebietes, während Kantonsingenieur Abegg die Anlage und Führung der rechtsufrigen Straße auf schwyzerischem Gebiet erläuterte. Der Kanton Schwyz genoß früher den Ruf, so ziemlich die schlechtesten Straßen zu besitzen. Heute darf er für sich buchen, die modernste Touristenstraße in der Schweiz zu besitzen. Der Straßenzug von Vitznau über Gersau nach Brunnen und seine Fortsetzung in der Axenstraße, obgleich teilweise noch im Umbau, zählt nicht nur straßentechnisch zum besten, sondern er sticht vor allem auch durch die liebevolle Eingliederung in die Landschaft und durch eine reizvolle Randbepflanzung aus ähnlichen Straßenzügen wohlthuend heraus.

Anschließend an das gemeinsame Nachtessen vom Samstagabend hörte sich die Versammlung drei Kurzreferate an, ebenfalls unter dem Thema «Die Planung wirkt sich aus». Kulturingenieur Petitpierre aus Lausanne berichtete über erzielte Erfolge bei Güterzusammenlegungen in Zusammenarbeit mit der Ortsplanung. Dr. Killer aus Baden schilderte die Auswirkungen der Regionalplanung von Baden und Umgebung, und Kantonsingenieur Bernath, Schaffhausen, zeigte anhand einzelner Aufgaben die Möglichkeiten praktischer Planungsarbeit von seiten der Behörden und Amtsstellen.

Mit besonderer Spannung wurde der Vortrag von Architekt Werner Moser, Zürich, über *das Hochhaus in der Planung* erwartet. Es ist nicht zu verkennen, daß das Hochhaus plötzlich Mode werden könnte. Darin liegt gewiß auch eine Reaktion auf die bisher gepflegte niedrige, oft allzu niedrige Bauweise. Nun sind aber gerade vom Hochhaus Auswirkungen zu erwarten, die es angezeigt sein lassen, Standort und Erschließung gewissenhaft zu studieren. Die Frage lautet nicht, ob Hochhaus oder nicht, sondern wo und für wen das Hochhaus angebracht ist. Daß das Hochhaus für kinderreiche Familien nicht die gemäße Bauweise ist, sollte allgemein einleuchten. Für alleinstehende Ehepaare dagegen, aber auch als Appartementshaus für Alleinstehende überhaupt kann es gute Dienste leisten, vor allem dann, wenn verhältnismäßig billige Wohnungen zur Verfügung stehen. Das Hochhaus darf nicht zur Spekulation mißbraucht werden. Das enge Zusammenbauen von Hochhäusern würde unerfreuliche Stadtbilder schaffen, wie sie mit Recht abgelehnt werden. Der gegenüber der flachen Bauweise gewonnene Boden hat als Erholungs- und Freifläche zu dienen. Das Hochhaus spart demnach nicht Boden. Wenn es dagegen zu einem preislich erschwinglichen Wohnen in angenehmer Umgebung beiträgt, darf es sicher bejaht werden. Als Geschäftsbau am richtigen Standort ist es unbestritten.

Die Mitgliederversammlung der Vereinigung für Landesplanung in Weggis bot zahlreiche Anregungen, und trotz dem Regen darf sie zu den interessantesten Veranstaltungen im Rahmen der Landesplanung gezählt werden. *Aregger*

VERWALTUNGSFRAGEN

Wohnungswechsel und Wohnungsübergabe

Der Einzug in eine neue Wohnung ist ein Erlebnis, mit dem sich für den Mieter viele Hoffnungen und Wünsche verbinden. Unter anderem wünscht er, in der neuen Wohnung gute Verhältnisse anzutreffen, sauber gereinigte und freundliche Räume anzutreten. Auch wenn sich die Wohnung in einem älteren Hause befindet, so soll sie einen Geruch nach Sauberkeit und guter Wohnungspflege ausströmen. Das

Gegenteil, eine schmutzige Wohnung, unschöne, den Stempel von Nachlässigkeit tragende Räume, erzeugen im neuen Mieter von Anfang an eine schlechte Stimmung und ein Vorurteil gegen die neue Wohnung. Man sollte deshalb danach trachten, dem neuen Mieter einer Wohnung saubere, gepflegte Räume zu übergeben.

An diesem Ziel haben die Mieter und die Verwaltung