

**Zeitschrift:** Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift  
**Herausgeber:** Bauen + Wohnen  
**Band:** 10 (1956)  
**Heft:** 6

## **Werbung**

### **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.](#)

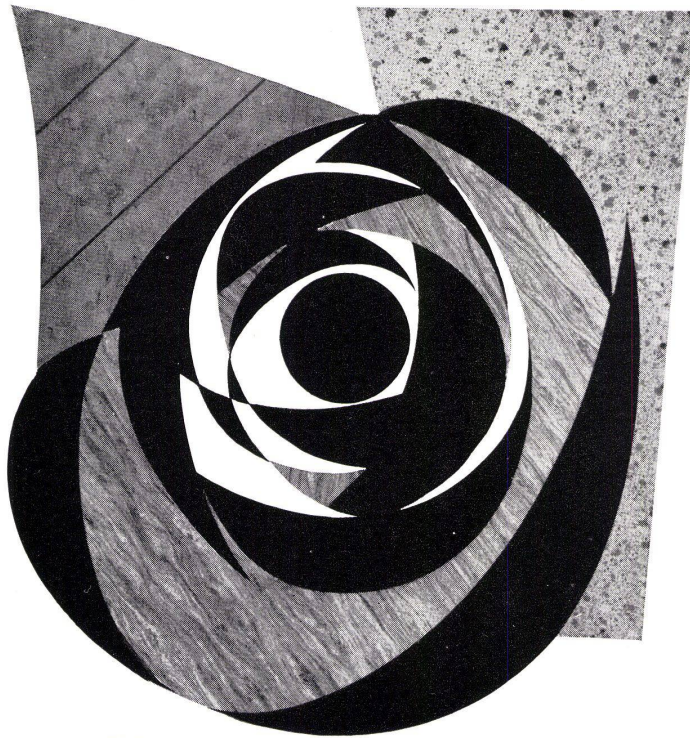
### **Terms of use**

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:** 08.02.2025

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

JOHNSON Produkte in Drogerien, Fachgeschäften und Teppichhäusern



**LINOLEUM  
INLAID**

**Farbig – unempfindlich  
– hygienisch**

kleidet Linoleum Zimmer, Treppen und Hallen. Er schmiegt sich jeder Rundung an, fließt über Kanten, in die Ecken und »sitzt« wie ein guter Massanzug. Die richtige JOHNSON Pflege ist denkbar einfach und zeitsparend. Mit JOHNSON WAX behandelt, ist Linol zuverlässig gegen Schmutz und Staub geschützt. Die frohen Farben leuchten doppelt so frisch und der Boden wird durch den harten, trockenen WAX-Film gleit- und trittfest.

Unsere Fachleute stehen Ihnen auf Anfrage gerne unverbindlich mit Rat und Tat zur Verfügung.

**JOHNSON**

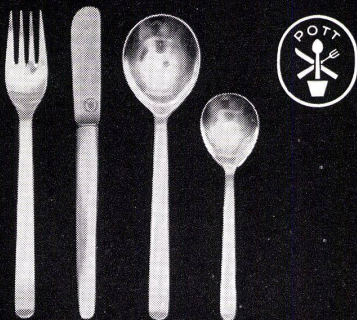
JOHNSON WAX - Fabrik

E. Gasser Tel. 051 98 9188

Geroldswilerstrasse Weiningen ZH

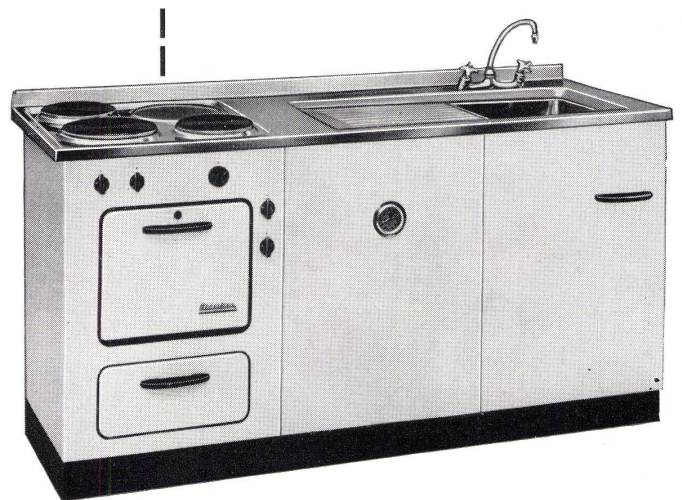
«GOLDENE MEDAILLE»  
X. TRIENNALE MAILAND

**POTT-BESTECKE**  
ENTWURF 784 (84)  
CARL POTT



C. HUGO POTT · SOLINGEN

NUR DURCH DEN FACHHANDEL ERHÄLTlich



Eine **ELCALOR**

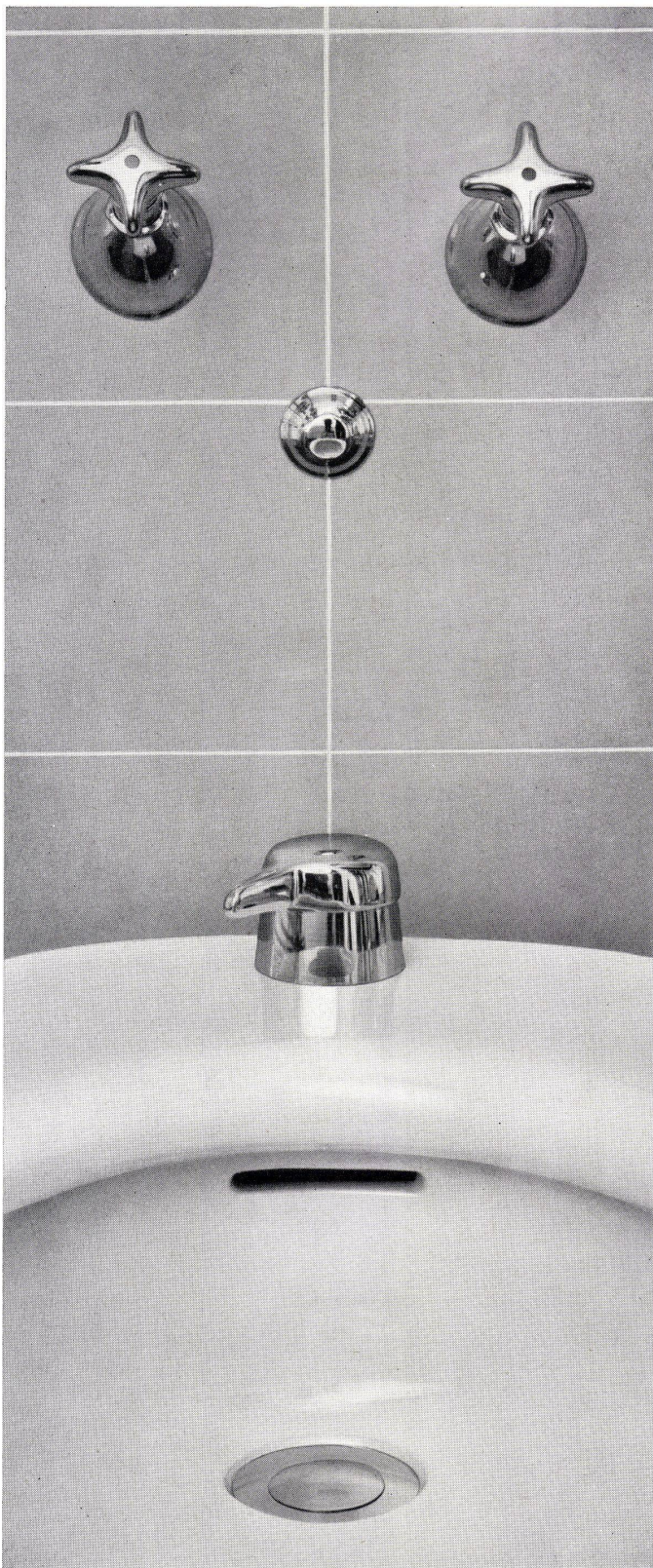
Das Modernste wählen:

**KOMBINATION!**

**ELCALOR - Küchenkombinationen** zählen nach fachmännischem Urteil in konstruktiver und qualitativer Hinsicht zum Überzeugendsten, das je geschaffen wurde. Jeder Teil zeugt von überlegener konstruktiver Reife, so vor allem der neue Einbau-Elektroherd mit der einzigartigen, stufenlos regulierbaren **REGLA-Schnellplatte**, die zudem automatisch gegen Überhitzung gesichert ist und merklich Strom sparen läßt. Verlangen Sie unsere Prospekte!



**ELCALOR AG AARAU**



Diese neue Bidet-Batterie Nr. 5760 weist alle Vorteile der Neo-Armaturen auf: die schönen, nach der Hand geformten Sterngriffe mit nicht steigender Spindel, raumsparende, mühelos sauber zu haltende Formen ohne Schmutzecken, große Abstellflächen am Keramikkörper.

Die Unterputz-Bidet-Batterie ist nach behördlichen Hygiene-Bestimmungen mit einem Rohrunterbrecher ausgestattet, der das Rücksaugen von Schmutzwasser verhindert. Sie kann wie alle KWC-Neo-Armaturen, auch mit der geräuschkämpfenden PAX-Konstruktion versehen werden.

Cette nouvelle batterie pour bidet No 5760 présente tous les avantages de la robinetterie Néo: belles croisillons adaptés à la main, à tige non montante, formes peu encombrantes, sans recoins difficiles à nettoyer, laissant le corps de céramique libre.

La batterie de bidet sous-catelles est munie conformément aux prescriptions officielles d'un siphon qui supprime tout retour d'eau sale. Comme toutes les batteries KWC Néo, elle peut être munie de la construction PAX insonorisante.



Aktiengesellschaft  
Karrer, Weber & Cie., Unterkulm bei Aarau  
Armaturenfabrik - Metallgießerei - Tel. 064 / 38144

## Landesplanung und ihre Probleme

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung stellt uns folgenden Artikel zur Verfügung:

### Methoden der Straßenplanung

Die Straßenplanung ist heute eine Angelegenheit von besonderem öffentlichen Interesse, nachdem die vom Eidgenössischen Departement des Innern eingesetzte Kommission für die Planung des schweizerischen Hauptstraßennetzes mitten in ihrer Arbeit steckt. Wie vielschichtig und kompliziert aber diese Arbeit ist, davon macht sich der Laie wohl kaum ein Bild, und es war deshalb zu begrüßen, daß ein Fachmann kürzlich einen kleinen Blick hinter die Kulissen gewährte. Es handelte sich um Privatdozent Dr. R. Ruckli, Bern, der anlässlich der Tagung der Schweizerischen Gesellschaft für Statistik und Volkswirtschaft in Interlaken einen Überblick über die Methoden der Straßenplanung gab. Was die Problemstellung anbetrifft, so sind zuerst einmal die verschiedenen Straßennetze unseres Landes zu berücksichtigen. Die städtischen Straßen, die Gemeindestraßen (Überland) und die Kantonsstraßen – unter letzteren sowohl die Hauptstraßen mit Vortrittsrecht wie das Hauptstraßennetz des Bundesprogrammes – umfassen nicht weniger als 50 000 Kilometer. Die eigentlichen Hauptstraßen außerorts bilden ein Netz von rund 4000 Kilometern, von denen bekanntlich 500 bis 700 Kilometer als Autobahnnetz ausgebaut werden sollen; für die übrigen gelten als Richtlinien 2-4 Spuren und 7 bis 9 Meter Breite. Ferner müssen Umfahrungen, Vermeidung von Niveauübergängen usw. in die Planung einbezogen werden.

Dann sind die bisherige Straßenplanung und deren Unbestimmtheiten zu berücksichtigen, wie etwa die unangeklärte Ausbauform verschiedener Straßen, die Fragwürdigkeit der Dreispurstraße, die Unzulänglichkeiten des historisch gewachsenen Straßennetzes überhaupt, die Verkehrsnot der Städte und Dörfer und damit verbunden die Lösungsmöglichkeiten durch Umfahrung. Von Einfluß ist sodann die weitere unverminderte Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs. Der Straßenbau ist eine Teilaufgabe der Landes- und Ortsplanung und muß hinsichtlich dieser Funktion sorgfältig mit den übrigen Belangen der Planung koordiniert werden. Leider erschweren die Unzulänglichkeiten der bisherigen Ordnung im Straßenwesen die Methoden der Straßenplanung beträchtlich, es sei nur auf die verfassungsmäßigen Unzulänglichkeiten (ungenügende Bundeskompetenzen), die sonstigen rechtlichen Unzulänglichkeiten (keine genügenden gesetzlichen Grundlagen, viel zu kleine Bauabstände, Misere im Zutrittsrecht von Seitenstraßen usw.), die finanziell unbefriedigende Situation (Bundeshilfe mit der jeweiligen Finanzordnung verknüpft, daher langfristige und moderne Finanzplanung fast unmöglich) und die technischen Schwierigkeiten hingewiesen.

Nach der Bewältigung dieser schon reichlich komplizierten Präliminarien erfolgt die eigentliche Umschreibung der Planungsaufgabe, wobei ein Hauptskelett gebildet wird, das dann mit den einzelnen Aufgaben ausgefüllt wird. Da sind einmal die verschiedenen Gebiete ins Auge zu fassen, wie die Überlandstraßen, die Städte (Koordinierung mit deren eigenen Generalverkehrsplänen!) und die Anschlüsse an die Städte und Überlandstraßen. Hierauf erfolgt die technische Formulierung der Aufgabe mit den zahlreichen abzuklärenden Fragen, wie: Wo Autobahnen? Wie Verbindung mit den Städten? Wie Abänderung der Normalien? In welchem Zeitraum? Wo Straßentunnels? Ist eine grundsätzliche Neuordnung nötig? Wie Finanzierung? Wo Änderung der Gesetzgebung?

Was die eigentlichen Methoden zur Lösung der Planungsaufgaben anbetrifft, so legen hier die Experten einen ganzen Katalog vor. Wichtig ist das Postulat des optimalen Netzes, das heißt

das Netz, das bei minimaler Fahrlänge ein Maximum an Fahrzeugkilometern zuläßt. Man hat hier die Unmöglichkeit einer rein analytischen Lösung eingesehen und wird zu einer Umkehrung des Vorgehens gezwungen, das heißt man muß verschiedene Lösungen prüfen und von diesen die beste auswählen. Große Arbeit und umfangreiche Erhebungen beansprucht sodann die damit in engem Zusammenhang stehende Inventarisierung der geographischen, topographischen und bautechnischen Möglichkeiten sowie die technische Prüfung der möglichen Trasséführungen. Gründliche und sorgfältige Berechnungen – die im Gange sind – beansprucht die Verkehrsanalyse mit der Abklärung des zeitlichen und örtlichen Verlaufes, Herkunft, Ziel und Aktionsradius der Motorfahrzeuge. Gestützt hierauf sind dann die Verkehrsprognosen zu stellen, wobei die Möglichkeiten von Verkehrsverlagerungen, Neuverkehr auf Neuanlagen und Autobahnreife geprüft werden müssen. Faßt man verschiedene Trassés ins Auge, so sind damit zusammenhängende Kriterien abzuklären, wie die Vor- und Nachteile für den Verkehr (z. B. Sicherheit, Transportgünstigkeit) und für die durchfahrenen Gegenden (Förderung der regionalen Wirtschaft, Siedlungspolitik); sodann die technische Beurteilung (topographische Lage, geologische Verhältnisse, Baukosten). Letztlich sind alle die in Betracht kommenden Projekte im Maßstab 1:5000 darzustellen, um als Grundlage für die behördliche Genehmigung zu dienen. Dazu kommt die Ausarbeitung der Kostenvoranschläge, der Bauprogramme und Finanzpläne. Dr. Ruckli betonte abschließend, daß die Straßenplanung ein großes Gebiet des menschlichen Planens überhaupt umfaßt und dieser Weite auch der Geist entsprechen müsse, mit dem man an die vielschichtigen Probleme herangehe. Auf alle Fälle darf gesagt werden, daß die eidgenössische Planungskommission außerordentlich gewissenhaft und sorgfältig an ihre große Aufgabe herantritt. Möge es ihr gelingen, die ihr gestellte, im nationalen Interesse liegende Aufgabe zu lösen!

Landesplanung – ein dringliches Gebot der Zeit

Die ständige Zunahme unserer Bevölkerung, des Wohnungs- und Industriebaues sowie die rasche Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs einerseits und die Begrenztheit des schweizerischen Lebensraumes andererseits haben dazu geführt, daß der Ruf nach einer zusammenfassenden Planung immer lauter wird. Die Landesplanung, bis vor wenigen Jahren noch eine Domäne einzelner vorausschauender Architekten, Techniker und Professoren, ist plötzlich Allgemeingut geworden. Zugleich allerdings hat man erkannt, daß die Schweiz auf diesem Gebiet gegenüber andern Ländern einiges versäumt hat und nun in raschem Tempo nachholen muß, sollen nicht im Bild unserer Heimat schwere Schädigungen auftreten, die ihre verhängnisvollen Auswirkungen auf soziologischem, wirtschaftlichem und auch politischem Gebiet haben würden.

Was heißt Landesplanung?

Landesplanung ist mehr als nur Gestaltung im Räumlichen, wenn sich vielleicht auch eine Quartier- oder Gemeindeplanung darin im wesentlichen erschöpfen kann. Ein Landesplaner nimmt die Aufgabe der Gestaltung des Lebensraumes auf sich; er will die zahlreichen Faktoren, welche das menschliche Zusammenleben ermöglichen, sinnvoll ordnen, in Harmonie bringen. Dem Planer stellt sich beispielsweise das Problem der Verkehrsregelung nicht nur von der geographischen oder soziologischen Seite. Wenn der Agronom, der Ingenieur und der Verbandssekretär «ihre» Hauptstraßenroute festgelegt haben, muß der Landesplaner die Synthese herstellen, er muß jene Route finden, die von allen Gesichtspunkten, und damit vom landes-