

# Überbauungspläne

Autor(en): **Störi, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières**

Band (Jahr): **40 (1942)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-199761>

## **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.

SCHWEIZERISCHE  
**Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik**

ORGAN DES SCHWEIZ. GEOMETERVEREINS

Offiz. Organ der Schweiz. Gesellschaft für Kulturtechnik / Offiz. Organ der Schweiz. Gesellschaft für Photogrammetrie

**Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières**

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES GÉOMÈTRES

Organe officiel de l'Association Suisse du Génie rural / Organe officiel de la Société Suisse de Photogrammétrie

Redaktion: Dr. h. c. C. F. BAESCHLIN, Professor, Zollikon (Zürich)

Redaktionsschluß: Am 1. jeden Monats

Expedition, Inseraten- und Abonnements-Annahme:

BUCHDRUCKEREI WINTERTHUR A.G., WINTERTHUR

<p><b>No. 5 • XL. Jahrgang</b> der „Schweizerischen Geometer-Zeitung“ Erscheinend am zweiten Dienstag jeden Monats <b>12. Mai 1942</b> Inserate: 50 Cts. per einspaltige Nonp.-Zeile</p>	<p><b>Abonnemente:</b> Schweiz Fr. 12. —, Ausland Fr. 16. — jährlich Für Mitglieder der Schweiz. Gesellschaften für Kulturtechnik u. Photogrammetrie Fr. 9. — jährl. Unentgeltlich für Mitglieder des Schweiz. Geometervereins</p>
--	--

## Überbauungspläne

Vortrag gehalten am *Vortragskurs an der ETH. Zürich, veranstaltet vom Schweiz. Geometerverein*, von Arch. H. Störi, Vorsteher des Bauamtes Baden.

Beim Betrachten alter Lithographien, die so reizvoll Stadt und umgebende Landschaft darstellen und Kunde geben, wie es noch vor wenigen Jahrzehnten in unserem Lande ausgesehen hat, freut man sich besonders über den charakteristischen Eindruck der Städte und Ortschaften und wie freie Felder, Waldungen, Landgüter mit großen Gärten, Baumbestände und Reben an Südhängen, die in sich *geschlossenen* Orte umgaben. In weiten Abständen folgten andere Wohnstätten, eingebettet in gleich anmutigem Gelände.

Wie sieht diese einst wirklich schöne Schweizerlandschaft *heute* aus? Nur vereinzelt besteht noch ein kompaktes, individuelles Ortsbild. Die Erweiterungen der Städte und Gemeinden überwuchern die Landschaft. Ehemals benachbarte Ortschaften gehen unvermittelt ineinander über, das Auge erkennt nicht, wo die eine aufhört und die andere anfängt. Das Umgelände der Städte und Ortschaften wurde für die Überbauung „erschlossen“, wie der Fachausdruck der Geländespekulation hieß, und alles durch Straßen ohne rechten Zusammenhang zu Bauland gemacht.

Das also ist aus der einst so anmutigen Landschaft geworden. Dafür hat man auch Überbauungspläne entworfen und glaubte etwas Rechtes zu tun. Aber jetzt sind jene Planungen Wirklichkeit, deren Ausführungen liegen vor aller Augen und niemand kann daran Freude haben. Im Gegenteil, sie bereiten ein solches Unbehagen, daß sich Behörden, Kantons- und Stadtbauämter, Schriftleiter unserer Fachzeitschriften,

Architekten und Ingenieure im gleichen Willen zusammenfinden und fordern, daß dieser Art der Überbauung und Ortserweiterungen Einhalt geboten werde.

Natürlich konnte die freie Landschaft nicht erhalten bleiben, als das dringende Bedürfnis der Erweiterung des Wohn- und Geschäftsraumes auftrat. Natürlich mußte da etwas geschehen, und das ist es nicht, was wir beanstanden. Aber *wie* jene Erweiterungen vorgenommen wurden, das können wir nicht kritiklos hinnehmen, denn aus Eigennutz der Bodenbesitzer und Unkenntnis der Planenden sind zu viele Werte verloren gegangen und ist unser schönes Land weitherum in Mitleidenschaft gezogen worden zum Nachteil der Bewohner. Vor allem aber muß die Kritik den Sinn haben, es jetzt besser zu machen, da wo wir Überbauungspläne entwerfen. Denn: der Prozeß geht weiter! Immer mehr vom noch freien Gelände wird für Erweiterungen der Städte und Ortschaften gefordert. Künftig ist aber nicht nur an das Erschließen zu denken, sondern auch daran, was *nicht* erschlossen, was freie Landschaft bleiben soll, damit sich das Leben der Menschen nicht nur zwischen Häusern und Asphalt abspiele, damit auch das Ortsbild wieder geschlossener, charakteristischer in Erscheinung trete.

Das Planen auf weite Sicht und im Allgemeininteresse ist die Aufgabe der heute schaffenden Ämter, Architekten und Ingenieure. Wird das Urteil über ihre Werke, gefällt von denjenigen, die sie nicht nur auf dem Papier, sondern in der ausgeführten Wirklichkeit erleben, einst zufriedenstellend lauten? Wir wollen nicht prophezeien, aber das wissen wir, daß vieles besser als früher zu machen ist, weil man jetzt eher weiß, worauf es ankommt, und man Werte schätzen gelernt hat, die früher außer acht gelassen wurden, denen heute aber volle Beachtung geschenkt wird. Wir wollen uns nicht selbst täuschen und meinen, es werde nun auf einmal alles anders und viel besser werden, denn auch Hemmungen sind wie früher am Werk, und manche einwandfreie Planung wird auf dem Wege zum genehmigten Ausführungsprojekt im Werte stark reduziert werden, und manches kommt anders als es der Fachmann wollte und wie es nach dem heutigen Stand der Kenntnis maßgeblicher Dinge sein sollte. Allzu oft entstehen Kompromisse an Stelle von Spitzenleistungen, besonders wenn die Nur-Praktiker und die Finanzpolitiker ihr Veto eingelegt haben. Wie könnte es sonst kommen, daß heute noch bedeutende Verkehrsstraßen durch enge Ortschaften projektiert werden, was weder dem uns bekannten, noch erst recht nicht dem künftigen Autoverkehr dienen wird! Unsere Vorfahren konnten nicht wissen, daß es einst einen motorisierten Verkehr auf den Straßen geben werde, sie konnten also mit dem besten Willen ihre Straßenprojekte nicht auf etwas einstellen, das sie nicht einmal ahnten. Wenn aber *wir* noch tun, als gäbe es keinen motorisierten Verkehr mit seinen ganz besonderen Bedingungen und Anforderungen, dann ist das mehr als nur ein Fehler.

Für die neuen Stadterweiterungen und Siedlungen ist die Einbeziehung einer weiteren Umgebung unumgänglich. Die Verkehrsmittel führten zu diesen neuen Gesichtspunkten in der Stadtplanung. Benachbarte Gemeinden und Kantone müssen sich über Werke des gemeinsamen Interesses verständigen. Die richtige Problemstellung für alle geht weit über die jeweiligen lokalen Bedürfnisse hinaus. Nie mehr sollte ein Plan aus den gerade vorliegenden Bedürfnissen eines eng umschriebenen Sektors heraus entwickelt werden.

Der Überbauungsplan greift in das Leben späterer Generationen ein; was kommt, dauert unermesslich länger als wir allenfalls von unseren Planungen noch ausgeführt erleben. Einmal ausgeführt, ist das Werk des Städtebauers eines der dauerhaftesten überhaupt. Stadtanlagen und deren Erweiterungen *nachträglich* umzugestalten, gehört zu den schwersten Aufgaben. Bauten wechseln im Verlaufe der Jahrhunderte, aber die ausgeführte grundlegende Stadtanlage oder Ortsanlage wechselt in der Hauptsache in absehbarer Zeitfolge nicht mehr. Die Tätigkeit des Bebauungsplan-Verfassers ist von größter Tragweite. Mit aller Vorstellungskraft hat sich der Verfasser Rechenschaft zu geben, welchen *auf die Dauer* entscheidenden Anforderungen er gerecht werden muß. Aus einer Fülle von Möglichkeiten entwirft er das Zukunftsbild und legt dessen Verwirklichung fest. Mit dekorativen Gebilden ist dem modernen, umfassenden Stadt- und Siedlungsproblem nicht zu genügen, es steht mehr auf dem Spiele. Es handelt sich um eine Angelegenheit bewußter Verantwortung kommenden Generationen gegenüber. Die künftigen Probleme gehen von den Bedürfnissen der *Gesamtheit* aus, nicht mehr von Einzelnen oder Gruppen und schon gar nicht mehr von dem der Spekulanten, die in den letzten Jahrzehnten so unheilvoll auf die Ortserweiterungen einwirkten. Das kulturelle und gesundheitliche Lebensniveau, das eine Wohnstätte zu bieten vermag, ist von Bedeutung, nicht ihre Ausdehnung, nicht die Einwohnerzahl.

Die Erstellung von Überbauungsplänen wird in unserem Lande unbestritten als ein Gebot für Städte und Ortschaften zu deren Erweiterung und inneren Sanierung akzeptiert; desgleichen besteht grundsätzlich nur eine Auffassung über die Notwendigkeit der Aufstellung von Bauordnungen, als Ergänzungen der Überbauungspläne. Nicht allerorten ist diese Erkenntnis bereits bis zur Umsetzung in die Praxis gediehen. Im ureigensten Interesse der Gemeinden, die noch im Rückstand sind, muß die Ausmerzung dieser Lücke in ihrer Ortsgesetzgebung empfohlen werden.

Beim Planen ist fortwährend für den ganzen Fragenkomplex und für jedes auftretende Sonderproblem zu fragen: Auf was kommt es *hier* ganz besonders an? Was ist unter den *gegebenen* Umständen das Richtige? Wie ist vollkommene Zweckerfüllung mit knappsten Mitteln zu erreichen? Für alles ist die einfachste Form zu suchen, sie entspricht dem modernen Menschen am besten.

Der Stadtplaner entwirft auf dem Papier die Grundlagen für körperliche Gebilde, für den optischen Eindruck ganzer Stadtteile,

ganzer Gemeinwesen. Um dies mit Erfolg tun zu können, wird verlangt, daß er mit großer Vorstellungsgabe die Wirkung seiner Planung als körperliche Erscheinungswerte zu beurteilen verstehe. Das ist schwierig, und mancher bemüht sich umsonst. Wer dieses Wesentliche nicht kann, sollte das Entwerfen von Überbauungsplänen bleiben lassen. Ein gutes Hilfsmittel, um sich über die *körperliche* Wirkung der Planung Rechenschaft zu geben, ist das architektonische Modell, welches ohne Details die Bau-Kuben darzustellen braucht. Auch wer seiner Sache sicher ist, findet durch das Modell die Bestätigung der Richtigkeit seiner Annahmen.

Eine geniale erste Skizze ist noch lange nicht die endgültige Form für die Praxis. Ein ausführungsfähiger Überbauungsplan ist ausnahmslos das Resultat mühsamer Arbeit, eine Auslese aus vielen Entwürfen, die zur Abklärung der Aufgabe gedient haben. Um herauszufinden, was unter den „gegebenen Umständen“ das *Richtige* ist, bedarf es einer Fülle von Vorarbeiten: technischer und wirtschaftlicher Art, statistische und verkehrswissenschaftliche Aufnahmen, Erfassung des Vorhandenen, insbesondere charakteristischer Ortsformen, der Anschlußmöglichkeiten für Straßen und vieles mehr.

Als Funktionen des täglichen Lebens, welche für den Überbauungsplan wichtig sind, wären hervorzuheben: *Wohnung, Arbeit, Verkehr, Erholung*.

Die Ortschaft muß ihren Bewohnern diese Funktionen auf beste Art ermöglichen. Einige Einzelfaktoren, die sie beeinflussen, sind: Technik, Wirtschaft, Hygiene, Verkehrswissenschaft, Kunst. Stadtplanung ist das Resultat einer Mehrzahl von Sondergebieten, und es haben dabei mitzuarbeiten: Architekten, Bau-, Kultur- und Vermessungsingenieure, Verkehrsingenieure, Sozialwissenschaftler, Hygieniker, Wirtschaftsfachleute, Gartengestalter, Verwaltungsfunktionäre — um nur die Wichtigsten zu nennen. Die Arbeit des Stadtplaners muß von den Absichten dieser Spezialisten durchdrungen sein und den *Ausgleich* ihrer Probleme anstreben. Ein Kriterium für den guten Überbauungsplan besteht gerade darin, ob die Hauptprobleme *gleichermaßen* verarbeitet worden sind. Werden einige bevorzugt, andere vernachlässigt, so handelt es sich noch nicht um ein ausführungsfähiges Werk. Beispielsweise ist es nicht angängig, städtebauliche Probleme überwiegend von der ästhetischen Seite zu betrachten, aber ebenso unrichtig ist es, dem technischen Teil den ausschließlichen Vorzug einzuräumen.

Es ist nicht nötig, *alles* regeln, alles festsetzen zu wollen, und schon ganz unzweckmäßig ist es, alles dem Genehmigungsverfahren zu unterziehen. Es soll wohl möglichst viel erwogen, aber nur das Nötigste gesetzlich verankert werden. Künftiges ist noch nicht zu übersehen, anderes könnte gehemmt werden, dessen Bedeutung zunehmen kann. Der Überbauungsplan bedarf einer gewissen Elastizität, um nicht in kurzen Zeitspannen immer wieder revidiert werden zu müssen. Periodische Überprüfung ist aber unerlässlich, denn die Voraussetzungen, unter denen er entstand, sind stetem Wechsel unterworfen.

Der Überbauungsplan hat große Bedeutung für die Stadt- und Gemeindefinanzen. Er muß Fehlanlagen von Straßen, Korrekturen der Linienführung vermeiden. Von großem Nutzen für die Verwaltung kann die vorzeitige Kenntnis über Geländeerschließungen sein, um Bauland für öffentliche Zwecke zu erwerben, bevor sich die Spekulation der Sache angenommen hat. Bei nachträglicher Erwerbung von gerade noch übriggebliebenen Grundstücken bezahlt die Stadtverwaltung gesteigerte Bodenpreise für weniger zweckmäßiges Areal.

\*

Die Überbauungsplanung hat sich aus den Bedingungen der topographischen Verhältnisse der Landschaft zu entwickeln. Je enger sie sich an das natürlich Gegebene anschließt, um so wertvoller ist das Ergebnis, denn die Individualität jeder Schweizerstadt und jeder Gemeinde unseres Landes ist außerordentlich hoch einzuschätzen.

\*

Der *sichtbare* räumliche Teil des Stadtbaues wird von den Gesetzen der Architektur bestimmt, der *Stadtbaukunst*. Sie muß für jeden Ort charakteristisch sein. Schönheitswerte und Besonderheiten sind es, die den Bewohner und Besucher einen Ort bevorzugen und lieben lassen. Gefühlswerte sind nicht als „Garnitur“ zu betrachten, sie haben ein Recht und einen Sinn, sie sind das, was den Menschen ergreift. Sie verleihen den Anforderungen der Praxis einen besondern Wert. Alte Stadtbaukunst ist selbstverständlich nicht nachzuahmen, auch wenn wir sie bewundern; denn die Voraussetzungen dazu sind längst nicht mehr vorhanden. Die Bedingungen der Zukunft führen zu neuen Formen.

Die Architekten tragen eine eminente Mitverantwortung am Gelingen der guten Stadtplanung. Sie müssen rechtzeitig und ausreichend zur Mitwirkung gelangen. Am besten geschieht das durch städtebauliche Wettbewerbe. Sie sind ein hervorragendes Mittel, um Bestlösungen zu erzielen. Wenn auch oft kein ausführungsfähiges Werk daraus hervorgeht, so ergeben sich doch immer wertvolle Fingerzeige für die weitere Bearbeitung der Aufgabe. Stadtbauämter und Gemeindeverwaltungen sollten den Weg des Wettbewerbes, der in unserem Lande vorzüglich geregelt ist, immer mehr beschreiten und die selbständigen, und darum mitten im praktischen Schaffen stehenden Architekten und Ingenieure weitgehend in den Projektierungsprozeß einschalten und mitarbeiten lassen.

Ein besonderes Kapitel des architektonischen Stadtbaues bietet die Altstadt. Die finanziellen Konsequenzen sind bei Eingriffen besonders groß und es treten schwer zu befriedigende ästhetische Belange auf. Die Tendenzen des Heimatschutzes sind hier ganz besonders zu beachten. Normalerweise kann das Gebiet der Altstadt ohne Baulinien auskommen. Es ist besonders schwer zu supponieren, was da passieren könnte. Was in Sachen getan werden kann, ist als Entwurf zu belassen, mehr als Richtlinien für die Baugenehmigungsbehörden. Normalerweise folgen sich die baulichen Veränderungen hier zeitlich langsam, so daß man aus-

nahmsweise von Fall zu Fall entscheiden kann. Ausgenommen umfassendere Altstadtanierungen, die nach reiflich erwogenen Spezialplänen vollzogen werden, welche der gesetzlichen Verankerung bedürfen.

\*

Der Verkehr ist ein Hauptproblem des Überbauungsplanes, das Zukunftsbedürfnissen gerecht werden muß. Auch wir können diese nicht ausreichend kennen, so wie unsere Vorfahren die unsrigen nicht kennen konnten. Aber wir wissen, daß da, wo noch nicht definitive Lösungen möglich sind, für die *Anpassungsfähigkeit* der Anlagen an kommende erhöhte Anforderungen gesorgt werden kann und muß. Für die Güte einer straßenbäulichen Planung ist deren Anpassungsfähigkeit an wachsende Erfordernisse maßgebend. Grundsätzlich sind Verkehrsanlagen auf weite Sicht zu *projektieren*, es sind aber aus finanziellen Gründen nicht verfrühte Anlagen zu *bauen*. Man behelfe sich mit Provisorien, die etappenweise dem gesteigerten Verkehr anzupassen sind. Der Planer Sorge für genügend freien Raum, für genügend große Abstände der Baufluchten, dann hat er die Pflicht der Zukunft gegenüber getan. Die vorläufig nicht benötigten Flächen sind als die Straße begleitende Rasenbänder, gärtnerische Anlagen oder als Vorgärten, möglichst ohne Sockel und Einfriedungen, auszubilden.

Für jede Verkehrsstraße sind *Verkehrsleistung* und *Verkehrssicherheit* maßgebend, für die vom Stadtplaner innerorts zu projektierenden Verkehrsstraßen tritt das weitere Bedürfnis der *Übersichtlichkeit* noch hinzu, das er besonders zu beachten hat. *Bei jedem Überbauungsplanentwurf ist mit der Festlegung des Verkehrs zu beginnen*. Die Verkehrsstraßen müssen in den größern Rahmen des Gesamtgeländes hineinpassen, sich aus demselben zwingend ableiten. Nie ist Verkehrsplanung als Teilplanung zu behandeln, sie ist immer als eine Aufgabe des größern Raumes aufzufassen und zu entwerfen.

Wohnstraßen von mäßiger Breite sind als Zugänge der Anwohner so zu disponieren, daß sie ausschließlich den Bedürfnissen der Geländeerschließung in bezug auf gute Wohnlage und zweckmäßige Situierung der Gebäude entsprechen. Der Planer muß orientiert sein, welche Lage das in der betreffenden Gegend ist, ihm muß zum Beispiel auch das Besonnungsschema dafür bekannt sein.

Eine ausgebaute Straßenfläche ist ein kostspieliges Werk in Anlage und Unterhalt, sie muß daher immer einen gut zu begründenden Zweck haben, entweder als *Verkehrswert* oder einen *geländeerschließenden* Wert oder beides. Prüft man Überbauungspläne daraufhin, so erkennt man oft Straßen und Straßenstücke, die dem nicht entsprechen, man konstatiert besonders Querstraßen, die unbedenklich hätten weggelassen werden können. Daß eine Straße, wenn sie einmal ausgeführt ist, von wenigen befahren wird, ist noch kein Beweis für deren zwingende Notwendigkeit. Oft wäre mit einem Fußweg dem Zweck entsprochen worden. Überhaupt Fußwege! Die Kunst, solche anzulegen, ist beinahe verloren gegangen. Der moderne Stadtplaner hat eine unbegründete Scheu, solche

scheinbar nebensächlichen Dinge in seinen Plan aufzunehmen und doch handelt es sich um billig anzulegende und zu unterhaltende Passagen von großer Bequemlichkeit und Nützlichkeit.

Für die Dimensionierung der Straßenbreiten soll nicht das Metermaß die Einheit sein, sondern die Breite, die ein Fahrzeug benötigt. An Straßenfläche wird ein großer Luxus getrieben, öffentliche Mittel werden zwecklos vertan.

Straßenkreuzungen sind besonders im Ortsinnern, wo die Unübersichtlichkeit dazukommt, von enorm verkehrshemmendem Einfluß. Nicht die Breite einer Straße, sondern das Freisein von Kreuzungen ist für deren Wert maßgebend. Sie sind das schwächste Glied in der Kette. Über sie geht die Leistungsfähigkeit des übrigen Straßenstückes nicht hinaus. Es wird erklärt, daß der sicherste Bewertungsfaktor für einen guten, modernen Überbauungsplan die vorgeschlagenen Lösungen der Verkehrsschnittpunkte, der Straßenkreuzungen sei.

Der Stadtplaner muß sich um wichtigere Verkehrsunfälle seines Ortes kümmern und deren Ursachen nachforschen, um gegebenenfalls die Lehren zu ziehen für Anlage von neuen Straßenzügen und Plätzen.

Die Plätze sind heute fast immer Verkehrsknotenpunkte. Ihnen ist besondere Aufmerksamkeit im Überbauungsplan zu schenken, wobei der Verkehr in zwangsweiser Leitung kanalisiert zu projektieren ist, nicht erst nachher, nach der Ausführung.

Verkehrsfragen sind nicht mit Architekturproblemen zu verquicken. Es gibt keine Verkehrskunst, nur eine Verkehrswissenschaft. Diese hat mit künstlerischem Empfinden nichts zu tun.

\*

Eine andere wichtige Aufgabe des Überbauungsplanes ist die Bereitstellung von Wohngelände, das allen Anforderungen, die an eine wohlorganisierte Wohnstätte gestellt werden müssen, gerecht wird. Die Wohnung ist der größte Förderer der Heimatliebe und Kultur. Ihr Einfluß überwiegt alles andere, was wir im übrigen durch Planung bezwecken und vorbereiten können. Sie ist der Ort der häuslichen Arbeit, der Freizeit, der Ruhe und Erholung. Der Überbauungsplan muß den gesunden, raumgenügenden Wohnungsbau fördern. Vom hygienischen Standpunkt müssen Ortserweiterungen und der Ortskern selbst so beschaffen sein, daß die Gefahren der Menschenkonzentration durch die Mittel der modernen Technik und Hygiene ausgeschaltet werden. Die Planungen haben hierin nicht nur positiv zu wirken, sie müssen auch verkehrte Maßnahmen verunmöglichen, welche Unwissenheit und Spekulation zum Schaden vieler Generationen hervorbringen würden. Die moderne Siedlung hat gegenüber frühern Wohnquartieren neue Schönheitswerte aufzuweisen: Ermöglichung einer gesunden, frohmütigen Lebensweise, viel Licht und Sonne und gesunde, reine Luft spielen dabei die Hauptrolle. Man muß sich beim Planen immer bewußt sein, daß die betreffende Gegend, das betreffende Quartier die *Heimat* für die Anwohner ist, ihnen zur wahren Heimat werden soll. Besonders für das heranwachsende Kind sind Be-



griffe wie Heimat, Vaterland und Wohnstätte identisch. Wie soll es zu Vaterlandsliebe, zu Heimatfreude gelangen, wenn es unter mißlichen Wohnverhältnissen die entscheidenden Eindrücke der Umwelt empfängt?

Das Wohnproblem zerfällt in eine Bau- und eine Grundstückfrage. Letztere interessiert hier besonders. Billiges Baugelände ist eine der Bedingungen für billiges Wohnen, das heißt zu einem Mietzins, der in einem vernünftigen Verhältnis zum Einkommen der Hauptwohnbevölkerung steht. Der Bodenpreis wird durch Lage, Verkehrsmöglichkeit, Erschließungskosten und Form der zulässigen Überbauung wesentlich beeinflußt. Der Wert des Bodens wächst mit dessen Erschließung und der Überbauungsplan hat eine den Preis in die Höhe treibende Wirkung, zufolge der durch ihn sichtbar werdenden Überbaumöglichkeiten. Ungewollt gibt er Anhaltspunkte für den Zukunftswert der Grundstücke, der prompt auf die Gegenwart übertragen wird. Nur großzügige Bodenpolitik der Gemeinden kann den Ausgleich schaffen, indem diese Ländereien zu noch nicht übersetzten Preisen erwerben, bevor die Erschließung allen bekannt geworden ist, um sie später preisregulierend wieder zu verkaufen.

(Schluß folgt.)

## **Die Hauptversammlung des Schweiz. Geometervereins**

*in Basel, 19. und 20. April 1942*

Sonntag, den 19. April gaben sich die schweizerischen Geometer in Basel Rendez-vous. Am Vormittag fand die jährliche Zusammenkunft der eidgenössischen und kantonalen Vermessungsaufsichtsbeamten statt sowie die Jahresversammlung der Beamten-Grundbuchgeometer. Über diese Tagungen findet der Leser je einen kurzen Bericht an anderer Stelle dieser Nummer.

Die Hauptversammlung des Schweizerischen Geometervereins begann aber erst um 15 Uhr im Großratssaal des Basler Rathauses, der mit seinen Glasscheiben und seiner gediegenen Einrichtung von Anfang an eine festliche Stimmung erzeugte. Da über den geschäftlichen Teil das Protokoll Aufschluß geben wird, möchte der Berichterstatter nur auf einen Punkt eintreten. Alle Teilnehmer an der Basler Tagung stehen unter dem beglückenden Eindruck der unbefangenen Teilnahme des Vorstehers des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, Herrn Bundesrat *von Steiger*, an der Geschäftssitzung. Vor allem erfreute sein Votum zur Neuordnung der Ausbildung der Kulturingenieure und Grundbuchgeometer an der Eidgenössischen Technischen Hochschule und das Versprechen an den Freiburger Interpellanten, helfend einzugreifen, wenn Not an den Mann käme. Die enge Verbundenheit zwischen Regierung und Volk in unserem Lande kam hier in der überzeugendsten Weise zum Ausdruck. Im Anschluß an die Geschäftssitzung, die vom Präsidenten des schweizerischen Geometervereins, Prof. S. Bertschmann, in bewährt vorzüglicher Weise geleitet worden war und um 16.20 geschlossen werden konnte, bot der baselstädtische Kantonsgeometer *E. Keller* den Kollegen