

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 24 (1967)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Regionalplanung im Dienste des Fremdenverkehrs  
**Autor:** Krippendorf, Jost  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-782801>

### **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:** 16.05.2025

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

# Regionalplanung im Dienste des Fremdenverkehrs

Von Dr. Jost Krippendorf\*, Sekretär des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes und Oberassistent am Forschungsinstitut für Fremdenverkehr an der Universität Bern.

Ehe in medias res gegangen wird, sei kurz dargetan, in welchen Rahmen die Ausführungen zu stellen sind und welche Fragen im einzelnen behandelt werden sollen. Einmal soll kein schöngeistiges und eher theoretisches Planungsreferat gehalten werden. Ich möchte deshalb versuchen, möglichst praxisnah zu sein und besonders auf die konkreten Aufgaben der Fremdenverkehrsplanung einzugehen. Nun verhält es sich gerade in der Praxis so, dass man nicht an die Lösung konkreter Aufgaben herantritt, ehe man nicht von ihrer Notwendigkeit überzeugt ist. Deshalb soll zuerst die Notwendigkeit der Planung in Fremdenverkehrsgebieten zu begründen versucht werden. Der Fremdenverkehr gewinnt für die Regionalplanung eine ständig wachsende Bedeutung. Es erscheint daher angebracht, auch an dieser Stelle auf die aktuellen Beziehungen beider zueinander einzugehen! In einem zweiten Abschnitt soll über das «Was planen?» und «Wie planen?», also über Planungsinhalt und Planungsvorgang gesprochen werden. Ein weiteres Kapitel befasst sich mit einem Strauss von Widerständen und Schwierigkeiten, denen eine Planung und vor allem ihre Durchsetzung meistens begegnet. Daran wird die Frage nach dem «Wer soll planen?», also die Frage nach den Planträgern angeschlossen, und schliesslich noch auf Finanzierungsprobleme eingetreten. Soweit wie möglich sollen dabei die Aspekte der Regionalplanung im Dienste des Fremdenverkehrs in den Vordergrund der Betrachtung gerückt werden. Es bleibt jedoch immer zu beachten, dass sowohl die Probleme der touristischen Orts-, wie Regional-, wie Landesplanung sehr ähnlich sind. Der Unterschied ist nicht struktureller Art; er liegt allein im verschiedenen Umfang des Planungsobjektes.

## *Warum ist die Planung in Fremdenverkehrsgebieten besonders notwendig?*

Unter Planung wollen wir in diesem Zusammenhang den «Inbegriff aller Massnahmen» verstehen, «welche zu einer künftigen, als erstrebenswert bezeichneten Raumordnung führen sollen»<sup>1</sup>. Ein Blick in die Vergangenheit und ein Blick in die Zukunft sollen uns von der Notwendigkeit und der geradezu brennenden Aktualität der touristischen Planung überzeugen.

*Rückblick.* Viele schweizerische (und sicherlich auch ausländische) Ferienggebiete und Ferienorte, vor allem Bergorte, sind durch die touristische Entwick-

lung der letzten 15 Jahre zum mindesten überrascht, wenn nicht überrannt worden. Die Frequenzen stiegen sprunghaft an, vervielfachten sich, neue Beherbergungsformen wie das Ferienhaus, die Ferienwohnung, das Appartementhaus, das Camping und das Caravanning entstanden. Ehe man daran dachte, ordnend einzugreifen — man freute sich vielleicht etwas zu lange über die steigenden Gästezahlen, gewissermassen als wohlverdienter Ausgleich nach den mageren Kriegsjahren, ohne sich jedoch die Konsequenzen zu überlegen — waren bereits Tausende von Quadratmetern Land planlos überbaut, und das Gesicht manches Ferienortes hatte sich total verändert. Doch nicht nur das. Während die Frequenzen in den meisten touristischen Gebieten sprunghaft anstiegen, haben sich die öffentlichen Einrichtungen, die touristischen Anlagen und die infrastrukturellen Installationen, nicht im gleichen Rhythmus weiterentwickelt. Man kann sogar vielerorts beobachten, dass diese Einrichtungen in den letzten 25 Jahren kaum Veränderungen erfahren haben. Dies führte zu Engpässen, an deren Beseitigung man heute mühsam kämpft. Denken wir nur an die oft ungenügende Wasserversorgung (Beispiel Zermatt), schlecht ausgebaute Strassen usw. Man darf füglich behaupten, dass es sich bei diesen Erscheinungen um ernste Anzeichen einer gewissen Wachstumskrise handelt. Diese Engpässe machen uns auf die Geschwindigkeit, mit der die Entwicklung vor sich geht, aufmerksam und lehren uns, dass Zukunftsdenken — und Planung ist nichts anderes als Zukunftsdenken — notwendig ist, um weitere solche Situationen zu verhüten.

Einem in der Regel zu wenig beachteten Antagonismus müssen wir unsere volle Aufmerksamkeit schenken: Man ist aus vornehmlich wirtschaftlichen (z. B. Devisenzufluss) und soziologischen (z. B. als Mittel gegen die Landflucht) Gründen bemüht, Feriengäste anzuziehen; gleichzeitig gefährdet man damit jedoch die touristische Existenzgrundlage, die Natur. Tatsächlich wohnt dem Tourismus, und insbesondere dem wachsenden Tourismus, die Tendenz inne, seine immer knapper werdende Substanz, die Natur, selbst zu schädigen oder gar zu zerstören (Grosswildsafaris in Afrika, Betonmietkasernen in Berggebieten, Ueberbauung von Skipisten und Skiübungsgelände usw.). Der kürzlich in der Schweiz von T. Walz gedrehte Film «Ausgangssituation für eine Kurortsplanung» gibt dazu folgenden Kommentar: «Es ist eine fatale Wechselwirkung: der Mensch kommt aus Freude an der schönen Landschaft und wird gleichzeitig zum Zerstörer des geliebten Bildes. Er liebt die Weite und Stille, und zugleich zersiedelt er sie; er möchte heimisch werden darin, und als erstes baut er einen Zaun um sein Besitztum. Da er nur periodisch kommt, um

\* Nach einem an der Arbeitstagung über Probleme des Fremdenverkehrs des Oesterreichischen Akademikerbundes am 22. April 1967 gehaltenen Vortrag.

<sup>1</sup> Natsch J.: «Instrumente der Regionalplanung unter besonderer Berücksichtigung des zürcherischen Rechts», Winterthur, 1964.

zu profitieren, trägt er keine Verantwortung. Wir können ihn unmöglich frei walten lassen.»

Viele Verantwortliche des Fremdenverkehrs streben nach mehr und vergessen, dass mehr nicht selten weniger bedeutet. Die Sorgen eines Verkehrsdirektors hören also nicht auf, wenn er einmal kontinuierlich steigende Frequenzzahlen ausweisen kann, im Gegenteil, man ist versucht zu sagen, hier beginnen sie erst. Wir möchten fast behaupten, dass es heute leichter hält, mehr Gäste anzulocken, als die zweckmässige Ansiedelung derselben zu erreichen. Es erinnert einen oft an den Zauberlehrling, der die Geister nicht mehr los wird, die er rief.

*Ausblick.* Man ist heute in der Schweiz und auch in Oesterreich daran, die Orts-, Regional- und Landesplanung in Feriengebieten zu aktivieren, um der Entwicklung Herr zu werden. Nicht zu früh, aber auch nicht ganz zu spät, denn Fachleute vertreten die Ansicht, dass in Zukunft mit einer noch weitergehenden Ueberflutung der ländlichen Erholungsgebiete zu rechnen ist. Tatsächlich macht sich die Tendenz immer stärker bemerkbar, dass der Grosstädter sich auf dem Land, vorzugsweise in Ferienregionen, einen zweiten Wohnsitz schafft. Diese Entwicklung soll noch in vermehrtem Masse Impulse erfahren, dank der steigenden Einkommen, der kürzeren Arbeitszeit (man spricht bereits von der 30-Stunden-Woche, die in nicht allzu ferner Zukunft Tatsache werden soll) und nicht zuletzt auch dank der zu erwartenden Senkung der Baukosten von Ferienhäusern (Vorfabrikation), um nur ein Beispiel herauszugreifen. «Es ist keine Utopie, wenn wir annehmen, dass ein Viertel des Bauvolumens der Grosstädte in Form von Zweitwohnungen auf dem Lande noch einmal entstehen wird»<sup>2</sup>. Man kann sich leicht ausmalen, wie sich eine solche Entwicklung auf unsere Ferienregionen und -orte auswirken wird, wenn man ihr nicht frühzeitig mit planerischen Mitteln entgegentritt: zunehmende Verstädterung, unrationelle und unschöne Ueberbauung (Streubauweise, Stilverwirrung, Ueberbauung von schutzwürdigem Gelände), Schädigung und schliesslich Zerstörung der Anreize des ländlichen Erholungsraumes, Erstickung der touristischen Nachfrage und letztlich Infragestellung der wirtschaftlichen Existenz dieser Gebiete.

Neben allen diesen Aspekten sind auch die weiteren Nebenerscheinungen der wachsenden Wirtschaft, der Prosperität und der zunehmenden Industrialisierung nicht zu unterschätzen, die unseres Erachtens die touristische Entwicklung beeinträchtigen können. So die zunehmende Gewässerverschmutzung, Luftverunreinigung und Lärmentwicklung, der vermehrte Bau von Kraftwerken (Staudämme usw.) und die damit verbundene Gefährdung der natürlichen Wasserläufe in Berggebieten, um nur einige Beispiele zu nennen.

Die gemachten Ausführungen, auch wenn sie aus Zeitgründen skizzenhaft und fragmentarisch ausfallen mussten, führen zum hoffentlich unbestrittenen

<sup>2</sup> Walz T.: «Der ländliche Raum in Gefahr — eine Vorschau auf zehn Jahre», Dokumentation des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Februar 1967.

Schluss: Der ländliche Erholungsraum ist tatsächlich in Gefahr, eine Feststellung, die in Planerkreisen übrigens seit längerem besteht. Unsere Gedanken sind ganz und gar nicht so visionär, wenn wir uns vor Augen halten, dass gewisse Ansätze zu Fehlentwicklungen, entstanden aus der Nichtbeachtung der eben beschriebenen Tendenzen, schon heute in einigen schweizerischen (und sicherlich auch ausländischen) Ferienorten und Ferienregionen deutlich zutage treten, und heilen ist bekanntlich schwieriger als vorbeugen. Lassen wir dazu einen anonymen Schweizer Bürger sprechen, der in einem Leserbrief an eine Zeitung den Bau eines 17stöckigen Hochhauses in einem bekannten schweizerischen Ferienort u. a. wie folgt kommentierte: «Mich wundert nur, was unsere Fremdenverkehrsverbände einmal den Fremden in der Schweiz noch zu bieten vermögen, denn mit Hochhäusern in unseren Bergen können wir keine Reklame machen. Es ist geradezu tragisch, wie passiv sich unser Volk verhält gegen solche Unverfrorenheiten. Dass die Spekulanten unter anonymen Geschäftsnamen alle Mittel anwenden, um ihr Ziel zu erreichen, wird jedermann klar sein. Schade nur, dass auch die Gemeindebehörden entweder kein Verständnis aufbringen für eine dem Gelände angepasste Bauerei, oder aber oft selber verstrickt sind in die Machenschaften. Noch mehr aber schade ist, dass die Presse sehr oft nicht frei ist, die Sache beim richtigen Namen zu nennen. Was nützen uns grosse Kongresse und Verhandlungen zur Förderung des Fremdenverkehrs, gross angelegte Abhandlungen in der Presse darüber, wenn diese Leute die Augen verschliessen vor der Wirklichkeit, vor dem Bilde der Schweiz, wie es heute ist, und nicht mehr, schon längst nicht mehr, den farbigen Prospekten entspricht?»

Wenn diese Formulierung auch etwas krass ausgefallen ist, so lässt sie doch das Problem in seinen wichtigsten Umrissen klar erkennen. Tatsache ist, dass die Dringlichkeit des Postulates einer Orts- und Regionalplanung in Feriengebieten heute weit herum, aber noch immer nicht überall, bekannt ist. Es gilt die diesbezügliche Aufklärungskampagne weiter zu intensivieren. In diesem Sinne mögen auch diese Ausführungen gewertet werden.

Wir verstehen vielleicht nach ihnen den richtigen Sinn der Planung ein bisschen besser, Planung, die eingangs umschrieben wurde als «Inbegriff aller Massnahmen, welche zu einer künftigen als erstrebenswert bezeichneten Raumordnung führen sollen». Die Planung ist gerade in unseren Feriengebieten nicht Selbstzweck. Sie hat eine bedeutungsvolle Schutz- und Ordnungsfunktion. Wir verstehen auch besser die von Günther Anders gegebene Definition der Planung: «Planung kann sich, da sie festlegt, als Einschränkung von Freiheit auswirken, aber sie kann auch zu deren Voraussetzung werden.» Besser verstehen wir auch die im Bericht «Raumordnung in Oesterreich» enthaltene Aussage, die lautet: «Der Fremdenverkehr Oesterreichs gewinnt infolge der überall fortschreitenden Verstädterung zunehmend an Bedeutung im

europäischen Erholungswesen. Die Erschliessung, aber auch die Erhaltung und Pflege der Naturschönheiten, Naturschätze, kunst- und kulturhistorischen Reichtümer erfordern schon deshalb umfassende Raumordnungsmassnahmen.

#### *Planungsvorgang und Planungsinhalt der touristischen Regionalplanung*

Erst wenn jemand von der Notwendigkeit und Be-  
rechtigung eines Anliegens überzeugt ist, wird er sich

eigentliche Planungsziel bildet. Die dritte Phase besteht im Erarbeiten eines Massnahmenkataloges, der festlegt, wie das Planungsziel zu erreichen ist.

Im einzelnen und auf eine touristische Region bezogen, umfasst die *Standortbestimmung* neben der Abklärung allgemeiner demographischer und ökonomischer Daten eine eingehende *Angebotsanalyse*, die etwa über folgende Kriterien Auskunft geben soll (wir folgen in diesen Ausführungen einer kürzlich in der Schweiz entstandenen aber im Buchhandel noch nicht erhältlichen Dissertation von R. Schneider «Die Mög-



Abb. 1  
Ansätze zu Fehlentwicklungen als Folge einer ungeordneten, explosiven Bautätigkeit treten schon heute in zahlreichen schweizerischen Ferienorten klar zutage. Zunehmende Verstärkerung in Engelberg.

für dessen Erfüllung und Verwirklichung tatkräftig einsetzen. Aus diesem Grunde lag es uns daran, auf die Frage «Warum ist die Planung in Fremdenverkehrsgebieten besonders notwendig?» eine möglichst vollständige Antwort zu geben. Doch nun zum Planungsvorgang und Planungsinhalt. Der Vollständigkeit halber müssen wir noch den Bereich der Regionalplanung begrifflich festlegen. Wie das Wort schon besagt, umfasst die Regionalplanung «den Bereich mehrerer Gemeinden, der in äusseren Merkmalen wie Topographie, politische Grenzen, bauliche Zusammenhänge usw. oder durch innere Beziehung (kulturelle, wirtschaftliche, verkehrliche Verflechtung usw.) eine begrenzbare und verhältnismässig selbständige Gebiets-  
einheit darstellt»<sup>3</sup>.

Der Vorgang einer touristischen Planung, gleichviel ob auf örtlicher, regionaler oder Landesebene, lässt sich schematisch in drei Phasen unterteilen: Als erstes gilt es, die gegenwärtige Situation einer Prüfung zu unterziehen, also eine Standortbestimmung oder eine Lageanalyse vorzunehmen, welche die Frage klärt: «Was sind wir?» Nach der Bestimmung dieses Ist-Zustandes wird der Soll-Zustand festgelegt, der das

<sup>3</sup> Aregger H.: «Die schweizerische Landesplanung», Zürich, 1966. (Manuskript).

lichkeiten und Probleme einer regionalen touristischen Planung»<sup>3</sup>:

- die geographische und topographische Lage sowie die klimatischen Verhältnisse,
- die verkehrstechnische Lage der Region und deren Einflüsse auf eine regionale touristische Entwicklung,
- die Bevölkerung, ihre politische Zusammensetzung und ihre Einstellung gegenüber dem Tourismus,
- die Geschichte der Region, ihre Traditionen und Gebräuche,
- die regionale Hotellerie und das Gastwirtschaftsgewerbe,
- regionale Attraktionen und Gästeunterhaltung,
- bestehende regionale touristische Organisationen und deren möglicher Einsatz als Träger der touristischen Planung,
- die im Zusammenhang mit einer touristischen Entwicklung bedeutungsvollen infrastrukturellen Einrichtungen.

Zur Standortbestimmung gehört ebenfalls eine *Nachfrageanalyse*, welche etwa folgende Kriterien erfasst:

- den gesellschaftlichen Stand der Gäste und ihre Nationalität,
- ihre Kaufkraft,
- ihre Auftretungszahl und ihre Aufenthaltsdauer,
- ihre Verbundenheit mit der Region sowie ihre allfälligen Präferenzen innerhalb der Region,
- ihre touristischen Konsumgewohnheiten.

Auf Grund einer dialektischen Auseinandersetzung mit diesem gegenwärtigen Zustand, dem Ist-Zustand, wird nun der *Soll-Zustand* oder das *Planungsziel* festgelegt. Bei der Regionalplanung wird in der Regel ein Zustand angenommen, wie er wahrscheinlich in 50 bis 60 Jahren erreicht werden könnte. Man sucht eine Antwort auf die Frage zu finden «Was wollen wir erreichen?» Zu allen in der Standortbestimmung erfassten Kriterien werden Teilziele formuliert. Richtlinien also für die in Zukunft notwendigen touristischen Einrichtungen, für den Ausbau der infrastrukturellen Einrichtungen, für die anzustrebende Gästesicht (z. B. traditioneller Tourismus oder Sozialtourismus) usw. Alle diese Teilziele werden einem generellen Planungsziel für die Region untergeordnet, das etwa so lauten könnte: «Erhaltung der Schönheit und Eigenart des Landschaftsbildes in der Region» oder «Die Verhütung von Fehlleistungen in der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung» oder die «Wahrung des allgemeinen Wohls und der wirtschaftlichen Sicherheit aller Einwohner in der Region» oder «Die Harmonisierung des Lebensstandards in den einzelnen Landesteilen»<sup>4</sup>.

Der letzte Schritt besteht im Aufstellen des *Massnahmenkataloges*, der die Frage beantwortet: «Wie erreichen wir unsere Ziele?» Die vorzukehrenden Massnahmen werden im übrigen in eine Dringlichkeitsordnung gebracht.

Konkrete Massnahmen einer touristischen Regionalplanung können einmal auf dem Gebiet der *Infrastruktur* liegen.

#### *Strassenverkehrsfragen*

Eine regionale Zusammenarbeit bei der Festlegung des zukünftigen Strassennetzes und der benötigten Parkplätze drängt sich geradezu auf. Ich denke hier im besonderen an den Ausbau der Zufahrtsstrassen zu einer Region (Beispiel der Alpenstrassentunnel in der Schweiz), aber auch an die Strassen mit mehr lokalem Charakter, welche die Fremdenverkehrsorte innerhalb der Region miteinander verbinden. Hierzu ein ebenso abschreckendes wie anschauliches Beispiel aus einem schweizerischen Fremdenverkehrsgebiet. Ein bekannter Ferienort im Kanton Wallis liegt auf dem Hoheitsgebiet von zwei Gemeinden. Die Gemeindegrenze verläuft mitten durch den Ort. Es ist nun vorgekommen, dass die eine Gemeinde eine Strasse ausgebaut und geteert hat, wohlverstanden nur bis an die Gemeindegrenze, die zweite Gemeinde sich jedoch nicht entschliessen konnte, auf ihrer Seite das gleiche zu tun und deshalb die schöne Strasse in einem eigentlichen Feldweg endet. Auch soll es in diesem Ort keine Seltenheit sein, dass die Schneeräumung bei gewissen Strassen an der Gemeindegrenze Halt macht und der übrige Strassenteil erst Stunden oder gar Tage später von den weissen Massen befreit wird. Für den mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertrauten Feriengast wahrlich eine unverständliche Situation!

<sup>4</sup> Diese Beispiele stammen aus der an früherer Stelle zitierten Arbeit von R. Schneider «Die Möglichkeiten und Probleme einer regionalen touristischen Planung».

grenze, die zweite Gemeinde sich jedoch nicht entschliessen konnte, auf ihrer Seite das gleiche zu tun und deshalb die schöne Strasse in einem eigentlichen Feldweg endet. Auch soll es in diesem Ort keine Seltenheit sein, dass die Schneeräumung bei gewissen Strassen an der Gemeindegrenze Halt macht und der übrige Strassenteil erst Stunden oder gar Tage später von den weissen Massen befreit wird. Für den mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertrauten Feriengast wahrlich eine unverständliche Situation!

#### *Wasserversorgung, Abwasser- und Kehrichtbeseitigungsanlagen*

Die Kurorte sollten in diesen Bereichen der öffentlichen Dienste vermehrt versuchen, sich an regionalen Gemeinschaftsanlagen zu beteiligen, was aber leider aus topographischen und verkehrsgeographischen Gründen nicht überall möglich ist. Sie sollten dies um so mehr versuchen, als entsprechende kommunale Anlagen, die ja immer auf eine nur während kurzer Zeit dauernde Spitzenbelegung ausgerichtet sein müssen, oft geradezu untragbare finanzielle Lasten mit sich bringen. Die an Spitzentagen anwesenden Personen betragen in vielen schweizerischen Ferienorten das Vier- bis Sechsfache der einheimischen Bevölkerung, in einem extremen Fall gar das Vierzehnfache! Die Zuflucht zur «billigeren» regionalen Gemeinschaftsanlage drängt sich deshalb aus wirtschaftlichen Gründen gebieterisch auf. So sind in einzelnen touristischen Regionen der Schweiz bereits zentrale regionale Abwasserreinigungs- und Kehrichtverbrennungsanlagen im Betrieb oder befinden sich im Bau.

Interessant mag für diejenigen unter Ihnen, die den Kanton Graubünden kennen, das für diesen ganzen Kanton ausgearbeitete Projekt einer einzigen Grosskehrichtverbrennungsanlage sein, die in das Gebiet von Landquart-Chur zu stehen käme. Der anfallende Kehricht aller im Kanton Graubünden gelegenen Kurorte (St. Moritz, Pontresina, Davos, Arosa, um nur einige zu nennen) und aller anderen Gemeinden würde per Bahn (Rhätische Bahnen) dieser Anlage zugeführt. Vorläufig ist noch nicht bekannt, ob sich dieses grosszügige und an sich bestechende Projekt realisieren lässt.

#### *Kurortseinrichtungen, Transportanlagen und touristische Werbung*

Die Regionalplanung in Feriengebieten kann über die eben behandelten Infrastrukturanlagen hinaus gehen. «Kurorte, die nicht allzu weit voneinander entfernt liegen, können im Rahmen der Regionalplanung auch eigentliche Kurortseinrichtungen gemeinsam schaffen und finanzieren. Wir denken dabei an kostspielige Anlagen wie Freiluft- und Hallenschwimbäder, Kunsteisbahnanlagen, Golfplätze, polysportive Zentren oder auch eigentliche touristische Transportanlagen»<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Risch P.: «Kurortspolitik und Landesplanung», in «Festgabe für Willi Rohner», Heerbrugg, 1967.

Es muss auch auf diesem Gebiet zu einer Arbeitsteilung unter den verschiedenen Kurorten kommen, indem nicht jeder Ort ein und derselben Region über alle diese teuren Einrichtungen verfügen muss. Ein weiteres Objekt regionaler Zusammenarbeit lässt sich in der touristischen Werbung erblicken. Es gilt vermehrt, die Region zu «verkaufen», da die isolierte lokale Werbung mehr und mehr im ständig anschwellenden touristischen Werbekonzert unterzugehen droht.

Der Katalog der angeführten Möglichkeiten regionaler Zusammenarbeit ist bei weitem nicht vollständig.

so meint der als liberal geltende bekannte schweizerische Volkswirtschaftler Prof. Küng, «dass die einzelnen Wirtschaftssubjekte ausschliesslich ihren kurzfristig interpretierten individuellen Interessen folgen und dabei nicht dem Umstand Rechnung tragen, dass ihre Handlungsweise verheerende Folgen für die Umwelt hat — langfristig gesehen aber sogar für sie selbst. Vielleicht überblicken sie diese Ausstrahlungen auch gar nicht». Er fährt fort: «Greifen wir ... den Erholungsraum heraus, so zeigt sich, dass hier die Probleme der Eigentumspolitik mit besonderer Deutlich-



Abb. 2  
Kostspielige Kurortseinrichtungen müssen in Zukunft vermehrt als regionale Anlagen konzipiert werden.  
Die neue Kunsteisbahn in Wengen.

Dennoch mag er auch den Skeptiker davon überzeugen haben, dass genügend «Stoff» vorhanden ist, der die Inangriffnahme einer umfassenden touristischen Regionalplanung lohnt.

#### *Widerstände und Schwierigkeiten einer touristischen Regionalplanung*

Die wenigen Orte und Regionen — ich denke hier im besonderen an die schweizerischen Verhältnisse — die bis heute mit voraussehendem Pioniergeist an die Aufgabe der Planung ihrer zukünftigen baulichen Entwicklung herangetreten sind, haben feststellen müssen, dass der freiheitsliebende Schweizer (sowie der ähnlich gesinnte bodenbesitzende ausländische Feriengast) eine Planung nur solange unterstützt, als sie ihn nicht in seiner Bewegungsfreiheit einschränkt, dass notwendige Planungshilfsmittel wie geeignete Verfassungs- oder Gesetzesartikel gänzlich oder teilweise fehlen u. a. m., kurz, sie haben feststellen müssen, dass die Sache ihre Haken hat.

Wo liegen nun alle die Schwierigkeiten einer Raumplanung begründet? Offenbar in der Tatsache,

keit zutage treten. Es offenbart sich hier erneut mit aller Klarheit, dass die Dispositionsfreiheit der Marktwirtschaft zu Resultaten führt, die sich vom Standpunkt der Gemeinschaft und langfristigen Entwicklung aus niemals vertreten lassen. Zu kurz kommt dabei insbesondere auch der Erholungsraum. Erschwert wird der menschliche Anspruch auf Kontakt mit der Natur, auf Gelegenheit zum Wandern ausserhalb der Asphaltstrassen, auf unüberbaute Aussicht, auf Tier- und Pflanzenwelt. Gerade diese Abwechslung ist jedoch für den heutigen Büromenschen um so nötiger, je mehr er während seiner Arbeitszeit in klimatisierten Räumen und städtischen Strassenschluchten, mit Papier und Zahlen zu tun hat, je weniger er sich körperlich bewegt und je mehr seine Nerven belastet werden. Infolgedessen braucht es auch eine Instanz, die die Rechte der Erholungssuchenden wahrnimmt und dafür sorgt, dass hinreichend Park- und Grünzonen erhalten bleiben, die allen zugänglich sind, dass aber auch Sportplätze zur Verfügung stehen und dass Flussläufe und Seen entlang Spazierwegen ausgespart bleiben — oder wieder hergestellt werden. Diese Instanz kann niemand anderes sein als die öffentliche Hand.

Um ihre Pflicht gegenüber der grossen Masse der Erholungsuchenden zu tun, kommt sie nicht darum herum, das Eigentum Einzelner anzutasten... Die Planung und die Beschneidung der Eigentumsfreiheit lässt sich nicht vermeiden, wenn die Bedürfnisse der Allgemeinheit nicht zu kurz kommen sollen<sup>6</sup>»

Eine weitere Schwierigkeit für die systematische Inangriffnahme einer Regionalplanung sehen wir darin, dass die zur Mitarbeit aufgerufenen Wirtschaftssubjekte zur Region eine weit weniger enge Beziehung haben als zu ihrem Ort, der doch in der Regel ihre engste Interessensphäre bildet. Und wenn sich schon die Protagonisten der meisten Ortsplanungen über mangelndes Verständnis der Bevölkerung beklagen, warum sollte dies denn bei Regional- oder gar bei Landesplanungen anders sein. Es lässt sich auch daran die schon in den eben zitierten Ausführungen von Prof. Küng enthaltene Forderung begründen, dass die Raumplanung nicht Privatpersonen überlassen werden darf, sondern Pflicht der öffentlichen Hand ist. Wir kommen damit auf die möglichen Träger der touristischen Regionalplanung zu sprechen.

### *Die Träger der touristischen Regionalplanung*

Ohne uns in lange theoretische Betrachtungen zu verlieren, scheinen uns an diesem Platze einige kurze Gedanken zur föderalistischen Struktur der Schweiz am Platze zu sein, welche, je nach dem wie sie verstanden wird, den Erfolg oder Misserfolg einer Raumplanung mitbestimmt. Man vergisst sehr oft, dass der Föderalismus schweizerischer Prägung zwei lebenswichtige Organe besitzt, und er nur lebensfähig ist, wenn beide Organe gleichermassen funktionieren. Auf der einen Seite steht das betonte Selbstbestimmungs- und Mitbestimmungsrecht der Kantone (Länder) und Gemeinden, auf der andern Seite das Zusammenwirken dieser Glieder. Nur allzu oft wird allein auf das erstgenannte gepocht und damit dem, wie wir es in der Schweiz nennen, «Kantönl- und Dörflicheist» eine bleibende Existenz gesichert. Häufig in Vergessenheit gerät jedoch die Triebfeder des Föderalismus, die übrigens der Bildung unseres und sicherlich auch des österreichischen Bundesstaates allein zugrunde lag, nämlich der Wille zum Zusammenwirken. Gerade dieser Idee des Zusammenwirkens aber gilt es heute mit allen Mitteln erneut zum Durchbruch zu verhelfen. Nur dadurch kann es gelingen, den leider auch im Fremdenverkehr verbreiteten, egoistischen, impotenten Partikularismus wirksam zu bekämpfen<sup>7</sup>. Wie unmittelbar der Fremdenverkehr an einer Aktivierung dieser Kooperation interessiert ist, mag vielleicht das Beispiel der Regional- und Landesplanung am eindrucklichsten beweisen, wo es um die Erhaltung der Freizeit- und Erholungsräume für die Zukunft geht.

<sup>6</sup> Aus «Wirtschaft und Recht» Nr. 4, 1963, S. 271 ff.

<sup>7</sup> Vgl. dazu auch: Krippendorf J.: «Zukunftgerichtetes Denken im Fremdenverkehr», in Jahresbericht 1964 des Forschungsinstituts für Fremdenverkehr an der Universität Bern.

Auf die touristische Regionalplanung bezogen würden wir meinen, dass sich in erster Linie die Gemeinden an den Willen zur Zusammenarbeit erinnern und interkommunale Planungsgemeinschaften bilden müssten. Als weitere Mitglieder dieser Gemeinschaften müssten Vertreter der privatwirtschaftlichen regionalen Interessen einbezogen werden. Wir denken hier insbesondere an Vertreter der Transportanstalten, des Gastgewerbes, der Verkehrsvereine u. a. m. Wir vertreten auch die Ansicht, dass solche Planungsgemeinschaften dermassen zusammengesetzt und mit Kompetenzen ausgerüstet sein sollten, dass sie in der Lage sind, im Bereich der Planverwirklichung Beschlüsse von irgendeiner Verbindlichkeit für ihre Mitglieder fassen zu können (für die Gemeindebehörden selbstverständlich immer vorbehaltlich der Genehmigung durch den Souverän).

Der Kanton oder in Oesterreich das Bundesland kann natürlich als Träger der Regionalplanung ebenfalls in Frage kommen, doch muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Ausdehnung einer Region nicht immer nach den kantonalen Grenzen richtet. (Beispiel Regionalplanung Jungfraugebiet.) Wir sehen die Aufgabe der Kantone und der Bundesländer in der touristischen Regionalplanung am ehesten darin, den interkommunalen Planungsgemeinschaften beratend und kontrollierend zur Seite zu stehen und sie womöglich mit finanziellen und personellen Mitteln zu unterstützen. Ebenfalls in ihr Pflichtenheft fiele unseres Erachtens das Schaffen ausreichender gesetzlicher Grundlagen, die eine Regionalplanung erlauben. Der Bund (der Staat) kann sich in ähnlicher Weise in die touristische Regionalplanung einschalten: durch Oberaufsicht und vor allem auch mit finanziellen und gesetzlichen Mitteln.

### *Finanzierungsprobleme*

Das Stichwort «finanzielle Mittel» ist eben bereits zweimal gefallen. Es ist selbstverständlich, dass touristische Regionalplanungen etwas kosten, müssen doch, wie wir gesehen haben, umfangreiche Erhebungen angestellt werden, um einen durchdachten und realistischen Plan aufzustellen. Wir sprechen in diesem Zusammenhang nur von der Finanzierung der eigentlichen Planungsarbeit, ohne auf die Finanzierungsfragen einzugehen, die sich aus den vorgeschlagenen Massnahmen, wie z. B. regionale Kehrrechtverbrennungsanlage usw. ergeben. Wir halten dafür, dass die Finanzierung der Planung in diesem Sinne in erster Linie den Mitgliedern der Planungsgemeinschaft, also den einzelnen Gemeinden und den übrigen Interessenten überbunden werden muss. Der Bund (Staat) und die Kantone (Bundesländer) tun jedoch gut daran, mit Subventionen die Orts- und Regionalplanungen zu unterstützen und damit diesen für die Zukunft des ganzen Landes entscheidend wichtigen Gedanken zu aktivieren. Nur so wird es unseres Erachtens gelingen, der nicht leicht Fuss fassenden und für viele unbequemen Idee der Orts- und Regionalplanung zum Durchbruch

zu verhelfen. Ohne staatliche Unterstützung dürfte manche Gemeinde oder Region sich auf den Weg des geringsten Widerstandes besinnen und die wohlbekannte alte Platte auflegen: man hätte wichtigeres zu tun (zu bezahlen) als zu planen.

Aehnliche Gedanken dürften den schweizerischen Gesetzgeber geleitet haben, als er im Jahre 1965 das Bundesgesetz über die Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues verabschiedete und darin folgende Bestimmung aufnahm: (Art. 4)

1. Der Bund fördert eine auf längere Sicht zweckmässige Besiedelung und gewährt Beiträge an die Kosten der Landesplanung und der Regional- und Ortsplanungen, soweit sie diesem Ziele dienen.
2. Der Bundesbeitrag an die Kosten der Regional- und Ortsplanungen beträgt höchstens 20 Prozent; er setzt eine mindestens doppelt so hohe Leistung des Kantons voraus.
3. Finanzschwachen Kantonen kann eine Herabsetzung ihrer Leistung gemäss Absatz 2 bewilligt werden. In diesem Falle wird die Bundeshilfe entsprechend erhöht; sie darf aber weder mehr als 36 Prozent betragen noch höher als die anderthalbfache Leistung des Kantons sein.

Es kann somit für Orts- und Regionalplanungen mit einer maximalen Subvention von 60 Prozent durch Bund und Kanton gerechnet werden.

## Schlusswort

«Tourism is supposed to be business not charity», lautet ein oft zitierter Slogan. Man bemüht sich also, das touristische Wachstum zu fördern oder es zu mindest nicht zu bremsen. Besonders heute, in einer Zeit der touristischen Expansion, erscheint es uns jedoch wichtig zu nuancieren: Nicht maximales Wachstum, sondern optimales Wachstum ist anzustreben. Ein Beispiel: Der Kurort, der dem Wachstum ungehemmten Lauf lässt, der den Bau eines jeden neuen Ferienhauses, gleich welchen Stils, begrüsst und darin bloss eine unmittelbare Erhöhung seiner wirtschaftlichen Einnahmen sieht, ist morgen vielleicht eine ungeordnete, lärmige und hässliche Agglomeration, ein Ferienghetto, das vom ruhesuchenden Feriengast gemieden wird. Kurzfristiges Denken ist nicht selten kurzsichtiges Denken.

Dem Streben nach optimalem Wachstum liegt echtes zukunftsgerichtetes Denken zugrunde. Man versucht, sich über die Zukunft ein Bild zu machen, setzt langfristige Ziele und orientiert sein Handeln danach. So gibt es zum Beispiel schon heute in der Schweiz Kurorte, die in ihrer Ortsplanung ihre zukünftige Ortsgrösse mit einer bestimmten Bevölkerungszahl genau festgelegt und beschlossen haben, das Wachstum zu stoppen, wenn es einmal diesen Punkt erreichen sollte. Dieses Beispiel verdeutlicht den tieferen Sinn jeder touristischen Raumplanung: die Beurteilung und Gestaltung der möglichen Zukunft im Hinblick auf das Wohl des Menschen.

## Der Studienzyklus der UNO in Amsterdam 1966

Von Dr. G. Schumacher, Stadt- und Regionalforschungsstelle Bern, und  
Dipl. Arch. ETH J. Grendelmeier, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH

Die Vereinigten Nationen (Commission Economique pour l'Europe; Comité de l'habitation de la construction et de la planification) hielten vom 25. September bis zum 7. Oktober 1966 in Amsterdam einen Studienzyklus über die Verteilung und die künftigen Formen der Stadtregionen ab. Die niederländische Regierung hatte hierzu Planungsfachleute aller europäischen Nationen sowie Vertreter Kanadas, der USA und Israels eingeladen. Zwei Hauptthemen wurden zur Diskussion gestellt: die Faktoren des Verstädterungsprozesses und das entsprechende Verhalten der Bevölkerung sowie die Ideen, Planungen und Gestaltungen neuer städtischer Regionen unter besonderer Berücksichtigung ihrer Realisierung unter wirtschaftlichen, soziologischen und technischen Gesichtspunkten. Bekannte Planer hielten vorzügliche Referate, und es entspannen sich lebhafte und interessante Diskussionen; ausserdem konnten wertvolle Kontakte über die Ländergrenzen hinaus gewonnen werden, und nicht zuletzt bekam man Gelegenheit zur Einsichtnahme in die niederländische Regional- und Landesplanung.

Im folgenden sei versucht, das Wesentliche der Vorträge und Führungen wiederzugeben, wobei besonders auch auf die niederländischen Probleme hingewiesen werden soll. In

### «Einsatz und Risiko der Verstädterung»

betonte M. J. Vink, dass in kaum 40 Jahren mit einer Verdoppelung, ja einer Verdreifachung der Bevölkerung der Städte zu rechnen sei, was eine bisher unbekannte weltgeschichtliche Aufgabe darstelle. Es bestehe zwar die Hoffnung, diese Probleme technisch bewältigen zu können. Dagegen erhebe sich die Befürchtung, dies nur mittels abschreckender Monotonie zu erreichen, und dabei die zahlreichen wirtschaftlichen, sozialen, politischen, ethischen und religiösen Fragen ungelöst zu lassen. Innerhalb dieser bedrückenden Aufgaben stellt sich als besonderes Problem die Integration von Stadt- und Verkehrsplanung. Die zunehmende Spezialisierung habe dazu geführt, dass es wohl Stadt- und Verkehrsplaner gebe. Nur wenige beherrschten