Die Planung der Region Baden

Autor(en): **Marti, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **7 (1950)**

Heft 4

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-781812

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Hans Marti

Die Planung der Region Baden

Im Jahre 1947 entschloss sich eine Gruppe von 7 Gemeinden in der nähern Umgebung Badens zur Durchführung einer Regionalplanung, mit dem Ziel, die bauliche Entwicklung dieser bedeutenden Industrie- und Bäderstadt und ihrer Vororte zu untersuchen und Vorschläge für ihre zukünftige Gestaltung auszuarbeiten. Die Arbeiten wurden im Laufe der vergangenen Jahre so gefördert, dass zu Beginn des Jahres 1949 eine erste Etappe der Studien abgeschlossen werden konnte. Es soll nun Aufgabe dieser Veröffentlichung sein, Bericht über die geleisteten Arbeiten zu erstatten; die bisher gemachten Erfahrungen dürften auch für andere Planungsregionen von Interesse sein.

Allgemeines

Der Begriff Regionalplanung wurde unseres Wissens in der Schweiz erstmals in der Veröffentlichung «Die Schweizerische Landes-, Regional- und Ortsplanung» geprägt. Was man sich unter diesem Begriffe vorstellen muss, ist noch keineswegs abgeklärt. Schon der erste Teil des Begriffes Region lässt verschiedene Interpretationen zu, die alle eine gewisse Berechtigung haben. Man ist zunächst geneigt, die Region mit einem landschaftlich klar begrenzten Bereich gleichzusetzen. Gerade in unserem von Höhenzügen und Tälern stark durchsetzten Gelände scheint die geographische Begrenzung des Planungsgebietes von Natur aus gegeben zu sein. Auch in Baden lag es nahe, die Grenzen der Region in den topographischen Gegebenheiten zu suchen. Die markanten Höhen, die den scharf eingeschnittenen Limmatgraben und die flachen Siedlungsgebiete von Wettingen und Obersiggenthal nach Norden und Süden abschliessen, verleiteten förmlich dazu, die zu bearbeitende Fläche so zu wählen, dass sie den natürlichen Gegebenheiten folgt. Für die rein städtebauliche Beurteilung der Entwicklung der Orte *Baden, Ennetbaden, Wettingen, Neuenhof* und *Obersiggenthal* hätte dieser Planungsbereich zweifelsohne genügt, denn Baden, als Stadt im engern Sinn, greift mit seinen Vorstädten nur auf das Gebiet dieser direkt angrenzenden Gemeinden. Die landschaftlichen Gegebenheiten hätten sich somit mit den städtebaulichen Forderungen in Einklang bringen lassen, wobei aber — und das war bei der Beurteilung der Aufgabe von ausschlaggebender Bedeutung — alle jene Beziehungen bewusst übergangen worden wären, die diesen landschaftlichen Rahmen gesprengt hätten. Sie sind später noch im Einzelnen zu beschreiben, denn auch sie greifen als Planungsprobleme von eidgenössischer Bedeutung weit über die Grenzen der schliesslich gewählten Region hinaus.

Ein weiteres Kriterium zur Begrenzung des Planungsbereiches in räumlicher Hinsicht liesse sich auch von den politischen Grenzen herleiten. Zu einer solchen Grenzlinie kann man sich aus rein praktischen Gründen leicht verleiten lassen; denn, sollen Planungsmassnahmen einmal angewandt werden, so müssen sie sich auf einen Träger stützen können, der fähig und willens ist, sie in die Tat umzusetzen. Schon zu Beginn der Vorbereitungen für den Aufbau der Planungsorganisation treten diese politischen Grenzen mit erschreckender Vehemenz in den Vordergrund; es zeigt sich sofort, dass die finanziellen Mittel für die Durchführung einer Arbeit, die im öffentlichen Interesse stattfinden soll, auch von der Oeffentlichkeit zusammengesteuert werden müssen. Die Gemeinden werden — wie das im Falle Badens der Fall ist — die Summe, die eine Planung verschlingt, unter sich verteilen müssen. Es bleibt dem Planer nichts anderes übrig, als die Grenzen aller an den Kosten beteiligten Gemeinden gebührend zu respektieren, d. h. die Region so zu wählen, dass auf alle Fälle die Flächen der auftraggebenden Ortschaften eingeschlossen sind. Grösser darf der Planungsbereich freiwillig gewählt werden, kleiner aber nur in dem Falle, wenn man einzelnen Gemeinden in finanzieller Hinsicht entgegenkommt und den Ansatz für die Planungskosten entsprechend hinuntersetzt. Dies ist erst im Laufe der Arbeiten möglich; zu deren Beginn weiss man überhaupt noch nicht, wie sich die Planung abwickeln wird.

Die Begrenzung der Planungsregion kann auch von der wirtschaftlichen Bedeutung des Zentrums her erfolgen. Eine Grenze, die nur auf Grund exakter wissenschaftlicher Untersuchungen festzustellen ist und leider auch den Einflüssen der jeweiligen wirtschaftlichen Lage unterliegt. Sie kann erst im Laufe der Arbeiten ermittelt werden. Der so ermittelte Planungsbereich wird weder mit dem geographisch noch mit dem politisch bedingten zusammenfallen. Die wirtschaftlichen Ausstrahlungen eines Zentrums wie Baden, reichen weit in die aargauische Landschaft und bis in den Kanton Zürich hinein. Die Arbeiterschaft der Industrie nimmt tägliche Arbeitswege in Kauf, die die Dauer einer halben Stunde weit überschreiten. Verschiedene Untersuchungen haben diese zunächst nur vermutete Tatsache bestätigt; sie werden in den folgenden Kapiteln im Detail behandelt. Bedeutungsvoll für die Auftraggeber erwies sich der Umstand, dass die ursprünglich abgegrenzte «Region Baden» ausgedehnt werden musste, als man sich entschloss, von einer rein städtebaulichen zu einer regionalen Planung überzugehen. Die Fülle des zutage getretenen Beweismaterials zwang Initianten und Planer, den Planungsbereich den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen.

In kultureller Hinsicht liesse sich ein Planungsbereich feststellen, der keineswegs den Stempel einer rein theoretischen und akademischen Liebhaberei eines der Planung verschriebenen Idealisten tragen müsste. Auch dieser Bereich kann — was die Zahl seiner heutigen und zukünftigen Bewohner betrifft — die Grundlage zu konkreten und äusserst nützlichen Schlüssen bilden. Wenn man an die Dimensionierung öffentlicher Bauten, wie Theater, höhere Schulen, Spitäler, Sportanlagen u. a. m. denkt, wird man auf diesen kulturellen Einzugsbereich greifen können, der sich keineswegs mit dem wirtschaftlichen zu decken braucht. Heute freilich sind diese

Gedankengänge noch nicht sehr beliebt. Man ist als Planer geneigt, sie vorderhand ausser Acht zu lassen, da auch die exakten Unterlagen fehlen, um diesen Bereich festzustellen.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die räumliche Begrenzung einer Region, in der eine Planung durchgeführt werden soll, nicht von Anfang an feststehen kann. Ganz ähnlich verhält es sich mit der Planung selbst. Die Sachfragen, die zur Behandlung kommen sollen, lassen sich ebenfalls nicht zum Voraus abstecken. Sie werden erst im Laufe der Arbeiten zutage treten. Wohl liesse sich gemäss der provisorischen Wegleitung zur Honorarnorm für Orts- und Regionalplanungen, Formular Nr. 110 des SIA ein umfassendes Planungsprogramm festlegen, auf Grund dessen sich die Planungskosten ermitteln liessen. Im Falle Baden hätte eine solche Arbeit mit einer Summe veranschlagt werden müssen, die weit über Fr. 100 000.— gelegen wäre. Mit einem derartigen Kostenvoranschlag wäre die Arbeit überhaupt nicht begonnen worden. Es fehlte zu jenem Zeitpunkt das Wichtigste der ganzen Planung, der *Auftraggeber.*

Der Auftraggeber

Unter dem Vorsitz des heutigen Präsidenten der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz, Dr. Jos. Killer, hatte sich in Baden ein Initiativkomitee aus Vertretern der privaten Wirtschaft und verschiedener Gemeinden gebildet, das sich zunächst zu rein informatorischen und inoffiziellen Zusammenkünften traf, um dem Gedanken einer Regionalplanung allmählich näher zu treten. Man muss bedenken, dass diesen Initianten wohl die Notwendigkeit bewusst war, etwas für die bauliche Entwicklung Badens und seiner Umgebung zu unternehmen, ohne aber zu wissen, was es genau war. Ausser dem von Arch. P. Trüdinger, Basel, und Arch. W. Arnold, Liestal, verfassten Bericht über die Regionalplanung von Basel und Umgebung und einer im Werden begriffenen Regionalplanung im Mittelrheintal, unter der technischen Leitung von Ing. W. Schüepp, vom Zentralbüro der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, waren keine vergleichbaren schweizerischen Beispiele heranzuziehen. Freilich waren damals schon die Regionalplanung um Luzern und diejenige von Lichtensteig in Aktion, während die Studien im Zürcher Unterland kurz vor dem Abschluss standen. Diese Arbeiten konnten jedoch nicht als Vorbilder für die Badener Arbeit dienen, denn die Problemstellungen, die Lösungen und die Arbeitsmethoden trafen auf die Verhältnisse in Baden nicht zu. Bei den fünf zur Verfügung stehenden Beispielen waren die Oeffentlichkeit oder wenigstens öffentliche Instanzen die Initianten und Träger des Gedankens; in Baden jedoch handelte es sich um Private und nicht eigens dazu gewählte und beauftragte Gemeinderäte, die die Initiative ergriffen hatten. Gerade diese Tatsache war von besonderer Bedeutung. In allen andern Fällen wurden die Planungen sozusagen von Amtes wegen ausgelöst; sie wurden von einer Institution getragen, die befugt war, planerische Studien im Auftrage öffentlicher Körperschaften zu veranlassen. Diese wichtige Voraussetzung fehlte in Baden zunächst vollkommen. Sie fehlt im Grunde genommen heute noch, da die inzwischen geleisteten Arbeiten noch nicht in die Sphäre der öffentlichen Gesetzgebung vorgedrungen sind.

Das Initiativkomitee wählte die juristische Form einer Vereinigung mit den üblichen Vereinsorganen als Rahmen für die zukünftige Planungstätigkeit. Eine Mitgliederversammlung als oberste Instanz, ein Vorstand und ein Ausschuss wurden eingesetzt; technische Instanzen wurden gewählt, die man mit der Planungsaufgabe betraute.

Die Vereinigung, die unter dem Namen Regionalplanungsgruppe von Baden und Umgebung konstituiert wurde, gehört als Untergruppe der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz, somit auch der schweizerischen Vereinigung für Landesplanung an. Die Mitglieder setzen sich aus den beteiligten Gemeinden, den Verkehrs-, Berufs- und Interessenverbänden und aus Privaten zusammen. Im 26köpfigen Vorstand sind alle Gemeinden und die wichtigsten Verbände vertreten. Der Ausschuss besteht aus fünf Mitgliedern. Die Vereinigung steckte sich das Ziel, einen Regionalplan vorzubereiten, um ihn den beteiligten Gemeinden und dem Kanton Aargau als Vorschlag für die Entwicklung zu unterbreiten. Daraus ist ersichtlich, dass das Ergebnis der abgelaufenen Arbeiten keinesfalls als «Plan» im eigentlichen Sinne, sondern höchstens als «Vorschlag zu einem Plan» gewertet werden darf. Die beteiligten Gemeinden haben sich in keiner Weise gebunden, den Vorschlag zu akzeptieren. Der Staat, d. h. der Kanton Aargau ist ebenfalls nicht verpflichtet, den Planentwurf zu sanktionieren oder ihn gar zu seinem eigenen zu erklären, obwohl er in zuvorkommender Weise einen grossen Teil der Planungskosten auf dem Wege der Subvention bestritt.

Erst durch die Gründung der Regionalplanungsgruppe Baden war der Auftraggeber vorhanden. Der Verein, der sich einen Plan erarbeiten wollte, konnte in seinem Gründungsstadium nicht mit einem Kostenvoranschlag von mehr als Fr. 100 000.— belastet werden. Nur ein kleiner Teilbetrag dieser Summe durfte ausgesetzt werden; es ist verständlich, dass Gemeinden, die sich *freiwillig* an einer solchen Organisation beteiligen, sich nicht in grosse Unkosten stürzen wollen, für eine Sache, deren Sinn und Zweck noch nicht allgemein anerkannt ist.

Es mag nun interessant sein, wie sich die einzelnen Gemeinden am Kredit für das Planungshonorar beteiligten. Es wurde ein Schlüssel aufgestellt, nach welchem die Planungskosten zu ½ gemäss Einwohnerzahl und zu ½ gemäss 100prozentiger Gemeindesteuer auf die elf Mitgliedergemeinden verteilt werden.

Ausser diesen ausserordentlichen Beiträgen, die von den Gemeinden ausschliesslich zum Zwecke der Planbeschaffung bereitgestellt wurden, bezahlen Gemeinden, Verbände und Private ordentliche Mitgliederbeiträge in die Kasse der Vereinigung, die für die Propagierung der Idee, für Mitgliederversammlungen, Vorträge usw. zur Verfügung stehen. Aus dem vielleicht etwas komplizierten Aufbau der Planungsorganisation, d. h. des eigentlichen Auf-

traggebers geht hervor, dass auch die technischen Instanzen eine nicht alltägliche Arbeitsmethode anwenden mussten, um die gestellte Aufgabe einer Lösung näher zu bringen.

Wenn man die Regionalplanung Baden mit den übrigen schweizerischen Beispielen vergleicht, so kann man feststellen, dass sie sozusagen von unten her gewachsen ist. Die kantonalen und kommunalen Instanzen stehen ihr wohlwollend gegenüber, befinden sich aber nicht im eigentlichen Getriebe. Man kann diesen Umstand als äusserst bedauerlich bezeichnen, man kann ihn aber auch als positives Faktum bewerten, denn weil die verantwortlichen Instanzen durch Beschlüsse der Regionalplanungsgruppe in keiner Weise gebunden sind, wird auch den vorliegenden Entwürfen die imperative Schärfe genommen. Sie sind eindeutig zu Diskussionsbeiträgen gestempelt und stellen Empfehlungen zur baulichen Entwicklung der Region dar, die erst im Laufe der Jahre zu eigentlichen Plänen ausgebaut werden sollen. Eine solche Erkenntnis ist für den Planer zu tiefst bedauerlich; er möchte eher seinen Entwürfen zu Rechtskraft verhelfen als sie von Anfang an in die Gruppe der Diskussionsbeiträge eingereiht wissen. Ist er jedoch in die Probleme der Region eingedrungen, so wird er froh sein, dass nicht alles, was er im Laufe der Zeit dachte, den Charakter des wohldurchdachten Planes zu tragen braucht.

Organisation der Planungsgruppe

Zu diesem Schema muss bemerkt werden, dass wichtige Persönlichkeiten in der Planungskommission nichts von einem Organisationsschema wissen wollten, weil man sich auch «zu Tode» organisieren könne, was mit der Zeit auch die Ansicht des Planverfassers wurde. Regionalplanungen, die im Sinne der Badener Planung aufgebaut werden, sind vornehmlich Diskussionen, bei denen man zunächst zaghaft den Standpunkt der Partner abtasten will, bevor man sich selbst festlegt. In der straffen Organisation erstickt die fruchtbare Diskussion.

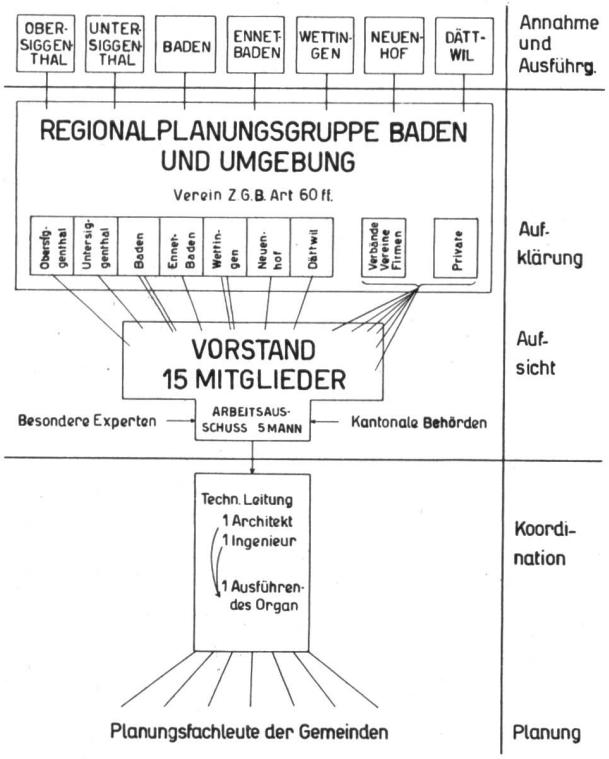

Abb. 1. Schema der Organisation der Regionalplanungsgruppe beim Beginn der Arbeiten.

Ziel und Durchführung der Regionalplanung Baden und Umgebung

Als im Jahre 1947 mit den eigentlichen Arbeiten begonnen wurde, umschrieb der zwischen Regionalplanungsgruppe und ihrem Planer unterzeichnete Vertrag das Ziel der Arbeit ungefähr wie folgt: Ausarbeitung eines Zonenplanentwurfes für die sieben der Regionalplanungsgruppe angeschlossenen Gemeinden als Richtlinie für ihre Zonen- und Bebauungspläne. Das gesteckte Ziel wurde bisher noch nicht erreicht. Was heute vorliegt, ist höchstens als umfassende Sammlung der Planungsprobleme der Region zu bezeichnen; es muss ausdrücklich vermerkt werden, dass konkrete Lösungsvorschläge, von einzelnen unbedeutenden Kleinigkeiten abgesehen, noch nicht erarbeitet werden konnten. Im Gegenteil! Manches was zu Beginn der Arbeiten einfach und unproblematisch schien, ist heute verworren; anderes, was sozusagen als unlösbar galt, ist bereits aus dem Aufgabenbereich der Regionalplanungsgruppe ausgeschieden. Es hat sich gezeigt, dass sich innerhalb der relativ kurzen Zeitspanne von ungefähr zwei Jahren die Verhältnisse derart wandelten, dass sich die Planungsgruppe umstellen musste, wollte sie sich nicht selbst aufgeben. Vor allem ist daran der Umstand schuld, dass der Gedanke der Ortsplanung im Planungsgebiet erstaunlich schnell Fuss fassen konnte. Von den sieben Gemeinden hatte im Jahre 1947 nur die Stadt Baden einen aus dem Jahre 1930 stammenden Zonen- und Bebauungsplan; die anderen Gemeinden besassen nur Baureglemente ohne eigentliche Zonenvorschriften. Quartier- und Baulinienpläne waren in den grösseren Orten vorhanden, doch waren sie z. T. veraltet. Heute sind in zwei Gemeinden bereits Zonenpläne vors Volk gebracht worden, eine andere arbeitet seit zwei Jahren an einem solchen, der demnächst ebenfalls aufgelegt werden soll. Zwei weitere Gemeinden haben grosse zusammenhängende Gebiete mit Detailüberbauungs- oder Quartierplänen versehen; sie sind ebenfalls daran, von der Quartierplanung zur Gemeindeplanung überzugehen. Eine einzige, vorwiegend ländliche Gemeinde hat vorläufig noch keine Schritte unternommen. Bedeutungsvoll ist ferner, dass später zur Regionalplanungsgruppe hinzugestossene Gemeinden schon vor ihrem Eintritt in die Gruppe mit Planungen beschäftigt waren. Entweder hatten sie schon Wettbewerbe für ihre Bebauungspläne durchgeführt oder trachteten, ihr Gemeindegebiet nach neuzeitlichen Gesichtspunkten mit Strassen und Leitungen zu versehen. Die Regionalplanung trat gerade in dem Augenblick in Aktion, als in den Gemeinden die Planungstätigkeit erwacht war. Verschiedene unter ihnen konnten es sich nicht gestatten, mit ihren Ortsplanungen zuzuwarten, bis das Ergebnis der Regionalplanungsstudien vorliegen würde. Nebenbei bemerkt, stand man diesen Studien äusserst

skeptisch gegenüber. Aus dem Ausland bekannte Beispiele waren wenig ermutigend. Daher förderten die Mitgliedgemeinden energisch ihre eigenen Planungen, was in Anbetracht der ausserordentlich regen Bautätigkeit jener Jahre durchaus verständlich ist. Die Tabelle über neu entstandene Bauten zeigt deutlich, wie rapid der Wohnungsbestand wuchs. Die verantwortlichen Gemeindebehörden riefen daher dringend nach rechtskräftigen Bau- und Zonenvorschriften. Man könnte behaupten, die Ortsplanungen seien den Veranstaltern der Regionalplanung durchgebrannt wie Pferde auf dem Rennplatz, die das Zeichen zum Start nicht abwarten können. Immerhin war es möglich, die Ortsplanung durch intensive Zusammenarbeit des Präsidenten der Regionalplanungsgruppe mit den Gemeindebehörden und durch Koordination des Regionalplaners mit den verschiedenen Ortsplanern so zu gestalten, dass sie in den wesentlichsten Zügen den Bedürfnissen einer zukünftigen umfassenden Regionalplanung entsprechen. Es hätte keinen Sinn gehabt, die fünf Ortsplanungen zu hemmen, um das ungewisse Ergebnis der Regionalplanung abzuwarten. Vielleicht wäre dadurch die Planungsfreude in den Gemeinden gedämpft worden.

Die Planungsmethode

Nach der Organisierung der Regionalplanungsgruppe Baden musste durch die technischen Instanzen der Weg gefunden werden, wie diesem zunächst recht undefinierten Gebilde und seinen sehr komplexen Planungsproblemen beizukommen sei. Lässt sich bei einer einfachen Ortsplanung manche Erkenntnis durch reine Anschauung gewinnen, wird mancher Schluss beim Studium der bevölkerungspolitischen und baulichen Entwicklung gezogen, so trifft das bei den Regionalplanungen nur noch in recht bescheidenem Masse zu. Das vorliegende Gebilde ist unübersichtlich, weitläufig und in seinem geographischen, politischen, wirtschaftlichen, demographischen Aufbau aus so verschiedenen Teilen zusammengesetzt, dass das bei Ortsplanungen angewandte Verfahren nicht mehr genügt. Die Kenntnis der notwendigen Grundlagen lässt sich nicht so einfach erwerben, wie dies in den Gemeinden der Fall ist, wo oft einzelne Personen Aufschluss über alles Wissenswerte erteilen können, wo Gemeindeammann und Gemeindeschreiber die Bürger, die Grundeigentümer und die verschiedenen Probleme kennen. Planungskommissionsmitglieder in den Gemeinden kennen sich gegenseitig und sind ziemlich bald auf ein einheitliches Ziel ausgerichtet. Bei den Planungskommissionen für Regionalplanungen trifft dies nicht mehr zu. Schon der Umstand, dass die Mitglieder aus verschiedenen Gemeinden stammen, die in erster Linie die Sorgen ihrer eigenen Ortschaft vor Augen haben und zunächst nur wenig Verständnisse für die Probleme des andern mitbringen, wirkt sich für die technischen Instanzen erschwerend aus. Ein jeder meint, sein Problem, seine Strasse, seine Brücke, seine Sportplatzfrage sei die wichtigste zu lösende Aufgabe. Der Blick fürs Ganze fehlt allen, zu Beginn der Arbeiten auch dem Planer. Dieser ist nur zu leicht geneigt, dem besten oder überzeugendsten Redner willig sein Ohr zu leihen. Der Planer muss diese Gefahr vermeiden und sofort trachten, einen möglichst umfassenden Ueberblick über sein Planungsgebiet zu gewinnen. Es genügt nicht, dass er, bildlich gesprochen, in ein Flugzeug steigt und versucht, aus der Ferne einen Gesamtüberblick zu gewinnen; er müsste, um beim gleichen Bild zu bleiben, so hoch aufsteigen, dass seine Region im Dunst liegend, ihm alle Einzelheiten verbergen würde. Mit Gemeinplätzen und Plattheiten lassen sich die Planungskommissionsmitglieder nicht abfertigen. Sie sind jeder für sich aufs genaueste über die sie speziell interessierenden Einzelheiten informiert und erwarten exakte Antworten auf die sich ihnen stellenden Fragen. Der Regionalplaner muss sich seine Kenntnisse über die Region auf induktive Art erwerben und versuchen, aus lauter scheinbar zufällig zusammengetragenen Steinchen ein Mosaik zusammenzustellen, das den wirklichen Aufbau seines Planungsobjektes wiedergibt. Jede noch so unbedeutende Aeusserung eines Planungsmitgliedes muss er sich merken, jede Bewegung in der Region muss er verfolgen. Schliesslich muss er sich durch das Studium der statistischen Unterlagen, die ja in reichem Masse vorhanden sind, Gesamtüberblicke gewisser Einzelerscheinungen erarbeiten, die es ihm erlauben, die Einzelprobleme, die im Laufe der Arbeit auf ihn einstürmen, ins rechte Licht zu rücken. Für manchen Planer, der gewohnt ist, die Lösungen für seine Aufgaben von der optischen Erscheinung her abzuleiten, der im schönen, graphisch einwandfreien und ästhetisch hervorragenden Plan seine berufliche Befriedigung findet, wird diese Feststellung nicht gerade aufmunternd sein. Regionalplanungen lassen sich im Gegensatz zu Orts- und Quartierplanungen nicht von der ästhetischen Seite her anpacken, weil es keinen Sinn hat, über verschiedene nur lose zusammenhängende Landschaften mit einer sehr heterogen zusammengesetzten Bevölkerung schematische Planungsmassnahmen auszuarbeiten.

Der Regionalplaner wird sich zu Beginn seiner Untersuchungen ein «Inventar der Probleme» anlegen. Diese Arbeit ist verhältnismässig leicht zu bewerkstelligen, denn für die Aufgaben, die in einer Region vorkommen, liegen wahrscheinlich Lösungsvorschläge, vielleicht sogar schon Projekte vor. Es gilt nun, die Verfasser derselben aufzusuchen, Einsicht in ihre Arbeiten zu nehmen und ihre Argumente zu sammeln. Auf diese Weise war es auch in Baden möglich, verhältnismässig schnell mit den Planungsproblemen vertraut zu werden. Der städtische Bauverwalter von Baden, Arch. H. Störi, der dank seiner fast dreissigjährigen Tätigkeit am Ort ausgezeichnet über alles Wesentliche informiert war, kargte nicht mit seinen Ratschlägen. Von ihm erfuhr man auch, wer für die verschiedenen Sachfragen im Laufe der Jahre Projekte ausgearbeitet hatte und wo sie zu finden waren. Dank seiner wertvollen Mitarbeit war es möglich, die Regionalplanung sofort ins richtige Geleise zu bringen. Die Besuche in den Gemeinden und die Konferenzen mit den für das Bauwesen verantwortlichen Ge-

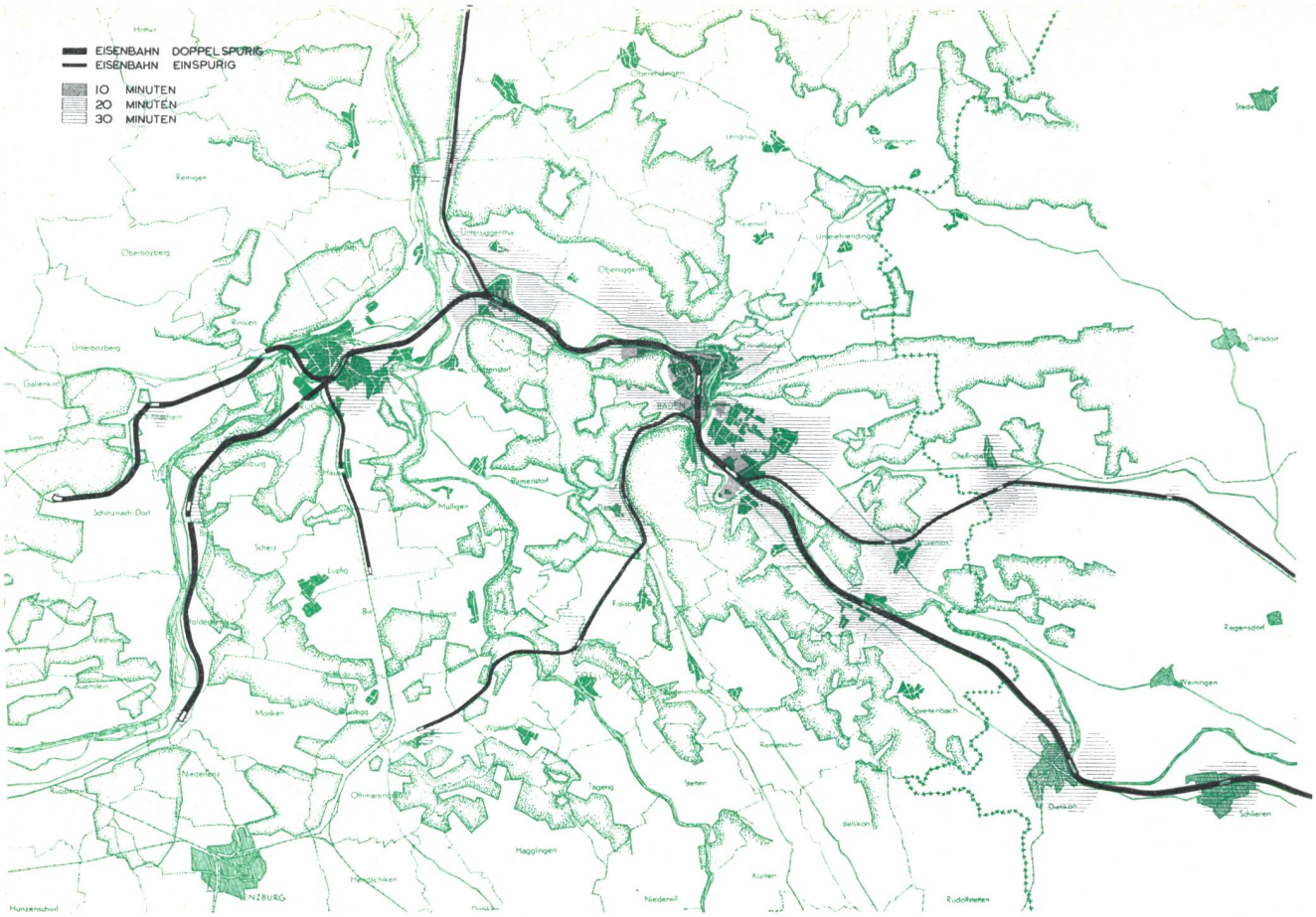

Abb. 2. Distanzenkarte für Bahnbenützer. Vom Industrieareal der Stadt Baden sind die Bahnstationen Schinznach-Dorf, Wildegg, Birrfelden, Mägenwil, Altstetten, Regensdorf und Koblenz in 30 Minuten mit Personenzügen erreichbar.

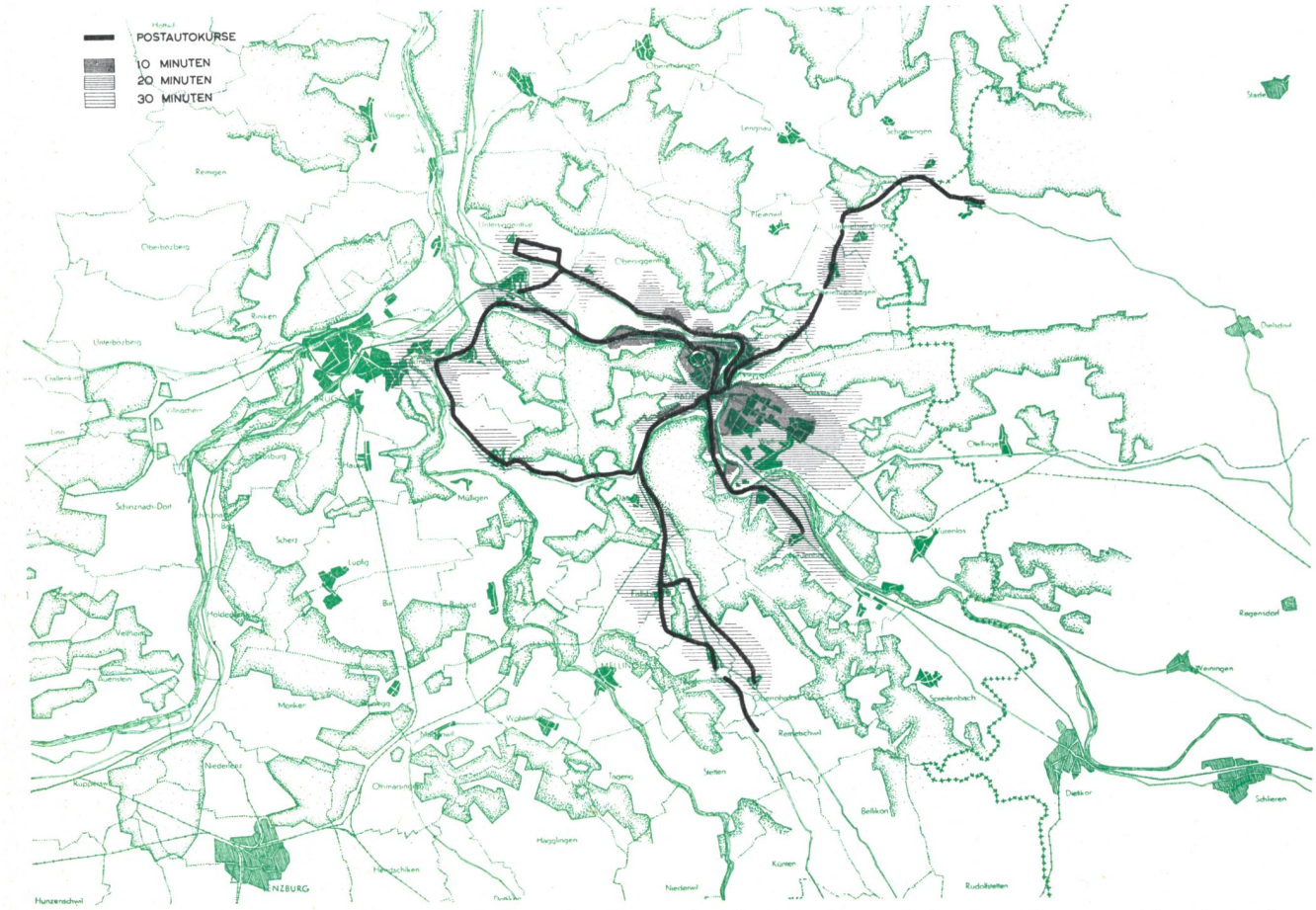

Abb. 3. Distanzenkarte für Postautobenützer. Vom Industrieareal der Stadt Baden sind die Orte Wettingen, Neuenhof, Oberrohrdorf, Gebensdorf, Untersiggenthal und Niederweningen in 30 Minuten mit den Autokursen erreichbar.

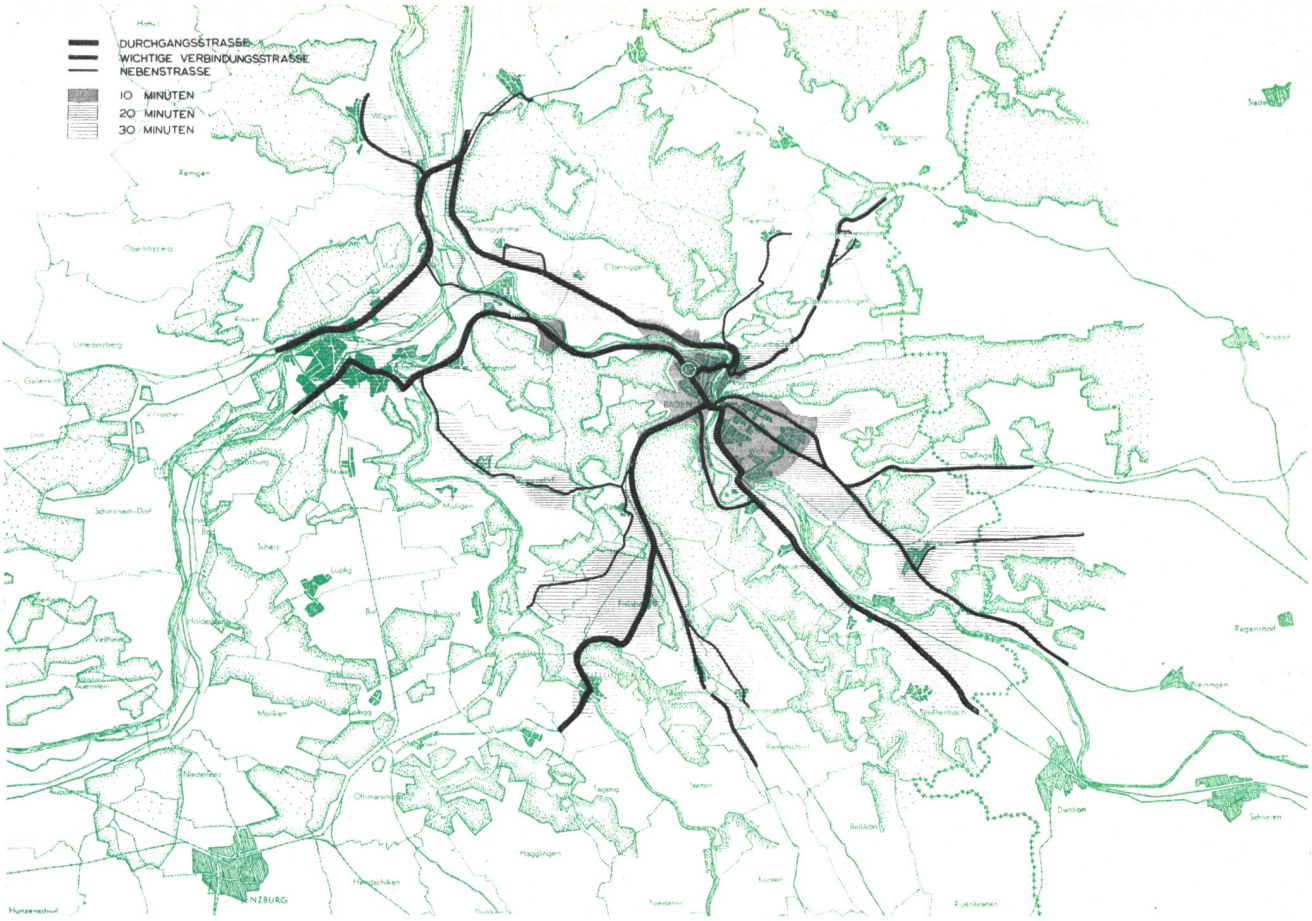

Abb. 4. Distanzenkarte für Fahrradbenützer. Vom Industrieareal der Stadt Baden sind die Orte Birmenstorf, Mülligen, Wohlenschwil, Remetschwil, Spreitenbach, Würenlos, Otelfingen, Unterehrendingen, Würenlingen und die Gegend von Brugg in 30 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar.

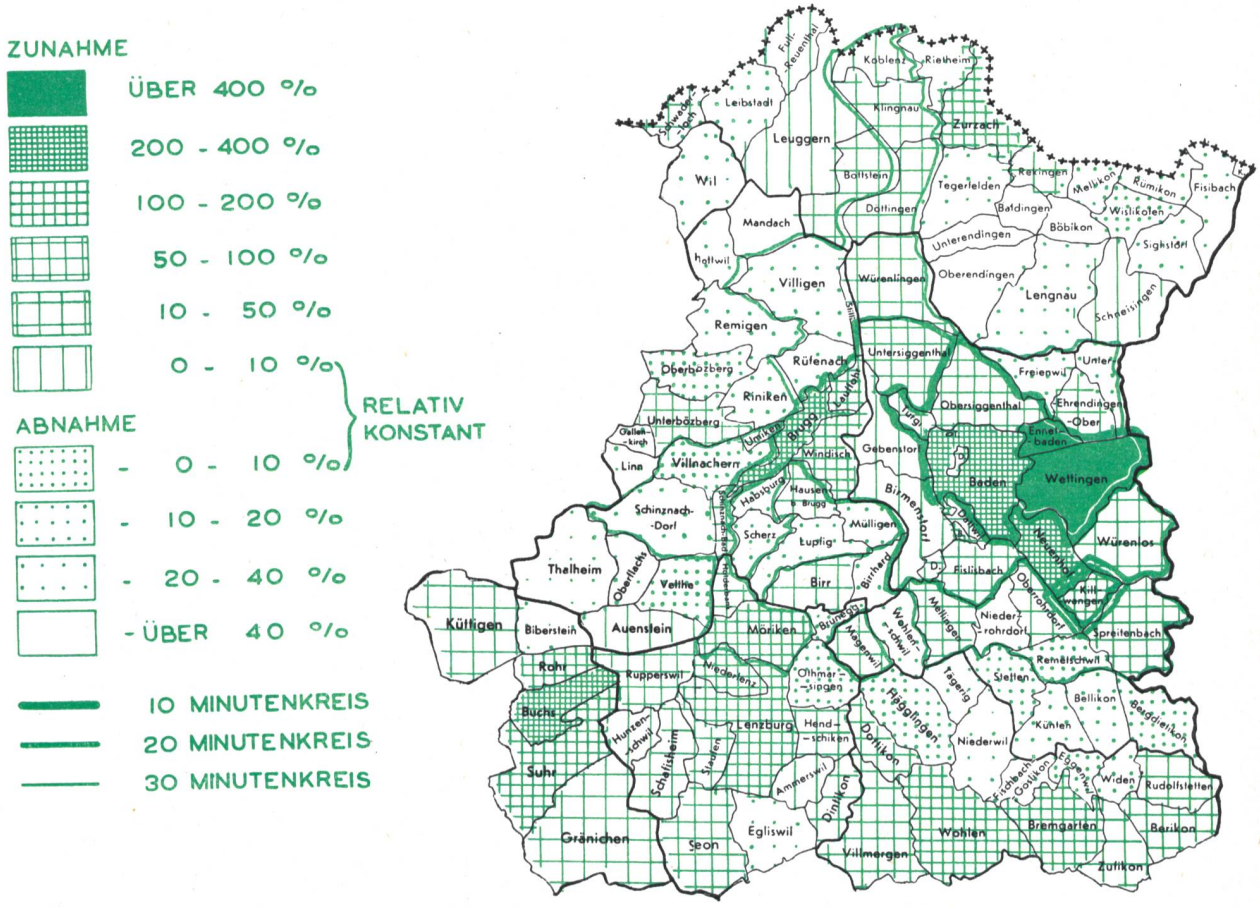

Abb. 5. Die im Einzugsbereich der Stadt Baden liegenden Gemeinden des Kantons Aargau mit der Darstellung der Zu- oder Abnahme ihrer Bevölkerung zwischen den Volkszählungen von 1920 und 1941.

meinderäten förderten nach und nach die Bedürfnisse der einzelnen Teile der Region zutage. Auch die Aemter der kantonalen Verwaltung haben ganz wesentlich zur Aufklärung beigetragen. Bei ihnen hatten sich im Laufe der Jahrzehnte die meisten Begehren schon einmal angemeldet, doch mussten sie wegen dringenderer Aufgaben des Kantons vorerst unerledigt bleiben; zum grössten Teil waren sie jedoch als Vorprojekte behandelt worden. Schliesslich sei noch erwähnt, dass eidgenössische Instanzen, z. B. die SBB, die PTT, das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft u. a. m. aufgesucht wurden, um Einblick in ihre Akten und Projekte zu nehmen, da diese Stellen für ein so komplexes Gebilde wie die Industrieregion Baden ihre Studien schon weit getrieben hatten. Das Bild der Planungsprobleme wäre aber unvollständig gewesen, wenn man sich nicht die Mühe genommen hätte, alte Zeitungsjahrgänge sorgfältig zu studieren. Von einzelnen utopischen Ideen abgesehen, konnten dort wertvolle Anregungen gefunden werden, denn die Tageszeitungen behandeln die gestalterischen Probleme oft recht frisch und unbeschwert, und gelegentlich lässt sich die eine oder andere Idee verwerten. Wertvolle Hinweise fand man ferner bei den ansässigen Ingenieuren und Architekten; mancher von ihnen hatte in seiner Praxis schon Gelegenheit gehabt, für dieses oder jenes Teilproblem ein Vorprojekt auszuarbeiten, sei es, dass er dazu beauftragt worden war, sei es, dass er aus freien Stücken einen Vorschlag ausgearbeitet hatte.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass sich der erste Schritt der Regionalplanungstätigkeit des Planers zur Hauptsache aus Besprechungen, Besuchen und Studien bereits geleisteter Arbeiten zusammensetzte. Das Ergebnis dieser mühsamen Arbeit war ein Katalog von Fragen. Es wäre nun nahegelegen, diese Fragen zu sichten und einen Plan für ihre Lösungen auszuarbeiten. Es zeigte sich jedoch bald, dass man so den eigentlichen Planungsproblemen nicht auf die Spur kam. Die treibenden Kräfte in der Region, d. h. die Industrie, das Gewerbe, der Handel, die privaten Transportunternehmungen mussten noch aufgesucht werden. Gerade sie tragen wesentlich zur Entwicklung der Region bei. Der Beauftragte suchte sich auf Grund von Besprechungen mit den massgebenden Persönlichkeiten ein Bild von der zu erwartenden Entwicklung zu machen. Manches, was in den vielen offiziellen und inoffiziellen Projekten nicht enthalten war, trat so zutage. Die Industrialisierungswelle, die im Anschluss an den letzten Weltkrieg über unser Land ging, hat auch in der Gegend von Baden sehr deutlich gezeigt, dass Planungsmassnahmen nicht ohne weiteres beachtet werden, wenn die Industrie nicht um ihre Meinung befragt wird.

Ein anderer wichtiger Bestandteil der Arbeitsmethode bei Regionalplanungen ist die Ausschöpfung statistischer Daten. Die offiziellen Unterlagen, die in den einzelnen Bänden über die Kantone in den eidg. statistischen Quellenwerken enthalten sind, können, was die Bevölkerung und ihre Zusammensetzung betrifft, wertvoll verarbeitet werden. Das Werk gibt uns die Möglichkeit, Vergleichszahlen zu erarbeiten, welche Schlüsse über das ganze Planungsgebiet zulassen. Es trifft dies besonders auf die soziologischen Erscheinungen zu, über die sonst nur sehr kümmerliche Auskünfte zu erhalten sind. Besonders wichtig ist es dabei, sich nicht nur auf die Ergebnisse der neuesten Volkszählung aus dem Jahre 1941 zu beschränken, denn diese sind ja leider durch die nach dem Kriege einsetzende Entwicklung bereits stark überholt. Wenn man die Nachzählungen der Gemeinden mitberücksichtigen will, stösst man auf die bedauerliche Tatsache, dass diese nicht überall mit der nötigen Sorgfalt vollzogen wurden, dass sie vor allem nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten und zum Teil überhaupt nicht stattfanden. Eine weitere Erschwerung besteht darin, dass die Originalerhebungsbogen für die Volkszählung nicht in den Gemeinden aufbewahrt werden. Bei der Auswertung der statistischen Quellenwerke war der Grundsatz wegleitend, nur die vom Amt verarbeiteten Zahlen zu benützen. Zu Vergleichszwecken wurden die Volkszählungen von 1900, 1920, 1930 und 1941 herangezogen, woraus sich Schlüsse über die Ueberfremdung der Region, über die Umschichtung innerhalb der einzelnen Berufsgruppen und Erwerbsklassen, über die Bevölkerungsbewegungen u. a. m. ziehen liessen, die sich für die öffentliche Propaganda in der Tagespresse und bei Vorträgen sehr nutzbringend anbringen liessen. Diese Kenntnisse über die soziologische Struktur der Region waren für die Förderung des Planungsverständnisses fast ebenso wichtig wie die rein technischen Planungsprobleme.

In die dritte Gruppe der Untersuchungen gehörte die Erforschung der verkehrsmässigen Erscheinungen im Planungsgebiet. Die ausserordentliche Bedeutung der Badener Industrie, vorab natürlich der weltbekannten Firma Brown Boveri & Co., deren Arbeiterschaft sich aus der nähern und weitern Umgebung Badens rekrutiert, hat eine tägliche Pendlerbewegung zur Folge, die sich nur auf Grund exaktester Untersuchungen feststellen liess. Diese Forschungen, die vom Sekretär der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, H. Aregger durchgeführt wurden, stützten sich auf die folgenden Quellen: Auszug aus dem Urmaterial der Volkszählung 1941 vom Eidg. Statistischen Amt in Bern; Angaben über den Verkehr des Bahnhofes Baden 1938 bis 1947, von der statistischen Sektion des Generalsekretariates der SBB, Bern, Angaben über den Verkehr der Postautolinien des Automobildienstes der PTT, Betriebssektion, Bern; Eidgenössische Volkszählung 1941; Schweizerische Fabrikstatistik 1937/1944, und die schweizerische Verkehrszählung 1936/1937; dazu wurden noch Angaben der Badener Verkehrszählung berücksichtigt. Trotz dieser grossen Zahl von Quellen ist die Untersuchung leider nicht vollständig, da die grosse Zahl der privaten Automobil- und Motorradbesitzer und die vielen Radfahrer aus finanziellen Gründen nicht erfasst werden konnten. Trotzdem waren die Schlussfolgerungen von grosser Bedeutung. Es wurden neben den Bewegungen von den Aussengemeinden nach Baden auch entgegengesetzte Strömungen von Baden nach auswärts und zwischen sozusagen allen Gemeinden

konstatiert, was darauf schliessen lässt, dass die Umgebung Badens im Begriff ist, eine einzige Stadt zu werden.

Als letzte Gruppe von Untersuchungen ist ausser den üblichen Inventarkarten noch die Aufstellung von sogenannten Distanzkarten zu nennen. Es handelte sich darum, unabhängig von den heutigen Siedlungsverhältnissen die Verkehrsgunst der einzelnen Geländepartien im Planungsbereich oder, anders ausgedrückt, die Grenzen jener Gebiete zu ermitteln, die in bestimmten Zeitabschnitten vom Wirtschaftszentrum aus erreichbar sind. Gewählt wurden als Ausgangspunkt für diese Distanzuntersuchungen das Eingangsareal der Firma BBC und als Verkehrsmittel neben der SBB, den Postauto- und Omnibuskursen der Gegend noch das Fahrrad, das eine ausserordentliche Rolle im Personenverkehr spielt. Auch bei dieser Untersuchung musste aus finanziellen Gründen leider auf das private Automobil und das Motorrad verzichtet werden. Es kann durch die Anschauung bestätigt werden, dass diese beiden Verkehrmittel immer mehr zur Anwendung kommen, indem zum Beispiel einzelne Arbeiter sich gemeinsam solche Vehikel erwerben und aus ihren Dörfern Arbeitskollegen in einer Art privater Autokurse zur Arbeit fahren. Die täglich bei BBC parkierten Fahrzeuge sprechen darüber eine deutliche Sprache. Es ist anzunehmen, dass sich eine Entwicklung, wie sie sich beispielsweise in den Vereinigten Staaten durchsetzte, auch bei uns abzuzeichnen beginnt.

Die Planungsprobleme der Region Baden

Wenn man auf Grund der Kenntnis der verschiedenen Planungsprobleme versucht, eine Klassifikation derselben vorzunehmen, so wird man feststellen, dass zwei Kategorien vorhanden sind, nämlich solche, die sich vom Gesichtswinkel der Region aus lösen lassen und solche, die weit über das Planungsvermögen der Region hinausreichen. Für die erste Kategorie lassen sich konkrete Lösungsvorschläge ausarbeiten, für die zweite jedoch sind nur Anregungen und Wünsche anzubringen; die Lösung dieser Fragen hängt von anderen Instanzen ab, die nicht in einer Regionalplanungskommission — ganz besonders nicht in einer so losen, wie sie in Baden besteht — bereinigt werden können. Die Verkehrsprobleme beispielsweise sind von derartiger Gewichtigkeit, dass sie sich nur im schweizerischen Rahmen lösen lassen. Durchgangsstrassen von der Bedeutung der Hauptstrasse Zürich—Basel und die wichtige Strasse durchs Furttal, die die Ostschweiz auf kürzestem Wege mit der Gegend von Aarau—Olten verbindet — sie kreuzen sich übrigens im engern Stadtgebiet von Baden — lassen sich mit den bescheidenen Mitteln einer Regionalplanungsgruppe nicht endgültig studieren. Die gleiche Feststellung lässt sich für das wichtige eidgenössische Problem des Hafens von Brugg und der Schiffbarmachung der Limmat machen. Diese zwei Schiffahrtsfragen, die seit Jahrzehnten diskutiert werden, berühren nicht nur das Planungsgebiet, sondern zählen zu den wichtigsten Objekten überhaupt. Sie hängen im Grunde genommen überhaupt nicht von Baden, sondern von der Entwicklung in der weitern Ostschweiz ab. Die Entschlüsse der Stadt und des Kantons Zürich werden richtunggebend sein; die Region Baden wird sich wohl oder übel fügen müssen. Wird dereinst ein Hafen in Eglisau oder Flaach erstellt, so ist es klar, dass dann dem Projekt für einen Hafen in Brugg nur untergeordnete Bedeutung zufällt. Wird jedoch nur das Brugger Projekt ausgeführt, so sind die direkten Auswirkungen auf das Planungsgebiet ganz wesentlich, denn dann werden sich ausser den technischen Einrichtungen für den Güterumschlag eventuell noch neue Industrien und Wohnsiedlungen als nötig erweisen, für welche heute schon der nötige Platz reserviert werden muss. Aus dieser Problemstellung ergibt sich — jedenfalls in bezug auf das Hafengelände und seine Umgebung — dass die Regionalplanung den Charakter einer Dispositionsplanung haben muss. Die Eventualitäten müssen in planlichen Massnahmen ihren Niederschlag finden können. Für den Hafen Brugg, wie für die Lösung der Durchgangsstrassenprobleme wird man versuchen, durch das Mittel der Planung verschiedene Möglichkeiten für die Zukunft offen zu halten. In den Zonenplänen der einzelnen Gemeinden sollen sich diese Gedanken widerspiegeln. Setzt man sich in die Lage der verantwortlichen Gemeindebehörden, die ihren Stimmbürgern nicht nur eine konkrete Massnahme, sondern eventuell zwei oder mehrere mögliche Varianten für die gleiche Aufgabe vorzulegen haben, so wird man ohne weiteres begreifen, wie schwierig es ist, heute schon von einer Regionalplanung im umfassenden Sinne zu reden. Man muss, will man nicht an den Tatsachen vorbeisehen, ehrlich genug sein, um einzusehen, dass man sich heute noch in einem vorbereitenden Stadium befindet, welches die Wege zu einer künftigen Regionalplanung im umfassenden Sinn des Wortes ebnen soll. Gerade die angeschnittenen Fragen zeigen deutlich, dass wir uns — jedenfalls was die Regionalplanung betrifft — auf einer Vorstufe zur eigentlichen Planungstätigkeit befinden. Diese müsste unseres Erachtens von oberbehördlichen Instanzen mit den nötigen Kompetenzen getragen werden. Es hat keinen Sinn, im Rahmen einer von 7 Gemeinden gebildeten Gruppe Probleme von eidgenössischer Bedeutung zu wälzen und Lösungen zu suchen, die von den wirklich Verantwortlichen mit einem Federstrich abgetan werden können.

Die zweite Kategorie der in der Region auftretenden Probleme lässt sich auf dem Boden der Gemeindebaugesetzgebung, das heisst mittels des Zonen- und Bebauungsplanes und des Baureglementes lösen. Es handelt sich vor allem um die Baulandbegrenzung und -einteilung und um die Fragen der öffentlichen Bauten. Gesetzesgrundlagen für regionale Regelungen fehlen sozusagen vollkommen; man wird den mühsamen Weg über die Gemeinde und ihre Instanzen notgedrungen einschlagen müssen, wenn man Regionalplanungsideen zum Durchbruch verhelfen will. Freilich bestünde, juristisch betrachtet, der Weg über den Gemeindeverband, das heisst über einen freiwilligen Zusammenschluss der an der Planung interessierten öffentlichen Körperschaften. Doch sind die damit zusammenhängenden Fragen

staatsrechtlicher Art noch wenig abgeklärt. Aufgabe der nächsten Zukunft wird es sein, diese für die Planung schweizerischer Prägung nützlichen Wege zu erforschen und auszubauen. Zurzeit sind im Kanton Aargau und in den meisten andern Kantonen die Gemeinden zuständig. Man wird versuchen müssen, einen Regionalplan zu erarbeiten, der aus lauter Gemeindeplanungen zusammengesetzt ist. Unzulänglichkeiten, die daraus entstehen, dass die Gemeinden ihre Pläne dann aufstellen, wenn es ihnen passt, wird man in Kauf nehmen müssen.

Eine scheinbar nebensächliche, aber doch sehr wesentliche Erschwerung der Planungstätigkeit liegt darin begründet, dass an vielen Orten — so auch in Baden und Umgebung — die Landesvermessung noch weit im Rückstand ist und zusammenhängende Karten im Maßstab 1:5000 oder 1:10 000 fehlen. Einzelne Gemeinden besitzen den sogenannten Uebersichtsplan im Maßstab 1:5000, alle haben den Katasterplan im Maßstab 1:500 oder 1:1000, einzelne sind auch im Maßstab 1:2000 oder 1:2500 dargestellt. Eine Vermessung und Darstellung des Planungsgebietes nach einheitlichen Regeln und Gesichtspunkten fehlt vollkommen. Man musste sich auf den Siegfriedatlas stützen, der für die Region Baden schon mehrere Jahre nicht nachgeführt ist. Eine Vergrösserung dieser Karte in den Maßsab 1:10 000 lieferte die unzulängliche und ungenaue Unterlage, auf der projektiert werden sollte. Auch von diesem Standpunkt aus war eine rechtsgültige und verbindliche Planung nicht möglich. Für die beabsichtigte Fortsetzung der Arbeiten wird jedoch in den nächsten Jahren ein ausgezeichnetes Kartenwerk zur Verfügung stehen, das vom kantonalen Vermessungsamt demnächst in Arbeit genommen werden soll.

Auf Grund dieser für die Regionalplanung hinderlichen Erkenntnisse kam die Regionalplanungsgruppe Baden im Laufe der ersten nun zu Ende gegangenen Arbeitsperiode davon ab, die im unterzeichneten Vertrag zwischen Auftraggeber und Planer formulierte Zonenplanung für die angeschlossenen Gemeinden wirklich zu fordern. Man erkannte vielmehr, dass die bisher geleisteten Arbeiten nur als Grundlagen für die zukünftigen Studien gewertet werden konnten. Im November 1949 publizierte man daher als erste Veröffentlichung «Die Grundlagen zur Regionalplanung» und übergab sie den beteiligten Gemeinden und Körperschaften zur Stellungnahme.

Die Arbeit der Regionalplanungsgruppe

Wie schon mehrfach betont, besitzt die Regionalplanungsgruppe Baden keinerlei rechtliche Kompetenzen. Sie hat im Gegensatz zu den andern uns in der Schweiz bekannten Regionalplanungsorganisationen nur die Pflicht propagandistisch zu wirken. Sie muss daher ihr Hauptaugenmerk auf die Aufklärung der Oeffentlichkeit richten. Deshalb veranstaltet sie jährlich anlässlich ihrer Mitgliederversammlungen öffentliche Vorträge, wo allgemeine Planungsfragen und speziell die Region betreffende Probleme behandelt werden. Das diesen Veranstaltungen von der Bevölkerung jeweils entgegengebrachte Interesse war ausserordentlich gross; auch der Tagespresse ist es hoch anzurechnen, dass sie sich in die Diskussion einschaltete. Die Vertreter der angeschlossenen Gemeinden und der interessierten Körperschaften folgten den dargelegten Ausführungen. Wie das Beispiel der vielleicht etwas vorzeitig ausgelösten Ortsplanungen beweist, blieben die Früchte dieser Tätigkeit nicht aus. Die Aufnahmebereitschaft der Bevölkerung war gross, verlangte jedoch vom Vortragenden einen leicht verständlichen, aber nicht allzupopulären Ton. Gerade dieser Ton ist uns Planern nicht sehr geläufig. Zu leicht verfallen wir unsern wissenschaftlichen Gedankengängen oder verlieren uns in einer nichtssagenden Plauderei, die von den Zuhörern ebenso übel vermerkt wird wie eine für sie unverständliche Planungsterminologie. Das Wort «Pendler» beispielsweise hat für den unbefangenen Zuhörer einen bösen Klang, gerade in der Gegenwart, wo üble Wundertäter das «Pendeln» zu einem einträglichen Geschäft werden liessen. Trotzdem können wir es in unseren Vorträgen und Berichten fast nicht ausschalten. Genau gleich geht es uns mit dem Begriffe «Planung». Wer diesen Begriff nicht von der technischen Seite her erfassen kann und will, wird ihn bewusst missdeuten. Die Erfahrung hat bewiesen, dass man mit seinen technischen Ausführungen nicht vorsichtig genug sein kann. Die Kritiken über solche öffentlichen Vorträge in den Tageszeitungen reden eine deutliche Sprache, deutlicher jedenfalls als die oft zaghaften Einwände, welche man im Anschluss an den Vortrag in der Diskussion zu hören bekommt, denn hier braucht es eine Portion Mut, seine Meinung dem Referenten ehrlich ins Gesicht zu sagen. Einen Brandartikel kann man am nächsten Tage in Ruhe abfassen, ein Diskussionsbeitrag setzt eine gewisse rednerische Begabung voraus.

Die Regionalplanungsgruppe verfasste mehrere kurze Zwischenberichte über Teilfragen, die im Verlaufe der vergangenen Jahre der Presse übergeben wurden. Ausserdem fertigte sie zum Abschluss der ersten Arbeitsperiode den bereits erwähnten Zwischenbericht an, der, mit einfachsten Mitteln vervielfältigt, allen Interessenten zugestellt wurde. Leicht verständlich abgefasst, enthält er alle wesent-

Baden und die Nachbargem.		Baden	Ennetbaden	Wettingen	Neuenhof	Dättwil	U-Siggenthal	O-Siggenthal	REGION
Wohnbevölkerung	1941	10 388	1'305	9'225	1344	513	1644	2340	27'726
	1947	ca 11'000	ca 1'500	9570	1568	520	1665	ca 2500	29'323
Zunahme absolut		ca 612	ca 195	345	257	7	21	ca 160	1'597
relativ		ca 5,8 %	ca 8,5 %	3,8 %	19,6 %	1,4 %	1,3 %	ca 6,9 %	ca 5,8 %
Wohnbauten									
Bestand 1940		1237	370	1296	144	91	268	334	3740
Neubauten	1941	10	3	20	—		2	5	40
	1942	10	2	12	—		—	5	29
	1943	2	1	21	13		1	5	43
	1944	50	2	33	14	2	2	2	105
	1945	13	15	40	11		1	4	84
	1946	40	6	50	10		8	8	122
im Bau und projektiert	1947	14	5	61 44 95	23		9	12	158
Voraussichtlicher Bestand Ende 1947		1376	404	1567	215	93	291	375	4921
Zunahme absolut		139	34	271	71	2	23	41	581
relativ		11,2%	9,2%	20,9%	49,5%	2,2%	8,6%	12,3%	16%

Abb. 6. Bautätigkeit in den sieben Gemeinden, die zu Beginn der Arbeiten der Regionalplanungsgruppe angeschlossen waren, von 1940—1947.

lichen bisher erarbeiteten Daten. Wir lassen ihn hier im Auszug folgen, denn er enthält auch für den Fachmann die nötige Aufklärung über die Arbeitsmethode und das bisher erzielte Resultat. Wenn vereinzelte Wiederholungen des bisher Gesagten vorkommen sollten, so bitten wir den Leser, uns dies zu verzeihen. Wir kommen dabei nur dem Wunsche der Redaktion nach, eine umfassende Dokumentation der ersten in der Schweiz «von unten her» gewachsenen Regionalplanung zu geben.

Aus dem Bericht über die Grundlagen der Regionalplanung

Ausgangslage

Die an die Stadtgemeinde Baden angrenzenden Gemeinden

Ennetbaden
Wettingen
Neuenhof
Dättwil
Obersiggenthal
und Turgi

beherbergten im Jahre 1941 28 250 Einwohner. Aus ländlichen Gemeinden haben sie sich zu halbstädtischen und städtischen entwickelt. 1888 wohnten nur 7442 Einwohner in der gleichen Region. Heute sind es rund viermal mehr als vor 60 Jahren. Die ganze Gegend muss jetzt als städtische Siedlung angesprochen werden. Allein das Dorf Wettingen zählt mehr als 10 000 Einwohner und wird somit statistisch bereits zu den Städten gerechnet.

Die topographischen Grenzen, die durch den tiefeingeschnittenen Limmatgraben und die Höhenzüge des Hertensteins, der Lägern, des Kreuzlibergs und des Gebenstorferhornes gegeben sind, verhindern das Zusammenwachsen der Ortschaften. Diese Naturgegebenheiten sind günstig für die Entwicklung der einzelnen Orte. Sie garantieren die politische Selbständigkeit der Gemeinden sozusagen von selbst. Die lokalen Verkehrsverbindungen zwischen den Orten sind schlecht, was besonders deshalb ins Gewicht fällt, weil Baden die Arbeitsgemeinde ist, während Ennetbaden, Wettingen, Neuenhof und Obersiggenthal zu ausgesprochenen Wohngemeinden wurden.

Die Bevölkerung und ihre Zusammensetzung

Aus Angaben über die Bevölkerungsentwicklung und die Berufstruktur, die auf Grund des statistischen Quellenwerkes des Kantons Aargau zusammengestellt wurden, ist folgendes zu entnehmen:

Alle angrenzenden Gemeinden, mit Ausnahme von Dättwil, haben seit 1888 auffallend zugenommen.

Die Bevölkerungszusammensetzung, das heisst ihre Berufsstruktur hat sich so verändert, dass

Baden als Wohn- und Industriegemeinde,
Ennetbaden als Wohngemeinde,
Wettingen als Wohngemeinde,
Neuenhof als Wohn- und Landwirtschaftsgemeinde,
Turgi als Wohn- und Industriegemeinde

angesprochen werden müssen, wobei der prozentuale Anteil der einzelnen Berufsgruppen wie folgt lautet:

	Landwirtschaft %	Industrie u. Gewerbe %	Handel u. Verkehr %	Uebrig Berufe %
Baden	0,4	54	20	25
Ennetbaden	1	56	20	23
Wettingen	4	66	12	18
Neuenhof	9	65	11	15
Dättwil	43	34	6	17
Obersiggenthal	13	66	7	14
Turgi	3	70	11	16

Die Berufsstruktur änderte sich seit der Volkszählung von 1920 zugunsten des industriellen und städtischen Anteils der Bevölkerung. Die Veränderung fand auf Kosten der Landwirtschaft statt. Die nachfolgende Zusammenstellung gibt Aufschluss über diese Wandlung.

Veränderung der Berufsstruktur seit 1920

	Landwirtschaft %	Industrie u. Gewerbe %	Handel u. Verkehr %	Uebrige Berufe %
Baden	— 44,5	+ 6,5	+ 18	+ 106
Ennetbaden	± 0	+ 27	+ 15	+ 214
Wettingen	— 36	+ 35	+ 62	+ 315
Neuenhof	— 40,5	+ 17,5	+ 29	+ 10
Dättwil	— 19,5	— 23	+ 8	+ 177
Obersiggenthal	— 31	+ 21	+ 24	+ 29
Turgi	— 25	+ 14,5	+ 18,5	+ 239

Aus den statistischen Grundlagen ergibt sich — was durch die reine Anschauung bestätigt wird — dass die ganze Umgebung Badens im Begriff ist zu verstädtern. Der Bauernstand wird allmählich verdrängt. Bezeichnend ist auch, dass in den meisten Gemeinden der Gegend der Anteil der Ortsbürger stark im Rückgang begriffen ist. Die folgende Tabelle zeigt, in welchem Masse die Ortsbürger im Verhältnis zur Gesamtzahl der Einwohner seit 1920 abgenommen haben.

	1920 %	1941 %
Baden	7,2	6,4
Ennetbaden	8,1	3,7
Wettingen	19,5	15,3
Neuenhof	31,5	30,5
Dättwil	54	48
Obersiggenthal	51,5	37,7
Turgi	13	9,5

Der Wohnort der Arbeiter- und Angestelltenschaft

Die Behauptung, Baden und seine Umgebung seien als eine einzige werdende Stadt zu betrachten, wurde durch die Untersuchungen über die täglich zurückgelegten Berufswege bewiesen. Die Ergebnisse wurden in Karten im Maßstab 1:100 000 niedergelegt, die sich leider nicht einwandfrei reproduzieren lassen. Wir müssen uns daher mit einem schriftlichen Auszug begnügen.

Dies zeigt, dass täglich aus folgenden Orten Arbeiter und Angestellte nach Baden kommen.

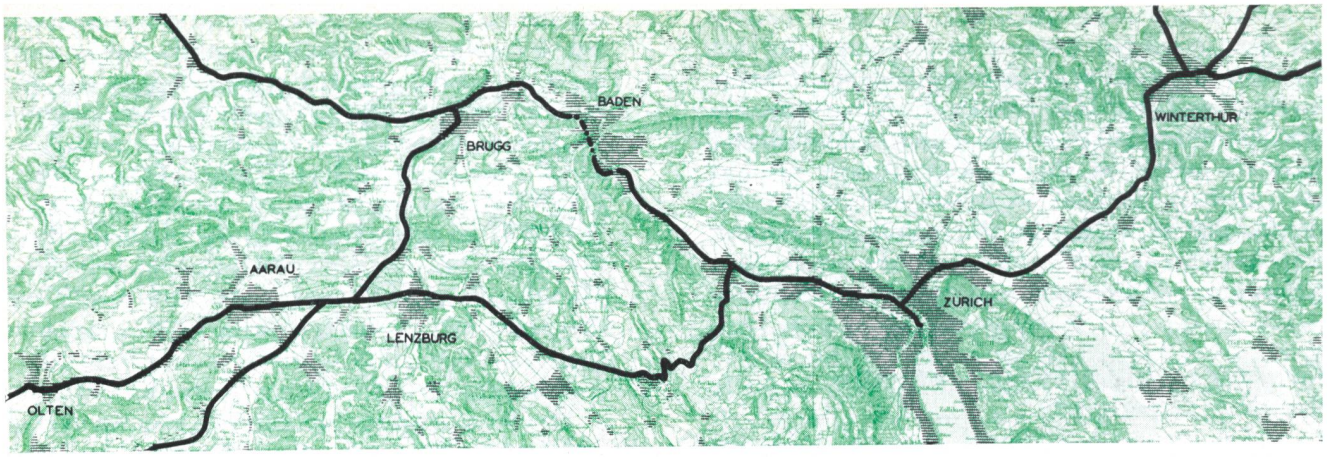

Abb. 7. Die Durchgangsstrassen im Raume Olten—Winterthur nach dem offiziellen Ausbauvorschlag.

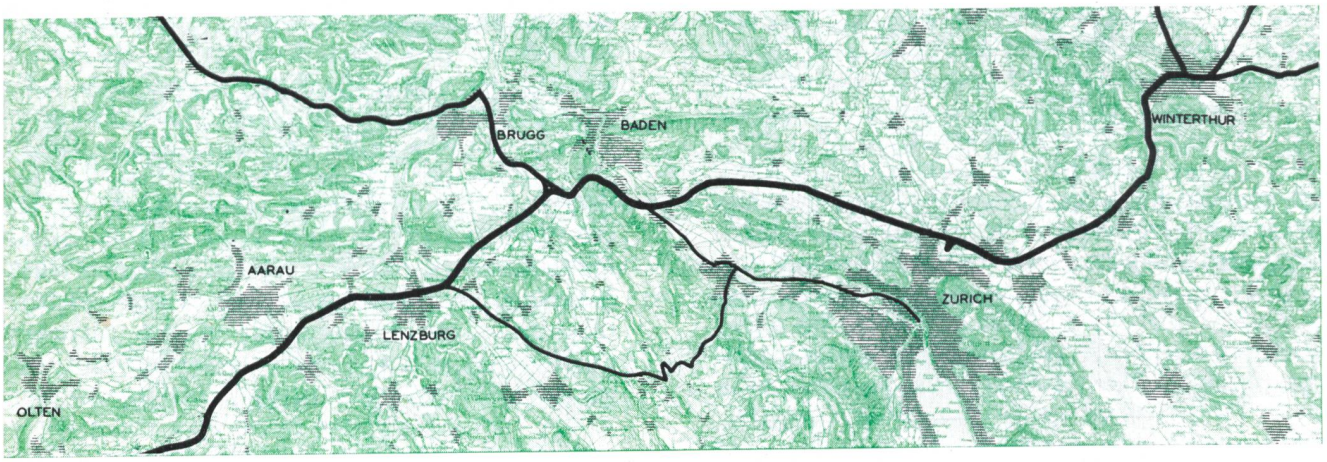

Abb. 8. Die Durchgangsstrassen im Raume Olten—Winterthur nach dem Vorschlag von Dr. J. Killer, Baden.

Abb. 9. Vergleich des offiziellen Hauptstrassenprojektes mit dem Vorschlag von Dr. J. Killer in der Gegend Badens.

Berufstätige in Baden, die von auswärts kommen:

Von	Berufstätige
Wettingen	1999
Ennetbaden	535
Obersiggenthal	474
Zürich	321
Fislisbach	232
Neuenhof	188
Birmenstorf	161
Turgi	160
Untersiggenthal	154
Gebenstorf	147
Würenlos	146
Mellingen	144

Zwischen 50 und 100 Berufstätige kommen von:

	Berufstätige
Windisch	96
Oberehrendingen	90
Brugg	78
Lengnau	75
Wohlenschwil	72
Dietikon	67
Tägerig	64
Würenlingen	62
Oberrohrdorf	62
Spreitenbach	59
Niederrohrdorf	52

Aus den Regionen von:

	Berufstätige
Lenzburg und Umgebung	160
Bremgarten und Umgebung	134
Koblenz und Umgebung	117
Muri	115
Fricktal	97
Endingen und Umgebung	44
Aarau und Umgebung	43
Olten und Umgebung	30
Zürichsee	23
Basel und Umgebung	18
Kaiserstuhl und Umgebung	12

Als Kuriosum sei erwähnt, dass 2 Berufstätige täglich von Winterthur, 2 von Uster, 1 von Grüningen und 1 von Liestal her- und zurückreisen.

Die Untersuchung zeigt deutlich, wie stark die Anziehungskraft Badens ist. Viele dieser täglichen Berufswanderer (Pendler) wollen im Laufe der Jahre in der Umgebung ihres Arbeitsortes ansässig werden. Sie bewirken die stetige Zunahme der Region. Heute sind es total 6707 Berufstätige, die täglich nach Baden fahren. Von Baden nach auswärts fahren nur 371 Personen zur Arbeit.

Die gleiche Untersuchung wurde für die 27 andern Gemeinden ebenfalls durchgeführt. Sie zeigt für Wettingen, dass täglich nur 253 Personen von auswärts kommen. Für diesen Bericht sei festgehalten, dass ausser dem überwiegenden radialen Verkehr nach Baden auch noch Berufsverkehr von Ort zu Ort stattfindet und dass bedeutende Teile der Arbeiterschaft ihren Berufsort ausserhalb der Region haben, was durch die folgende Tabelle bewiesen wird:

Es fahren täglich nach Zürich:

	Berufstätige
Würenlos	88
Spreitenbach	52
Ennetbaden	43
Killwangen	37
Untersiggenthal	13
Klingnau	6
Döttingen	2

Nach Brugg:

Untersiggenthal	18
Obersiggenthal	10
Klingnau	13

Nach Schlieren:

Spreitenbach	30
Würenlos	17
Neuenhof	11
Killwangen	8

Diese Zahlenangaben, die für die Auftraggeber neu und aufschlussreich waren, fanden in der Presse begeisterte Aufnahme. Man stürzte sich sonderbarerweise gerade auf diese Zahlen und vernachlässigte die Planungsprobleme!

Die Grenze des Einflussbereiches der Stadt Baden

Die in der Einleitung beschriebenen Untersuchungen über die Verkehrsdistanzen (Abb. 2—5) ergaben folgendes Resultat:

Im 10-Minutenkreis liegen 6 Gemeinden:

Baden	10 388	
Ennetbaden	2 305	
Wettingen	9 225	
Killwangen (Bahnstation)	482	
Obersiggenthal	2 340	
Turgi (Bahnstation)	1 468	
mit total	26 208	Einwohnern im Jahr 1941

Zum 20-Minutenkreis gehören 10 Gemeinden:

Dättwil	513	
Neuenhof	1 311	
Würenlos	1 533	
Fislisbach	1 238	
Gebenstorf	1 886	
Birmenstorf	1 061	
Windisch	3 627	
Brugg	4 778	
Lauffohr	537	
Untersiggenthal	1 644	
mit total	18 128	Einwohnern im Jahr 1941

Insgesamt wohnten also 44 336 Einwohner in der nähern Umgebung Badens.

Im 30-Minutenkreis, der allerdings nur theoretischen Wert hat, weil zum Teil nur noch die Bahnstationen mit ihrer nächsten Umgebung darin ent-

«Reproduktion und Veröffentlichung der Siegfriedkarte 1:25 000 und der Dufourkarte 1:100 000 in verkleinertem Maßstab mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 31. August 1950.»

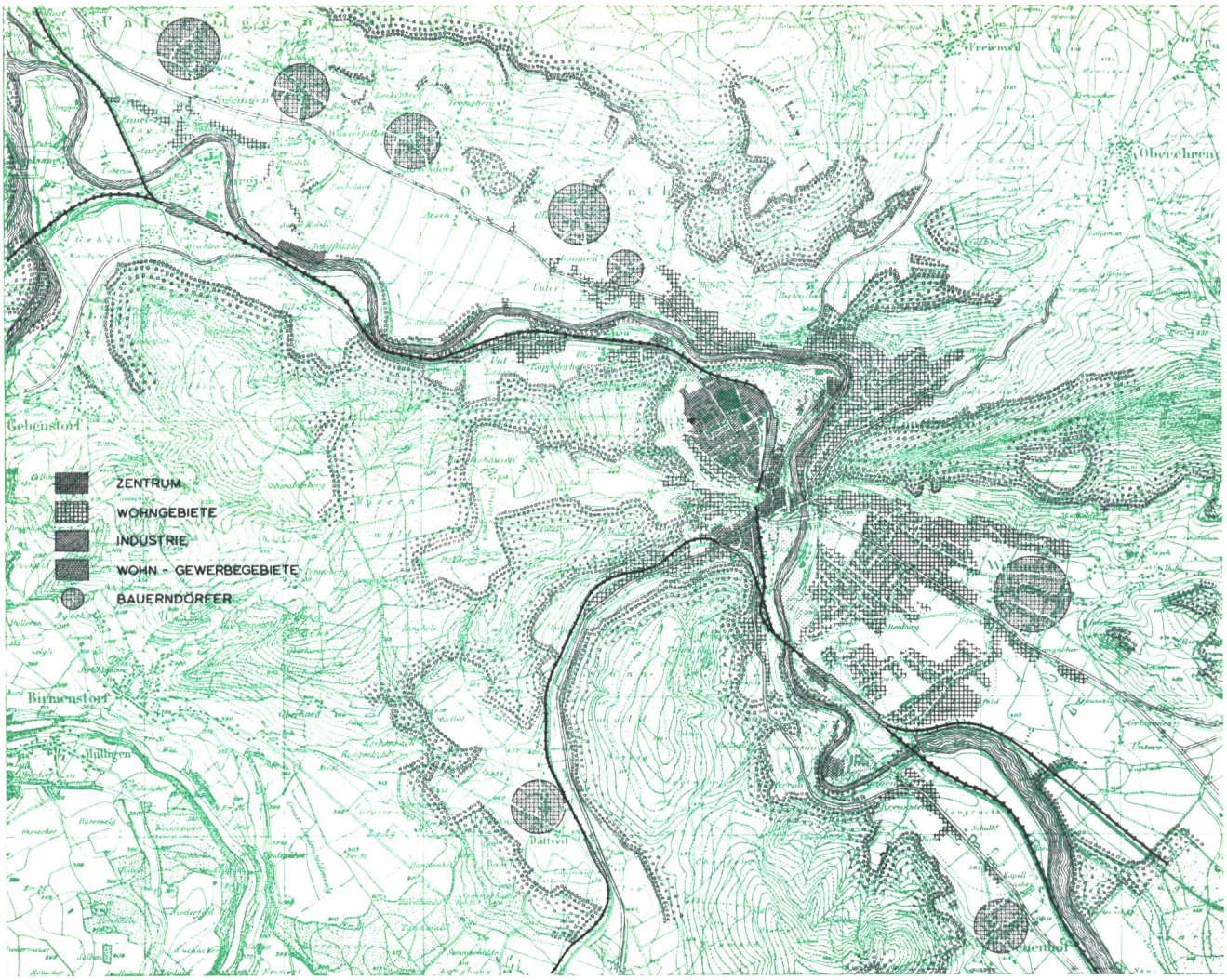

Abb. 10. Generalisierte Inventarkarte über die Nutzung der Region Baden. Die Bebauung mit Wohnhäusern dehnt sich aus und erfasst ein Bauerndorf nach dem andern.

halten sind, liegen weitere 25 Gemeinden mit 19 442 Einwohnern. Interessant ist jedenfalls, dass die Orte Koblenz, Mörikon, Mellingen u. a. m. in 30 Minuten von Baden aus erreicht werden können. Ihre Einwohnerzahlen müssen somit für die Dimensionierung öffentlicher Bauten in Baden mitberücksichtigt werden.

Sowohl der 20- als auch der 30-Minutenkreis greifen in den Kanton Zürich über, wobei bedeutende Orte, wie Schlieren und Dietikon mitzuzählen wären. In der Annahme, dass diese Orte nach Zürich orientiert sind, wurden sie ausser Acht gelassen. Würde man die Fahrzeiten für die Schnellzüge einsetzen, so kämen selbst Zürich, Frick und Aarau in den 30-Minutenkreis von Baden zu liegen. Man kann annehmen, dass im Jahre 1949 schon ungefähr 70 000 Einwohner im 30-Minutenkreis leben.

Die Prognose für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Region Baden

Es ist beim heutigen Stand der Arbeiten noch verfrüht, eine Prognose für alle Gemeinden zu geben, die im 10-, 20- und 30-Minutenkreis enthalten sind. Wir beschränken uns auf die direkt an Baden anstossenden Gemeinden. Die Voraussage wurde auf Grund der Zinseszinsformel

$$E_n = e\left(1 + \frac{p}{100}\right)^n$$

errechnet, wobei

E_n = Bevölkerung nach n Jahren
e = Bevölkerung im Jahre 1941
p = jährliche Zunahme

gesetzt wurde. Als Ziel wurde das Jahr 2000 gesetzt, so dass n = 59 ist. Es ist klar, dass dieser Berechnung nur theoretische Bedeutung zukommt.

Es ergeben sich für das Jahr 2000 für:

Baden . . .	16 500
Ennetbaden . .	4 500
Wettingen . .	20 000
Neuenhof . .	5 000
Turgi . . .	2 000
Obersiggenthal .	5 000
Total . . .	53 000

Dieses wäre eine Bevölkerungszahl, wie sie heute in Städten wie Winterthur und Biel vorhanden ist.

Es wäre vermessen, für die Region heute schon so umfangreiche und gewagte Prognosen abzugeben. Wichtig ist nur, zu untersuchen, welche Vorkehren zu treffen wären, wenn eine solche Entwicklung wirklich stattfinden würde. Wir stellten daher die Frage nach der Baulandreserve in den einzelnen Gemeinden und bezeichneten jene Teile des Gemeindegebietes als Bauland, die bereits von der Wohnbautätigkeit erfasst wurden. Wir untersuchten in der aufgezählten Gemeindegruppe (Planimetrie im Maßstab 1:10 000) die Baugebiete und stellten eine Reserve von 160 ha fest, die sich wie folgt auf die Gemeinden verteilen:

	Bauland heute ha	Dazu Reserve ha
Baden	85	24
Ennetbaden	48	21
Wettingen	140	56
Neuenhof	17	25
Turgi	18	5
Obersiggenthal . . .	32	26

Daraus ergibt sich, dass bei einer Wohndichte von

100 E/ha bei ländlichen Verhältnissen
und 150 E/ha bei städtischen Verhältnissen

in diesen Orten total noch *20 900 Einwohner angesiedelt* werden können, *ohne neues*, heute noch rein bäuerlich genutztes Land, *in die Bauzone einzubeziehen*. Diese zusätzlichen 20 900 Einwohner würden sich wie folgt auf die verschiedenen Gemeinden verteilen:

Baden . .	24 ha × 150 E/ha =	3 600	Einw.
Ennetbaden .	21 ha × 100 E/ha =	2 100	»
Wettingen .	56 ha × 150 E/ha =	8 400	»
Neuenhof . .	25 ha × 150 E/ha =	3 700	»
Turgi . . .	5 ha × 100 E/ha =	500	»
Obersiggenthal	26 ha × 100 E/ha =	2 600	»
Total Zunahme		20 900	Einw.

Zieht man noch die Gemeinden

Killwangen
Dättwil
Würenlos
Fislisbach
Gebenstorf
Birmenstorf
Untersiggenthal

in Betracht, so kann man auch ohne Untersuchung feststellen, dass in diesem 20-Minutenkreis noch viel angeschnittenes Bauland vorhanden ist, welches im Sinne einer rationellen Nutzung unseres Bodens zuerst ausgefüllt werden sollte, bevor neues Bauland von seiten der Oeffentlichkeit künstlich erschlossen wird.

Aus diesen Gründen konnte die Regionalplanung sich nicht dazu entschliessen, den Gemeinden weitere grosszügige Erschliessungen mit Strassen und Leitungen zu empfehlen. Sie ist im Gegenteil der Ansicht, eine Abgrenzung der Baugebiete auf dem heutigen Stand sei empfehlenswert. Selbst bei optimistischer Beurteilung der Bevölkerungsentwicklung wird die vorhandene Baulandreserve ausreichen.

Verkehrsfragen in der Region

1. Der Hafen Brugg.

Das Gebiet des Gross-Schachen in Windisch und die Landzunge am Limmatspitz bei Vogelsang auf Gebenstorferboden wurden seit 1935 für den Bau des Hafens Brugg vorgesehen. Es bestehen schon Projekte, die sich eingehend mit diesem Umschlagplatz befassen. In neuester Zeit sind Untersuchungen über die Schiffbarmachung der Aare in Gang gekommen dank eidgenössischer Kredite, die es erlauben, solche Studien auf grösserer Basis zu betreiben.

Das Ingenieurbüro Blattner in Zürich wurde mit der Oberaufsicht über die Projektierungsarbeiten betraut. Gemäss Auskunft von dieser Stelle wurde der Ausbau der Aare für Elektrizitätsgewinnung und im Zusammenhang damit auch der Hafen Brugg studiert.

Seither hat das Problem des Hafens Brugg schon eine gewisse Abklärung gefunden. Es fand ein engerer Wettbewerb unter drei eingeladenen Ingenieurfirmen statt, der die Nutzbarmachung der Aare für die Kraftgewinnung und die Gestaltung des engern Hafengebietes zum Inhalt hatte. Das Resultat zeigte eindeutig, dass das oben beschriebene und 1935 gewählte Hafengelände nicht genügt. Beide am Wettbewerb teilnehmenden Firmen schlagen das östlich Brugg gelegene flache Gelände für den Bau der Hafenanlage vor. Man sieht also, dass diese wichtige Planungsfrage in jüngster Zeit ins Rollen gekommen ist. Definitive Lösungen stellen diese Studien jedoch auch noch nicht dar, denn grundlegende Verhandlungen über die Wahl des Standortes eines ostschweizerischen Zentralhafens stehen noch aus.

2. Strassen von nationaler Bedeutung im Planungsgebiet.

Die Hauptstrasse Zürich—Basel, die heute durch die Orte Killwangen, Neuenhof, Baden, Turgi, Gebenstorf, Windisch und Brugg führt, soll in Zukunft nach dem Projekt der kantonalen Baudirektion in der Gegend der Sommerhalde auf dem Gebiet der Gemeinde Lauffohr die verlängerte Bözbergstrasse verlassen. Sie durchzieht das Aufeld, überquert die Aare bei Vogelsang, überbrückt dann die Limmat und erreicht bei Ennetturgi das Gebiet von Untersiggenthal. Von hier aus folgt sie in grossen Zügen dem Steilhang, um in der Gegend der Schiffmühle die Terrasse von Obersiggenthal zu gewinnen, von wo sie «in der Hölle» mit einer Brücke auf das linke Limmatufer nach dem untern Kappelerhof geführt wird. Von hier aus steigt sie am Martinsberg an, durchsticht ihn mit einem ersten Tunnel, umfährt das Baugebiet Badens westlich der Industriezone der Firma Brown Boveri & Co., durchkreuzt den Stein in einem zweiten Tunnel und überquert das Tal nach Dättwil mittels eines Viadukts. Hier findet der Anschluss an die Stadt Baden statt. Der Kreuzliberg wird mit einem dritten Tunnel durchfahren, dann fällt die Strasse gegen den Klosterrain ab und folgt im wesentlichen der bestehenden Strasse bis zum Kreuzstein in Neuenhof. Das Baugebiet dieser Gemeinde wird umfahren, indem die Strasse dem Trasse der SBB folgt. Bei Killwangen wird sie in die bestehende Zürcherstrasse geführt.

Abb. 11. Das Stadttor mit wenig Verkehr. Durch dieses Tor muss der ganze Strassenverkehr Zürich—Basel geschleust werden.

Abb. 12. Der Strom der Radfahrer passiert nach Arbeitsschluss das Stadttor.

Abb. 13. Schwere Lastzüge des Durchgangsverkehrs beeinträchtigen den Lokalverkehr.

Abb. 14. Lastzüge und Automobile werden von den geschlossenen Bahnschranken aufgehalten.

Abb. 15. Die geschlossenen Bahnschranken bewirken eine Stauung des Lokal- und Durchgangsverkehrs.

Abb. 16. Die Polizei muss die rechte Platzhälfte für den Verkehr, der in entgegengesetzter Richtung fliesst, freihalten.

Abb. 17. Die aufgestauten Fahrzeuge setzen sich in Bewegung. Der Knoten beginnt sich zu lösen.

Abb. 18. Der Platz ist wieder frei, bis sich die Bahnschranken wieder senken. Diese sind tagsüber rund sechs Stunden lang geschlossen.

Aus dem Kreise des Vorstandes der Regionalplanungsgruppe wurde ein neuer Strassenzug in Diskussion gebracht, weil der kantonale Vorschlag dem Baugebiete einzelner Gemeinden (Untersiggenthal, Neuenhof und Killwangen) zu wenig ausweicht. Ausserdem erscheint die Durchführbarkeit von drei Strassentunnels zweifelhaft. Der Verfasser des Berichtes kann sich dazu nicht äussern, weil die Abklärung solcher Fragen Sache eines Ingenieurs und nicht diejenige eines Architekten ist. Das vorliegende Strassenprojekt weist den Vorteil auf, dass es sich im Laufe der Jahrzehnte in Etappen ausführen lässt, die noch im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons Aargau liegen. 1. Etappe: Hafen Brugg-Kappelerhof. 2. Etappe: Kappelerhof-Neuenhof.

Bei dem zur Bekämpfung des Projektes erwogenen Vorschlag verlässt die Hauptverkehrsader die verlängerte Bözbergstrasse am gleichen Punkte wie die kantonale Variante; damit würden die beiden Strassenzüge vergleichbar. Sie überquert die Aare beim Gross-Schachen nach Windisch, überbrückt die Reuss nach Gebenstorf. Das Baugebiet von Birmenstorf wird westlich umfahren. In der Gegend von Rütihof vereinigt sie sich mit der ebenfalls vorgeschlagenen Strasse nach Bern. Von hier aus umfährt sie das Gebiet von Dättwil in westlicher Richtung und steigt gegen den Spitalhau an. Beim alten Römerübergang verlässt sie das Reusstal und tritt in den Raum des Limmattales ein. Dieser Uebergangspunkt liegt auf der Höhe von 480 m ü. M. Von hier aus fällt sie längs des stark eingeschnittenen Hanges westlich an Neuenhof vorbei, bis zur Gemeindegrenze von Killwangen an der Limmat allmählich ab. Mittels einer Brücke wird sie auf das Gebiet der Gemeinde Würenlos geführt. Von hier folgt sie dem Furttal bis Zürich-Oerlikon, wo der Anschluss an die Stadt, nach dem Flugplatz Kloten und nach der Ostschweiz erfolgt. Der grosse Nachteil dieser Strasse besteht darin, dass sie sich nicht in Etappen realisieren lässt. Sie muss in einem Zuge gebaut werden, damit sie ihren Zweck erfüllen kann. Vorläufig ist sie nur ein roter Strich auf dem Papier. Es sollte jedoch im Laufe der Jahre möglich werden, diese Strasse gründlich zu studieren, um sie mit dem kantonalen Projekt überhaupt vergleichen zu können. Heute ist dieser Vergleich nicht möglich, denn ein detailliertes Strassenprojekt, wie es für den Vergleich nötig wäre, lässt sich mit den vorhandenen Mitteln nicht erstellen. Daher hängen die mit dieser Strasse verknüpften Probleme in der Luft und es ist müssig, über den einen oder andern Strassenzug zu diskutieren. Man wird den Gemeinden empfehlen, den kantonalen Strassenzug in die Zonen- und Bebauungspläne aufzunehmen, damit auf alle Fälle eine Strasse für den Automobilverkehr ausführbar bleibt. Wenn die Gemeinden von sich aus ein Uebriges tun wollen, so können sie die zweite in Vorschlag gebrachte Variante ebenfalls in ihre Pläne einbauen. Sie ermöglichen damit für die Zukunft das Studium einer zweiten Lösung.

Die mit der Strassenplanung zusammenhängenden Probleme sprengen (ähnlich wie der Hafen Brugg) den Rahmen der Regionalplanung. Es geht bei diesen Fragen um den Ausbau des Mutschellen, um die Durchfahrtsmöglichkeiten im Gebiet der Stadt Zürich und um den Anschluss des Hafens Brugg an sein Hinterland. Der Verfasser dieses Berichtes schlägt daher vor, die Grundfragen vor einem Gremium von Fachleuten von eidgenössischem Ruf aufzurollen und auch die Vernehmlassung der beteiligten Kantonsregierungen einzuholen, da es ihm notwendig erscheint, dass diese Fragen gründlich geprüft werden.

Strassen von regionaler Bedeutung im Planungsgebiet

Die Verbindungen zwischen dem Industriezentrum Baden und seinen benachbarten Wohngebieten sind leider nicht leicht zu lösen. Der tiefe Limmatgraben und die Steilhänge der angrenzenden Höhenzüge stellen selbst für lokale Strassen beträchtliche Hindernisse dar, die nur dann überwunden werden können, wenn kantonale Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Zur Diskussion stehen:

a) Steg nach Obersiggenthal für Fussgänger und Radfahrer, zur bessern Verbindung des Obersiggenthaler Wohngebietes mit Baden.
b) Brücke ins Siggenthal zur Befreiung des Hotelgebietes der Gemeinde Ennetbaden vom lästigen Automobilverkehr.
c) Brücke zwischen Wettingen und Neuenhof zur bessern Verbindung des Wohngebietes von Neuenhof mit Baden.
d) Entlastungsstrasse im Gebiet der Gemeinde Wettingen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der heutigen Landstrasse.
e) Bau eines Tunnels durch den Stein zur Aufhebung der beiden Bahnübergänge bei der Bruggerstrasse und beim Falken in Baden. Sanierung der Verkehrsverhältnisse beim Stadtturm.
f) Verbindung der Freienwilerstrasse über den Hertenstein nach Ennetbaden zur Verbesserung der Verbindung nach Freienwil.

Alle diese Bauaufgaben, die sich niemals von einer einzigen Generation lösen lassen, erfordern jede einzelne für sich die finanzielle Mithilfe des Kantons. Betrachtet man noch die Aufwendungen, die für den Bau von Strassen von nationalem Interesse notwendig wären, so wird einem ohne weiteres klar, dass solche Summen auf mehrere Generationen verteilt werden müssen.

Ohne Zweifel steht die Frage der beiden Niveauübergänge und der Passage beim Stadtturm in Baden an erster Stelle. Die Verhältnisse werden unhaltbar, weil sowohl der Automobilverkehr im Zunehmen als auch die Belegschaft der Firma Brown Boveri ständig im Wachsen begriffen sind. Die Belastung der Bahnübergänge ist an der Grenze des Tragbaren angelangt. So ist zum Beispiel der Bahnübergang beim Falken zwischen morgens 6 Uhr und abends 9 Uhr im ganzen 5 Stunden geschlossen, d. h. ein Drittel dieser Zeit sind die Barrieren zu. Rund 5800 Velofahrer und 2650 Motorfahrzeugführer werden zu unliebsamen Aufenthalten gezwungen. Dieser Umstand an sich würde schon genügen, dass hier Abhilfe geschaffen wird. Verschlimmernd wirkt noch, dass sich durch die Schliessung der Ueber-

gänge Schlangen von Motorfahrzeugen aufstauen, die zuweilen bis in die Weite Gasse in der Altstadt hineinragen (siehe Abb. 11—18).

Dazu wollen die Bundesbahnen ihre heute zweigleisige Anlage auf vier Geleise erweitern. Der Bahnverkehr nach Zürich fordert eine verstärkte Anlage; es hat keinen Sinn, die Augen vor diesem Problem schliessen zu wollen. Auch hier zeigt sich wieder, dass die Aufgaben der Badener Regionalplanung nur im schweizerischen Blickfeld betrachtet werden können.

Der Bau des Tunnels durch den Stein ist die wichtigste Tiefbauaufgabe der Region. Sie sollte zuerst gelöst werden. Alle anderen müssen in den Hintergrund treten; sie berühren bei weitem nicht die Interessen so vieler Einheimischer (Stadtbevölkerung) und Auswärtiger (durchfahrende Automobilisten) wie gerade diese Kernfrage der internen Stadtplanung Badens. Besonders die *flüssige Verbindung von Wettingen zum Industriegebiet*, die täglich von über 2000 Berufstätigen benützt wird, ist ein Gebot der Stunde.

Es ist heute noch verfrüht, eine Rangfolge der Dringlichkeit für die anderen Tiefbauanlagen aufzustellen. Sie wird sich nach Massgabe der zur Verfügung stehenden Mittel ergeben. Daher verzichten wir darauf, uns eingehender mit diesen Fragen zu befassen. Wichtig ist nur, dass der Bau der einzelnen Objekte nicht durch unzweckmässige Massnahmen verhindert werde. Die Gemeinden müssen dafür sorgen, dass die Linienführungen freigehalten werden.

Bebauungsplan, Zonenplan

1. Genereller Regionalplanentwurf

Der Auftrag der Regionalplanungsgruppe Baden an den Verfasser umschloss die Ausarbeitung eines generellen Zonenplanes für die 7 Gemeinden:

Baden
Ennetbaden
Wettingen
Neuenhof
Dättwil
Obersiggenthal
Untersiggenthal

Es wurde eine Skizze angefertigt, die einem Zonenplan entspräche, in dem folgende Zonen ausgeschieden wären:

Wohnzone, offene Bauweise;
Wohn- und Gewerbezone, geschlossene Bauweise;
Industriezone;
Grünzone;
Landwirtschaftszone.

Vorschriften für die einzelnen Zonen wurden nicht entworfen, in der Annahme, dass die Baureglemente der einzelnen Gemeinden dafür sorgen werden, dass eine zweckmässige Bebauung zustande kommt.

Die im Entwurf ausgeschiedenen Baugebiete stimmen mit den in Bearbeitung befindlichen Kanalisationsprojekten überein.

Eine Zusammenfassung der Baugebiete drängt sich auch aus Gründen einer rationellen Landwirtschaft auf. Die Begrenzung des Baugebietes kann von den Gemeinden nach aargauischem Recht mittels des Zonenplanes vorgenommen werden.

Die vorliegende Zonenplanskizze im Maßstab 1:10 000 (Abb. 19), darf nicht als Rechtsinstrument betrachtet werden, denn der Regionalplanungsgruppe fehlt die Kompetenz, in die Autonomie der Gemeinden einzugreifen. Hingegen soll sie als Diskussionsbeitrag dienen und anregend auf die Planungstätigkeit in den Gemeinden wirken.

Für das Gebiet der Gemeinde Untersiggenthal wurde kein Vorschlag ausgearbeitet, weil die Fragen des Hafens Brugg noch viel zu wenig abgeklärt sind. Wenn dieses Objekt erstellt wird, so muss unbedingt damit gerechnet werden, dass sehr grosse Teile des Gemeindegebietes zum Bauland werden. Ausserdem soll dann dafür gesorgt sein, dass Industrien günstig angesiedelt werden können. Wird jedoch der Hafen nicht erstellt, so genügt das Baugebiet dieser Gemeinde ungefähr im heutigen Umfang.

Die Frage der Industrieverteilung im Planungsgebiet ist noch zu wenig abgeklärt, um schon Vorschläge für neue grössere Industriezonen zu machen.

Es wäre wünschenswert, festzustellen, welche Industrien ausser BBC heute schon in der Region ansässig sind, welche Entwicklung sie nahmen, welche Landreserven sie sich aneigneten, wieviele Arbeiter sie heute beschäftigen und wie die Aussichten für die Zukunft sind. Diese Fragen stehen noch offen; sie sollten im weitern Verlauf der Regionalplanung geprüft werden. Immerhin wurden für die Gemeinden Wettingen, Neuenhof und Würenlos Industriezonen in Vorschlag gebracht, weil Ansätze dazu heute schon wahrnehmbar sind.

Aus den übrigen Abschnitten des Berichtes, die sich im Wesentlichen mit einzelnen heute schon erkannten Details befassen, sei nur noch der nachfolgende über die zukünftige Baulanderschliessung hervorgehoben, weil er zu Widerspruch in verschiedenen Gemeinden Anlass gab.

In der Gemeinde Wettingen ist genügend Bauland vorhanden. Sie liegt — da sie durch eine Hochbrücke mit Baden verbunden ist — auch in günstigerer Verkehrslage. Die grössten Teile des Baugebietes sind in der 10-Minutengrenze, das ganze Baugebiet in der 20-Minutengrenze. *Es hat nun vom Standpunkt der Regionalplanung aus keinen Sinn, weitere Gemeinden zu erschliessen, bevor nicht das Bauland Wettingens richtig ausgenützt ist.*

Dieser Forderung steht die Frage des Steuerfusses in jenen Gemeinden entgegen, die heute der Entwicklung noch nicht teilhaftig wurden. Diese Orte suchen eine Vergrösserung ihrer Einwohnerzahl hauptsächlich mit steuerkräftigen Bürgern zu erreichen, um ihren Steuerfuss senken zu können. Ueberlegungen, die vom Standpunkt der betroffenen Gemeinden verständlich erscheinen, dürfen aber die Entschlüsse der Regionalplanung, die sich nur mit Baufragen befasst, nicht beeinflussen. Daher ist es notwendig, diejenigen Massnahmen zu fördern, die es ermöglichen, das Baugebiet von Wettingen rationell auszunützen. Dazu gehört vor allem der Bau eines Zentrums, welches sich als Gegengewicht zur Stadt Baden auswirken würde. Ein solches Zentrum, das sich heute in der Gegend des neuen Schulhauses

abzuzeichnen beginnt, sollte eine geschlossene, städtische Bauweise aufweisen.

Die Gegend, die zentral liegt und von allen Teilen des Wettinger-Baugebietes in zehn Minuten erreicht werden kann, eignet sich für den Ausbau als Ortszentrum ausgezeichnet. Sie lässt heute noch viele Möglichkeiten offen, da sie weder mit Strassen noch mit Leitungen erschlossen ist.

Gerade dieser einzige wirkliche Entschluss des Planers und seiner Kommission stiess nicht überall auf das nötige Verständnis, denn er bedeutet eine Abkehr von der heute üblichen willkürlichen und planlosen Bauerei. Die im Bericht nur angedeutete Frage des Steuerfusses liegt jedem Steuerzahler näher als die nützlichen Erwägungen über die rationelle Ausnützung des Bodens. Wenn man ehrlich sein will, so muss man letzten Endes diesen Kritikern recht geben. Es ist nicht einzusehen, weshalb Gemeinden, die im Einflussbereich einer einzigen mächtigen Industrie liegen, ihre Bürger in steuertechnischer Hinsicht so ungleich behandeln sollen. Die Frage greift in die Steuerpolitik des Kantons hinein; sie lässt sich von Planern und Planungskommissionen nicht lösen. Obwohl sie scheinbar nichts mit der Planung zu tun hat, beeinflusst sie den Willen derjenigen, die dereinst Träger des Planungsgedankens werden sollen, ganz wesentlich und zwar im negativen Sinne.

Die beabsichtigte Fortsetzung der Arbeiten

Die ansehnlichen Subventionen des Kantons Aargau für die Regionalplanung sind an die Bedingung geknüpft, dass den angeschlossenen Gemeinden eine Ueberbauungsstudie im Maßstab 1:5000 zur Stellungnahme übergeben werde. Diese Bedingung ist durchaus verständlich, weil die kantonale Baugesetzgebung und das Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch den Begriff der Regionalplanung nicht kennen. Die kantonalen Instanzen müssen bestrebt sein, ihre Planungsmassnahmen über das Mittel der Ortsplanungen einzuführen. Da Zonen- und Bebauungspläne einer Vorprüfung der kantonalen Baudirektion unterworfen sind und, bevor sie Rechtskraft erhalten, vom Regierungsrat und dem Grossen Rat genehmigt werden müssen, können die kantonalen Belange weitgehend gewahrt werden. Die Planungen müssen aber in den Gemeinden ausgelöst werden. Es fehlt der Regierung die Möglichkeit, die Gemeinden zu diesem Schritt zu zwingen. Folglich hat sie alles Interesse, den freiwilligen Planungsentschlusses zu fördern. Dies kann am besten durch die Gewährung von Subventionen erfolgen.

Die jetzt vorliegende Arbeit, die als Sammlung von Planungsproblemen bezeichnet werden kann, dient noch nicht als Richtlinie für die noch ausstehenden Ortsplanungen. Besonders die von Baden entfernter liegenden Gemeinden, die noch nicht derart von der Entwicklung erfasst wurden wie etwa die näher gelegenen Orte Wettingen und Neuenhof, können ihre Zonen- und Bebauungspläne in aller Ruhe vorbereiten. Es soll daher die Aufgabe der zweiten Arbeitsetappe der Regionalplanungsgruppe sein, für alle noch fehlenden Ortsplanungen Vorschläge zuhanden der Gemeindebehörden im Maßstab 1:5000 auszuarbeiten. Damit diese Vorschläge die nötige Durchschlagskraft erhalten, müssen sie den Interessenten wohlbegründet unterbreitet werden können, das heisst sie müssen die Stufe der Skizze überwunden haben und sollen als eigentliche Ortsplanungsentwürfe gewertet werden können. Das setzt natürlich voraus, dass für alle im 20-Minutenkreis liegenden Gemeinden die Vorarbeiten für die Zonen- und Bebauungsplanung getroffen werden. Dazu gehören die nötigen Inventarkarten, die Erhebungen an Ort und Stelle und die Besprechungen mit den Behörden.

Die Entwicklung der Industrie ist selbstverständlich für die zukünftige Gestaltung der Region von ausschlaggebender Bedeutung. Es soll daher ähnlich wie im Kanton Zürich versucht werden, einen regionalen Industriezonenplan zu entwerfen, der als Grundlage für den regionalen Bauzonenplan dienen soll. Diese Arbeiten sind eben erst in Gang gesetzt worden; es ist noch verfrüht darüber etwas Näheres aussagen zu wollen.

Wie aus den bisherigen Ausführungen hervorgeht, sind die Verkehrsfragen in der Region von der Gruppe aus nicht lösbar. Man sollte in den nächsten Jahren versuchen, die richtigen und massgebenden Instanzen für die aktive Mitarbeit heranzuziehen. Die Kantone Aargau und Zürich, die am Verkehr interessierten Verbände, die Zentralstellen für Arbeitsbeschaffung u. a. m. sollen gebeten werden, ihre Stellungnahme zu den verschiedenen Vorschlägen bekanntzugeben, damit schliesslich Lösungen gefunden werden, die dem zukünftigen Regionalplan als Gerippe dienen können.

Eine wichtige Aufgabe besteht darin, das Programm für öffentliche Bauten auszuarbeiten und mit konkreten Vorschlägen für ihre Dimensionierung und für ihren Standort in die Oeffentlichkeit zu treten. Eine städtische Agglomeration von nahezu 50 000 Einwohnern wird sich ausser kulturellen Bauten Sportanlagen grösseren Ausmasses, zusammenhängende Grünflächen u. a. m. leisten können. Die Stadt Baden ist nicht mehr in der Lage, auf ihrem Gebiet solche Anlagen zu erstellen, da sie bis auf unbedeutende und vor allem unzweckmässig liegende Restgebiete völlig überbaut ist. Diese zu planenden Neuanlagen werden also teilweise auf dem Gebiet der Nachbargemeinden unterzubringen sein. Sie stellen Aufgaben dar, die sich bei gutem Willen aller Beteiligten sicher lösen lassen.

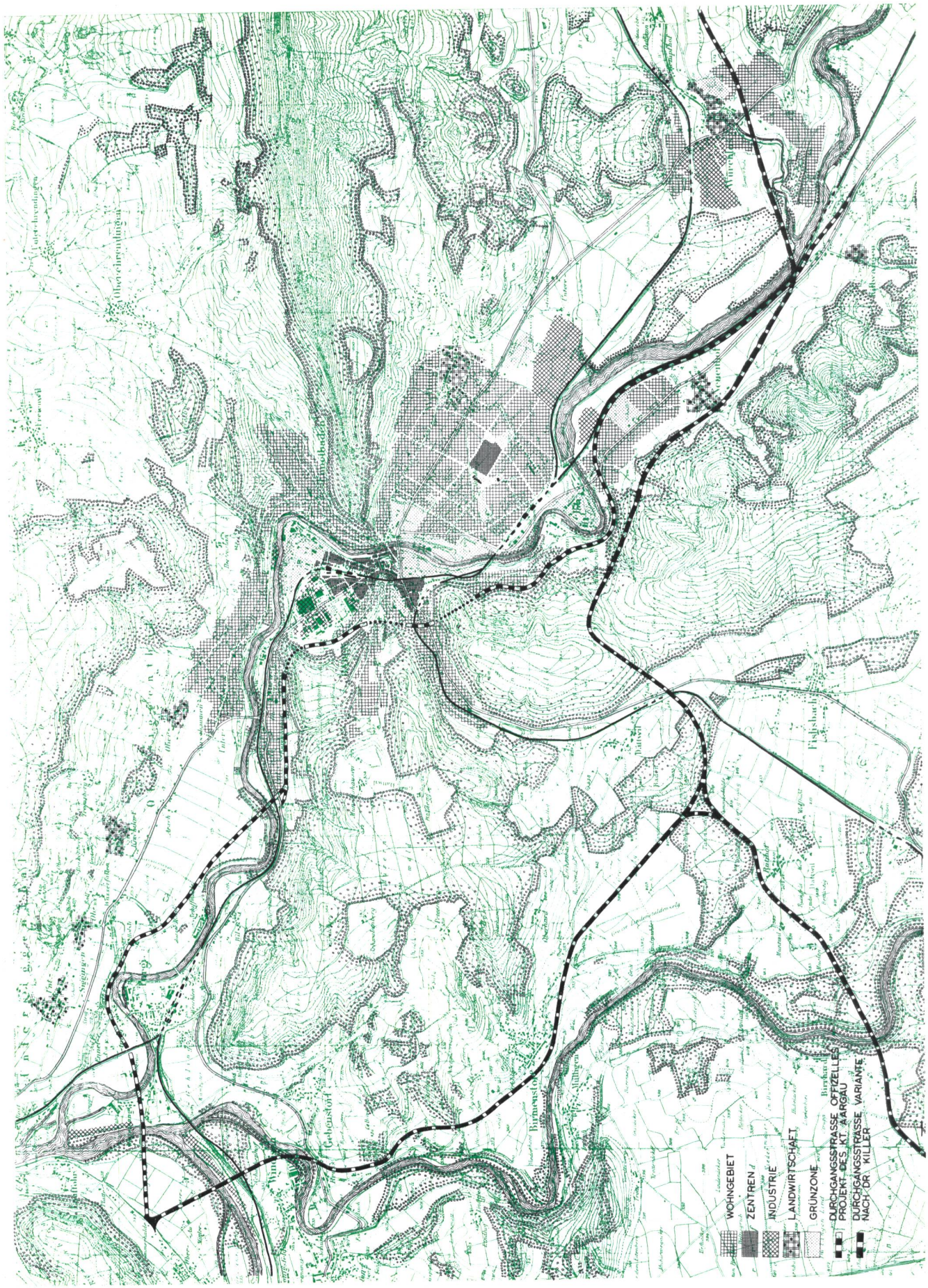

Abb. 19. 1. Diskussionsskizze für einen zukünftigen Regionalplan. Die Baugebiete sollen begrenzt, die Bauerndörfer erhalten und der Durchgangsverkehr umgeleitet werden. Im noch unbebauten Wettinger Feld soll ein neues städtisches Zentrum errichtet werden, das den ungefähr 20 000 Einwohnern dieser Gemeinde dienen wird.