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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 19 (1962)

Heft: 2

Artikel: Regionalplanung Solothurn und Umgebung

Autor: Meyer, Rolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783249

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

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

genden Gründen zur Ablehnung empfohlen werden mussten, wurde stets versucht, durch Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge das Bestmögliche herauszuholen. Die verschiedentliche Kontaktnahme mit Projektverfassern führte fast durchwegs zu erspriesslicher Zusammenarbeit und zu Erfolgen im Interesse der Oeffentlichkeit und auch der jeweiligen Bauherrschaft.

711.4-112 (494.32)

Regionalplanung Solothurn und Umgebung

Von dipl. Arch. Rolf Meyer, Regionalplaner, Zürich

Der wirtschaftliche und bauliche Einfluss einer Stadt greift heute in vielen Fällen schon so weit über ihre politischen Grenzen hinaus, dass im vornherein darauf verzichtet wird, die daraus entstandenen Probleme mit dem Radikalmittel der Eingemeindung zu lösen. Immer häufiger wird dafür der Weg über eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden im Rahmen einer Regionalplanung gesucht. Bereits ist dieser Weg eingeschlagen worden im Bereiche der Städte Baden, Aarau, Luzern, Schaffhausen, Zofingen, Zürich, Zug. Seit dem Jahre 1959 ist die Regionalplanung nun auch im Raume Solothurn ins Rollen gekommen. Es erscheint daher als angezeigt, über deren Probleme, Organisation und bisherige Arbeiten kurz zu referieren.

Die Begrenzung der Region

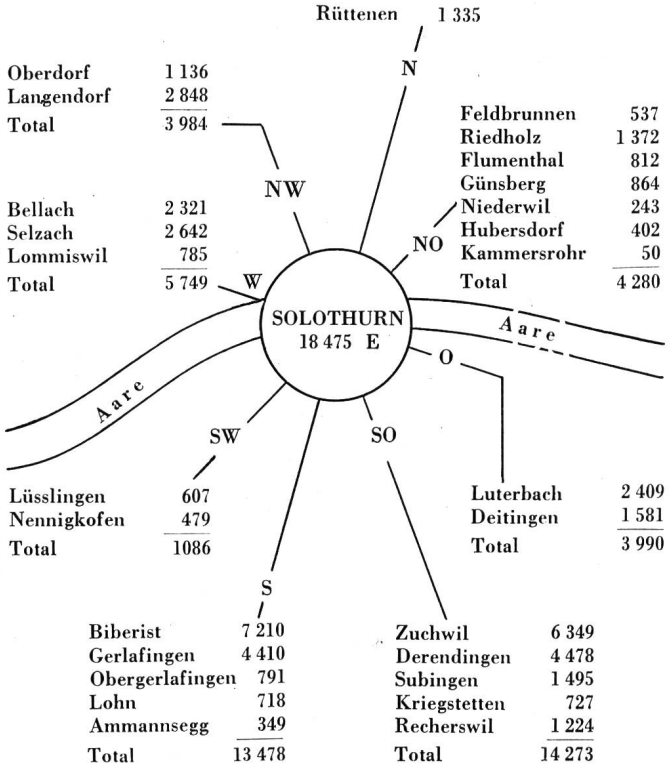
hält sich ungefähr an den Nahverkehrsbereich der Stadt Solothurn, wie er durch die täglichen Pendlerwanderungen vorgezeichnet ist. Aus praktischen Gründen wurde darauf verzichtet, die teilweise nach Solothurn orientierten Randgebiete des Kantons Bern einzubeziehen. Die Region ist somit begrenzt:

— im Norden durch den Jurakamm
— im Westen durch die Stadtregion Grenchen (mit Bettlach)
— im Süden und Osten durch die Grenze des Kantons Bern.

Sie umfasst, zusammen mit der Stadt Solothurn, 28 Gemeinden. Die Region ist — wie später darzulegen sein wird — vorläufig noch in zwei Planungsgruppen geteilt, doch ändert das nichts an der Tatsache, dass sie vom planerischen Standpunkt aus als Einheit zu behandeln ist.

Die 8 Ausfallstrassen, die von der Stadt aus in alle Himmelsrichtungen führen, gliedern die Region in 8 Gemeindegruppen von sehr unterschiedlicher Einwohnerzahl (1960):

Gemeinden nördlich Aare 15 348 Einwohner



Gemeinden südlich Aare 32 827 Einwohner

Die ganze Region zählte 1960	66 650 Einw. (100 %)	Gemeinden nördlich der Aare	15 348 Einw. (23 %)
davon die Stadt Solothurn	18 475 Einw. (28 %)	Gemeinden südlich der Aare	32 827 Einw. (49 %)

Einige wenige Hinweise sollen nun die Bedeutung der

Region Solothurn im gesamtschweizerischen Rahmen

beleuchten. An Wohnbevölkerung beherbergt die Region rund einen Drittel derjenigen des ganzen Kantons und rund einen Achzigstel derjenigen der Schweiz. Während sie im Zeitraum 1941—1950 praktisch gleich stark zugenommen hatte wie die ganze Schweiz — nämlich um 11,8 % —, lag die Bevölkerungszunahme im letzten Jahrzehnt mit 19,7 % nun deutlich über dem schweizerischen Mittelwert (15,7 %). Solothurn bildet ein Glied in der «Perlenkette» schweizerischer Klein- und Mittelstädte, die sich dem Jurafuss entlang zieht: Yverdon - Neuchâtel - Biel - Grenchen - Solothurn - Olten - Aarau - Brugg - Baden. Solothurn ist bekannt als der stärkst industrialisierte Kanton der Schweiz, d. h. als derjenige mit dem relativ grössten Anteil an Beschäftigten in Industrie und Handwerk. Ganz besonders gross ist die Industriekonzentration in der Stadtregion Solothurn. Zum Beweise mögen die Namen einiger bekannter Grossfirmen genügen: Scintilla und Gebrüder Sulzer in Zuchwil, von Roll Gerlafingen, Papierfabrik Biberist, Zellulose Attisholz, Lanco-Uhren und Delta-Schrauben in Langendorf.

Die gegenwärtige Entwicklung

ist gekennzeichnet durch eine verstärkte Industrialisierung, vor allem in den Vororten, unter denen zurzeit besonders Zuchwil bevorzugt wird. Die Wohnbautätigkeit spielt sich ebenfalls mehr und mehr in den Aussengemeinden ab, weil in der Stadt selbst die Reserven an erschlossenem oder leicht erschliessbarem Bauland schon fast ganz aufgebraucht sind. Das soll sich jedoch sehr bald ändern: Die Planung für das Brühlgebiet — ein über 1 km² grosses, freies Feld im Westen der Stadt — ist im Gange und sieht dort vor, ein möglichst selbständiges Quartier in der Grössenordnung von 10 000—15 000 Einwohnern zu schaffen. Diese Quartierplanung ist eingegliedert in die zurzeit ebenfalls laufende Stadtplanung, deren Hauptziel es ist, der Stadt die Funktionsfähigkeit als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region zu sichern. Zahlreich sind auch die Gemeinden der Region, die zurzeit Ortsplanungen durchführen oder schon durchgeführt haben.

Die weiteren Entwicklungsaussichten

der Region sind als sehr gut zu bezeichnen. Die Verkehrslage im Nationalstrassennetz ist günstig; das Eisenbahnnetz weist im Verhältnis zu andern Klein- oder Mittelstädten ungewöhnlich viele Linien und gute Verbindungen auf; die industrielle «Tradition» und der grosse Anteil industriell tätiger Bevölkerung wirkt sich für die Neuansiedlung gewisser Betriebe günstig aus. Da aber in Zukunft von allen Erwerbsklassen besonders die Dienstleistungen an Bedeutung gewinnen werden, ist es für die Region Solothurn wichtig, dass sie schon heute eine Mittelschule, eine Gewerbeschule und die Uhrmacherschule beherbergt, ein Theater, einen Konzertsaal und im kürzlich umgebauten «Landhaus» auch ein vornehmes Gesellschafts- und Kongressgebäude besitzt und ausser alledem auch noch über eine anerkannt schöne Innenstadt und über sonnige, aussichtsreiche Wohnlagen verfügt. Eine neue Bevölkerungsprognose wurde zwar noch nicht gemacht, doch sollte bei der Planung der Region sicher mit einem Fassungsvermögen von 120 000 — 150 000 Einwohnern gerechnet werden.

Die sich daraus ergebenden Probleme

sind natürlich sehr zahlreich. Die Region als Ganzes rückt mit dieser Bevölkerungszahl in die Kategorie der Grosstädte auf. Das soll nicht heissen, dass sie dereinst zu einer kompakten Grosstadt zusammenwachsen müsse. Im Gegenteil: Die Region Solothurn hat heute noch die grosse Chance, dass sie sich bei geschickter Planung zu einem im besten Sinne modernen «*Grossstadtorganismus*» entwickeln lässt, in welchem die einzelnen Gemeinden gewissermassen «Quartiere» mit möglichst viel räumlicher und politischer Selbständigkeit darstellen. Die Stadtgemeinde Solothurn wird darin die City bilden, und sie hat darum schon heute die Aufgabe, den Platz für den Ausbau der vielfältigen *zentralen Dienste* sicherzustellen. Damit sind nicht nur die öffentlichen Dienste, wie Verwaltung, Schulen, Spitäler und dergleichen gemeint, sondern im besonderen auch die privaten Dienste, nämlich die Betriebe des Grosshandels und des Kleingewerbes, die sehr zahlreichen Ladengeschäfte, ferner Banken, Versicherungen, Krankenkassen usw. und die Dienstleistungen der freien Berufe.

Besonders aktuell ist zurzeit die Frage des *Autobahnanschlusses*. Die Region Solothurn wird an der Nationalstrasse 1. Klasse Zürich - Bern zwei Anschlüsse erhalten: einen bei Wiedlisbach, der die östlichen Gemeinden bedient, und einen bei Kriegstetten für die Gemeinden des Wasseramtes. Die Stadt Solothurn selbst erhält ihren Anschluss indirekt über die sogenannte Jurafusslinie, die zwischen Derendingen und Deitingen von der Autobahn Zürich - Bern abzweigt und Solothurn südlich umfährt. Sie ist als Nationalstrasse 2. Klasse geplant, wird aber wegen der Verkehrsdichte mindestens bis zum Anschlusspunkt Zuchwil im Südosten der Stadt von Anfang an vierspurig mit getrennten Fahrbahnen gebaut. Da nun nicht nur die grossen Industrien, sondern auch die volksreichsten Gemeinden im Nordwesten und Südosten der Stadt liegen, tritt diese diagonale Verkehrsbeziehung schon heute ganz besonders stark hervor. Sie wird aber erst recht zunehmen, wenn einmal der Anschluss Zuchwil gebaut sein wird. Aus diesem Grunde wollte der Kanton anfänglich den Ost- und Nordring und die Altstadt im Trasse Rötibrücke - Werkhofstrasse weiter ausbauen. Die Stadt selbst zieht aber eine West-Südumfahrung der Altstadt vor, weil damit auch der ebenfalls sehr starke Verkehr nach Richtung Biberist - Wasser-

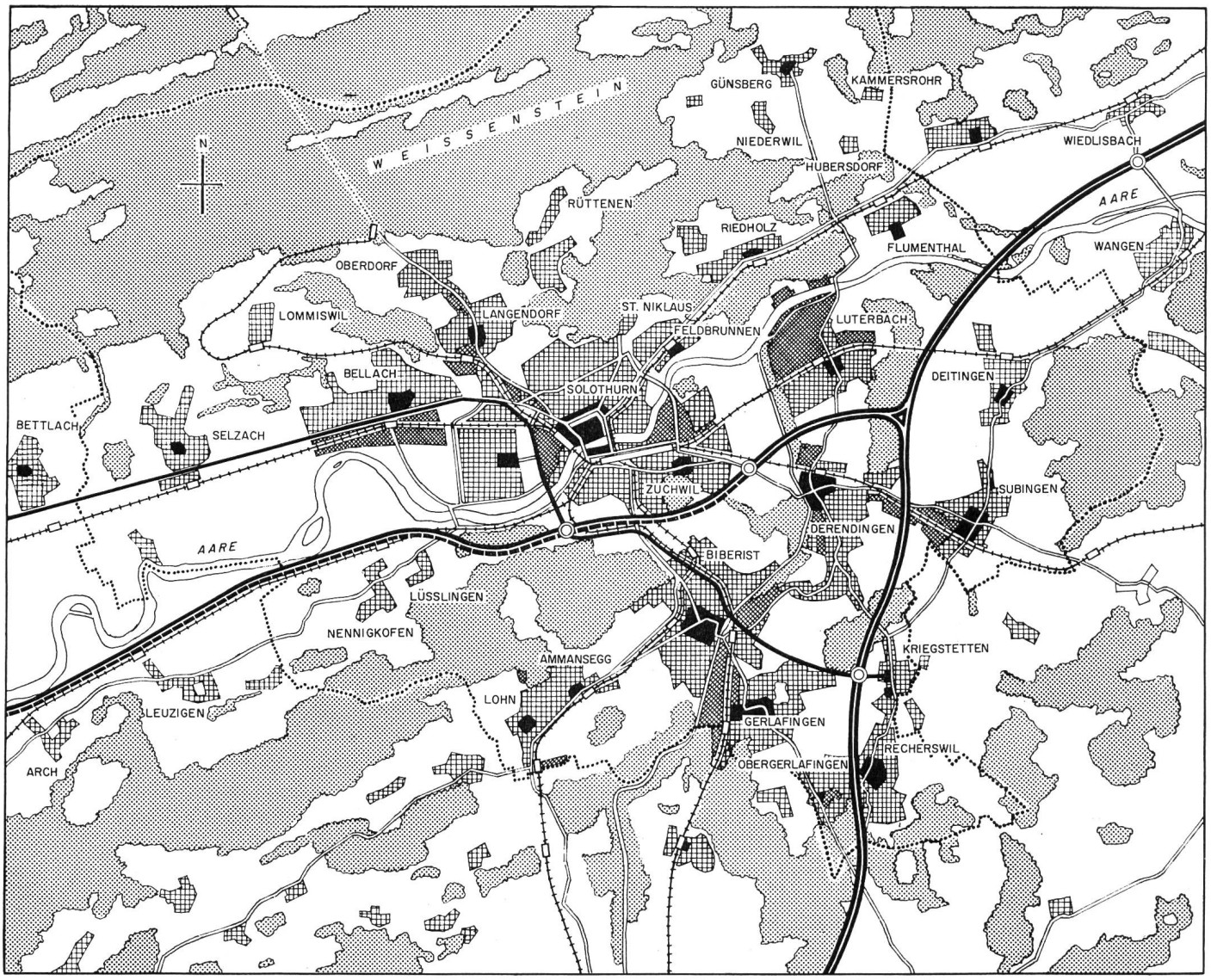


Abb. 1. Region Solothurn 1 : 100 000. Das Nationalstrassenprojekt sieht den südlichen Anschluss für Solothurn bei Lüsslingen vor. Der oben abgebildete, erst später entstandene Vorschlag für eine äussere Westtangente mit Verlängerung zu einer regionalen Sammelstrasse zeigt die Möglichkeit eines direkten Anschlusses.

Kerngebiete
Wohngebiete
Industriegebiete
Wald

Nationalstrassen, vierspurig
Nationalstrassen, vorläufig zweispurig
Regionale Sammelstrassen
Hauptstrassen

amt erfasst werden kann. Diese sogenannte *Westtangente* war zuerst im Trasse der Wengistrasse vorgesehen, die aber schon heute im Begriff steht, sich zu einer städtischen Geschäftsstrasse zu entwickeln. Von privater Seite kam daher der Gegenvorschlag einer Westtangente in Hochlage über der Poststrasse entlang der Bahnlinie nach Biel. Dieser Vorschlag, der auf die City-Entwicklung Rücksicht nimmt, hat aber den Nachteil, dass das im Westen gelegene Haupterweiterungsgebiet der Stadt nicht befriedigend an die Westtangente angeschlossen werden kann. Ein einwandfreier Anschluss dieses neuen Stadtteils von 10 000—15 000 Einwohnern lässt sich nur durch ein Trasse *westlich* der Bahnlinie bewerkstelligen. Wird dieses Trasse mit der in der Ortsplanung Biberist längs der EBT vorgesehenen Umfahrungsstrasse zum Autobahnanschluss Kriegstetten verbunden, so ergibt sich eine von Nordwest nach Südost durchlaufende Transversale, die als anbaufreie, kreuzungsarme Schnellstrasse der ganzen Region als Rückgrat dienen könnte. Noch stehen sich also drei Varianten der Westtangente gegenüber. Der Entscheid soll erst gefällt werden, wenn die Ergebnisse der gesamtregionalen Verkehrszählung und der darauf aufbauenden Verkehrsprognosen vorliegen. Die Region Solothurn wird aber gut tun, sich nicht einseitig nur mit dem individuellen Verkehr zu befassen, sondern

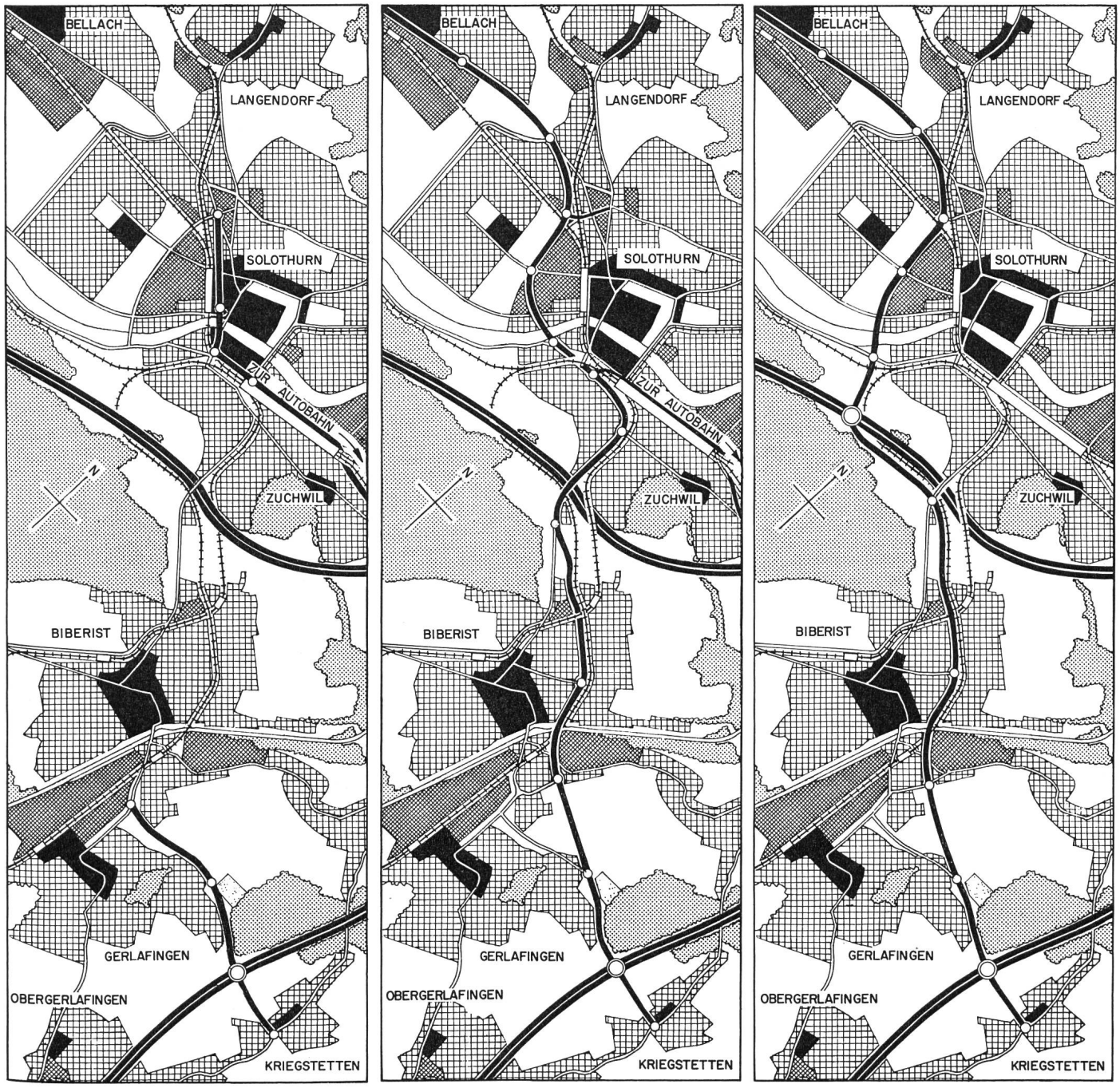


Abb. 2. Varianten der Westtangente Solothurn 1 : 50 000.

Innere Westtangente zwischen Stadtzentrum und Bahn als Zufahrt zum Autobahnanschluss Zuchwil. Liegt in der City-Erweiterungszone und führt über den Bahnhofplatz.

Mittlere Westtangente westlich der Bahn, kombiniert mit Umfahrung Biberist und neuer Zufahrt zum Autobahnanschluss Kriegstetten als regionale Sammelstrasse.

Aeussere Westtangente westlich der Bahn, verlängert als regionale Sammelstrasse mit Anschlüssen an beide Nationalstrassen (vgl. auch Abb. 1).

Kerngebiete
Wohngebiete
Industriegebiete
Wald

Nationalstrassen
Regionale Sammelstrassen
Hauptstrassen

auch den Ausbau des *öffentlichen Verkehrsnetzes* kräftig zu fördern. Sie besitzt ein Bahnsystem, das an Zahl der Linien reicher dotiert ist als dasjenige mancher grösseren Stadt. Es wäre daher sicher prüfenswert, ob sich nicht schon in naher Zukunft ein die Region in allen Richtungen durchlaufender «Stadtbahnbetrieb» mit Pendelwagen oder -zügen nach starrem Fahrplan einrichten liesse, um der Abwanderung von Bahn-

benützern auf das volkswirtschaftlich viel teurere private Motorfahrzeug vorzubeugen. Die vorhandenen Bahnen könnten damit in der künftigen «Grosstadt» Solothurn etwa diejenige Rolle übernehmen, welche in andern grossen Städten den Strassenbahnen zufällt.

Die *Wasserversorgung* der Region wird sich zur Hauptsache auf die Grundwasservorkommen längs der Emme stützen müssen. Diese sind aber bereits von der Stadt Grenchen angezapft worden, was darauf hindeuten mag, dass sich ein Wasserhaushaltsplan grösseren Stils aufdrängt. Die bisherigen Projekte für die *Abwasserbeseitigung* sahen zunächst vier voneinander unabhängige Systeme vor, je eines für die drei Gewässerbecken der Aare, der Emme und der Oesch, sowie eines für die beiden Gemeinden Selzach und Bellach. Mehr und mehr gewinnt aber die Idee an Boden, die beiden grossen Systeme des Aare- und des Emmenbeckens mittels einer gemeinsamen Kläranlage bei der Emmenmündung — im sogenannten «Emmenspitz» — zusammenzufassen. Da auch die *Kehrichtbeseitigung* der ganzen Region neu organisiert werden muss, drängt sich eine Kombination der Verbrennungs- oder Verwertungsanlage mit der neuen Grosskläranlage geradezu auf. Als letztes, deswegen aber nicht minder wichtiges Problem sei die *Freihaltung von Grünflächen* genannt. Die Verwirklichung einer wohlorganisierten Stadtregion steht und fällt mit der Möglichkeit, die Stadt von den Vororten und diese wiederum unter sich durch breite Grüngürtel zu trennen. Zum Glück sind grosse, freie Landkomplexe rings um Solothurn noch vorhanden. Als dauernd gesichert darf man jedoch nur die Areale des Kantons betrachten, nicht aber diejenigen im Besitze der Klöster und der Industrie, und schon gar nicht diejenigen im Eigentum von Landwirten. Es wäre daher zu prüfen, ob es am Ende nicht viel billiger käme, sich die Freihaltung grosser Flächen durch eine frühzeitige splendide Strukturhilfe an die Landwirtschaft statt durch einen späteren quadratmeterweisen Erwerb zu Baulandpreisen zu erkaufen.

Die Organisation der Regionalplanung

ging in zwei Etappen vor sich. Um die Lage und Auswirkungen des Autobahnanschlusses Kriegstetten abklären zu können, hatte das kantonale Baudepartement die Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Obergerlafingen, Kriegstetten und Recherswil schon Ende 1959 zur *Regionalplanungsguppe Wasseramt* zusammengeschlossen. Auch Derendingen war zum Beitritt eingeladen worden, leistete aber keine Folge. Das Baudepartement beauftragte eine Fachgruppe, bestehend aus Planungsleiter, Architekt und Ingenieur, mit den technischen Arbeiten. Diese wurden beraten im Schosse der Planungskommission, in welche jede Gemeinde einen Vertreter mit einem Ersatzmann abordnete. In einem zweiten Anlauf wurde sodann anfangs 1961 die *Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung* gegründet, in welcher alle übrigen Gemeinden der eingangs erwähnten Region Solothurn zusammengefasst werden sollen. Vorläufig sind allerdings von 22 eingeladenen Gemeinden erst 12 der Gruppe beigetreten, von weiteren sind bereits mündliche Zusagen eingegangen. Die Gemeinden Lohn und Ammannsegg wurden einstweilen noch gar nicht begrüsst, ihre starke prozentuale Zunahme und ihr grosser Pendleranteil weisen aber darauf hin, dass sie zur Nahverkehrsregion Solothurn gehören und darum einbezogen werden sollten. Die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung ist als privatrechtlicher Verein konstituiert. Mitglieder des Vereins sind nur Einwohnergemeinden, im Gegensatz zu Regionalplanungsgruppen anderer Kantone, wie z. B. Baden, Zürcher Oberland, wo auch Privatpersonen, Firmen usw. beitreten können. Die Organe sind: Vereinsversammlung, Vorstand, Fachausschuss mit Planungsleiter und auswärtigem Experten für Regionalplanung. Der Zweck des Vereins ist wie folgt umschrieben:

— Studium aller Verkehrs- und Siedlungsfragen im Sinne der Landesplanung in diesen Gemeinden
— Vorbereitung eines oder mehrerer Zweckverbände zur Durchführung des Richtplanes und der interkommunalen Aufgaben.

Die Planungskosten werden nach einem bestimmten Schlüssel, der die Grösse und wirtschaftliche Lage der Gemeinden berücksichtigt, auf diese verteilt, sollen aber Fr. 20 000.— pro Jahr nicht übersteigen. Vom Standpunkt der *Gesamtplanung* aus ist das Nebeneinander von zwei getrennten Planungsgruppen innerhalb der gleichen Region selbstverständlich nachteilig. Der Einbezug des Wasseramts in die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung wird daher früher oder später kommen müssen, was aber nicht ausschliesst, dass die Gemeinden des Wasseramts weiterhin eine Untergruppe mit gewissen eigenen Problemen und Interessen bleiben könnten.

Die bereits geleisteten Arbeiten

der Planungsgruppe Wasseramt betreffen das Studium zahlreicher Varianten für das Hauptverkehrssystem je nach Lage des Autobahnanschlusses, immer aber koordiniert mit einer günstigen Einteilung des Gebietes in Nutzungszonen. Auch die Planungsgruppe Solothurn und Umgebung musste sich gleich zu Beginn mit Fragen des Hauptverkehrssystems befassen. Hier drängte nämlich der Entscheid über die Lage der Westtangente. Der Fachauschuss kam aber zum Schluss, dass vorerst eine umfassende regionale Verkehrszählung mit anschliessender Verkehrsprognose durchgeführt werden müsse. Im Auftrag des kantonalen Baudepartements und der Stadt Solothurn hat nun am 6. Juli 1961 eine detaillierte Zählung des Motorfahrzeugverkehrs stattgefunden und die ersten Ergebnisse liegen bereits vor. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe — SBB, Privatbahnen, Autobusbetrieb und PTT — haben es übernommen, ihrerseits eine Frequenzzählung durchzuführen, die jedoch aus technischen Gründen auf Anfang November verschoben werden musste. Die Zwi-

schenzeit diente dem Sammeln von Unterlagen über Struktur und Entwicklung von Bevölkerung, Pendelverkehr und zentralen Diensten, sowie dem Vorbereiten verschiedenster Varianten des regionalen Verkehrssystems. Sobald nämlich die Verkehrsprognose vorliegt, wird es möglich sein, diese verschiedenartigen Konzeptionen mittels Umlegungen durchzutesten und die bestgeeignete auszuwählen. Dieser Moment wird allerseits mit grösster Spannung erwartet, denn gar viele öffentliche und private Bauvorhaben mussten zurückgestellt werden, um die Möglichkeiten eines freien Entscheides über das Hauptverkehrssystem einstweilen noch offen zu lassen. Gerade das ist der beste Beweis dafür, dass die Regionalplanung Solothurn und Umgebung trotz ihrer erst kurzen Anlaufzeit wirklich ernst genommen wird.

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Neue Gemeindebauvorschriften

Im Gefolge der rapiden Bevölkerungsvermehrung und der andauernden Konjunktur verlagert sich die Bautätigkeit mehr und mehr auch in die Rand- und Zwischengebiete der grösseren Besiedlungszentren und veranlasst auch Gemeinden mit bisher vorwiegend landwirtschaftlicher Grundstücknutzung, sich mit der Schaffung von Bau- und Planungsvorschriften zu befassen bzw. ihre bezüglichen Rechtsgrundlagen zu erweitern und der Entwicklung anzupassen.

In der Berichtsperiode beschlossen Seon und Othmarsingen neue Bauordnungen, während Oberentfelden seinen veralteten Erlass einer Gesamtrevision unterzog.

Zum erfolgreichen Abschluss gelangten die Ortsplanungen von Gebenstorf und Rothrist (Revision).

In Ausarbeitung befinden sich oder liegen bereits öffentlich auf die Gesamtzonenpläne mit Zonenordnungen in den Gemeinden Untersiggenthal, Safenwil, Kölliken, Erlinsbach, Niederlenz, Unterentfelden und Schöftland. Olsberg beabsichtigt, mit der Einführung der Bauordnung zugleich die Ortsplanung zu verbinden.

Eine grössere Zahl von Gemeinden führte Teilrevisionen von Bauordnung oder Ortsplanung durch. Grössere Gesamtüberbauungen, meist in Verbindung mit der Erstellung von Hochhäusern, gaben vielerorts Anlass zur Schaffung von Teilzonen- und Richtplänen mit Spezialbauvorschriften.

Revision der kantonalen Baugesetzgebung

Der Grosse Rat des Kantons Aargau erklärte in seiner Sitzung vom 23. Mai 1961 die Motion Ernst Richner, Oberkulm, betreffend die Revision des Gesetzes über den Strassen-, Wasser- und Hochbau vom 23. März 1959 erheblich. In Beantwortung der Motionsbegründung wies der Vertreter des Regierungsrates darauf hin, es werde auch der Einbezug der Bauvorschriften des Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch (§§ 103—116), welche die Rechtsgrundlage für den Erlass des Baupolizei- und Planungsrechts der Gemeinden bilden, in die Revision geprüft werden müssen. Inzwischen ist es gelungen, in der Person des auf den 31. Dezember 1961 von seinem bisherigen Amt als Stadtammann von Aarau zurückgetretenen Herrn Dr. Erich Zimmerlin einen auf dem Gebiete des Verwaltungs- und Baurechts bestausgewiesenen Fachmann als Gesetzesredaktor zu gewinnen. Er wird sich bei der Bearbeitung des ausserordentlich umfangreichen und gewichtigen Rechtsstoffes auf die Mitwirkung einer beratenden Expertenkommission, bestehend aus den Chefbeamten der Baudirektion und zwei gewiegten Juristen ausserhalb der Verwaltung, stützen können.

Regionalplanungsgruppen

Projektierung und Bau der Nationalstrasse 1 Bern — Zürich bedingen im *Raume Hunzenschwil — Lenzburg* eine grundsätzliche Neuorientierung und Anpassung der bestehenden Verkehrswege. Auch der weitere Ausbau der Landstrasse A, die als Sammelschiene des Regionalverkehrs weiterhin grosse Bedeutung haben wird, macht eine Koordination des Sekundärnetzes notwendig. Die Planung des Strassennetzes zieht das Studium der Eisenbahnprobleme im Gebiet von Lenzburg nach sich.

Bereits bestehen Projekte für die Ansiedelung grösserer Industrien in diesem Raum, wobei die in Aussicht genommenen Standorte zum Teil ausserhalb der Bauzonen und des Einzugsbereichs der generellen Kanalisationsprojekte liegen. Die gute Verkehrsgunst der Gegend, die nach Erstellung der Nationalstrasse mit ihren Anschlüssen noch eine Steigerung erfahren wird, lässt ganz allgemein eine rasche Zunahme der Industrialisierung erwarten. Diese und die damit Hand in Hand gehende Bevölkerungsvermehrung verlangt aber das Neustudium der Abwasserbeseitigung, insbesondere aus dem Gebiet längs der Landstrasse Hunzenschwil—Lenzburg.

Im Zusammenhang mit der Neuplanung der Verkehrswege und Abwasseranlagen muss auch die Abgrenzung der Baugebiete und die Ausscheidung der verschiedenen Nutzungszonen überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Ausgehend von der Erfahrung, dass die Abklärung solcher über das Gebiet der einzelnen Gemeinde hinausreichender Probleme am raschesten und zweckmässigsten im Rahmen einer Regionalplanung möglich ist, beschlossen auf Anregung der kantonalen Baudirektion die Gemeinderäte von Hunzenschwil, Lenzburg, Niederlenz, Rupperswil, Schafisheim und Staufen an einer Zusammenkunft vom 30. November 1961 grundsätzlich die Bildung einer Regionalplanungsgruppe zum Studium der genannten Planungsaufgaben. An den Arbeiten derselben wird sich auch die Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen beteiligen.

Ueber den Abschluss der Arbeiten der 1. Planungsetappe der *Regionalplanungsgruppe Mittleres Rheintal* berichteten wir in der letzten Chronik. Am 13. Dezember 1961 traten die beteiligten Gemeinden zur Neukonstituierung des Vorstandes zusammen, der nach wie vor unter der bewährten Leitung des bisherigen Präsidenten, alt Bezirksamtmann J. Stäuble, Laufenburg, stehen wird. Die Rechnung über die bisherige Tätigkeit, die ausgeglichen abschloss, wurde genehmigt. Anschliessend fand eine erste Diskussion über das Arbeitsprogramm einer 2. Planungsetappe statt. In Aussicht genommen wurden Studien über die künftige Wasserbeschaffung für die sich stark entwickelnde Region, über die Führung der Hauptverkehrsstrassen im Raume Sisseln—Laufenburg sowie die Abklärung der Auswirkungen von Starkstromleitungen auf die siedlungspolitische Entwicklung von Gemeinden, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Kaisten und Eiken, wo eine Massierung solcher Stränge schon vorhanden oder für die Zukunft zu erwarten ist.

Grundstückgewinnsteuer und Planung

Am 1. April 1962 kam das aargauische Gesetz über die Grundstückgewinnsteuer zur kantonalen Volksabstimmung. Das Schicksal der Vorlage war von grosser Bedeutung für die Regional- und Ortsplanung. Gemäss § 16 des Gesetzes ist nämlich ein Sechstel des auf durchschnittlich 3 Millionen Franken geschätzten Jahresertrages der neuen Steuer für die Finanzierung einer zeitgemässen