Chronik der Nordwestschweiz

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **19 (1962)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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

mustergültig bezeichnet werden und hat sich bewährt, konnte doch mit dieser Konzeption eine ganze Serie von weiteren Vorteilen geschaffen werden. Als solche möchten wir nur ganz kurz erwähnen:

a) Die Gesamtkosten dieser Anlage konnten gegenüber den ursprünglich projektierten Einzelanlagen der Gemeinden ganz wesentlich reduziert werden. Die heutigen finanziellen Belastungen liegen für alle Gemeinden im tragbaren Rahmen.
b) Der eingeschlagene Weg hat eine rasche Verwirklichung der dringenden Aufgabe für alle Anschlussgemeinden ermöglicht.
c) Mit dieser Konzeption konnte der nötige Landbedarf gegenüber Einzelanlagen gewaltig reduziert werden, was im Hinblick auf die in der heutigen Zeit immer grösser werdende Landknappheit von ausserordentlicher Bedeutung ist.
d) Die Tatsache, dass der Standort des Schwimmbades nicht im Bereich von eventuellem Baugebiet liegt, hat sich auch beim Landerwerb günstig ausgewirkt, indem nicht mit den üblichen hohen Baulandpreisen gerechnet werden musste.
e) Als weiteres Positivum kann die durch das Bauvorhaben nötige Land-Um- und -Zusammenlegung betrachtet werden, ergaben sich doch dadurch für die Landwirtschaft trotz dem Landverkauf für die Anlagen ebenfalls sehr wesentliche Vorteile, indem die künftige Bearbeitung der Felder rationeller erfolgen kann, was bei dem immer knapper werdenden landwirtschaftlichen Personal sich immer mehr aufdrängt.
f) Zum Schluss darf nicht unerwähnt bleiben, dass mit der getroffenen Lösung eine ganz wesentliche Förderung des Gemeinschaftssinnes über die Gemeindegrenzen hinaus erreicht werden konnte, dessen Bedeutung in der heutigen Zeit nicht genug betont werden kann.

Der Zusammenschluss der Gemeinden zur Erfüllung einer gemeinsamen Aufgabe, wie er im vorliegenden Fall realisiert wurde, hat sich bewährt. Es ist dadurch eine Stätte der körperlichen und kameradschaftlichen Bildung geschaffen worden. Möge das Schwimmbad Eichholz nicht nur eine Stätte zur Erlernung des Schwimmens, der Erholung und des Ausspannens sein, sondern auch ein Ort der freien Aussprache, die den Gedanken des Gemeinschaftswerkes weiter ausstrahlt und in unser Volk trägt. Nur auf dem Wege der Regionalplanung wird eine rasche Realisierung der noch kommenden Grossaufgaben, wie die Reinhaltung unserer ober- und unterirdischen Gewässer, Kehrichtbeseitigung, Wasserversorgung usw. möglich sein.

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau
Neue Bauvorschriften

Der Ausbau des kommunalen Baupolizei- und Planungsrechtes machte in der Berichtsperiode weitere Fortschritte, indem die Gemeinden Othmarsingen und Schinznach-Dorf zu neuen Bauordnungen gelangten. Ebenso erfuhren darin die Bauordnung sowie der Zonenplan mit der dazugehörigen Zonenordnung der Gemeinde Hunzenschwil die grossrätliche Genehmigung. Dazu kommt eine grössere Anzahl von Teilüberbauungsplänen der Gemeinden, welche die erforderliche Rechtsgrundlage schaffen für den verkehrsgerechten Ausbau des örtlichen Strassennetzes.

Die Zahl der Gemeinden, die im Besitze einer Bauordnunng sind, ist damit auf 95 gestiegen. Davon verfügen 44 gleichzeitig über einen Zonenplan mit Spezialbauvorschriften für die einzelnen Zonen. Die von der kommunalen Baugesetzgebung erfasste Bevölkerung beträgt rund 273 000 oder etwas über 76 % der Gesamtbevölkerung. Erfreulicherweise weisen fast alle städtischen, aber auch die meisten dörflichen Siedelungen mit grösserer Bauentwicklung ein ihren Verhältnissen angepasstes Baupolizei- und Planungsrecht auf. Es darf auch erwartet werden, dass sich weitere Gemeinden im Laufe der Zeit hinzugesellen. Trotzdem stellt sich heute die Frage — und sie wird im Zusammenhang mit der Baugesetzrevision geprüft —, ob nicht ein subsidiäres kantonales Baupolizeirecht für alle jene Gemeinden geschaffen werden müsse, die sich nicht zum Erlass eigener Bauvorschriften entschliessen können.

Aus der Tätigkeit der Regionalplanungsgruppe Baden und Umgebung

Die unvermindert rege Bautätigkeit verbunden mit einem raschen Anwachsen der Bevölkerung und fortschreitender Industrialisierung stellen den Gemeinden und der ganzen Region des aargauischen Limmattales grosse Planungsaufgaben. Ueber den Stand der Planungsarbeiten der Region orientiert klar und umfassend ein Bericht von Dr. J. Killer, Präsident der Regionalplanungsgruppe Baden und Umgebung. Daraus ist zu entnehmen, dass die Industriezonenplanung im Tägerhard zwischen den Gemeinden Wettingen und Würenlos vor dem Abschluss steht. Der landschaftlichen Gestaltung der Region wird grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Architekt Hugo Müller, Zürich, erhielt vor einiger Zeit einen diesbezüglichen Untersuchungsauftrag, der sich u. a. darauf bezieht, wo zwischen den Gemeinden Grünzonen möglich sind, oder wo Aussichtspunkte erhalten oder bzw. neue geschaffen werden können, wie das Limmatufer zu gestalten sei usw. Weiter liegt ein Gutachten vor von Stadtplaner Dr. Real, Winterthur, der von der Regionalplanungsgruppe den Auftrag hatte, den Bodenbedarf der Gemeinden für die kulturellen und zivilisatorischen Bedürfnisse beim Vollausbau festzustellen. Auf Grund einer Bevölkerungsprognose für ihren Vollausbau wird der Landbedarf jeder Gemeinde errechnet für Schulen verschiedener Stufen, Spital, Alterswohnungen und Altersheimbetten, Kirchen, Friedhof, Kinderspielplätze, Spiel- und Sportplätze, Gartenbad, Grünanlagen und Parks sowie Schiessplatz. Das ermittelte Flächennutzungsprogramm ist den einzelnen Gemeinden zugestellt worden. Im Sektor Verkehrsplanung wurde gestützt auf eine Verkehrszählung vom Mai 1961 die Ausarbeitung eines Richtplanes für den öffentlichen Verkehr im Limmattal bei Vollausbau in Auftrag gegeben. Zusammen mit ergänzenden Untersuchungen über den privaten Verkehr soll daraus eine Art Gesamtverkehrsplan der Region entstehen. Auf die künftigen Aufgaben der Region aus der Sicht

der Regionalplanungsgruppe sei wenigstens mit nachstehenden Stichworten hingewiesen: Regionale Sportanlagen, Kantonsspital, regionales Kulturzentrum, regionale Wasserversorgung, Energieversorgung, Schaffung einer regionalen Beratungsstelle für Planung.

Probleme einer zeitgemässen aargauischen Siedlungspolitik

Wesen und Organisation einer zeitgemässen Siedlungspolitik sind heute im Aargau zur Diskussion gestellt. Das Problem wurde bereits aufgeworfen mit dem Erlass des aargauischen Verkehrsgesetzes, nach dessen Zweckparagraph der Kanton die möglichst gute Erschliessung aller Gebiete durch geeignete Verkehrsmittel fördert mit dem ausdrücklichen Motiv der Bekämpfung der Landflucht und im Interesse einer gesunden Siedlungspolitik. Die Frage erhielt neue Aktualität mit der Annahme des kantonalen Gesetzes über die Grundstückgewinnsteuer in der Volksabstimmung vom 1. April 1962. Nach § 16 des Gesetzes fallen vom Ertrag der Steuer ein Drittel dem Staat und zwei Drittel der Gemeinde zu. Die eine Hälfte des staatlichen Anteils ist für die Finanzierung einer zeitgemässen aargauischen Siedlungspolitik bestimmt, insbesondere für Massnahmen der Orts- und Regionalplanung, zur Bekämpfung der Landflucht und zur Förderung des Natur- und Heimatschutzes. Die Verwendung der Mittel soll in einer grossrätlichen Verordnung näher geregelt werden. Um die gleichen und verwandte Fragen kreisten auch die Referate und lebhaften Diskussionen im Rahmen des sog. «Siedlungspolitischen Seminars» (vgl. Heft 2 1961 von «Planen und Bauen»). In einer letzten Zusammenkunft in der beschaulichen Atmosphäre der landwirtschaftlichen Schule Liebegg, ob Gränichen, stand bereits ein Vorentwurf der Baudirektion zu einer Verordnung gemäss § 16 des Gesetzes über die Grundstückgewinnsteuer auf der Traktandenliste, der jedoch infolge Zeitmangel nicht mehr diskutiert werden konnte. Denn die Versammlung befasste sich auf der Grundlage von zwei Kurzreferaten in sehr lebhafter und ideenreicher Diskussion, welche die ganze verfügbare Zeit in Anspruch nahm, mit grundsätzlichen Fragen über die Organisation der Planung im Aargau. Unbestritten war dabei die Schaffung einer Art Arbeitsgemeinschaft für Planung, in welcher neben Persönlichkeiten der Wirtschaft, der Wissenschaft, des Natur- und Heimatschutzes auch Chefbeamte der interessierten Verwaltungszweige (insbesondere Baudirektion, Landwirtschaftsdirektion und Finanzdirektion) vertreten wären. Hingegen waren die Meinungen darüber geteilt, ob im Interesse einer wirksamen und zeitgemässen aargauischen Siedlungspolitik eine neue Institution der Verwaltung im Sinne einer staatlichen Koordinationsstelle für Planung geschaffen werden solle. Wir kommen im nächsten Bericht auf diese wesentlichen siedlungspolitischen Fragen zurück.

Verkehrsgesetz

Das vom Aargauervolk am 4. Dezember 1960 angenommene Gesetz über die Förderung konzessionierter Verkehrsunternehmungen beruht auf einer siedlungspolitischen und landesplanerischen Konzeption für das Kantonsgebiet (vgl. dazu «Planen und Bauen» 1960, Heft 2, 1961 Heft 1). Vor einiger Zeit unterbreitete nun der Regierungsrat dem Grossen Rat den Entwurf zu einer Vollziehungsverordnung. Deren Notwendigkeit ergibt sich aus der Verschiedenheit der in Betracht fallenden Unterstützungsmassnahmen. Massnahmen, die beim gleichen Verkehrsmittel nur einmal oder nur in grossen zeitlichen Abständen notwendig werden, die auf die Dauer gerichtete Auswirkungen haben und in der Regel bedeutende Aufwendungen erfordern, stehen in der Kompetenz des Grossen Rates. Bezüglich der periodisch wiederkehrenden Hilfsmassnahmen mit eher beschränktem Finanzbedarf soll der Regierungsrat ermächtigt werden, die Höhe und Verteilung der kantonalen Aufwendungen im Rahmen der mit dem Voranschlag bewilligten Kredite selber zu bestimmen, wobei das prozentuale Verhältnis der Beiträge des Staates einerseits und die Gesamtheit der betroffenen Gemeinden anderseits generell festgelegt sein soll. — Der Verordnungsentwurf folgt in seinem Aufbau der Systematik des Gesetzes. Demgemäss werden zuerst die Nebenbahnen, in einem zweiten Abschnitt die bei den Strassenverkehrsmitteln in Betracht fallenden Hilfeleistungen aufgeführt und entsprechend der Unterscheidung zwischen einmaligen und periodisch wiederkehrenden Massnahmen die Zuständigkeiten und das Verfahren geregelt. Was die Sanierung und Ausbaubedürfnisse der aargauischen Nebenbahnen anbelangt, deren Verwirklichung sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecken wird, sind bereits Gesamtprogramme aufgestellt und den zuständigen eidgenössischen und kantonalen Behörden unterbreitet worden. Der Verordnungsentwurf regelt sodann das Vorgehen bei Beitragsgesuchen für technische Verbesserungen und bei der Deckung der Betriebsdefizite, wobei in beiden Fällen vorerst die Prüfung durch die Bundesbehörden in Rücksicht auf die Beitragsleistungen auf Grund des Eisenbahngesetzes abzuwarten ist. Von den auf den Kanton und die Gemeinden gesamthaft entfallenden Leistungen sollen zwei Drittel vom Kanton getragen werden. Der gleiche Verteilungsmodus ist bezüglich der Beiträge für die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Strassenverkehrsmittel vorgesehen. Die im Gesetz statuierte Tarifverbilligung für die Benützer der öffentlichen Strassenverkehrsmittel soll durch Abgabe von Gratisabonnementen verwirklicht werden. Eine Tarifverbilligung kommt jedoch nur insoweit in Betracht, als sie mit dem siedlungspolitischen Zweck des Verkehrsgesetzes in Einklang steht. Ausgeschlossen wird daher der eigentliche Lokalverkehr auf Strecken innerhalb von drei Tarifkilometern. Ferner soll in den Genuss von Fahrpreisermässigungen nur der eigentliche Berufsverkehr gelangen, d. h. solche Benützer, die wöchentlich mindestens an fünf Werktagen eine Fahrt hin und zurück ausführen. Begünstigte können nur solche Personen sein, welche im Kanton Wohnsitz haben.

Durchgehende Suhrentalbahn

Nachdem der Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes mit seinen engsten Mitarbeitern am 19. Dezember 1961 einen Augenschein im luzernischen und aargauischen Suhrental vorgenommen hatte, kam aus Bern im April 1962 die Kunde, das Departement werde nach Prüfung des Konzessions- und Beitragsgesuches dem Bundesrat das Gesuch grundsätzlich in befürwortendem Sinne unterbreiten. Diese Nachricht löste in der ganzen Talschaft grosse Freude aus. Es darf mit Genugtuung festgestellt werden, dass die sachliche Argumentation der Konzessionsgesuchsteller das mit der Vorbehandlung des Gesuches betraute Departement überzeugt hat. Ein wichtiger Vorentscheid ist damit getroffen. Das seit Jahrzehnten brennende Problem der Verkehrslücke im mittleren Suhrental zwischen Schöftland und Triengen ist damit seiner Lösung um einen bedeutsamen Schritt nähergerückt. Die Verlängerung der schmalspurigen Linie der Wynental-Suhrentalbahn (WSB) von Schöftland bis Sursee bringt der ganzen Talschaft eine durchgehende Bahnverbindung, die sich auf die weitere wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung zweifellos günstig auswirken wird. Sie vermittelt überdies einen direkten Anschluss an das schweizerische und europäische Bahnnetz. Die durchgehende Suhrentalbahn wird — wie zahlreiche andere Nebenbahnen — überdies zur wichtigen Zubringerlinie für die Hauptschienenwege unseres Landes. Noch ist es allerdings nicht so weit, und bis zur Verwirklichung einer modernen elektrischen Suhrentalbahn von Aarau bis Sursee ist noch ein weiter Weg. Das Konzessions- und Beitragsgesuch der beiden Kantone Luzern und Aargau und der interessierten Gemeinden wird zunächst vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement in Fühlungnahme mit den Kantonen weiterbehandelt. Hernach erfolgt eine Vorlage an den Gesamtbundesrat, der seinerseits den eidgenössischen Räten in der Angelegenheit Bericht und Antrag zu stellen hat. Das letzte Wort über das Konzessions- und Beitragsgesuch für die Weiterführung der Schmalspurbahn von Schöftland bis Sursee wird demnach in der Bundesversammlung gesprochen.