Die Entwicklung des aargauischen Limmattales: planerische Tätigkeit im Rückblick

Autor(en): **Killer, Josef**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **100 (1982)**

Heft 17

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74798

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

Die Entwicklung des aargauischen Limmattales

Planerische Tätigkeit im Rückblick

Von Josef Killer, Baden

Historisches

Industrielle Entwicklung der Region

Das Limmattal war früher ein *landwirtschaftlich* genutztes Gebiet. Dementsprechend war auch die Zusammensetzung der Bevölkerung. Nur in Baden selbst und um das Kloster Wettingen waren Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt. In Baden bildeten die Thermalbäder und vor allem auch die Tagsatzung bis 1712 ein zusätzliches Auskommen.

Die *industrielle Entwicklung* hat in der Region Baden in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts mit dem *Bau der Spinnereien* vom Chessel in Spreitenbach bis zum Stroppel, kurz vor der Einmündung der Limmat in die Aare, begonnen. Vorbedingung war das starke Gefälle der Limmat von durchschnittlich 3‰. Der Bau von über 10 Wasserkraftanlagen zum Betrieb der Spinnereien war so auf eine Länge von 16 km möglich. Diese Fabrikanlagen brachten Verdienst in die damals ärmlichen dörflichen Verhältnisse. Bei einer Bevölkerung von schätzungsweise 20 000 Einwohnern waren trotzdem noch zu wenig Arbeitsplätze vorhanden, so dass noch 1885 arbeitslosen Ortsbürgern die Reise nach Amerika von Ortsbürgergemeinden bezahlt wurde.

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts siedelten sich immer mehr neue Industrien an, und 1891 wurde mit der Gründung von Brown Boveri + Cie die Grundlage für die *Entwicklung der Grossindustrie* gelegt. Allmählich wurden die verschiedenen Spinnereien unwirtschaftlich. 1964 stellten die beiden letzten in Turgi ihren Betrieb ein, und Brown Boveri bezog ihre Räume.

Die rasche Entwicklung der Maschinenindustrie, gefördert durch die dringende Versorgung des Landes mit *elektrischer Energie,* brachte neue Impulse in die Region. Mit der Gründung der Motor Columbus AG im Jahre 1896 wurden die Voraussetzungen für die Finanzierung von Wasserkraftanlagen im ganzen Land geschaffen. Aus der Motor Columbus waren im Jahre 1914 die Nordostschweizerischen Kraftwerke, ebenfalls mit Sitz in Baden, hervorgegangen. Diese übernahmen die Kraftwerke Beznau und Löntsch samt dem Verteilnetz. So ist Baden durch die Gründung von Brown Boveri + Cie. praktisch zu einer Energiedrehscheibe geworden.

Ein Markstein war bei BBC in den Jahren 1927/28 der Bau der neuen Halle durch die MAN zur Konstruktion der damals grössten Dampfmaschine «Hellgate» mit 160 MW Leistung für New York. Die dreissiger Jahre waren für die auf Export eingestellte Industrie sehr hart. Kurzarbeit war an der Tagesordnung. Auch die Stadt Baden musste sparen. Trotzdem wurden in dieser Zeit öffentliche Bauten erstellt, wie das Schwimmbad, der Schlachthof und die Städtischen Werke, die noch heute mustergültig sind.

Die Bevölkerungsentwicklung im Aarg. Limmattal

	1850	*1900*	*1941*	*1950*	*1970*	*1980*
Spreitenbach	669	913	1 039	1 173	5 978	7 112
Würenlos	1 047	945	1 533	1 805	2 653	3 272
Killwangen	182	306	482	597	842	1 034
Neuenhof	394	272	1 311	1 986	7 164	7 242
Baden	3 159	6 489	10 901	12 127	14 115	13 778
Wettingen	1 610	3 128	9 225	11 667	19 900	18 500
Ennetbaden	451	997	2 305	2 566	3 160	2 595
Obersiggenthal	1 183	1 504	2 340	2 856	6 623	7 443
Untersiggenthal	989	1 073	1 644	1 890	3 854	4 598
Turgi		877	1 468	1 642	2 395	2 639
Gebenstorf	1 796	1 574	1 886	2 110	3 539	3 552
Einwohner	11 480	19 678	34 144	41 860	70 223	71 765

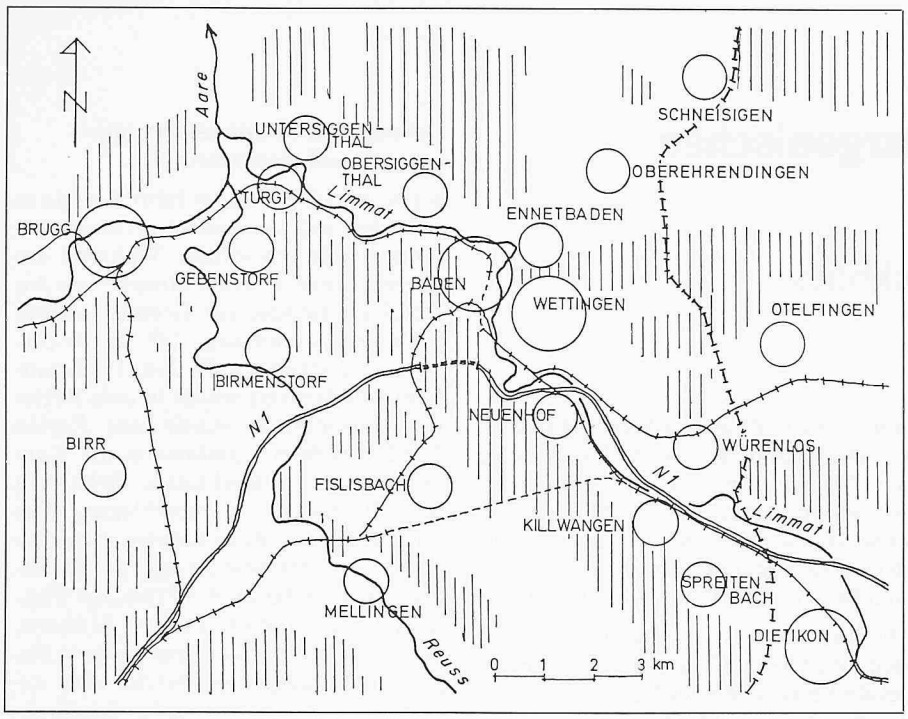
Gründung der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz

Schon in den dreissiger Jahren zeigte es sich, dass die *Gemeinden* vermehrt zusammenarbeiten sollten. Während des Krieges reifte bei einer Gruppe von Architekten die Idee zur Gründung einer Schweiz. Vereinigung für Landesplanung, was dann am 29. Jan. 1943 stattfand. Die Schweiz wurde in *acht Regionen* eingeteilt. So wurde eine *Region Nordwestschweiz,* umfassend die Kantone Aargau, Basel-Land, Solothurn und Basel-Stadt vorgeschlagen. Die Gründung der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz erfolgte am 23. Februar 1945 in Basel. Als Präsident wirkte Nationalrat Prof. *Leupin,* Muttenz. Der Vorstand der neu gegründeten Regionalplanungsgruppe setzte sich zusammen aus den kantonalen Baudirektoren, den kantonalen Hochbauchefs sowie einigen privat tätigen Architekten und Ingenieuren.

Gründung der Regionalplanungsgruppe Baden und Umgebung

Angeregt durch das fruchtbare Arbeiten innerhalb des Vorstandes der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz fasste ich 1946 den Entschluss, in Baden eine Planungsgruppe zu bilden, die vorerst 7 Gemeinden umfassen sollte. An einer vorbesprechenden Sitzung wies der Badener Vizeammann Dr. J. Suter darauf hin, dass man schon immer miteinander geredet hätte. Ich hingegen drang darauf, dass man nicht erst bei der Finanzierung miteinander reden sollte, sondern schon bei den ersten *Studien eines Projektes,* bei dem verschiedene Gemeinden tangiert werden. Man beschloss, die Vorarbeiten zur Gründung an die Hand zu nehmen. Als Grundlage für die Statuten dienten diejenigen des Ruhrsiedlungsverbandes, Essen. Architekt Hans Marti, Zürich, damals Mitarbeiter der Schweiz. Landesplanung, wurde mit den ersten Studien betraut.

Im April 1947 fand die offizielle Gründung im Kursaal Baden statt. Der Schreibende wurde als Präsident gewählt. Mitglieder konnten Gemeinden, Verbände und Private werden. Die Gruppe war selbständig und nur durch Personalunion mit der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz verbunden. Die ersten Arbeiten bestanden in der Grundlagenbeschaffung und in der Aufnahme des Istzustandes wie Aufbau der Bevölkerung, Zahl der Arbeitsplätze, Art der Industrie, Verkehr usw. Es war alles Neuland, mehr oder weniger ein Abtasten.



Skizze des aarg. Limmattales

Veranstaltungen

Im Herbst 1949 wurde ich auch zum Präsidenten der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz gewählt. Dadurch ergaben sich gemeinsame Veranstaltungen der Gruppe Baden und Nordwestschweiz. Hauptsächlich in den fünfziger Jahren wurden in Baden, Basel, Solothurn oder Olten jeden Winter 4 bis 5 *Vorträge* über planerische Probleme durchgeführt, so z. B. über alte Bauvorschriften der Städte Bern und Luzern, über die Wichtigkeit von Zonenplänen, das Bauen in Ortskernen, Denkmalschutz, Schulhäuser, Gemeindeverwaltungsbauten, Verkehrswege, Verkehrsbetriebe, Wasserversorgungen, Kanalisation, Kläranlagen, Kehrichtbeseitigung und dergleichen. Sie zeigten, wie die vielfältigen Probleme auf Gemeindeebene zu lösen sind. Man muss sich dabei vorstellen, dass mit Ausnahme von Baden und Wettingen in den Gemeinden der Region noch keine Bauverwaltungen vorhanden waren. Auch existierten keine Zonenpläne. Die Gemeinderäte - guten Willens, aber mehrheitlich Laien - mussten sich mit den schwierigen baulichen Problemen befassen und waren deshalb dankbar über diese Informationen. Auch ausländische Referenten wurden beigezogen. Parallel dazu fanden Vorträge in den einzelnen Gemeinden statt. Wir mussten *die Bürger* daran erinnern, wie wichtig es sei, mit dem nicht vermehrbaren Boden sparsam umzugehen und mit der Streubauweise aufzuhören. Wir waren die reinsten Wanderprediger geworden.

Im Jahre 1955 fand in Brugg eine *kantonale Tagung* über bauliche Gemeindeprobleme mit 12 Referenten und 500 Teilnehmern aus fast allen aargauischen Gemeinden statt.

Im Herbst 1959 führten wir in Baden zusammen mit der Gruppe Nordwestschweiz eine dreitägige Tagung über Probleme der *Regionalplanung* durch. Über 300 Teilnehmer aus der ganzen Schweiz und aus dem Ausland nahmen daran teil.

Zusammen mit der Regio Basiliensis führte die Gruppe Nordwestschweiz im Sept. 1965 in Basel eine *interdisziplinäre Tagung* über Planung durch, die von über 1000 Fachleuten aus ganz Europa besucht wurde.

Zahlreiche *Exkursionen* ins Ausland, welche die Gruppe Nordwestschweiz durchführte und die jeweils acht Tage dauerten, so ins Ruhrgebiet, nach Stuttgart, Norddeutschland, England, Skandinavien, Schweden und Österreich, brachten viel Anregungen und neue Erkenntnisse.

Praktische Tätigkeit

Bauzonen und Bauordnungen

Die Gemeinden bemühten sich nach der Gründung der Gruppe, über ihr Gebiet *Planungen* vorzunehmen und *Bauzonen* auszuscheiden. Eine erste Reaktion zeigte sich anlässlich der Zonenplanauflage in der Gemeinde Ennetbaden. Zum erstenmal nahmen die Stimmbürger zur Kenntnis, dass ausserhalb der Bauzone nicht gebaut werden dürfe. Ein Eigentümer eines ausserhalb des Zonenplanes liegenden Grundstükkes reichte Beschwerde beim Bundesgericht ein. Das Urteil vom 29. Nov. 1950 lautete: «Ausserhalb des Zonenplanes kann nur bauen, wer auf seinem Grundstück über eigenes Wasser, eigene Energie verfügt und das Abwasser gereinigt der Natur übergeben kann.» Dieser weise Bundesgerichtsentscheid war für die Zukunft wegleitend.

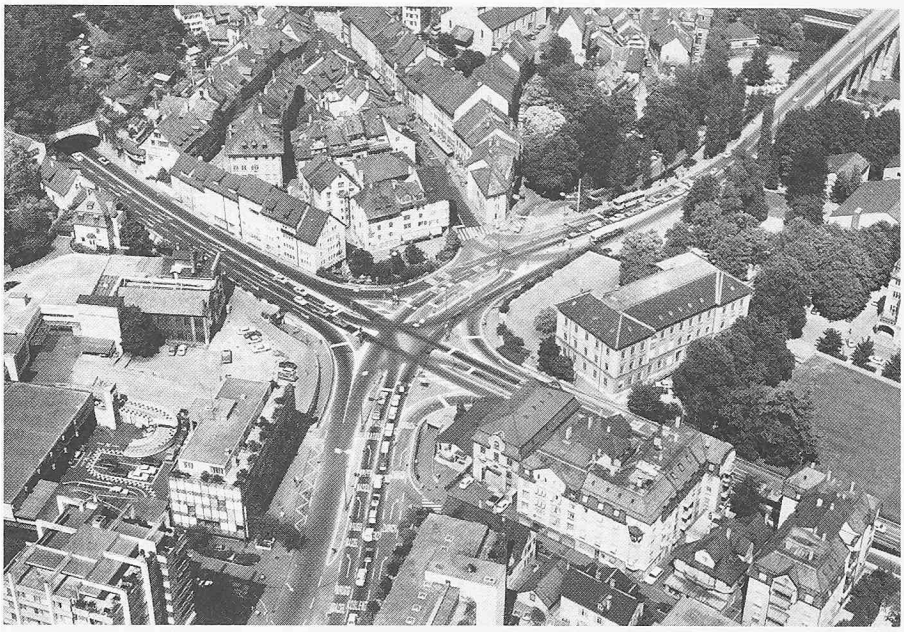
Es gab aber auch gesetzliche Überschreitungen. So wurde das Dach eines Hauses in Ennetbaden gegenüber der Baubewilligung um 1 m zu hoch gesetzt. Das Dach musste abgebrochen und tiefer gesetzt werden. In der Weiten Gasse in Baden wurden die Lukarnen gegenüber den bewilligten Plänen zu breit ausgeführt. Auch sie mussten korrigiert werden. Bei einem 6stöckigen Geschäftshaus in Baden mussten die bereits angelieferten vorfabrizierten Stützen um je 20 cm verkürzt werden, weil die ebenfalls vorfabrizierten Deckenelemente stärker als vorgesehen waren. Dies war notwendig, weil das Haus gegenüber den bewilligten Plänen sonst über 1 m höher geworden wäre. Es brauchte viel Aufklärungsarbeit und die Mitarbeit der Presse, um dem Stimmbürger klarzumachen, dass zur Einhaltung der Bauvorschriften ein striktes Druchgreifen nötig ist. Mit Bussen allein löst man diese Probleme nicht.

Hochhaus Spreitenbach

Im Sommer 1955 begann Architekt *Della Valle* mit dem Bau des ersten Hochhauses. Eine entsprechende Baubewilligung lag nicht vor. Spreitenbach hatte damals noch keine Bauvorschriften. Als man mit dem Bau im 4. Stock angelangt war, gingen Beschwerden von den Nachbarn ein. Der damalige Direktionssekretär der Baudirektion, Dr. *Max Werder,* ersuchte die Regionalplanungsgruppe Baden, ebenfalls Einsprache zu erheben. Dies war aber nicht einfach, denn die Gemeinde Spreitenbach war auch Mitglied der Gruppe Baden. Da kurz zuvor in der Gruppe Nordwestschweiz eine Kommission für die Ausarbeitung von Richtlinien für Hochhäuser gebildet worden war, schrieb ich an den Gemeinderat, dass es wünschenswert wäre, den Bau solange einzustellen, bis die Kommission entsprechende Richtlinien ausgearbeitet hätte. Ein Augenschein der aarg. Regierung im Herbst 1955 führte zur Unterstützung der Beschwerde, weshalb der Bauherr an das Bundesgericht gelangte, das die Beschwerde am 19. Sept. 1956 ablehnte. In Zusammenarbeit mit der Baudirektion und dem Gemeinderat machte die Hochhauskommission der Gruppe Nordwestschweiz Vorschläge, wie in dieser verfahrenen Situation noch eine anständige Überbauung mög-

lich wäre. Die beiden Hochhäuser, wie sie dann fertiggestellt wurden, wie auch die beiden dreistöckigen Längsbauten und die fünfstöckigen Querbauten gehören heute noch zu den besten Überbauungen in Spreitenbach.

Aufschlussreich dürfte auch ein alter Spruch im Sternensaal in Spreitenbach sein, der da heisst: «Ein jeder baut nach seinem Sinn, denn keiner kommt und zahlt für ihn», das will heissen, dass man sich um keine Vorschriften kümmern sollte. Doch die Gemeinde Spreitenbach hatte auf Grund der Erfahrung mit ihrem Hochhaus die *dringende Notwendigkeit eines Zonenplans* erkannt. Speditiv wurde die Planung an die Hand genommen, und die Gemeindeversammlung setzte bereits 1961 eine Zonenordnung mit Richtmodell in Kraft, worin mustergültige Vorschriften betreffend Schallschutz, Parkierungen und Baulandumlegungen enthalten waren.



Baden. Schulhausplatz

Verkehrsprobleme

Gesamtverkehrsplan der Region

Da die Verkehrsprobleme in der Region immer kritischer wurden, erhielt Prof. Leibbrand (ETH Zürich) 1957 den Auftrag, einen Gesamtverkehrsplan für die Region zu entwerfen. Der Bericht war sehr instruktiv. Leibbrand sah z. B. eine neue Limmatbrücke in Killwangen vor, so wie sie heute wieder geplant ist. Leider verfasste er den Bericht, ohne vorher mit der kantonalen Baudirektion Verbindung aufgenommen zu haben. Dies verursachte eine gewisse Missstimmung im kantonalen Baudepartement. Man sagte, eine Limmatbrücke bei Killwangen sei nicht in ihrem Konzept. Aus der nachträglichen hartnäckigen Diskussion ging hervor, dass der Gutachter für die Zukunft dachte, während die kantonalen Amtsstellen sich mehr mit den gegenwärtigen Problemen befassen müssen. Das Gutachten bildete anschliessend die Grundlage für den Aufbau der öffentlichen regionalen Verkehrsbetriebe.

Innerstädtische Verkehrsanlagen

Verkehrssanierung Baden: Bis 1961 unterbrachen 2 Barrieren der SBB nördlich und südlich des Steins die Hauptstrasse Basel–Zürich. Bis zu 20 Min. je Stunde war der Verkehr unterbrochen. Es waren unhaltbare Zustände. Das kantonale Projekt mit einem Strassentunnel durch den Stein wurde von der Gemeindeversammlung 1953 abgelehnt. Von privater Seite war eine 1000 m lange *Bahnverlegung* westwärts in einem Tunnel vorgeschlagen worden. Dieses Projekt wurde dann in den Jahren 1957 bis 1965 realisiert. Der heutige *Strassentunnel* durch den Stein wurde 1965 in Betrieb genommen. Bis dahin führte der Verkehr Basel–Zürich durch die Altstadt.

Bahnhofplatzsanierung: 1960 wurde ein Wettbewerb durchgeführt. Eine zweistöckige unterirdische Einstellhalle mit 400 Autoabstellplätzen, eine darüber befindliche 3000 m² grosse Einkaufsfläche unter dem neuen Bahnhofplatz sowie eine östliche Umfahrung der Badstrasse wurden ausgeführt. Um die Stimmbürger für dieses Projekt zu gewinnen, war eine grosse Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Das ursprüngliche Projekt wurde von der Gemeindeversammlung verworfen. Ein verbessertes Projekt wurde später mit 877 zu 12 Stimmen angenommen und das Bauwerk 1972 eingeweiht. Die Ausarbeitung eines neuen Projektes hatte sich gelohnt. Dadurch entstanden die Pläne für einen grösseren und einen kleineren Ring um die Stadt.

Nationalstrassen

Die wichtigsten Strassenzüge im aargauischen Limmattal stammen aus dem letzten Jahrhundert. Neue Überlegungen führten nach 1945 zum Bau von Autobahnen. Bis 1957 war die Autobahn Bern–Zürich von Lenzburg über den Mutschellen nach Dietikon geplant und diejenige von Basel nach Zürich über den Bözberg nach Lauffohr und durch das Siggenthal über Baden nach Neuenhof–Dietikon. Der Schweiz. Autostrassenverein empfahl schon Mitte der dreissiger Jahre, die N1 Bern–Zürich nicht über den Mutschellen, sondern über das Birrfeld zu führen und dort die N3 von Basel mit der N1 zu vereinigen. Der Schreibende nahm 1947 diesen Vorschlag wieder auf und empfahl diese Linienführung der damaligen Fernverkehrsstrassenkommission der Gruppe Nordwestschweiz. Die techn. Kommission des Schweiz. Autostrassenvereins musste den Vorschlag überprüfen. 1948 befürwortete sie unter dem Vorsitz von a. Ständerat *Wenk*, Basel, die Führung der N1 Bern–Zürich und N3 Basel–Zürich über das Birrfeld, schlug aber einen besonderen Expressstrassenzug auf der nun verlassenen Trasse durch das untere Limmattal vor. 1957 entschied sich die eidg. Planungskommission bei der Festlegung der Nationalstrassen für die Führung der N1 und N3 über das Birrfeld.

Rangierbahnhof

Während des Krieges wurden die Projektierungsarbeiten für den Hauptbahnhof Zürich mit Rangierbahnhof vervollständigt und die Projekte Prof. *Frohne*, dem Präsidenten der Deutschen Bundesbahnen, zur Begutachtung unterbreitet. Auf Grund des Gutachtens entschlossen sich die SBB, den Rangierbahnhof nicht in Altstetten, sondern in Spreitenbach zu erstellen und zusätzlich eine neue Bahnlinie durch den Heitersberg nach Lenzburg zu bauen. Das neue Projekt sah vor, den Rangierbahnhof südlich der bestehenden Bahnlinie, also zwischen Bahn und Kantonsstrasse zu bauen. Die Gemeinde Spreitenbach verlangte aber eine Nordwärtsverschiebung in den Raum zwischen Bahn und Limmat. Dadurch wären die *Lärmimmissionen* kleiner geworden. Die Aargauer Regierung ernannte 1955 zur Abklärung der Fragen eine Expertenkommission, der ich angehörte. Da die Lärmimmissionen für die Wahl des Standortes entscheidend waren, hatten Gutachter zu überprüfen, welche Massnahmen zu ergreifen sind, um den Lärm vom Rangierbahnhof möglichst klein zu halten. Die



Baden. Altstadt, Schulhausplatz, Hochbrücke

Gutachter stellten fest, dass ja zwischen dem für den Rangierbahnhof vorgesehenen Areal und der Kantonsstrasse ein etwa 400 m breiter Streifen entstehe, worauf Industriebauten geplant waren. Die Aufzeichnung einiger Querprofile durch den Rangierbahnhof, das Industriegebiet und die südlichen Wohngebiete mit dreistöckigen Bauten ergaben, dass die Bauten in der Industriezone den Lärm für niedrige Wohnbauten vollständig abschirmen. Mit dieser Feststellung gab sich der Gemeinderat zufrieden. Der Rangierbahnhof wurde ausgeführt wie von den SBB geplant. Was geschah in der Folge? Statt aber dreistöckig zu bauen, wurde ein Hochhaus nach dem andern erstellt, und als der Rangierbahnhof in Betrieb genommen wurde und die Lärmimmissionen sich auswirkten, kamen die ersten Reklamationen, weshalb die SBB zusätzliche Massnahmen ergreifen mussten.

Entwicklungsprognosen

Wegen der raschen Entwicklung in der Region wollte man wissen, wohin diese führe und was vorzusehen sei. Etwa Mitte der fünfziger Jahre wurde Architekt *Hans Marti* beauftragt zu untersuchen, wieviele Einwohner im aargauischen Limmattal angesiedelt werden könnten. Die Schätzung ging auf etwa 200 000. Wie wertvoll diese Prognosen waren, zeigte in der Folge die brennende Nachfrage der Unternehmungen für die Aufgaben der Infrastruktur, wie Verkehr, Wasserbeschaffung, Abwasserbeseitigung usw. Auch die Telefondirektion und die Elektrizitätswerke waren interessiert. Heute müssen wir im Rückblick festhalten, dass diese Prognose, wenn sie auch zu hoch war, eine gute Grundlage für die weitere Planung ergab.

Tatsache ist, dass die Bevölkerung vor allem in den Jahren 1950 bis 1970 sprunghaft zunahm. Von der *raschen Entwicklung* überwältigt, waren die Gemeinden vielfach der Meinung, dass es so weitergehe. Sie hatten ihre Infrastruktur schon für die doppelte Einwohnerzahl ausgelegt und teilweise auch gebaut. Vor 15 Jahren nahm aber ein starker Geburtenrückgang seinen Anfang. Dazu kommt, dass dank des dauernd zunehmenden Wohlstandes ein immer grösser werdender Wohnflächenanteil pro Person erforderlich ist.

Am Beispiel der Gemeinde Wettingen soll dies gezeigt werden.

	1966	1980
Einwohner	20 000	18 500
Wohnungen	6 170	7 563
Personen pro Wohnung	3,25	2,45

Die errechneten 200 000 Einwohner dürften deshalb im aargauischen Limmattal nie Platz finden, weshalb sich die Wohngebiete später in Richtung *Reusstal* und *Surbtal* erweitern werden. Trotz der 1974 eingetretenen Rezession und dem Wegzug von einigen tausend Gastarbeitern aus der Region nimmt die Bevölkerung ständig zu.

Nach dem amerikanischen Wirtschaftsexperten Prof. *K. Galbraith* ist für die Ansiedlung neuer Betriebe heute vor allem eine *gute Infrastruktur* Vorbedingung. Neben guten Verkehrsverhältnissen ist das Vorhandensein von Hochschulen, Universitäten wie überhaupt Ausbildungsstätten aller Art unerlässlich. Dazu kommt heute der Wohnwert, die Umgebung und die Möglichkeit einer idealen Freizeitgestaltung. Alle diese Voraussetzungen sind in der Region Baden dank der Nähe von Zürich vorhanden.

Verschmutzung der Gewässer und Bau von Kläranlagen

Stausee Wettingen

Wie man sich täuschen kann, zeigen folgende Begebenheiten. Ich schrieb 1933 anlässlich der Inbetriebnahme des Kraftwerkes Wettingen in den Badener Neujahrsblättern: «Früher bei Hochwasser ein tobender Strom, ist die Limmat jetzt bald ein stiller See. Gelegenheit zum Segel- und Rudersport ist gegeben. Die ‹schmutzige Limmat›, wie sie der Volksmund nannte, wird verschwinden, ihre Sinkstoffe werden sich schon im oberen Teil ablagern, Strandbäder werden entstehen.» Ich hatte mich gründlich *geirrt*. Schon einige Jahre später sah der Stausee infolge Fehlens der Kläranlagen in Zürich und in den Gemeinden bis Dietikon wie eine Jauchegrube aus, in der kein Mensch baden konnte. Da die Höhendifferenz zwischen dem Stausee und dem Grundwasserstrom unter dem Wettingerfeld mehr als 18 m betrug und da zwischen Fluss und Gelände keine Dichtungswand vorhanden war, wurde 1932 beim Aufstau der Grundwasserspiegel angehoben. Das Grundwasser floss nun durch höhere Kiesschichten und verschmutzte die Grundwasserfassungen, aus denen die Gemeinde Wettingen das Trinkwasser bezog. Zudem verringerte sich der Sauerstoffgehalt im Grundwasser. Sofortige Massnahmen waren notwendig. Nachdem die Ufer nun kolmatiert sind, ist der Grundwasserspiegel wieder abgesunken.

Folgendes Erlebnis erinnert mich noch an den verschmutzten Wettinger Stausee. Im Frühjahr 1946 war ich zu einem *Hechtessen* in ein Basler Restaurant eingeladen. Ich machte dem Wirt ein Kompliment und fragte ihn, woher er den Hecht hätte. «Aus dem Wettinger Stausee», war die Antwort. Ich erschrak, denn niemand im Limmattal hätte damals Fisch aus dem Stausee gegessen. «Ja wissen Sie, den Hecht muss man nur einige Tage gut wässern, dann schmeckt er ganz gut», sagte der Wirt.

Gewässeruntersuchungen und Kläranlagen

Unter der Leitung von Dr. *H. Schmassmann,* dem Präsidenten der Kommission für die Untersuchung interkantonaler Gewässer der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz, wurde im Jahre 1952 während 24 Stunden die Aare von Biel bis Koblenz auf ihren Verschmutzungsgrad untersucht. 1956 folgte die Untersuchung des Rheins von Konstanz bis Karlsruhe. Die Organisation oblag dem Vorsteher des aargauischen Gewässerschutzamtes, Herrn Dr. h. c. *Baldinger.* Die Untersuchungen ergaben, dass der Verschmutzungsgrad der Aare nach dem Zusammenfluss mit der Limmat in Vogelsang sprunghaft zunahm. Man wusste wohl, dass die Limmat infolge ungenügender Klärung in Zürich stark verschmutzt war, aber dass es so schlimm war, ahnte wohl niemand. Je nach Witterung stiegen unangenehme Dünste aus der Limmat auf, was ein Verbleiben an den Ufern der Limmat öfters verunmöglichte.

Das Thema wurde 1954 anlässlich einer *Veranstaltung in Brugg* aufgegriffen. Die Gemeindeammänner des aarg. Limmattals beklagten mit teils harten Worten den katastrophalen Zustand der Limmat. Ungeschminkt orientierte dann die ebenfalls eingeladene Zürcher Presse über den unhaltbaren Zustand, den Unmut der Gemeinden und die Pflichtvergessenheit von Zürich. Kurz darauf erwähnte der Zürcher Stadtpräsident Dr. Landolt anlässlich der Eröffnung des Stadtparlamentes, dass die erste Aufgabe nun der *Ausbau der Kläranlage* sei. Bereits 1955 wurde vom Volk eine entsprechende Vorlage angenommen. Heute ist die Limmat wieder ein sauberes Gewässer.

Kehrichtbeseitigung

Durch die nach dem Krieg sprunghaft einsetzende bauliche Entwicklung zeigten sich in Baden und Wettingen bald Probleme der Kehrichtbeseitigung. Die beiden Gemeinden hatten bereits dem Bau einer Kompostierungsanlage zugestimmt, als im Jahre 1955 in Basel eine internationale Tagung über Kehrichtbeseitigung stattfand. Die Vorträge waren so lehrreich und instruktiv, dass die anwesenden Gemeindevertreter von Baden und Wettingen schon in Basel erklärten, eine Dano-Anlage, wie sie geplant war, komme für sie nach dem Gehörten nicht mehr in Frage. In der Folge wurde eine Kehrichtbeseitigungsanlage nach einem andern System gebaut, und da diese nicht genügte, wurde 1970 eine Kehrichtverbrennungsanlage in Betrieb genommen. Heute gehören dem Verband 12 Gemeinden an, dazu kommen 57 Liefergemeinden.

Wirken der Regionalplanungsgruppe Baden

1947–1962

Von 1947 bis 1962 erlebte die Region Baden eine stürmische Entwicklung. Die Bevölkerung nahm um die Hälfte zu. Die Planungsgruppe Baden trat deshalb zum richtigen Zeitpunkt in Funktion. Aufgaben stellten sich auf allen Sektoren. Dank der *privaten Organisation* der Regionalplanungsgruppe, wobei Gemeinden und Private zusammenwirkten, konnten viele neue Probleme unverzüglich in Angriff genommen werden, wie dies bei einem schwerfälligen Staatsapparat in diesem Mass nicht möglich gewesen wäre. Zudem fehlten dem Kanton damals die rechtlichen Grundlagen.

Erwähnenswert ist die Gründung der Regionalplanungsgruppe *Birrfeld,* wo sich 1955 die Firma Brown Boveri + Cie. ansiedelte. Die kleinen Gemeinden Birr und Lupfig sahen ein, dass sie die Probleme der Infrastruktur, die sich mit der Industrieansiedlung aufdrängten, nicht lösen könnten. Sie ersuchten deshalb die Aarg. Regierung um Hilfe, wo sie mangels gesetzlicher Voraussetzungen an die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz verwiesen wurden. So fand im Herbst 1955 die Gründung der Planungsgruppe Birrfeld unter Mithilfe der kantonalen Chefbeamten statt. Architekt *Hans Marti* schuf die Grundlagen. Die Vorbereitungen waren so umfassend, dass die Gründung und künftige Organisation der Gruppe innert 30 Minuten durchgeführt war.

Überall drängten sich Probleme der Infrastruktur auf. So erfolgten Gründungen auf dem Mutschellen, in Stein für das mittlere Rheintal und in Brugg-Koblenz im Hinblick auf die Schifffahrt. Sobald eine Gruppe gegründet und der Vorstand aus Mitgliedern der beteiligten Gemeinden gebildet war, war sie *selbständig* und führte die Planungen in Zusammenarbeit mit der aarg. Baudirektion durch. Die *Kosten* wurden getragen vom Kanton und von den Gemeinden. Der Schreibende wirkte noch für kurze Zeit jeweils im Vorstand mit. Die staatlichen aarg. Stellen, resp. deren Chefbeamten waren glücklich, die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz vorschieben zu können. Es herrschte eine sehr gute Zusammenarbeit. Besonderes Verdienst gebührt hier Dr. *Max Werder,* Aarau.

Die rege Tätigkeit der Regionalplanungsgruppe Baden verbunden mit der Gruppe Nordwestschweiz drang nicht nur in andere Kantone ein, sondern *über die Landesgrenze* hinaus. So mussten wir in der nördlichen Nachbarschaft und an deutschen Hochschulen über unser Vorgehen orientieren. 1962 waren in der Gruppe Baden die wichtigsten planerischen Probleme erfasst und der Planungsgedanke durch eine rege Aufklärungsarbeit so in der Bevölkerung verankert, dass Bauordnungen und Baugebietausscheidungen, resp. Zonenpläne, ohne grossen Widerstand von den Gemeinden eingeführt werden konnten.

Die Gruppe Baden war in den ersten 15 Jahren sehr dynamisch. Die bauliche Entwicklung erforderte dies. Als private Organisation betreute sie erstmals in der Schweiz Planungen im Auftrage der Gemeinden. Dann aber galt es, die sich im Gang befindlichen Arbeiten auf eine breitere Basis zu stellen. Die Gruppe Baden wurde nun in einen Verein umorganisiert, dem nur noch die angeschlossenen Gemeinden als Mitglied angehören konnten. Inzwischen wurde auch ein kantonales Planungsamt geschaffen und der Aargau in 15 Regionen eingeteilt, die selbständig planen. Die Überführung der Gruppe Baden in einen rein öffentlichen Verein war ein normaler Vorgang, wie wir ihn bei vielen Unternehmungen beobachten können, die zuerst auf privater Basis begonnen und später, wenn deren Aufgaben viel allgemeinere Interessen einschlossen, in die öffentliche Hand übergingen. Erinnert sei an die Schweiz. Bundesbahnen, einen Teil der schweiz. Elektrizitätswerke, das Eidg. Institut für Reaktorforschung und dergleichen.

Nach 15 Jahren Vorsitz in der Regionalplanungsgruppe Baden konnte ich mich vermehrt der Führung der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz widmen, deren Aufgabe in erster Linie in Aufklärungsarbeit aller Art, dem Organisieren von Tagungen und Studienreisen, dem Bilden von Fachkommissionen usw. bestand.

Nach 1962

In einem so dicht besiedelten Gebiet wird es immer viele Probleme geben, die gemeinsam gelöst werden müssen.

Folgende wichtige Studien wurden seither durchgeführt:

- für die Realisierung öffentlicher Verkehrsbetriebe,
- über eine regionale Wasserversorgung
- über eine regionale Fernwärmeversorgung vom Kernkraftwerk Beznau
- über den Standort des neuen Badener Kantonsspitals
- über die Frage des Zusammenschlusses von Gemeinden
- über Kabelfernsehen
- über einen Landschaftsplan, regionale Schulhausprobleme usw.

Heute werden Richtpläne der Region

gemäss kantonalen Vorschriften erstellt, wobei die Zonenpläne von den Gemeinden, die hierfür allein verantwortlich sind, übernommen werden. Als Hauptaufgabe wird immer die Lösung von regionalen Problemen der Infrastruktur bleiben. Diese können aber vielfach nur unter Sachzwängen realisiert werden, das heisst, wenn die Mehrheit der Gemeinden an der Lösung ein Interesse hat.

Ausblick

Heutiges Bauen

Wir hatten frühzeitig erkannt, dass *rechtliche Instrumente* für ein geordnetes Bauen dringendes Gebot sind. Durch die neuen Baugesetze, vor allem aber durch die Zonenpläne und Bauordnungen sind die rechtlichen Grundlagen nun geschaffen. Die *Ausnützungsziffer* schreibt die Dichte einer Überbauung vor. Vom Paragraphen her ist also alles in bester Ordnung, nicht aber vom Gestalterischen. Während wir vor 30 Jahren predigten, wir müssten baulich näher zusammenrücken und mit dem Boden sparsam umgehen, ist heute gerade das Gegenteil der Fall. Einfamilienhaus reiht sich an Einfamilienhaus. Leider sind Arealüberbauungen nach einem ausgewogenen Konzept selten. So kommt es vor, dass in den neuen Einfamilienhausquartieren ein Gewirr von allen möglichen Haustypen vorliegt. Die Fassaden sind die reinsten Baumusterausstellungen. Es ist ausserordentlich schade, dass nicht versucht wird, Bebauungen zustande zu bringen, welche Harmonie ausstrahlen.

Beurteilung von Baugesuchen

Hierfür sind im Kanton Aargau die Gemeinden zuständig. Beim Vorliegen von grösseren Bauprojekten sind die Behörden in kleineren Gemeinden vielfach überfordert. Früher gab es in der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz eine *Fachgruppe für Hochhäuser und Arealüberbauungen*. Dieser Kommission gehörten namhafte Fachleute der Region an. Eine dreigliedrige Gruppe begutachtete die Baugesuche, die ihnen von den Gemeinden zur Prüfung unterbreitet wurden. Die Kosten hatte der Gesuchssteller zu tragen. Diese Institution hatte sich sehr bewährt. Als aber das neue aarg. Baugesetz 1972 in Kraft trat, wurde vielfach die Ansicht vertreten, jetzt sei eine solche Kommission überflüssig, da nun alles vom kantonalen Amt für Raumplanung erledigt würde. Man hatte sich geirrt, ein staatliches Amt hat in erster Linie eine Kontrollaufgabe. Den Gemeinden müssen aber Berater zur Verfügung stehen, die Gegenvorschläge auch architektonisch ausarbeiten können. Leider besteht diese Kommission nicht mehr, wäre aber bitter notwendig.

Künftige Aufgaben

Regionale Probleme der Infrastruktur werden von der Regionalplanung laufend in Angriff genommen und überprüft. Wenn die Mehrzahl der Gemeinden am Problem ein Interesse hat, ist eine Zusammenarbeit gut möglich. Sinnvoll wäre es, wenn die Ausscheidung von Wohn- und Industriezonen von einer regionalen Warte aus erfolgen könnte, ebenso nötig wäre ein Finanzausgleich und der Zusammenschluss der 5 zusammengebauten Gemeinden um Baden, die 55 000 Einwohner zählen. Vor etwa 20 Jahren wurde im Kantonsparlament ein Vorstoss zur Schaffung eines regionalen Parlaments im Limmattal unternommen, das auch politische Aufgaben zu lösen hätte. Doch hierfür ist die Zeit nicht reif. Wenn auch nicht alles machbar ist, was wünschbar wäre, so ist doch eine Planungsgruppe ein Instrument für das äusserst wertvolle Gespräch und den Gedankenaustausch.

Baden als Zentrumsgemeinde

Baden hat die Aufgabe einer Zentrumsgemeinde. Dazu gehört die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur sowohl im verkehrstechnischen wie im kulturellen Sektor. Besonders die Lösung der Verkehrsstränge ist nicht einfach, weil sich der gesamte Verkehr durch die enge Klus hindurchzwängen muss. Dies kostet alles sehr viel Geld und Baden muss seine Probleme alleine lösen. Man versucht deshalb, auf Gemeindegebiet möglichst viele Bürger, sprich Steuerzahler, anzusiedeln. Dieses Ziel soll durch den neuen Zonenplan erreicht werden. Man will den prozentualen Anteil der Wohnfläche in einem Umbau oder Neubau vorschreiben. In den Aussenquartieren mag dies richtig sein, aber man muss sich fragen, ob dies auch im Zentrum richtig ist. Vom Verkehr her betrachtet, müssten die neuen Flächen für Büros und Dienstleistungsbetriebe immer dort sein, wo die öffentlichen Verkehrsmittel die Beschäftigten ohne Umsteigen an einen zentralen Punkt bringen können. Dies wäre in Baden die Gegend beim Bahnhof. Fest steht, dass wenn umgestiegen werden muss, das Privatauto zur Arbeit benützt wird. Als bestes Beispiel für eine verkehrsgerechte grosse Überbauung kann «La Défense» in Paris gelten.

Am 8. Dez. 1981 wurde der neue Zonenplan mit den Wohnanteilen vom Einwohnerrat der Stadt Baden angenommen.

Zukünftige Verkehrsprobleme und Badener Schulhausplatz

Der Badener Schulhausplatz ist wichtigster Kreuzungspunkt in der Region. Über ihn führen die bedeutendsten Hauptstrassen. Der Schulhausplatz, 1965 in Betrieb genommen, ist bald am Ende seiner Kapazität angelangt. Dadurch, dass in den Betrieben gleitende Arbeitszeit eingeführt wurde, verteilt sich die morgendliche und abendliche Spitze auf 2 Stunden. Unter Berücksichtigung, dass die Bevölkerung der Region dauernd zunimmt, ebenso die Zahl der Motorfahrzeuge – heute trifft es 1 Auto auf 2,8 Personen, in vielleicht 10–15 Jahren 1 Auto auf 2 Personen – stellen sich hier grosse Probleme. 1967 hatte man eine Westtangente mit einem Tunnel vom Kappelerhof zum Schademühleplatz und von da durch einen Kreuzlibergtunnel zur Autobahn nach Neuenhof vorgeschlagen. In der Rezession hat der Kanton die Expressstrassenstränge leider aus der Planung entfernt. Der bald überlastete Schulhausplatz ruft aber nach einer Expressstrasse im unteren Limmattal, wodurch sich der Verkehr auf Schulhausplatz und Schademühleplatz verteilen würde.

Im Rückblick erweist es sich heute als ein Fehler, dass man beim Bau des Schulhausplatzes nicht Baulinien festgelegt hat, damit er später kreuzungsfrei gestaltet werden könnte.

Raumplanungsgesetz

Am 1. Jan. 1980 ist das neue eidg. Raumplanungsgesetz in Kraft getreten. Danach obliegt die Planung den Kantonen, welche Gesamtrichtpläne erstellen müssen, in denen nicht nur die Besiedlung, sondern auch die Anlagen der Infrastruktur wie Verkehr und Versorgung eingetragen sein müssen. Das Bundesamt für Raumplanung hat eine koordinierende Aufgabe. Um raumplanerische Aufgaben sinnvoll lösen zu können, sollten der Bund und die SBB ihre Bauvorhaben rechtzeitig den Gemeinden bekannt geben.
Das erste Raumplanungsgesetz wurde am 13. Juni 1976 deshalb abgelehnt, weil vor allem Art. 37 eine *Mehrwertabschöpfung* vorsah, die dann in Kraft treten würde, wenn durch öffentliche Verkehrsanlagen Liegenschaften oder Grundstücke einen sichtbar höheren Wert erhalten. Der Gedanke mag seine Berechtigung haben. Andererseits sei die Frage erlaubt, wer den *Minderwert* von Liegenschaften längs Durchgangsstrassen vergütet, den diese durch den immer grösser werdenden Verkehr erleiden? Erwähnt sei Ennetbaden, wo wegen des grossen Durchgangsverkehrs verschiedene Geschäfte und Badehotels aufgeben mussten.

Abschliessend muss doch festgehalten werden, dass es sehr lange geht, bis in der Demokratie ein Gesetz reif ist. Schon 1947 lag dem schweiz. Juristentag in Engelberg ein Entwurf für ein schweiz. Planungsgesetz vor. Einige Förderer der Landesplanung hörten sich die Diskussion an. In Erinnerung blieben mir die Worte von Prof. Hans Huber, Bern: «Hier müssen wir mit der Schere dahinter.» Enttäuscht verliess ich mit Prof. Gutersohn, Hans Marti und Rolf Meyer die Tagung. Wir glaubten damals, ohne Gesetz liesse sich nicht bauen. Und doch müssen wir im Rückblick feststellen, dass die grösste bauliche Entwicklung, welche die Schweiz je erlebte, ohne eidg. Gesetz erfolgte. Die Einwohnerzahl erhöhte sich in dieser Zeit von 4,2 auf 6,4 Millionen.

Prognose

Ohne Prognose kommt man bei der Planung nicht aus. In einem sich entwickelnden Gebiet sollte man bei der Projektierung von Verkehrsanlagen oder auch kulturellen öffentlichen Bauten doch wissen, wie die Bedürfnisse in einigen Jahrzehnten aussehen werden. Die Einwohnerzahl der Schweiz hat sich von 3 315 000 im Jahre 1900 auf 6,4 Mio im Jahre 1980 erhöht, also fast verdoppelt. In der Hochkonjunktur wurden alle möglichen Prognosen für dieses oder jenes Gebiet erarbeitet. Man sprach davon, dass die Schweiz einmal 10 Mio Einwohner aufweisen würde.

Die Schweiz. Vereinigung für Landesplanung wollte in den fünfziger Jahren wissen, welche Einwohnerzahl die Schweiz einmal aufweisen könnte. Im Sept. 1961 wurde an einer Tagung der VLP in Solothurn über die mögliche Zahl von 10 Mio berichtet. Auch Prof. *Kneschaurek*, früher Delegierter des Bundes für Konjunkturfragen, benutzte sie. Sie wurde ihm in der Rezession fälschlicherweise zum Vorwurf gemacht. Prognosen muss man als das ansehen, was sie sind, als Richtwerte bei denen viele Unbekannte später hineinspielen können. So löste der Ölschock von 1973 die Rezession aus, die Pille vor 15 Jahren den Geburtenrückgang, oder der vermehrte Wohnflächenbedarf pro Person, einen grösseren Bauflächenbedarf, das heisst, bei gleicher Ausnützung können auf einem gewissen Gebiet weniger Leute wohnen. Die Rezession ist vorbei und die Bevölkerung nimmt wieder zu, wenn auch langsam. Auf weite Sicht gesehen liegt eine gewisse Zunahme sicher im Bereich der Möglichkeit. Für eine Zahl von 10 Mio Einwohner müsste nämlich die heutige Bevölkerung nur um die Hälfte zunehmen, während sie sich seit 1900 verdoppelte. Bei der Projektierung kommender Bauten dieser oder jener Art, sollten wir einen gewissen Weitblick walten lassen. Nur wenn dies mit einem Zukunftsglauben und Optimismus begleitet wird, werden wir die Probleme meistern.



Aarg. Limmattal mit Rangierbahnhof und N1. Blick in Fliessrichtung der Limmat

Schlussfolgerungen

Architekten hatten frühzeitig erkannt, dass eine Ordnung im Bauen notwendig ist. An der Landesausstellung 1939 in Zürich wurde an Modellen gezeigt, wie eine schweiz. Landesplanung wirken und wie die einzelnen Siedlungen harmonischer gestaltet werden könnten. Mit grossem Schwung wurde 1943 die schweiz. Vereingung für Landesplanung gegründet. Ich selbst war sehr begeistert davon. Ich musste mich aber belehren lassen. Anlässlich der SIA-Tagung im Herbst 1945 sprach ich mit dem Zürcher Kantonsingenieur *Marti* begeistert von der Planung. Marti antwortete: «Passen Sie auf, sobald das Bauen wieder angezogen hat und die Architekten wieder genügend Aufträge zu verzeichnen haben, werden sie sich von der Planung zurückziehen und sich dem Bauen widmen.» Genau das ist eingetreten.

Heute – nach 36 Jahren – haben wir alle möglichen Gesetze und baulichen Vorschriften sowohl in den Gemeinden, den Kantonen und im Bund. Die rechtlichen Grundlagen sind also in reichem Mass vorhanden. Aber genügt dies um harmonisch bauen zu können? Ich glaube kaum. Man sollte die *Gesetze nicht überbewerten*. Sie sollten nur Wegweisungen in der Bauabwicklung sein. Man muss sie befolgen. Aber das Schöpferische und Gestalterische sollte Vorrang haben.

Die Gründer der VLP wollten damals eine *harmonischere Besiedlung* unseres Landes. Ist dies erreicht worden? – Es ist noch nie so disharmonisch gebaut worden, wie heute. Eine Fahrt durch das Land beweist dies.

An die Stelle der Architekten sind die

Juristen getreten. Das Ergebnis sind die neuen komplizierten Baugesetze, die in einer Zeit ausgearbeitet wurden, als man ganz anders dachte als heute. Die Ausnützungsziffer gibt als rechtliches Mittel die Möglichkeit, die Überbauungsdichte festzulegen. Erwähnt sei, dass Baden die Ausnützungsziffer nicht kennt. Die gestalterischen Überlegungen sollten sich aber nicht nur auf das einzelne Objekt beziehen, sondern auf grössere Überbauungsflächen erstrekken. Die Architekten sollten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden alles daran setzen, dass unsere Siedlungen wieder Harmonie ausstrahlen, so dass diese später als wertvoller Beitrag zur Baugeschichte gewertet werden können.

Zum Schluss möchte ich den Architekten wie Ingenieuren zurufen, sich vermehrt sowohl in den Gemeinden wie im Kanton und im Bund in den *öffentlichen* Diskussionen zu betätigen und mitzuhelfen, die *öffentlichen Aufgaben* zu lösen.

Adresse des Verfassers: Dr. *J. Killer*, Beratender Ingenieur, Römerstr. 38, 5400 Baden.

Literaturhinweise

«Gründung der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung (VLP) 26. März 1943». Plan Nr. 1, Mai 1944

«Verkehrsprobleme im Limmattal». Bericht Kommission Wenk. Autostrasse, 1948

Harder W.: «Über die Grundwasserverhältnisse des unteren Limmattales». Badener Neujahrsblätter, 1939

Marti H.: «Die Planung in der Region Baden». Plan Nr. 4, 1950

Marti H.: «Regionalplanung Baden». Plan, 1952

Jeltsch M.: «Hochhäuser in der Kleinstadt». Planen und Bauen in der Nordwestschweiz. Heft 1, 1952

Killer J.: «Verkehrsprobleme in Baden und Umgebung». Schweiz. Bauzeitung, Heft 22, 1953

Referate an der Gemeindetagung in Brugg. Aarg. Baudirektion Aarau, 1955

Probleme der Regionalplanung in Baden. Bericht über die Tagung. Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz, 1959

Internationale Regio Planertagung. Regio Basel, 1965

«Die Verunreinigung der Aare von Biel bis Koblenz». Wasser- und Energiewirtschaft, Nr. 4, 1954

«Die Verunreinigung des Rheins vom Bodensee bis Karlsruhe». Wasser- und Energiewirtschaft, Nr. 5+10, 1957

Eine Studienreise nach Baden-Württemberg. Plan, Nr. 6, 1956

Leibbrand K.: «Verkehrsplan für das Limmattal». Regionalplanung Baden, 1958

Marti, Weber: «Rangierbahnhof Limmattal. Einfluss der Varianten». Bericht an die SBB

Marti, Weber: «Mutmassliche Bevölkerungszunahme der Region Baden». Regionalplanungsgruppe Baden, 1958

«Ausbau der Hauptstrassen in der Nordwestschweiz». Strasse und Verkehr, 1948

Meili H.: «Hochhaus und Überbauung Gyrhalde in Spreitenbach». Plan, Nr. 2, 1962

Kehrrichttagung Basel. Verband zum Schutze der Gewässer in der Nordwestschweiz, 1955

Marti H.: «Die städtebauliche Entwicklung im Birrfeld». Schweiz. Bauzeitung, Heft 8, 1960

Werder M.: «Planung und Eigentumsgarantie». Schweiz. Bauzeitung, Heft 36, 1951

Wettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes in Baden. Schweiz. Bauzeitung, Heft 2, 1961

Planung Innenstadt und Bahnhofplatz Baden. Schweiz. Bauzeitung, Heft 49, 1963

Gesamtplan der Innenstadt von Baden, Stadt Baden, 1965

Kleiner Ring und Bahnhofquartier. Stadt Baden, 1967

Baden, eine dynamische Region. Schweiz. Bauzeitung, Heft 28, 1968

Galbraith K.: «Abkehr von der traditionellen Standorttheorie». Referat an der Inter-Index 78, 2. Weltausstellung für Industrie-Ansiedlung, Basel, 1978

Reusstalmelioration am Beispiel der Gemeinde Jonen – Ausgewählte Aspekte

Von Peter Porta, Brugg

Interdisziplinäre Werke wie die aargauische Reusstalsanierung verlangen eine umfassende Koordination auf allen Stufen. Besonders der Einbezug von Bauland in Güterzusammenlegungen setzt die Zusammenarbeit von Regulierungsorganen und Gemeindebehörden voraus, um das Verfahren sowohl materiell wie auch zeitlich auftragsgemäss zu bewältigen.

Heft 14 dieser Zeitschrift aus dem Jahr 1980, «125 Jahre ETH», orientierte mit verschiedenen Artikeln über die aargauische Reusstalsanierung und die ETH-Reusstalforschungsprojekte. Berufskreise haben bemängelt, dass im genannten Heft kein einziger Beitrag der Durchführung der Einzelmelioration im Rahmen dieses Gesamtwerkes gewidmet war. Dieser Aufsatz möchte die Anregung aufgreifen, um aus der Sicht eines Projektleiters die Möglichkeiten der Strukturverbesserung am Beispiel der Gemeinde Jonen aufzeigen.

Reusstalsanierung

Die *aargauische Reusstalsanierung* umfasst Massnahmen des *Hochwasserschutzes,* der *Verbesserung der Vorflut- und Bodenwasserverhältnisse* sowie der *Agrarstruktur.* In dieses Projekt integriert ist das neue *Reusskraftwerk Zufikon* mit einer Jahresleistung von 100 Mio. kWh. Von Anfang an war unbestritten, dass die Durchführung nur unter Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftschutzes zu realisieren sei. Alle diese Sanierungsmassnahmen haben im sogenannten Reusstalgesetz [1] eine rechtliche Grundlage erhalten. Der aargauische Regierungsrat bestellte für die Abwicklung und Koordination dieser interdisziplinären Aufgabe eine Projektleitung, die ihm direkt unterstellt ist.

Perimeter Jonen

Jonen ist die oberste Aargauer-Gemeinde auf der rechten Reussseite, liegt im Bezirk Bremgarten, hat rund 830 Einwohner und umfasst eine Fläche von