

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2000)

**Heft:** 2

**Artikel:** Rambo-Zambo in der Verkehrsplanung oder: Die Börsenhektik greift auf die Planungsämter über

**Autor:** Gruber, Peter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957303>

### **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:** 24.01.2026

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

# Rambo-Zambo in der Verkehrsplanung oder: Die Börsenhektik greift auf die Planungsämter über

Auf New Management und schlanken Staat folgt der Ruf nach Beschleunigung der Planungen. Nicht mehr subito, sondern avanti. Die Strassenbaueuphorie der Sechziger-Jahre scheint wieder im Kommen. Überdenken der Zielvorstellungen und auch schlanke Planung werden gefordert. Gut, aber Planungen nur nach den Kriterien der Marktwirtschaft? Dies ist die Herausforderung der Verkehrsplaner. Wie können wir den teilweise berechtigten Problemen zu langer Planungsprozesse begegnen, ohne die notwendigen demokratischen und partizipativen Prozesse zu vernachlässigen, die eine nachhaltige Verkehrsplanung kennzeichnen? Wie können wir den legitimen Interessen der Bevölkerungsgruppen ohne Lobby, der Natur und den zukünftigen Generationen in diesem Beschleunigungsprozess das notwendige Gehör verschaffen?

Die aktuellen Planungen werden zeigen, was von den demokratischen und umweltorientierten Zielsetzungen noch übrig bleiben wird.

---

*“Die Chinesen gelten als Meister des Wartens auf den richtigen Augenblick. Sie glauben, dass das Warten erst diesen Augenblick schafft. Wie lange müssen wir warten? So lange, wie es nötig ist. Eine künstliche Verkürzung dieser Reifephase wäre unsinnig wie ein Sparen an den Fundamenten eines Gebäudes.”*

Robert Levine, Eine Landkarte der Zeit

---

Die Börse spielt verrückt, die Wirtschaft kommt wieder in Fahrt, die Rezession sitzt allen noch in den Knochen.

Jetzt werden alte Planungsleichen aus dem Keller geholt. Wachstumsphilosophie hat wieder Konjunktur. Die Verteilung der Güter, der Transport der Arbeitskräfte müssen sich der neuen Hektik anpassen. Dafür braucht es neue Strassen, aber schnell (subito heisst jetzt avanti), zweite und dritte Röhre, sechs Spuren usw.

Müssen auch die Planer spüren? Schneller Planen, sprich Verfahren kürzen, Richtwerte anpassen, Umweltschutz klein schreiben.

## Ein Beispiel

### Region Wiggertal Zofingen – Aarburg

Da wurde jahrelang eine sorgfältige Raumplanung betrieben, ausgezont, wo es unsinnig war und zu schweren Belastungen der Gemeinde hätte führen können, Verkehrsprojekte der Sechziger aus dem Richtplan gestrichen; Grüngürtel, Fruchtfolgeflächen, Hecken, Weiden, Matten ausgeschieden. Das Herz der PlanerInnen lacht – wunderbar. Wehe dem Bauer, der in seinem Schopf ein Lager einrichtet, wehe den BürgerInnen, die eine Fahrradverbindung durch den Grüngürtel forderten.

Jetzt folgt der Aufbruch ins neue Jahrtausend, der Milleniumsschub?

Ein lokaler Konzern mit einem Internationalen Investor im Schlepptau möchte da ein paar Arbeitsplätze schaffen. Die Behörden reiben sich die Hände, nicken brav und sind des Lobes voll. Leider kommt das Projekt nicht in die Bauzone zu liegen. Der Grüngürtel wird beansprucht. Erschlossenes Industrieland wäre eigentlich vorhanden. Und warum? Wem gehört das Land? Dem Konzern. Zufällig bringt der Wirtschaftsclub von Zofingen die Planungsleiche einer Regionalstrasse aus den Sechzigern wieder ins Gerede. Zufällig führt diese an den geplanten Arbeitsplätzen vorbei, mitten durch das letzte Landwirtschaftsgebiet. Die Planer fassen den Auftrag. Die Behörden fahren mit dem Konzern auf Besichtigungstour ins Ausland. Die Presse jubelt. Die Planungsämter knirschen mit den Zähnen. Die Planung kommt ins Rollen. Die Raumplaner schlagen Winkelzüge. Die Verkehrsplaner rechnen Modelle, die niemanden interessieren.

Die ganze Planung soll laut Fahrplan inklusive Regierungsentscheid, Richtplanänderung, Mitwirkung und Zonenplanänderung in einem Jahr über die Bühne. Da sind noch 36 Mio Mehrwertgewinn durch die Einzonung, mit denen kann man die Einsprecher abfinden. Da soll noch jemand behaupten, Planung lasse sich nicht beschleunigen. Die Tatsache, dass hier versucht wird Einzelinteressen mit allen möglichen Tricks durchzusetzen, ist nicht neu. Schon im Jahr 1766, bei der Planung der Bernstrasse am selben Ort, korrigierten die Stadt Zofingen und ein Gastwirt mit Geldzahlungen die Planung in ihrem Sinne (siehe Kasten auf S. 17).

### Rambo-Zambo à l'œuvre dans la planification des transports

*Après le new management et le moins d'Etat, on exige une accélération des procédures de planification. Sur le plan de la construction routière, c'est le retour à l'euphorie des années soixante. Soit. Mais peut-on faire des plans sur la base des seuls critères de la société marchande? C'est le défi lancé aux aménagistes des transports. Comment résoudre le problème de la durée des procédures sans court-circuiter les voies démocratiques et participatives qui caractérisent une planification durable des transports? Comment prêter l'oreille aux intérêts légitimes de franges de la population qui ne disposent pas de lobbys, à ceux de la nature, des générations futures avec une accélération des procédures? On verra ce qui reste des objectifs démocratiques et de protection de l'environnement avec les plans qui se font aujourd'hui.*

► Peter Gruber  
Verkehrsingenieur SVI  
Olten



**1 Heute**  
Geschützte Wässer-  
maten in Aarburg, wo die  
neue Wiggertalstrasse  
geplant wird.

**2 Morgen**  
Z.B. Erschliessung  
Gäupark Egerkingen.

**3 Übermorgen**  
Über diese Wiese  
führen 50 Jahre die  
Schnellzüge Bern-  
Zürich.  
Rapperswil heute.



Auch der Versuch die massgebenden Leute, wie  
Politiker und Planungsämter zu beeinflussen, ge-  
hört zu deren Alltag. Gegen solche Machen-  
schaften wurden die Planverfahren und demo-  
kratische Instrumente, wie Mitwirkung und öf-  
fentliche Auflagen, geschaffen.

### Planungsabläufe vereinfachen und demokratische Spielregeln einhalten.

Neu hingegen ist der Zeitdruck, der mit Wirt-  
schaftlichkeit begründet wird und tatsächlich  
auch darin seine Wurzeln hat. Schliesslich muss  
eine Aktie Rendite abwerfen und zwar nicht erst  
übermorgen.

Demokratische Meinungsbildung und Abstim-  
mungsprozesse brauchen Zeit. Hier liegt der  
Widerspruch und die Gefahr, dass diese Verfahr-  
en umgangen oder unter Zeitdruck zur Farce

verkommen, um dann abgeschafft zu werden.  
Oft denk ich mir, zum Glück gehen bei uns die  
Planungen nicht zu schnell, braucht die Realisa-  
tion «seine» Zeit, mahlen die Mühlen langsam.  
Stellen wir uns vor, alle Strassenprojekte der  
sechziger Jahren wären sofort gebaut worden.  
Dieses Dilemma ist eine grosse Herausforderung  
für uns Planer: Wie können wir dem teilweise be-  
rechtigten Problem zu langer Planungsprozesse  
begegnen, ohne die notwendigen demokrati-  
schen und partizipativen Prozesse zu vernach-  
lässigen, die eine nachhaltige Verkehrsplanung  
kennzeichnen?

Selbstverständlich müssen bestehende Planun-  
gen hinterfragt werden. Wir brauchen neue Ideen,  
neue Konzepte. Planungsziele können aber nicht  
heute so und morgen umgekehrt lauten, sonst  
werden sie unglaubwürdig. Rechtsunsicherheit ist  
die Folge. Die Ziele können sich nicht den Mode-

trends, der momentan vorherrschende Wirt-  
schaftsdoktrin unterordnen. Sie sollten diese aber  
auch nicht unnötig behindern (vor zehn Jahren  
hiess die Regel für die Unternehmen z.B. diversifi-  
zieren, heute heisst sie zurück zum Kerngeschäft).  
Die Planung soll inhaltlich aktuell sein, aber da-  
bei die aktuelle Zeit überspannen, die Aktualität  
in eine Beständigkeit einbetten (im Sinne der  
Nachhaltigkeit).

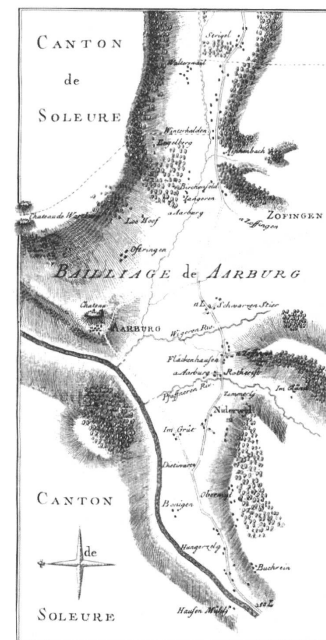
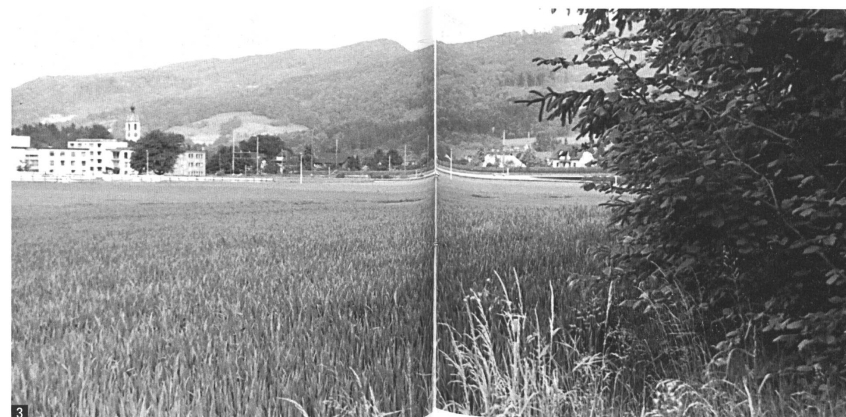
Es geht dabei immer um die Optimierung der  
Interessen aller, nicht um die Maximierung eines  
Einzelinteresses im Glauben es diene dem Wohle  
der ganzen Gemeinde.

Die Entwicklung des Verkehrs hat die Siedlungs-  
und gesellschaftliche Entwicklung immer ge-  
prägt. Die Schifffahrt förderte den Handel, das  
Eisenbahnzeitalter die industrielle Entwicklung,  
der Bau der Autobahnen hat das Mittelland neu  
gestaltet. Die Verkehrsplanung darf der allgemei-  
nen Entwicklung nicht hinterherhinken. Sie muss  
mögliche Entwicklungen antizipieren, steuern.  
Wie obiges Beispiel illustriert ist die Versuchung  
gross nur zu reagieren, momentane Bedürfnisse  
zu befriedigen.

„Statt zu sagen: Sitz nicht einfach nur  
da; tu irgend etwas, sollten wir das  
Gegenteil fordern: Tu nicht einfach  
irgend etwas; sitz nur da.“

Zen Meister Thich Nhat Hanh

Ich denke der eingeschlagene Weg der Richtpl-  
anungen ist richtig. Hingegen müssten die Zielset-  
zungen grössere Spielräume beinhalten, weniger  
nutzungsorientiert sein (Nutzungen sind immer  
kurzlebig), mehr an umkehrbaren und nicht um-  
kehrbaren Prozessen orientiert sein.

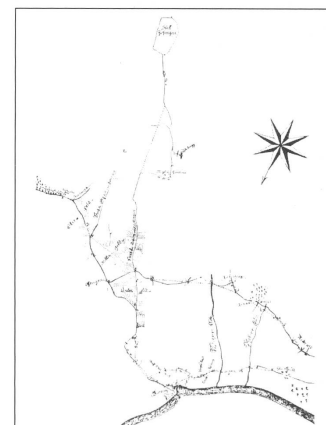


Karte Region Wiggertal  
um 1787 mit alter und  
neuer Bernstrasse  
«Grande Route»

### Planung der Bernstras- se im Unten Wiggertal in den Jahre 1764–1771

(...) Es war deshalb ver-  
ständlich, dass der Rat  
von Zofingen alles dar-  
ansetzte, dass die Stras-  
se nicht wieder über Aar-  
burg, sondern möglichst  
nahe an seiner Stadt vor-  
bei geführt wurde. Nun  
galt es, rasch zu handeln.  
An die Adresse des bern-  
ischen Grossen Rates  
wurde eine Denkschrift  
verfasst, welche die  
Gründe, die für Zofingen  
ausschlaggebend wa-  
ren, ausführlich darlegte,  
... gleichzeitig sollte er  
im Namen des Zofinger  
Rates das Angebot ma-  
chen, zur «Facilitierung  
der Route über Rodtrist»  
einen Beyschuss von  
5000 Pfund an die Bau-  
kosten derselben zu lei-  
sten...

Was der reichen Stadt  
Zofingen recht ist, kann  
mir billig sein, dachte  
sich der Tavernenwirt im  
Rodtrist – ein gewisser  
Jakob Egger – bot Bern  
seinerseits 600 Gulden  
(oder 1200 Pfund) an für  
den Fall, dass die Stras-  
se durch sein Dorf gezo-  
gen würde. Als es dann  
tatsächlich geschah, ver-  
setzte er sein Gasthaus  
im «Rotris» kurzerhand  
an die Stelle, wo es heu-  
te noch als Gasthaus zum  
Rössli steht. Beim Bau  
der neuen Wiggerbrük-  
ke, bei Fleckenhausen,  
betätigte sich Egger als  
Transportunternehmer  
und führte Steine vom  
Aarburger Steinbruch  
herbei, wobei er gut ver-  
diente!  
(Aus «Strasse und Brük-  
ken in und um Aarburg»,  
Fritz Heitz 1991)



Strassenprojekt neue Bernstrasse, 1766

Verkehrsbauten sollten vermehrt zeitlich be-  
grenzt werden, Methoden zur Wiederentfernung  
studiert werden (z.B. wie bei der Expo 02).  
Die Planungsabläufe können vereinfacht, doch  
die demokratischen Prozesse und Spielregeln  
müssen weiterhin eingehalten werden. Hier  
Zeit zu sparen könnte fatal sein, indem die  
Akzeptanz schwindet und Einzelinteressen über-  
hand nehmen.