

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 spuren? 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 Millenniumsschub?

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. Er schlossenes 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 Verkehrplaner rechnen Modelle, die niemanden interessieren.

Die ganze Planung soll laut Fahrplan inklusive Regierungratsentscheid, 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 lobbies, 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

1 Heute
Geschützte Wässermatten in Aarburg, wo die neue Wiggertalstrasse geplant wird.



2

2 Morgen
Z.B. Erschliessung Gäupark Egerkingen.

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

Auch der Versuch die massgebenden Leute, wie Politiker und Planungsämter zu beeinflussen, gehört zu deren Alltag. Gegen solche Machenschaften wurden die Planverfahren und demokratische Instrumente, wie Mitwirkung und öffentliche Auflagen, geschaffen.

Planungsabläufe vereinfachen und demokratische Spielregeln einhalten.

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

Demokratische Meinungsbildung und Abstimmungsprozesse brauchen Zeit. Hier liegt der Widerspruch und die Gefahr, dass diese Verfahren 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 Realisation «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 berechtigten Problem zu langer Planungsprozesse begegnen, ohne die notwendigen demokratischen und partizipativen Prozesse zu vernachlässigen, die eine nachhaltige Verkehrsplanung kennzeichnen?

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

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

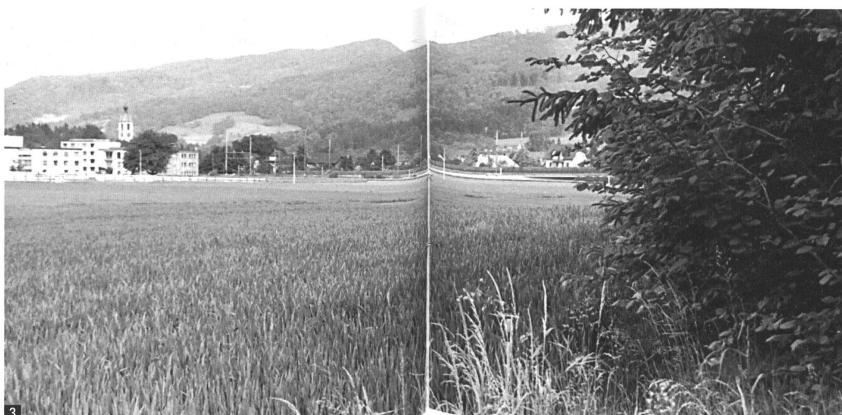
Es geht dabei immer um die Optimierung der Interessen aller, nicht um die Maximierung eines Einzelinteresses im Glauben es diene dem Wohle der ganzen Gemeinde.

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

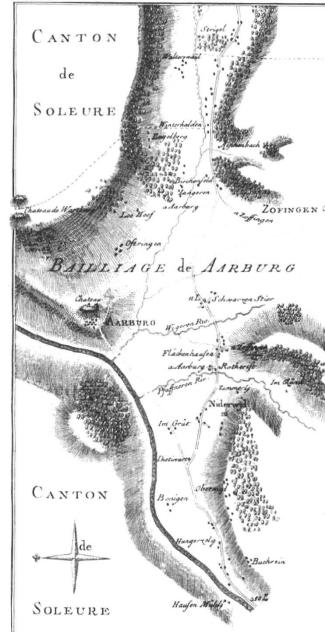
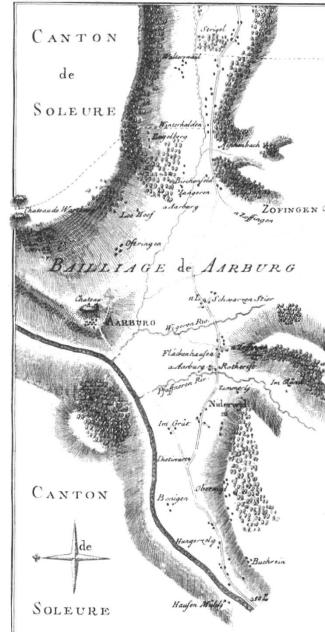
“Statt zu sagen: Sitz nicht einfach nur da; tu irgend etwas, sollten wir das Gegenteil fordern: Tu nicht einfach irgend etwas; sitz nur da.”

Zen Meister Thich Nhat Hanh

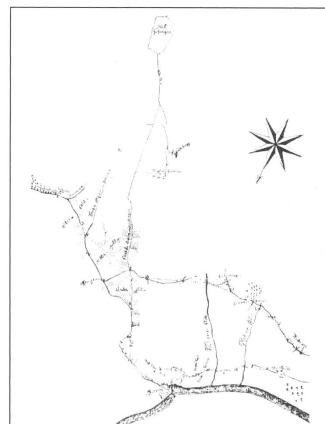
Ich denke der eingeschlagene Weg der Richtplannungen ist richtig. Hingegen müssten die Zielsetzungen grössere Spielräume beinhalten, weniger nutzungsorientiert sein (Nutzungen sind immer kurzlebig), mehr an umkehrbaren und nicht umkehrbaren Prozessen orientiert sein.



3



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



Strassenprojekt neue Bernstrasse, 1766

Verkehrsbaute sollten vermehrt zeitlich begrenzt 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 überhand nehmen.

Planung der Bernstrasse im Untern Wiggertal in den Jahren 1764–1771 („) Es war deshalb verständlich, dass der Rat von Zofingen alles daran setzte, dass die Strasse nicht wieder über Aarburg, sondern möglichst nahe an seiner Stadt vorbei geführt wurde. Nun galt es, rasch zu handeln. An die Adresse des bernischen Grossen Rates wurde eine Denkschrift verfasst, welche die Gründe, die für Zofingen ausschlaggebend waren, ausführlich darlegte, ... gleichzeitig sollte er im Namen des Zofinger Rates das Angebot machen, zur «Facilitierung der Route über Rothrist» einen Beyschuss von 5000 Pfund an die Baukosten derselben zu leisten... Was der reichen Stadt Zofingen recht ist, kann mir billig sein, dachte sich der Tavernenwirt im Rothrist – ein gewisser Jakob Egger – bot Bern seinerseits 600 Gulden (oder 1200 Pfund) an für den Fall, dass die Strasse durch sein Dorf gezogen würde. Als es dann tatsächlich geschah, versetzte er sein Gasthaus im «Rotris» kurzerhand an die Stelle, wo es heute noch als Gasthaus zum Rössli steht. Beim Bau der neuen Wiggerbrücke, bei Fleckenhausen, betätigte sich Egger als Transportunternehmer und führte Steine vom Aarburger Steinbruch herbei, wobei er gut verdiente! (Aus «Strasse und Brücken in und um Aarburg», Fritz Heitz 1991)