

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 53 (1955)

Heft: 7

Artikel: Eine neue Grossstadt im helvetischen Wassertrichter

Autor: Walser, Oskar

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-211786>

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: 21.01.2026

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

Eine neue Großstadt im helvetischen Wassertrichter

Von Oskar Walser

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung stellt uns folgenden Artikel zur Verfügung:

Im tiefsten Punkt des schweizerischen Mittellandes, wo Aare, Reuß und Limmat zusammenströmen, breitet sich eine Kulturlandschaft aus, deren wirtschaftliche und strategische Bedeutung seit der römischen Herrschaft im Bewußtsein der verschiedensten Kräfte lebendig geblieben ist. Im Mittelalter nahm von hier die bedeutendste Dynastie Europas, diejenige der Habsburger, ihren Ausgang. Aus der Vielzahl von Absichten und Mächten, die sich hier überschnitten, ist jene Gruppe von Städten und Städtchen hervorgegangen, die in gegenseitiger Konkurrenzierung die Bildung eines eigentlichen Schwerpunktes verhindert haben. Denken wir an die Tagsatzungs- und Bäderstadt Baden, an das Messestädtchen Zurzach am Rhein drüben, an die Brücken- und Verkehrsstadt Brugg oder an Lenzburg, Mellingen, Olten und wie die zahlreichen Frohburgergründungen alle heißen. Erst gegen den Ausgang des 19. Jahrhunderts brachte die Industrialisierung neue Impulse. Als Sitz der Firma Brown Boveri ist besonders Baden zum Sitz eines größeren Gebildes geworden, dessen Bedürfnisse aus dem engen Badener Kessel immer weiter ins offene Land hinauswachsen. Die ganze Region ist in einen allgemeinen Verschmelzungsprozeß hineingezogen worden, dessen Ergebnis sehr schwer abzuschätzen ist. Die Großagglomeration Baden reicht heute schon von Würenlos und Spreitenbach bis ins untere Aaretal hinunter. Ihre Einwohnerschaft mag etwa 70000 Seelen zählen.

Um diese Entwicklung in die Hand zu bekommen, schlossen sich im April 1947 sieben Gemeinden zu einer Regionalplanungsgruppe zusammen, die auf private Anregung entstanden war. Obwohl ihr die gesetzlichen Grundlagen für eine allgemeinverbindliche Lösung fehlen, hat sie durch eine gründliche Inventarisierung aller Anliegen und Schwierigkeiten der Gesamtheit wie der einzelnen Gemeinden und Körperschaften sehr zum Vorteil aller Beteiligten gewirkt. Besonders fruchtbar erwies sich die unermüdliche Aufklärungsarbeit, die in den vergangenen Jahren vor allem vom Präsidenten der Planungsgruppe, Dr. J. Killer, Baden, dem bekannten Zürcher Architekten, Hans Marti und dem zugezogenen Ingenieur W. Weber, Baden, geleistet worden ist. Zu dem ursprünglichen Kreis der Gründer ist heute eine ganze Gruppe weiterer Gemeinden getreten, die ihr Schicksal demjenigen der Gesamtregion verknüpft sahen.

Innerhalb dieses Gebietes beginnen sich zwei Planungskreise abzuzeichnen. Gegenwärtig ist vor allem das Limmattal zwischen Zürich und Baden in einer rasanten Entwicklung begriffen. In den Gemeinden um Baden verschwindet der bäuerliche Charakter immer mehr. Wie Wettlingen, welches heute zur zweitgrößten Gemeinde im Aargau vorgerückt ist, werden die alten Dörfer mehr und mehr zu Wohnstädten der industriellen Zusammenballung im Badener Kessel. Bedeutend ruhiger ist bis jetzt die

Entwicklung im unteren Aaretal verlaufen, doch wirft auch hier ein großes Ereignis seine Schatten voraus. Wir denken an die Schiffbarmachung des Aarelaufes zwischen Brugg und Koblenz, welche zu einem stoßartigen Ausbau des ganzen Gebietes führen wird. Bereits vor längerer Zeit wurde für diesen Fall die Verlegung des Gaswerkes Schlieren nach Brugg erwogen, was den Umfang der wirtschaftlichen und soziologischen Umschichtung jenes Gebietes darlegen mag.

Als offensichtlichste und segensreichste Frucht der nunmehr achtjährigen Planungsbemühungen liegen heute für eine ganze Reihe von Gemeinden Bauordnungen mit Zonenplänen vor, welche immer noch den wirksamsten Schutzdamm der Gemeindefinanzen vor dem Abenteuer der Bauspekulation darstellen. Die Bedeutung und der Umfang der großstädtischen Bildung, die da im Entstehen begriffen ist, wird aber erst recht deutlich, wenn man sich die aktuellen Gesamtprobleme vor Augen führt, die gegenwärtig abzuklären sind. Dazu gehört vor allem die Erschließung eines neuen Industriegebietes zwischen den Gemeinden Würenlos und Wettingen, es gehören aber auch neue Geleiseanlagen für den zukünftigen Verschiebebahnhof Zürich im Raume Spreitenbach dazu. Es ruft zudem das schweizerische Straßenkreuz gebieterisch nach einer Lösung. Die alte Konzeption der Hauptstraßen von Stadt zu Stadt steht weit hinter den Anforderungen des modernen Verkehrs zurück. Eine dauerhafte Lösung werden nur Autobahnen bringen, welche die Landesteile verbinden. Voraussichtlich werden die Hauptstraßen Basel–Zürich und Westschweiz–Ostschweiz den Raum von Wettingen und Würenlos berühren, und es ist darum jetzt die Zeit, bei der baulichen Planung an die Landausscheidung und die Zufahrtsrampen zu denken. Im Rahmen dieser großen Aufgaben, drängt sich eine Summe von größeren und kleineren Einzelfragen, von der Ausscheidung der Wohngebiete und der Lösung der lokalen Verkehrsverhältnisse bis zur Einrichtung der kulturellen Institutionen und den Anforderungen des Heimatschutzes, die nach demokratischen Spielregeln alle im engen Zusammenspiel mit den örtlichen Verhältnissen gelöst werden müssen.

Die Regionalplanung Baden bringt aber nicht nur Lösungen für dieses beschränkte Gebiet eines einzelnen Schweizer Kantons. Sie ist zugleich ein Experimentierfeld, ein Laboratorium, in dem fruchtbarste Arbeit zum Problem der modernen Stadt schlechthin geleistet wird. Es wird hier um Fragen gerungen, die über unsere nationalen Grenzen hinaus den Standort der Städteplanung mitbestimmen helfen. Wir haben Hans Marti aufgesucht und im Gespräch mit ihm gesehen, daß dieses größte und erste derartige Unternehmen in der Schweiz bedeutende Wandlungen in seinen geistigen Voraussetzungen durchgemacht und ganz wesentliche, grundsätzliche Ergebnisse gebracht hat.

Vor allem ist der blinde Glaube an die Norm, an die Allmacht des Reißbretts und des Paragraphen geschwunden. „Was in der Schweiz wachsen und schließlich Bestand haben soll, muß auf dem Boden der Gemeinde gepflanzt werden. Man konnte nicht theoretisch planen – zuerst das Große und dann erst das Kleine –, man mußte die Probleme von

unten her anpacken und das *Praktische* tun.“ Besitzen die Behörden in England und den Niederlanden geradezu diktatorische Vollmachten für planerische Belange, so mußte für unsere Schweiz eine Methode zuerst erfunden werden. Wenn man heute auf acht erfolgreiche Jahre zurückblicken kann, in denen der Gedanke der Planung wirklich festen Fuß gefaßt hat, so ist dies vor allem der Ehrfurcht vor der Grundlage unseres staatlichen Aufbaus, vor der Autonomie der Gemeinden zuzuschreiben.

Es gibt gewisse Dinge, die wie die großen Verkehrsstränge, einzelne Zentren des wirtschaftlichen, kulturellen und staatlichen Lebens und Bedürfnisse des Heimatschutzes ein für allemal festgenagelt werden müssen. Daneben ist aber die Planung nicht nur ein Unternehmen im Raum, sondern auch in der *Zeit*. In diesem Sinne soll das Gesetz nie zum sterilen Selbstzweck werden. Es soll sich nach den Bedürfnissen der Zeit wandeln können, ohne sinnlos zu werden. Dies gilt vor allem für die Bauordnungen. Mit ihren Zonenplänen und Bauvorschriften sind sie nur ein Samen, der ins Erdreich gelegt wurde und seine Pflege verlangt, daß man seinem Gedankengut im Lauf der Zeit eine sinnvolle Elastizität bewahren kann.

Der transhelvetische Kanal ist keine Utopie!

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung stellt uns folgenden Artikel zur Verfügung:

Die auch von den eidgenössischen Behörden seinerzeit mit einer halben Million Franken subventionierten Studien über den Bau einer transhelvetischen Wasserstraße Genfer See–Rhein sind bekanntlich vor einiger Zeit durch die Veröffentlichung des dritten und letzten Bandes seitens des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes (SRRS) abgeschlossen worden. Das kühne Projekt, das den Ausbau der Wasserwege vom Genfer See bis zur Aaremündung in den Rhein im Rahmen eines großen europäischen Binnenschiffahrtsnetzes vorsieht und zu einer Gesamtkostensumme von 343 Millionen Franken kommt, ist in der Schweizer Presse ausführlich besprochen worden. Dabei zeigten sich allerdings die meisten deutschschweizerischen Zeitungen in ihren Kommentaren recht zurückhaltend und sprachen überwiegend von einer „Zukunftsmusik“, ja von einer Utopie.

Ist diese Zurückhaltung gerechtfertigt? Wir hatten Gelegenheit, mit dem bekannten Zürcher Ingenieur H. Blattner, der die erwähnten Studien zur Zeit geleitet hat, über diese Fragen zu sprechen und vernahmen dabei einige interessante Details. Unser Gesprächspartner betonte einleitend, daß die Schweiz an und für sich ein schlechter Boden für großzügige planerische Lösungen ist; der Schweizer ist – was angesichts der Kleinheit des Landes und der angeborenen Zurückhaltung seiner Einwohner durchaus verständlich ist – oft sehr reserviert, ja manchmal geradezu ablehnend gegenüber Lösungen, die nicht nur eine Zeitspanne von einigen Jahren ins Auge fassen, sondern für dreißig und mehr Jahre in die Zukunft denken.