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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 9 (1952)

Heft: 1: Planen und Bauen in der Nordwestschweiz

Artikel: Planen in der Nordwestschweiz

Autor: Killer, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783451

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: 11.08.2025

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

Da wir annehmen, dass die Probleme unserer Region auch in der übrigen Schweiz interessieren, wird unser Heft «Planen und Bauen in der Nordwestschweiz» als Beilage in der Zeitschrift «Plan» erscheinen, wovon wir dann für unsere Mitglieder und Abonnenten und die Gemeinden unserer Region Sonderdrucke erstellen. Wir danken der Solothurnischen Arbeitsgemeinschaft für Regional- und Landesplanung, dem Verlag und der Redaktion des «Plan» und allen, die uns bei der Herausgabe unseres Heftes beigestanden haben, für ihr Verständnis und hoffen, dass sich die Zusammenarbeit für alle Beteiligten und für die Förderung des Planungsgedankens erfreulich auswirken wird.

Für die Redaktion von «Planen und Bauen in der Nordwestschweiz»

W. Kamber.

Dr.-Ing. J. Killer

Planen in der Nordwestschweiz

Bewusste Planung stellen wir schon bei den ersten uns bekannten Siedlungen fest, wie die ausgegrabenen urgeschichtlichen Städte beweisen. Mustergültige Planung und Baugesetzgebung liegen den meisten mittelalterlichen Stadtanlagen, wie z. B. Bern, wie auch den bäuerlichen Siedlungen und Dörfern zu Grunde. Ihre Geschlossenheit und Harmonie erwecken noch heute unsere Bewunderung.

Mit dem Aufkommen der Industrie in der Mitte des vorigen Jahrhunderts begann eine Lockerung des Planens und damit auch der Baugesetze. Der extreme Individualismus führte zur Streubauweise, bei der die einzelnen Bauten planlos im Gelände zerstreut liegen. Eine solche ging an, so lange genügend Bauland zur Verfügung stand und die Oeffentlichkeit durch die Erstellung von Strassen und Leitungen nicht übermässig belastet wurde. Entsprechend dem Fortschreiten der Zivilisation, der Erhöhung des Lebensstandards und der Zunahme des Verkehrs wird heute für jeden Neubau sowohl die Versorgung mit Wasser, Gas und Elektrizität als auch der Anschluss ans Strassen-, Kanalisations- und Telephonnetz verlangt. Das heisst, die Gemeinden müssen heutzutage für die Baulanderschliessung im Verhältnis zu den Gebäudekosten viel mehr Geld ausgeben als früher. Jeder Meter gut ausgebauter Strasse samt den nötigen Leitungen kostet heute so viel, dass die Gemeinden es sich nicht mehr gestatten können, auf jeder beliebigen Parzelle Gebäude erstellen zu lassen, während zwischen diesen grosse, landwirtschaftlich genutzte Gebiete offen bleiben.

Der Verlust an grossen Landflächen, die unsere Landwirtschaft seit Beginn der Industrialisierung für den Bau von Verkehrsanlagen, Fabriken und Siedlungen hat abtreten müssen, und der heute Jahr für Jahr weiter zunimmt, zwingt dringend zu einer Beschränkung und Konzentration der Bauflächen. Die Topographie unseres Landes und besonders dessen gebirgiger Charakter beschränken sowohl den für die Landwirtschaft als auch den für Siedlungen, Industrieanlagen, Strassen und Bahnen erforderlichen Raum auf die zum Teil engen Talsohlen. Eine weitere Entwicklung der Siedlungen und Industrieanlagen kann nur auf Kosten der Landwirtschaft erfolgen, was im Hinblick auf die gesamte Volkswirtschaft sehr zu bedauern ist. Berücksichtigt man weiter, dass seit der Jahrhundertwende Hunderte von Millionen Franken für Meliorationen ausgegeben wurden, so müssen wir um so mehr darauf bedacht sein, mit unseren Landreserven sparsam umzugehen.

Betrachten wir nur die Entwicklung seit 1945. Welch gewaltigen Aufschwung hat die Schweiz in diesen sechs Jahren genommen! Die Zahl der Motorfahrzeuge hat sich mehr als verdoppelt und diejenige der Industriebeschäftigten hat stark zugenommen. Noch nie wurde so viel geforscht wie heute. Die Ergebnisse kommen der Menschheit in irgend einer Form zugute. Durch Rationalisierung der Produktionsbetriebe werden die benötigten Arbeitsstunden und damit die Gestehungskosten gesenkt und der Absatz gesteigert. Eine ständige Zunahme des Lebensstandards ist die Folge, wobei sich der einzelne immer mehr leisten kann. Das bedingt eine Steigerung des Verkehrs, des Wasserkonsums, des Elektrizitätsverbrauches und dergleichen, aber auch eine Vermehrung des in den öffentlichen Anlagen investierten Kapitals. Alles dies zwingt uns, wieder dichter beisammen zu wohnen.

Die Aufgabe, welche die Planung hat, ist gross; sie umfasst nicht nur die Probleme des Verkehrs, der Industrieanlagen und der Siedlungen, sondern auch diejenigen der Wasser- und Energieversorgung, des Gewässerschutzes und sogar kulturelle Aufgaben. Schon das Erkennen der Probleme ist ein Fortschritt. Hier einzugreifen und durch eine sinnvolle Planung mitzuhelfen, die bauliche Zukunft unseres Landes zu gestalten, ist deshalb höchste Pflicht der verantwortlichen Behörden und Amtsstellen.

Es war eine grosse Tat weitsichtiger Fachleute, nach Kriegsende die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung zu gründen. Dadurch wurde eine Organisation geschaffen, die es erlaubt, dass in interkantonalen Kommissionen Fachleute und interessierte Kreise in ungezwungener Art und Weise Gelegenheit erhalten, sich über diese Probleme zu äussern, was befruchtend wirkt.

Fernverkehrsstrassen

Um zu zeigen, wie sich die Planung im Gebiete der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz, welche die Kantone Aargau, Baselland, Baselstadt und Solothurn umfasst, auswirkt, ist es zweckmäs-

sig, die Entwicklung dieser Gruppe zu verfolgen. Sie wurde im Frühjahr 1945 gegründet. Schon an der ersten Sitzung wurde eine Fachkommission für die Abklärung des *Fernverkehrs-Strassennetzes in der Nordwestschweiz* gebildet, welcher die Kantonsingenieure, die Hochbaumeister und je ein privat tätiger Architekt oder Ingenieur angehören. Diese Zusammensetzung sicherte der Kommission Aktivität und Initiative. Der Erfolg blieb denn auch nicht aus. So wurden die verschiedenen kantonalen Projekte den Richtlinien der Kommission, die auf reine Autostrassen tendierten, angepasst. Die Arbeiten sind vorläufig abgeschlossen und in «Strasse und Verkehr 1948» veröffentlicht. Es bleibt noch die wichtige Aufklärungsarbeit, dem Bau von reinen Autostrassen, die keine Wohnstrassen mehr sein dürfen, zum Durchbruch zu verhelfen. Bekanntlich sieht das neue Strassenbauprogramm vorläufig keine solchen Strassen vor. Vielmehr sollen vorerst die bestehenden Durchgangsstrassen ausgebaut und an gewissen Orten verbessert werden. So lange es sich um Korrekturen handelt, die auch beim späteren Bau der Fernverkehrsstrassen sowieso notwendig wären, ist dagegen nichts einzuwenden. Sollten aber in Dörfern und Städten, welche infolge der gewaltigen Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs in absehbarer Zeit ohnehin mit Umgehungsstrassen umfahren werden müssten, Strassenverbreiterungen vorgenommen werden, so ist dagegen einzuschreiten, um einerseits grosse Ausgaben, anderseits die Zerstörung schöner, harmonischer Dorf- und Stadtbilder zu verhindern.

Im Jahre 1950 befasste sich die Fachkommission im weiteren mit dem Ausbau der *oberen Hauensteinstrasse von Liestal bis Waldenburg*. In deren Fahrbahn liegen heute die Geleise der Waldenburger Bahn, eine der wenigen noch mit Dampf betriebenen Schmalspurbahnen von nur 75 cm Spurweite. Zurzeit steht die Elektrifikation dieser Bahn in Diskussion, und es sollte deren Einfluss auf den Ausbau der Strasse untersucht werden. Die Komission war der Auffassung, dass bei derart wichtigen Durchgangsstrassen keine Bahnen mehr im Strassentrasse geführt werden dürfen. Da aber eine Verlegung der Bahn einige Millionen Franken teurer zu stehen kommt als ihre Aufhebung und Einführung des Autobusverkehrs, so kam die Kommission sowohl aus ökonomischen als auch aus betriebs- und strassenbautechnischen Erwägungen einstimmig zum Beschluss, die letztere Lösung vorzuschlagen. Bei der endgültigen Entscheidung, ob die Bahn beibehalten und elektrifiziert oder aufgehoben werden soll, spielen aber noch andere als die erwähnten Faktoren eine Rolle. Soviel heute bekannt ist, möchte man sie trotz allen Bedenken beibehalten. In diesem Falle hätte die Kommission zu prüfen, welche Strassenführung zukünftig am besten dient.

Flugplatz Basel

Da nach der Aufhebung des Flugplatzes Sternenfeld nördlich des Juras ein neuer Flugplatz für Schulungs- und Sportfliegerei geschaffen werden muss, wurde eine zweite Fachkommission zur Abklärung dieser Frage gebildet. Ihr gehörten neben den Sachbearbeitern der Kantone auch Experten des Flugwesens sowie Mitglieder des Eidg. Luftamtes an. Zur Diskussion standen sieben in Frage kommende Areale. Drei davon wurden in die engere Wahl gezogen, und den Kantonen Baselstadt und Baselland schlussendlich empfohlen, das Gebiet um den Asphof zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden zu erwerben und dort zu gegebener Zeit einen Flugplatz zu erstellen. Dieser besitzt gegenüber dem heute betriebenen kleinen Flugplatz Witterswil den Vorteil der Ausbaufähigkeit und der Möglichkeit, auch eine Piste für Passagierflugzeuge anzulegen.

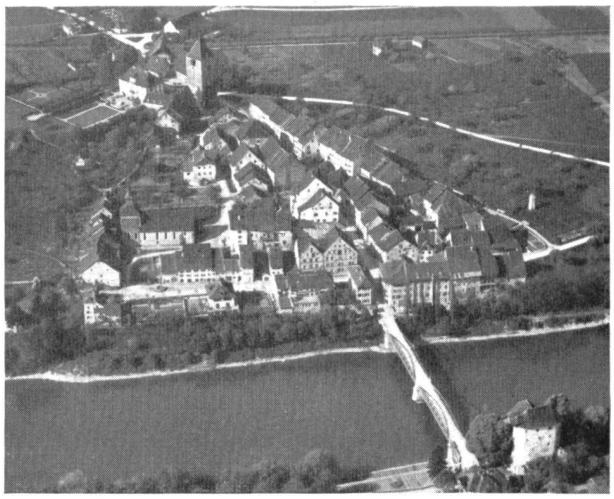

Abb. 1. Mustergültige Planung und Baugesetzgebung liegen den meisten mittelalterlichen Stadtanlagen zugrunde. Kaiserstuhl AG.

Abwasserkommission

Die Nordwestschweiz weist verschiedene Gewässer mit interkantonalem Charakter auf. So durchfliesst die Aare die Kantone Bern, Solothurn und Aargau, die Birs die Kantone Bern, Solothurn und Baselland und der Rhein den Aargau, das

Abb. 2. Durch die Streubauweise entsteht ein übermässig grosser Aufwand an Strassen und Leitungen, die Landwirtschaft wird in ihrer Existenz bedroht und das Dorfbild leidet. Reinach. (Swissair-Foto 1923.)

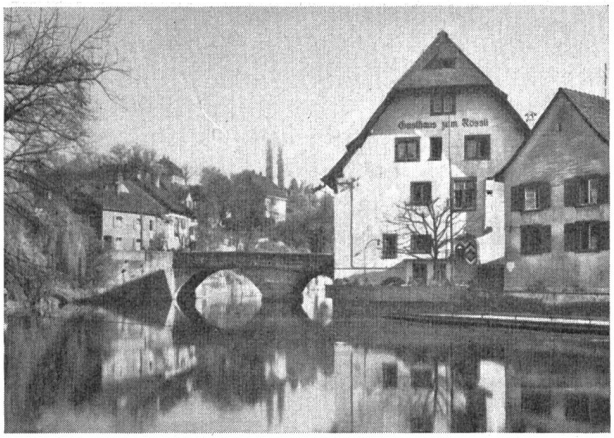

Abb. 3. In Augst ist die alte Brücke und ein wertvolles Ortsbild durch die Strassenverbreiterung bedroht. Sollte auf diese Verbreiterung, die den Anforderungen des Automobilverkehrs doch nicht lange genügen wird, nicht verzichtet und die Umfahrungsstrasse heute schon gebaut werden?

Baselland und das Land Baden. Die Probleme des Gewässerschutzes — Reinhaltung des Grundwassers und Abwasserreinigung — können nur gelöst werden, wenn sich alle Anstösser daran beteiligen. Es hat offensichtlich keinen Sinn, wenn ein unterliegender Kanton seine Gewässer in Ordnung bringt, während ein Oberlieger nichts unternimmt. Hier koordinierend mitzuwirken, ist Aufgabe der Regionalplanung. Zur Lösung dieser Aufgabe wurde eine weitere Fachkommission gebildet, welcher ausser Vertretern der Region Nordwestschweiz (Aargau, Baselland, Baselstadt und Solothurn) auch solche des Kantons Bern und des Landes Baden angehören werden. Die Aufgaben dieser Kommission sind:

1. Die Oberflächen- und Grundwasservorkommen und den Stand der Abwasserreinigung in den verschiedenen Kantonen festzustellen;
2. die diesbezüglichen Gesetze und Erlasse der Kantone zusammenzutragen;
3. die Untersuchung der Gewässerverschmutzung nach einheitlichen Methoden und an ein und demselben Tage durchzuführen.

Diese dritte Untersuchung soll im Herbst 1952 durchgeführt werden und sieht an der Aare von Biel bis Koblenz 12, am Rhein von Eglisau bis Basel 8 und an der Birs von Tavannes bis St. Jakob 10 Entnahmestellen vor. Ziel der Kommission ist die Aufstellung von generellen Richtlinien für die Reinhaltung der Gewässer, für die Projektierung der Abwasserreinigungsanlagen und für die Festsetzung des Reinigungsgrades der einzelnen Flussgebiete.

Regionalplanungsgruppen

Als viertes hat die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz die wichtigste Aufgabe, in Gebieten, die sich in den letzten Jahrzehnten so stark entwickelt haben, dass die Gemeinden immer mehr zusammenwachsen, *örtliche Planungsgruppen* zu bilden, welche die lokalen Probleme zu lösen haben. Diese lokalen Regionalplanungsgruppen sind die eigentlichen Träger des Planungsgedankens und für seine Verwirklichung unentbehrlich.

Die Nordwestschweiz weist mit Ausnahme der Stadt Basel glücklicherweise keine Großstadtbildungen auf. Dagegen haben sich viele Städte dank günstiger Voraussetzungen zu Industriezentren entwickelt und die umliegenden Gemeinden in die Entwicklung mit einbezogen, z. B. Grenchen, Solothurn, Olten, Zofingen, Aarau, Lenzburg, Baden und Liestal. Um einer wilden Weiterentwicklung vorzubeugen, ist eine sinnvolle Planung unumgänglich.

Die erste lokale Planung wurde im Jahre 1947 in Baden an die Hand genommen. Sie umfasst heute elf Gemeinden und ist in vollem Gange. Gleichzeitig laufen die Planungen in Aarau und im aargauischen Seetal .

Eine weitere Regionalplanung ist für das Gebiet des künftigen *Hafens Brugg* und von Brugg bis Koblenz mit total 15 Gemeinden in Vorbereitung. Wenn nämlich die politischen Voraussetzungen weiterhin günstig bleiben, so ist damit zu rechnen, dass in etwa 10 bis 15 Jahren die Schiffahrt von Basel bis zum Bodensee in Angriff genommen wird. Bis anhin hatte man nur die Häfen und Schleusen projektiert, nicht aber untersucht, wo die Industrie und die zusätzliche Bevölkerung sich ansiedeln sollen. Die Gruppe Nordwestschweiz hat zu diesem Zwecke eine Spezialkommission gebildet. Sie soll vor allem das künftige Industrie- und Siedlungsgebiet ausscheiden und den Einfluss der Schiffahrt auf das Verkehrsnetz und die heute schon zu ergreifenden Massnahmen prüfen. (Siehe «Plan» 1950, Heft Nr. 4.) Das Interesse der Gemeinden an dieser gemeinsamen Planung ist sehr gross, was schon aus der Tatsache hervorgeht, dass einer Einladung zu einer orientierenden Versammlung 36 Behördemitglieder folgten. Im November 1951 haben die 15 Gemeinden der Planung prinzipiell zugestimmt, nachdem das Programm der ersten durchzuführenden Arbeiten und der Kostenverteiler vorlagen. Im Frühjahr 1952 dürften die Vorbereitungen abgeschlossen sein, so dass mit der Planung begonnen werden kann.

Aufklärung

Ebenso wichtig wie die Planung ist die Aufklärung. Darum veranstaltete die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz in den vergangenen Wintern einige Vorträge in Basel und in Baden, die von den Behördemitgliedern immer stark besucht werden. Dieses Vortragswesen wird weiter ausgebaut und es werden künftig auch andere Gegenden berücksichtigt. Da die Region Nordwestschweiz eine starke Bautätigkeit aufweist, den wenigsten Gemeinden aber eigene Bauverwaltungen und Baufachleute zur Verfügung stehen, soll jährlich zweimal eine Zeitschrift «Planen und Bauen» erscheinen und diese Gemeinden über die Probleme der Planung aufklären. Sie soll den Gedanken des Planens aufs Land hinaus und auch in die kleinen Gemeinden tragen, damit unsere Siedlungen und Industrieanlagen ein harmonisches Antlitz bekommen, das uns Freude macht.