

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

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 21 (1964)

**Heft:** 2

**Rubrik:** Chronik der Nordwestschweiz

#### 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:** 23.02.2026

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

### **3. Das neue Bodenrecht**

Das neue Bodenrecht liegt erst in Form eines Kommissionsentwurfs vor. Wir wissen nicht, wie es aussehen wird, wenn es die parlamentarischen Beratungen passiert hat. Wir können uns deshalb kurz fassen. Kernpunkt des Entwurfes in diesem Zusammenhang ist die Möglichkeit, sogenannte Landwirtschaftszonen

auszuscheiden, in welchen mit Ausnahme von land- und forstwirtschaftlichen Bauten grundsätzliches Bauverbot herrscht. In den Landwirtschaftszonen wird ein Kaufgenehmigungsverfahren eingeführt. Soviel man bis jetzt abschätzen kann, dürften im Aargau die Landwirtschaftszonen sich an die Bauzonen gemäss Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch anlehnen.

## **CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ**

### **Aargau**

#### **Neue Bauvorschriften**

Die üblichen Sommer-Gemeindeversammlungen des Jahres 1963 zeigten sich der Einführung neuer Bauordnungen und der zeitgemässen Anpassung alter Erlasse wenig gewogen. In vier Gemeinden wurden die vorgelegten Entwürfe vom Souverän abgelehnt. Immer wieder beobachtet man Beispiele hartnäckigen und unbelehrbaren Widerstandes gegen notwendige neue Bauvorschriften. Eine Zeitung stellte in ihrem Kommentar zu dieser Erscheinung fest, eine Welle der Ablehnung gehe durch das Volk; Unmut, Angst, Oppositionsgeist und falsch verstandene Freiheit hätten sich gegen Bauordnungen erhoben. Der düstere Horizont heiterte sich gegen Herbst und Winter wieder auf, als zum Ausgleich die vier Gemeinden Egliswil, Hägglingen, Koblenz und Muri die gemeinderätlichen Entwürfe sanktionierten und darüber hinaus die neue Bauordnung und ein wohlabgewogener Zonenplan von Aarburg nebst einer Reihe kleinerer kommunaler Teilverlagen zur kantonalen Genehmigung unterbreitet werden konnten.

#### **Regionalplanung**

«Das Bedürfnis und die Bedeutung einer aktiven Regionalplanung nehmen ständig zu.» Diesem Satz aus dem Tätigkeitsbericht der Regionalplanungsgruppe Aarau und Umgebung für das Jahr 1963 kommt Gültigkeit für das ganze Kantonsgebiet zu. Er wird durch eine Zunahme der Aktivität und der räumlichen Ausdehnung der Regionalplanung im Aargau unterstrichen.

Die Regionalplanungsgruppe Aarau und Umgebung vermochte ihre Tätigkeit mit der Unterstützung durch einen vollamtlich engagierten Sachbearbeiter zu intensivieren. Dieser befasste sich einmal mit der Bestandesaufnahme, nämlich der Erstellung eines Inventars hinsichtlich sämtlicher beteiligter Gemeinden, der

Ausarbeitung einer regionalen Uebersicht der bestehenden und in Ausführung begriffenen Zonenpläne und ihrer planimetrischen Auswertung. Die Standortfrage einer regionalen Schiessanlage wurde in Verbindung mit den zivilen und militärischen Stellen eingehend untersucht und das Ergebnis in einem Bericht festgehalten. In Fühlungnahme mit den kantonalen Instanzen wurde die Ausarbeitung eines Transportplanes vorbereitet. Einen wichtigen Platz nahm das Studium von Verkehrsproblemen ein. Es wurde Stellung bezogen zur Linienführung der Suhrentalstrasse. Ferner prüfte man verkehrsplanerische Fragen um die Einführung der beiden Talbahnen in Aarau. Ingenieur Biermann erstattete einen fachmännischen Bericht über die Verkehrsplanung Aarau und Umgebung. Besondere Studien wurden der Weiterentwicklung der Verkehrsträger Bahn und Bus in der Region gewidmet.

Die Regionalplanungsgruppe *Mittleres Rheintal* hat ein neues Arbeitsprogramm für die Jahre 1964 bis 1967 beschlossen. Aus dem umfangreichen Aufgabenkatalog sollen insbesondere die folgenden, stichwortartig erwähnten Arbeiten vordringlich gefördert und in Subkommissionen vorbehandelt werden: a) Strassenplanung; b) Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft; c) Trinkwasserversorgung; d) Schiessanlagen; e) Grünflächen. Es sind zunächst drei Subkommissionen und zwar für Fragen des Verkehrs, der Urproduktion und Siedlung sowie der Schaffung eines regionalen Schiessplatzes in Aussicht genommen worden.

Die Regionalplanungsgruppe *Wildegg* und Umgebung hat ihre bisherigen Untersuchungen über die Besiedlungskonzeption und die Verkehrsplanung im Aaretal zwischen Willegg und Brugg, worüber bereits in der letzten Chronik berichtet wurde, in einem übersichtlichen und reich dokumentierten Zwischenbericht festgehalten. Sie hat sich für das weitere Vorgehen folgende Hauptziele gesteckt: Vertiefung der besiedlungspolitischen Studien sowie Weiterführung der Verkehrsplanung und

Bearbeitung von Vorschlägen für die Anpassung des Lokalstrassennetzes an die Aaretalstrasse. Dazu kommt als wichtiges Moment, dem — wie manche Erfahrungen der letzten Zeit beweisen —, vielfach zu wenig Beachtung geschenkt wird, die Aufklärung der Bevölkerung über die Notwendigkeit der Planung.

Mit Elan hat die Regionalplanungsgruppe *Wiggertal* ein weitgespanntes Arbeitsprogramm in Angriff genommen. Dass in dieser Region mit dem Autobahnkreuz der Linien Basel-Luzern und Zürich-Bern die Verkehrsfragen einen wichtigen Platz einnehmen, liegt auf der Hand. Die Ausarbeitung eines Transportplanes wurde in Auftrag gegeben. Ebenso ist mit der benachbarten Regionalplanungsgruppe Olten Fühlung aufgenommen worden, da eine gute Koordination über die Kantongrenzen hinaus eine unabdingbare Notwendigkeit darstellt. Im Verkehrswesen befasst man sich zurzeit besonders mit den Problemen der Bahn-, Tram- und Busverbindungen, der Autobahn, der Wiggertalstrasse sowie deren Konsequenzen für die gemeindeeigenen Verkehrsanlagen. An andern Planungsaufgaben stehen im Vordergrund: Industrielandreserven und Freiverladehäfen, Wohnprobleme, Grünflächen inner- und außerhalb der Wohngebiete, Kehrichtbeseitigung, elektrische Energieverteilung, Wasserhaushalt, insbesondere Sicherstellung der Grundwasserversorgung. Im Herbst 1963 hat mit der Genehmigung der Statuten durch die kantonalen Behörden der «Abwassererverband der Region Zofingen» die Rechtspersönlichkeit erlangt. Ihm gehören neben den aargauischen Gemeinden Brittnau, Strengelbach, Zofingen und Oftringen auch die luzernischen Langnau, Reiden und Wikon an. Eine Besonderheit der Regionalplanung Zofingen liegt schliesslich darin, dass dort in ihrem Rahmen die Förderung von Bildung und Kultur mit grosser Zielbewusstheit gepflegt wird. Es hat sich bereits ein breit abgestütztes Aktionskomitee für die Errichtung einer Mittelschule im Raume Zofingen gebildet. Der

Arbeitsausschuss wurde ermächtigt, der Regierung im Detail skizzierte Untersuchungen und Vorschläge auch bezüglich der Standortfrage zu unterbreiten.

In der Zwischenzeit ist schliesslich die Regionalplanungsgruppe *Unteres Bünztal* im Raume Othmarsingen-Wohlen Wirklichkeit geworden. In der konstituierenden Sitzung vom Herbst 1963 sind die Statuten beschlossen und die Organe gewählt worden. Zurzeit werden die Bestellung des Planers und das Arbeitsprogramm für eine erste Planungsstappe vorbereitet.

Mit dem Erlass des Bundesbeschlusses über die Konzessionserteilung für eine *durchgehende Suhrentalbahn* ist das Interesse für Bauland im oberen Suhrental stark gestiegen. Bereits anlässlich der Beratung des Bundesbeschlusses hat Herr Bundesrat Spühler den Wunsch geäussert, man möge durch eine wohlüberlegte Planung dafür sorgen, dass im Zusammenhang mit dem Bau der Bahn günstige Voraussetzungen für eine gesunde Entwicklung der Siedlungen und der Industrie geschaffen werden. Darum wird gegenwärtig die Idee einer interkantonalen Regionalplanung im oberen Suhrental ernsthaft erwogen. Auch am andern Ende der WSB mit dem Schwerpunkt Reinach/Menziken beginnt sich das Bedürfnis nach einer weitgespannten, luzernische Gemeinden einbeziehenden Regionalplanung abzuzeichnen.

#### «Mensch und Planung»,

so hiess das Thema einer gänzlich neuartigen, von der Kunstkommission Zofingen unter der Leitung von Herrn Prof. Heiny Widmer gestalteten Ausstellung im Herbst 1963. Das Ereignis — denn ein solches war die gebotene Schau für Tausende von Besuchern, für die Presse und das Radio —, verdient in dieser Chronik festgehalten zu werden. Ein erster systematischer Teil behandelte planerische Grundprobleme. Dem organischen Wachstum alter Dörfer und Städte wird das unbewältigte Wachsen moderner Agglomerationen mit ihrem Verkehrschaos gegenübergestellt. Visionen über die Stadt der Zukunft aus dem Mittelalter, der Renaissance, dem Barock und der neuesten Zeit legen Zeugnis ab vom unstillbaren, ins Unendliche auslangenden Gestaltungswillen des Menschen. Der zweite Teil befasste sich lebensnah mit den spezifischen Planungsproblemen des Aargaus: Bevölkerungsvermehrung, Verkehrszunahme, Erhaltung der Landwirtschaft, Wasserhaus halt, Landschaftsschutz usw. Schliesslich wurden in einem dritten Teil bedeutsame Projekte und Sanierungsvorschläge aargauischer Städte und Dörfer in Plänen und Modellen aufgezeigt. Die unter dem gleichen Titel publizierte Broschüre mit zahlreichen Beiträgen zu Planungsproblemen aus verschiedener Perspektive bot eine wertvolle Ergän

zung und Vertiefung der mit der Ausstellung anvisierten brennenden Gegenwartsaufgabe.

#### Vorsorglicher Landerwerb durch den Staat

Die bereits im letzten Bericht erwähnte Vorlage, die dem Regierungsrat vermehrte Kompetenzen zur Erwerbung von Liegenschaften im Rahmen der Verkehrs- und Siedlungsplanung gewähren soll, ist nunmehr vom Grossen Rat im Sinne einer Änderung von § 27 der Verordnung über die Finanzverwaltung des Kantons verabschiedet worden. Die neue Bestimmung hat folgenden Wortlaut:

«Im Sinne von Art. 33 Abs. 2 der Staatsverfassung werden dem Regierungsrat jeweilen für eine Amtsperiode folgende Befugnisse übertragen:

- a) Erwerb und Abtausch von Liegenschaften, soweit im Rahmen der aargauischen Verkehrs- und Siedlungsplanung wichtige kantonale Interessen zu wahren sind; hierüber hat der Regierungsrat alljährlich im Rechenschaftsbericht Auskunft zu geben.
- b) Erwerb und Veräußerung von Liegenschaften in allen übrigen Fällen bis 20 000 Franken im Einzelfall.»

Ueber die praktische Bedeutung und Tragweite der Kompetenzausweitung lässt sich auf Grund der Formulierung nicht urteilen. Man wird vielmehr gewisse Erfahrungen abwarten müssen.

#### Koordinationsausschuss für Planungsfragen

Die Erkenntnis ist nicht neu, dass es bei der Planung nicht nur, ja nicht einmal primär, um spezifische bauliche Probleme geht, sondern um grundlegende volkswirtschaftliche, kultur- und finanzpolitische Aufgaben. Aus der Einsicht, dass die theoretische Erfassung einer derart weitgespannten Planungskonzeption und die Erarbeitung praktischer Vorschläge angesichts der Komplexität unserer modernen Lebensverhältnisse das Zusammenwirken einer Mehrzahl von Fachleuten verschiedener Gebiete erheischt, hat der Regierungsrat einen Koordinationsausschuss für Planungsfragen bestellt. Dieses Konsultativorgan besteht aus zwölf Mitgliedern, die nur zum Teil der Staatsverwaltung angehören. Der Ausschuss wird seine Aufträge von der Baudirektion erhalten und ihr seine Anträge unterbreiten. Er kann aber auch aus eigener Initiative, bzw. auf Anregung seiner Mitglieder, tätig werden. Er hat sich nach Aufnahme seiner Tätigkeit zuerst der Grundlagenforschung für die Planung zugewandt, um zu konkreten Anträgen

über deren weitere Förderung zu gelangen. Möge sich an diesem neuen Gremium das Wort von Hermann Hesse erfüllen: «Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne, der uns beglückt und der uns hilft zu leben.»

#### Schiffahrtsprobleme

Im aargauischen Grossen Rat fand im Anschluss an die Begründung und Beantwortung von zwei Interpellationen betreffend die Rhein- und Aareschiffahrt eine längere Schiffahrtsdebatte statt. Aus den Schlussfolgerungen der Antwort, die Baudirektor Dr. Kim namens des Regierungsrates erstattete, sei folgendes festgehalten:

1. Die Unterlagen für die Beurteilung des Ausbaues von Hochrhein und Aare für die Schiffahrt sind noch in keiner Weise vollständig. Gegenwärtig werden die Vorarbeiten zur Abklärung beider Projekte intensiv gefördert, und es ist zu erwarten, dass auch der Kanton Aargau in wenigen Jahren Stellung nehmen kann und muss. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit den Beschluss des Grossen Rates darüber einholen. Der endgültige Entscheid wird auf der Ebene des Bundes fallen.

2. Inzwischen hält es der Regierungsrat für seine Pflicht, an den Vorarbeiten aktiv mitzuarbeiten und die aargauischen Interessen zu vertreten. Dabei lässt er sich von folgenden Ueberlegungen leiten:

a) Das primär nationale Interesse der Schweiz verlangt einen Hafen am schiffbaren Rhein, der die schweizerischen Importgüter auf dem Rhein bewältigen kann. Solange die Hafenanlagen beider Basel dazu im stande sind, ist diesem Interesse Genüge getan. Es erscheint jedoch nicht ausgeschlossen, dass die wachsenden Importmengen des Landes, die auf den Wasserweg angewiesen sind, die Kapazität der Basler Häfen früher oder später übersteigen könnten. In diesem Falle drängt sich die Weiterführung der Schiffahrt flussaufwärts bis zu einem neu zu erstellenden, leistungsfähigen öffentlichen Hafen oberhalb Basel auf. Nach den derzeitigen Plänen wäre das ein Hafen im Stausee Klingnau oder unterhalb Brugg. Diese Erweiterung der schweizerischen Hafenanlagen wäre nicht ein spezifisch aargauisches, sondern ein gesamtschweizerisches, nationales Bedürfnis.

b) Der Aargau nimmt aber auch für die Schiffahrtsbestrebungen der Ost- und Westschweiz eine Schlüsselstellung am Unterlauf des Hochrheines und der Aare ein. Eine wohlverstandene eidgenössische Solidarität legt ihm die Pflicht auf, über seine eigenen Interessen hinaus die Interessen der eidgenössischen Mitstände im

Osten und Westen des Landes mit in Rücksicht zu ziehen.

- c) Das unmittelbare Interesse des ohnehin in rascher Industrialisierung befindlichen Aargaus an der Hochrhein- und Aareschiffahrt erscheint zurzeit nicht so dringlich, dass der Aargau nicht die sorgfältige und fundierte Abklärung der sich stellenden Probleme auf gesamtschweizerischer und internationaler Ebene mit einiger Gelassenheit abwarten könnte. Anderseits sollte aber auch vom Aargau aus gesehen der grundsätzliche Entscheid in absehbarer Zeit fallen, damit die Verkehrs- und Siedlungsplanung rechtzeitig darauf ausgerichtet werden kann.
- d) Insgesamt steht die Schweiz vor der Frage, ob die Verkehrswirtschaft des Landes für den Güterverkehr neben Schiene, Strasse und Rohrleitung den Wasserweg für das wachsende Verkehrsvolumen seiner expansiven Wirtschaft ausbauen soll oder muss, und es stellt sich insbesondere die Frage, ob dieser neue Verkehrsweg für gewisse schweizerische Landesgegenden eine ins Gewicht fallende Standortverbesserung bringt und dementsprechend aus landesplanerischen und staatspolitischen Gründen sich aufdrängt.
- e) Bei der Abwägung der Gründe für und gegen die Schiffsbarmachung von Hochrhein und Aare sind die volkswirtschaftlichen Kosten den zu erwartenden Vorteilen gegenüberzustellen; es ist aber auch sorgfältig zu prüfen, ob und in welchem Ausmass weitere Werke, insbesondere wasserwirtschaftliche und siedlungs-politische, tangiert oder allenfalls geschützt werden könnten.

Ferner ist zu erwähnen, dass die Kommission für Schiffahrtsfragen der Aargauischen Verkehrsvereinigung das Problem der Hochrheinschiffahrt sehr sorgfältig und eingehend geprüft und darüber der Baudirektion einen umfassenden Bericht erstattet hat. Dieser bildet eine wertvolle Grundlage bei der weiteren Behandlung der bildlich und tatsächlich «im Fluss» befindlichen Schiffahrt.

### Flugplätze im Aargau

Das Flugzeug hat als Transportmittel für die verschiedensten Zwecke einen noch vor einer Generation ungeahnten Aufschwung genommen. Das Flugwesen, insbesondere die Sicherstellung von Flugplätzen für spätere Generationen, bildet darum ein wichtiges Element einer, allerdings gesamtschweizerischen, Verkehrskonzeption.

Zurzeit werden im Aargau noch drei Flugplätze betrieben: Birrfeld, Spreitenbach und Sisselnfeld. Ihre Bedeutung ist bis anhin auf die Fliegerei als sport-

liche Betätigung und sinnvolle Freizeitbeschäftigung sowie als Förderung des fliegerischen Nachwuchses beschränkt. Während die bestehenden Flugfelder in Spreitenbach und auf dem Sisselnfeld dem künftigen Rangierbahnhof Limmat-tal bzw. der industriellen Ueberbauung bald einmal weichen müssen, besteht für die Anlage im Birrfeld ein grosses Ausbauprogramm. Dieses sieht im wesentlichen die Verlängerung der bestehenden Piste, die Angliederung einer Parallelpiste und die Schaffung einer Landreserve für erforderliche Hochbauten und Parkplätze vor. In der Volksabstimmung vom 6. Oktober 1963 hat nun der Souverän einer Vorlage über die Beteiligung des Kantons Aargau am Ausbau des Flughafens Birrfeld zugestimmt. Darnach erwirbt der Staat einen Abschnitt von 5 ha des Flugplatzareals zum Preise von 800 000 Franken. Daran räumt er aber dem Aero-Club der Schweiz, Sektion Aargau, das dingliche Recht ein, das Gelände für die Zwecke des Flugbetriebes unentgeltlich zu benutzen.

### «Luftalarm»

Mit diesem bedrohlichen Wort aus der Kriegszeit, das seinerzeit selbst den Bewohnern unserer neutralen und verschonten Schweiz den Schrecken in die Glieder jagte, liessen sich gewisse Vorgänge am besten charakterisieren, die in den letzten Monaten die aargauische Öffentlichkeit bewegten. Da haben sich zunächst die seit Jahren dauernden bekannten Auseinandersetzungen zwischen der durch die Fluorabgase der Aluminiumhütte Badisch-Rheinfelden geschädigten Fricktaler Bevölkerung und dem in schweizerischem Besitz befindlichen Unternehmen (Alusuisse Zürich) dramatisch zugespielt. Die Alusuisse hatte die Schiedsvereinbarung über die Ermittlung und Abgeltung der Schäden auf den 31. März 1963 aufgekündigt. Die Vermittlung der aargauischen Regierung scheiterte, worauf der Bundesrat angerufen wurde. Bei der Behandlung des Rechenschaftsberichtes kam es im Grossen Rat zu einer erregten Fluordebatte, wobei der Rat eine Protestresolution guthiess und an Bundesrat Schaffner weiterleitete. 200 Fricktaler Bauern begaben sich am 9. Dezember 1963 mit einer Anzahl kranker Tiere nach Zürich, um vor dem Sitz der Alusuisse für die Behebung der Fluorschäden zu demonstrieren. Im Nationalrat verwies Bundesrat Schaffner in Beantwortung einer Interpellation Schib, Möhlin, auf die Bemühungen des Bundesrates, durch die Erbringung guter Dienste eine schiedliche Lösung zustande zu bringen. Die Alusuisse habe sich bereit erklärt, dass Schäden, die durch die Rauchemissionen im Fricktal entstehen, entschädigt werden. Sie wolle auch Hand bieten

zur Wiederbelebung eines Vertragswerkes zur schiedlichen Erledigung strittiger Fälle. Bundesrat Schaffner versicherte, dass er nicht nachlassen werde, bis die Fricktaler Bauern wieder zu einem vertraglich geregelten Entschädigungsverfahren gekommen seien. Es ist sehr zu hoffen, dass in den wieder aufgenommenen Verhandlungen eine den berechtigten Ansprüchen der geschädigten Bevölkerung Rechnung tragende Schiedsvereinbarung zustandekommt. Darüber hinaus wird mit Recht erwartet, dass alle geeigneten Massnahmen zur Herabsetzung und schliesslichen Beendigung der Schäden getroffen werden.

Auf dem Hintergrund der erregten Diskussionen um die Fluorschäden kann es nicht erstaunen, dass man im Fricktal den Projekten für die Errichtung thermischer Kraftwerke sehr skeptisch gegenübersteht. In Frick, Rheinfelden und Kaiseraugst fanden öffentliche Orientierungsversammlungen statt. Man verlangt Sicherheit für Luft und Wasser. Auch in der badischen Nachbarschaft, im Säckingen, ist ein Aktionskomitee gegen die thermischen Kraftwerke gebildet worden. Die optimistische Versicherung der meteorologischen Experten, dass bei Errichtung eines 180 m hohen Kamins keine schädlichen Auswirkungen zu befürchten seien, findet diesseits und jenseits des Rheins keinen uneingeschränkten Glauben. Einstweilen bleibt abzuwarten, was die vom Regierungsrat angeordneten Gutachten ergeben.

Eine Oelraffinerie im Aargau ist unerwünscht. So lautet das Fazit einer grossräumlichen Debatte, in welcher die Regierung in Beantwortung von drei Interpellationen zum Projekt einer Erdölraffinerie in Mägenwil Stellung nahm. Doch die zur Mittelland-Erdölraffinerie AG zusammengeschlossenen acht Unternehmungen führten die Verhandlungen mit der Gemeinde und den Grundbesitzern weiter. Inzwischen ist mit der Gemeinde ein Vertrag abgeschlossen worden, in welchem für den Fall, dass das Werk zustandekommt, u.a. bestimmte Zusicherungen gemacht werden hinsichtlich Reduktion des Steuerfusses und Garantie eines bestimmten Mindeststeuereinkommens aus dem Raffineriebetrieb. Doch in der Umgebung beginnt sich die Opposition zu regen. Die Gemeindeversammlung von Oberrohrdorf hiess eine Protestresolution gut, die sich an den Regierungsrat wendet mit der Bitte, den Bau dieser Raffinerie im Interesse einer ganzen Talschaft abzustoppen. Die Gemeindeversammlung von Niederrohrdorf beauftragte den Gemeinderat, in Zusammenarbeit mit andern bedrohten Gemeinden alles vorzukehren, was zum Schutze der Bevölkerung notwendig sei. Ein analoger Antrag wurde in der Gemeindeversammlung Baden angenommen. Die Versammlung bewilligte ferner einen Kredit von 10 000 Franken, um die notwendigen Gutachten einzuholen. Auch die Gemeindeversammlung

Remetschwil fasste eine Protestresolution. Die grossen Auseinandersetzungen dürften hier indes erst bevorstehen.

## Baselland

### Behandlung von Baugesuchen

Seit dem 1. April 1963 werden auf der Planungsstelle sämtliche Baugesuche bezüglich Einhaltung der Zonenvorschriften der Gemeinden geprüft. In diesem Zusammenhang mussten zahlreiche Einsprachen behandelt, Mitberichte zuhanden von Rekursinstanzen verfasst und Anträge an den Regierungsrat gestellt werden.

### Behandlung von Grundstück-Mutationsgesuchen

Der Planungsstelle sind 155 Gesuche für Landabtrennung bei überbauten Grundstücken zur Prüfung überwiesen worden. Diese Gesuche mussten hinsichtlich Einhaltung der Gemeindezonenvorschriften (Bebauungsziffer, Ausnützungsziffer usw.) auf den Teilparzellen überprüft werden. 148 Gesuche wurden als in Ordnung befunden, während 7 beanstandet werden mussten. Diese Arbeiten sind sehr umfangreich, weil meistens noch zusätzliche Erhebungen notwendig sind.

### Ortsplanung

#### a) Allgemeines

Im Berichtsjahr 1963 konnten 84 Gemeindeversammlungsbeschlüsse über Zonen- und Bebauungspläne, Bau- und Zonenreglemente, vorsorgliche Zonenvorschriften, Gesamtüberbauungen, generelle und endgültige Bau- und Strassenlinienpläne sowie Strassenprojekte bearbeitet und dem Regierungsrat zur Be schlussfassung vorgelegt werden. Der Regierungsrat hat davon 75 ganz, 6 teilweise und 3 nicht genehmigt. In diesem Zusammenhang mussten die Einsprachen von 169 Grundeigentümern behandelt werden. Fünf Einsprecher konnten sich mit den regierungsrätlichen Einsprachentscheiden nicht abfinden und gelangten an höhere Instanzen. Zwei Betroffene wandten sich mit staatsrechtlicher Beschwerde an das Bundesgericht, während zwei andere beim Verwaltungsgericht Beschwerde erhoben. Ein weiterer schliesslich reichte beim Landrat Rekurs ein.

Das Bundesgericht hatte sich in beiden Fällen mit Bau- und Strassenlinienplänen zu befassen. Dabei stellte es fest, dass weder Baulinien willkürlich sind, die exzentrisch festgelegt werden, noch solche, die bestehende Gebäude nur auf einer Strassenseite anschneiden. Voraussetzung ist jedoch, dass sich die Führung der Baulinie planerisch einwandfrei begründen lässt. Die beiden beim Verwaltungsrat anhängig gemachten Fälle gelangten nicht zu einem Entscheid, weil es die Rekurrenten vor

zogen, ihre Beschwerden zurückzuziehen. Der Landrat schliesslich trat auf den bei ihm eingereichten Rekurs nicht ein; mit Recht stellte er fest, dass er in solchen Fällen keinerlei Möglichkeit habe, auf den Genehmigungsentscheid des Regierungsrates einzuwirken.

Veranlasst durch die anhaltend starke bauliche Entwicklung, haben sich auch im Berichtsjahr wiederum mehrere Gemeinden entschlossen, eine Ortsplanung durchzuführen oder die bereits vorhandenen Planungsgrundlagen zu revidieren. Obwohl die privaten Planungsbüros immer noch überlastet sind, konnten verschiedene Gemeinden die neuen Planungsgrundlagen der Planungsstelle zur Vorprüfung unterbreiten. Im Rahmen dieser Vorprüfungen hat sich aber gezeigt, dass es sehr schwierig ist, die Interessen der verschiedenen kommunalen und kantonalen Instanzen sinnvoll zu koordinieren. Die diesbezügliche Beanspruchung hat deshalb ein Ausmass angenommen, das nicht vor auszusehen war. Eine zweckmässige Regionalplanung wird aber bestimmt die erwünschte Klärung bringen.

Die heutige Zeit des planerischen Umbruches bietet ferner die seltene Gelegenheit, das bisherige Zonenreglementsgewirr zu entflechten, die von Gemeinde zu Gemeinde verschiedenen Begriffsinterpretationen zu vereinheitlichen und die grösstenteils ungenauen Formulierungen in den Reglementen zu präzisieren. Deshalb hat die Planungsstelle auf Grund der bisherigen Erfahrungen und unter Auswertung der Resultate der früheren Entwürfe und Vorschläge neue Normalien für ein Zonenreglement ausgearbeitet. Diese Normalien erfüllen nicht nur die genannten Zwecke, sondern führen auch zu einer wesentlichen Vereinfachung des ganzen Ortsplanungsverfahrens.

Mehrere Gemeinden und Interessengruppen haben die Planungsstelle wiederum als beratende Instanz sowie für Referate und dergleichen zugezogen, wobei die Zusammenarbeit meistens recht erfreulich war.

#### b) Gesamtüberbauungen und Hochhäuser

Die «Subkommission für Gesamtüberbauungen und Hochhäuser» wurde zu 6 Sitzungen aufgeboten. Sie behandelte 6 Gesuche für einzelne Hochhäuser, das heisst Einzelgebäude mit mehr als 5 Geschossen, und konnte davon 3 zur Bewilligung empfehlen, während sie in 3 Fällen Ablehnung beantragte. Ferner nahm die Kommission zu 6 Gesamtüberbauungsprojekten und 2 Ortskernplanungen Stellung. Von den Gesamtüberbauungen konnte sie dem Regierungsrat alle zur Genehmigung beantragen; von den Ortskernplanungen wurde eine als in Ordnung befunden, während für die andere dem Planer eine Ueberarbeitung empfohlen werden

musste. Sämtliche für eine Stellungnahme erforderlichen Untersuchungen wurden wiederum von der Planungsstelle durchgeführt und in Prüfungsberichten zusammengefasst.

#### c) Subventionierung der Planungsarbeiten

Das Arbeitsamt hat der Planungsstelle aus 15 (Vorjahr 34) Gemeinden 25 (63) Subventionsgesuche zur Prüfung und fachtechnischen Begutachtung überwiesen. Die subventionsberechtigten Honorar- und Nebenkosten dieser Gesuche erreichten den Gesamtbetrag von Fr. 317 265.— (Fr. 707 911.—). Es handelte sich um neue Ortsplanungen (Zonenpläne, reglemente und Bebauungspläne), Ortsplanungsrevisionen und Gesamtüberbauungen. Auf Grund der einschlägigen eidgenössischen und kantonalen Vorschriften sind bis Jahresende von Bund und Kanton an 8 (32) Gemeinden für 16 (64) Gesuche insgesamt Beiträge von max. Fr. 15 502.- (Fr. 89 092.-) bzw. Fr. 29 463.15 (Fr. 149 798.80) zugesichert worden.

Für 2 Gesamtüberbauungen konnten die Planungen abgerechnet werden. Die subventionsberechtigten Honorar- und Nebenkosten betrugen gesamthaft Fr. 11 700.— (—). An diese Kosten leisteten der Bund und der Kanton Beiträge von je Fr. 1755.— oder 15 % der subventionsberechtigten Kosten.

Zur Abklärung der Frage, ob seitens des Bundes Gesamtüberbauungen und Ortskernplanungen weiterhin subventioniert werden können, fand mit den Instanzen des Bundes eine erste Aussprache statt. Bis zum Jahresende war leider ein Entscheid vom Bund noch nicht erhältlich.

### Regionalplanung

#### a) Allgemeines

Am 12. März 1963 hat der Regierungsrat die grundsätzliche Zustimmung zur unverzüglichen Inangriffnahme von Regionalplanungen durch den Kanton in Zusammenarbeit mit den einzelnen Gemeinden erteilt. Gleichzeitig hat er die Baudirektion mit den entsprechenden Vorarbeiten beauftragt. Das Ziel der Regionalplanung besteht in der Ausarbeitung folgender Pläne: Siedlungsplan, Landschaftsplan, Transportplan, Versorgungsplan, Plan der öffentlichen Werke und Anlagen. In diesem Zusammenhang hat der Regierungsrat bzw. die Baudirektion folgende drei Arbeitsgruppen bestätigt bzw. neu eingesetzt:

1. Subkommission für regionale Strassenplanung, mit dem Auftrag, das kantonale Strassennetz über das ganze Kantonsgebiet für den zukünftigen Vollausbau zu planen;

2. Expertenkommission für öffentliche Verkehrsmittel, mit dem Auftrag, als erste Etappe im Raum Leimental—Birstal den öffentlichen Verkehr für den Vollausbau zu studieren;
3. Subkommission für allgemeine Regionalplanung, mit dem Auftrag, für die Planung der übrigen Belange im ganzen Kantonsgebiet besorgt zu sein.

Die für diese Kommissionen notwendigen ersten Unterlagen wurden von der Planungsstelle zusammengetragen. Auch wenn die Studien zur Regionalplanung weitgehend an private Firmen in Auftrag gegeben werden können, sind doch umfassende Vorbereitungen der die Arbeiten koordinierenden Planungsstelle notwendig. Es ist allerdings nicht möglich, diese umfangreichen Aufgaben mit dem heutigen Personalbestand der Planungsstelle zu bewältigen.

#### b) Regionale Verkehrsplanung

Die «Subkommission für regionale Strassenplanung» hat im Sinne des erteilten Auftrages den Strassenetzplan-Entwurf für die Region Leimental—Birstal weiterbearbeitet. Sie benötigte dazu 44 Sitzungen, wovon 4 mit der Koordinationskommission für Verkehrsplanung Basel-Stadt. Am 4. September 1963 hat die kantonale Planungskommission dem bereinigten Plan zugestimmt, und am 10. September 1963 hat der Regierungsrat diesen Plan genehmigt und die Baudirektion eingeladen, einen Bericht an den Landrat vorzulegen. Auf Jahresende konnte die Vorlage dem Landrat zur Genehmigung unterbreitet werden. Die Subkommission hat, persönlich leicht verändert, die Arbeiten zum Strassenetzplan Rheintal unverzüglich an die Hand genommen und bisher drei Sitzungen abgehalten.

Ferner hat die Expertenkommission mit dem Studium der öffentlichen Verkehrsmittel im Leimental und im Birstal begonnen und eine Sitzung abgehalten.

Im übrigen wurde die Planungsstelle zu 2 Strassenprojekten und 8 Bau- und Strassenlinienplänen zur Prüfung und zum Mitbericht in planerischer Hinsicht aufgefordert.

#### c) Uebrige Regionalplanung

Die «Subkommission für allgemeine Regionalplanung» hat ihre Arbeit im Sinne der aufzustellenden Regionalpläne mit Inventarisationsarbeiten begonnen und kurz vor Jahresende ihre erste Sitzung abgehalten.

Die Ablagerungsmöglichkeiten für Bauschutt, Aushubmaterial, Kehricht usw. sind in letzter Zeit für die einzelnen Gemeinden derart prekär geworden, dass sich für die Zukunft Lösungen auf regionaler Basis aufdrängen. Deshalb hat die Planungsstelle in Zusam-

menarbeit mit den interessierten Amtsstellen, insbesondere mit dem Kantonsforstamt, dem Tiefbauamt, dem Wasserwirtschaftsam, der Geschäftsstelle für Natur-, Pflanzen- und Heimatschutz und dem Meliorationsamt, dieses Problem im erwähnten Sinne in Angriff genommen. Mittels Zirkularschreiben sind Ende Mai auch die Gemeinderäte sämtlicher Gemeinden unseres Kantons zur entsprechenden Mitarbeit eingeladen worden. Zu diesem Zweck ist ihnen ein Kartenausschnitt des Gemeindebanne und ein Formular zugestellt worden. Bis zum Jahresende haben 66 Gemeinden geantwortet, so dass nun sukzessive mit den umfangreichen und schwierigen Auswertungsarbeiten begonnen werden kann.

Der Planungsstelle wurden in diesem Zusammenhang 5 Deponiegesuche zur Prüfung und zum Mitbericht in planerischer Hinsicht unterbreitet.

#### d) *Regio Basiliensis*

Zur Koordination der Planung im Raum Nordwestschweiz und der angrenzenden Länder hat sich die Gruppe *Regio Basiliensis* konstituiert. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern der Behörden und der Wirtschaft einerseits und aus Fachleuten der Planung andererseits. Der Kanton Basel-Land ist sowohl in der Förderungsgesellschaft wie auch in der Arbeitsgruppe vertreten. Die Zusammenarbeit zwischen der Planungsstelle und der Arbeitsgruppe hat sich erfreulich gut entwickelt.

#### Diverses

##### a) Entwurf für eine neue Honorarordnung für Planungsarbeiten

Der SIA hat einen neuen Honorarordnungs-Entwurf für Planungsarbeiten aufgestellt. Da zwischen der bisherigen Berechnungsart und diesem Vorschlag starke Differenzen bestanden, konnte, in Übereinstimmung mit anderen Kantonen, diesem Entwurf nicht zugestimmt werden. Deshalb wurde mit den Kantonen Aargau, Bern und Solothurn vereinbart, einen Gegenentwurf auszuarbeiten.

##### b) Bewilligungen für Grundstückskäufe durch Personen im Ausland

Im Berichtsjahr wurden 4 Grundstückskäufe von Personen im Ausland bewilligt. Wesentlich zahlreicher waren jedoch auch dieses Jahr Anfragen über die Voraussetzungen für eine Bewilligungserteilung. Bei diesen Vorabklärungen stellte sich meist heraus, dass infolge Wohnsitzes in der Schweiz keine Bewilligung nötig war oder dass eine Bewilligungserteilung kaum möglich sein würde. Da im letzteren Fall förmliche Gesuche unterblieben, kam es zu keinen eigentlichen Bewilligungsverweigerungen.

#### Basel-Stadt

##### Ausbau der kantonalen Gesetzgebung

Das Jahr 1963 brachte zwei Ergänzungen des kantonalen Grünzonenrechtes. Bekanntlich ordnete der Gesetzgeber am 10. Mai 1962 die Rechte und Pflichten der Eigentümer, deren Liegenschaften in die der Bebauung entzogene Grünzone eingewiesen werden (Anhang zum Hochbautengesetz, §§ 4—4d, siehe Chronik der Nordwestschweiz, «Planen und Bauen» 1963, S. 15). Um verschiedene Entschädigungsfragen klarzustellen und den Vollzug der Grünflächenplanung zu erleichtern, erliess der Regierungsrat am 28. Mai 1963 eine Verordnung betr. die Entschädigung der Eigentümer von Liegenschaften in der Grünzone. Darin wurde vor allem festgelegt, dass zur Klarstellung der Rechtslage die Vereinbarung über die Leistung einer Minderwertsentschädigung in einem Dienstbarkeitserrichtungsakt zu kleiden ist. Die Höhe der Minderwertsentschädigung hängt massgebend davon ab, ob möglicherweise auf der Liegenschaft in einem späteren Zeitpunkt Bauten erstellt werden, welche dem Grünzonenzweck nicht widersprechen, z. B. unterirdische Garagen usw. Da im Zeitpunkt der Festsetzung der Minderwertsentschädigung oft nicht feststeht, ob derartige Bauten ausgeführt werden, kann — so sieht die Verordnung vor — davon ausgegangen werden, dass keine solchen Bauten erstellt werden. Wünscht der Eigentümer später eine Bewilligung für die Erstellung eines Baues zu erhalten, welcher dem Zweck der Grünzone nicht widerspricht, so hat er die Minderwertsentschädigung ganz oder teilweise zurückzuerstatten. Die Höhe der Rückzahlung entspricht der Differenz zwischen dem Verkehrswert, welchen die Liegenschaft mit der Dienstbarkeitsbelastung aufweist, und demjenigen, welcher dem Grundstück zukommt, wenn das geplante Bauwerk erstellt werden darf. Desgleichen hat der Eigentümer die Minderwertsentschädigung ganz oder teilweise zurückzuerstatten, wenn seine Liegenschaft in einem späteren Zeitpunkt umgezont wird. In beiden Fällen ist die maximale Höhe der Rückzahlung auf den Betrag der erhaltenen Minderwertsentschädigung beschränkt.

Zeitlich — ist die Rückerstattungspflicht unbegrenzt. Sofern über den Umfang der Rückzahlung keine Verständigung erzielt werden kann, entscheidet die Expropriationskommission.

Für eine der Bebauung nicht vollständig entzogene Grünzone in der Gemeinde Riehen, welche den Charakter einer Wochenendhauszone trägt, setzte der Regierungsrat mit Verordnung vom 15. Januar 1963 Bauvorschriften fest (Verordnung betr. Bauvorschriften für das Gebiet «Im Schlipf», Riehen). Die Vorschriften lassen Gebäude bis zu einem Grundriss von höchstens 25 m<sup>2</sup>

und einer Firsthöhe von 5 m zu. Sie verlangen ferner eine einwandfreie Ableitung der Abwässer. Da es sich um Hanggelände handelt, welches als Rutschgebiet und darum nicht als vollwertiges Bauland gilt, konnten die entsprechenden Baubeschränkungen den Eigentümern ohne Entschädigungsanspruch auferlegt werden.

Mit Ratschlag Nr. 5965 vom 9. Mai 1963 beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Änderung und Ergänzung des Hochbautengesetzes zur Beschränkung der Hinterhausüberbauung. Bekanntlich erlaubt das baselstädtische Hochbautengesetz eine vollständige Ueberbauung der Parzellen ohne Einhaltung von Grenzabständen. Diese grosse Freiheit, welche das Gesetz den Eigentümern gewährt, hat in den vergangenen Jahren zu einer unruhigen Erstellung von Hinterhäusern geführt, welche selbst die polizeilichen Mindestanforderungen, welche in sanitärer Hinsicht verlangt werden müssen, verletzt. Der Antrag des Regierungsrates sieht vor, dass Gebäude ausserhalb der Bautiefe der Randbebauung einen Grenzabstand einhalten müssen, welcher der Hälfte der zulässigen Gebäudehöhe entspricht. Ausgenommen hievon sind erdgeschossige Bauten bis zur Höhe von 4,50 m bzw. 3 m in den Bauzonen 3, 2 und 2a; diese dürfen nach wie vor auf oder an der Grenze errichtet werden. Die Vorlage des Regierungsrates wird zurzeit von einer grossrächtlichen Kommission beraten.

#### Spezielle Bauvorschriften

Im Jahre 1963 wurden wiederum für bestimmte Gebiete des Kantons spezielle Bauvorschriften erlassen. Diese beziehen vor allem die Sicherung einer geordneten und lockeren Ueberbauung der letzten Landreserven des Kantonsgebietes in den Gemeinden Riehen und Bettingen. Zu erwähnen sind in erster Linie die Grossratsbeschlüsse vom 20. Juni 1963 und vom 12. Dezember 1963 für die Gebiete «Im Moos» und «Auf der Bischoffshöhe» in Riehen. In Verbindung mit diesen Bauvorschriften wurden zur Sicherung des Landes für die spätere Erstellung eines Quartierschulhauses weitere Flächen der Grüngzone zugewiesen. Gemäss dem baselstädtischen Recht hat diese Zoneneinweisung zur Folge, dass die Eigentümer sofort die Uebernahme des Landes durch den Kanton oder die Ausrichtung einer Minderwertsentschädigung verlangen können. In beiden Fällen ist für die Berechnung des Verkehrswertes bzw. der Minderwertsentschädigung der Zeitpunkt der Rechtskraft der Zonenzuweisung massgebend. Zur Sicherung einer rationalen und geordneten Ueberbauung

sehen die erstgenannten Vorschriften ferner vor, dass eine Ueberbauung erst erfolgen darf, wenn die Parzellen durch eine Landumlegung bereinigt worden sind.

#### Planungsmassnahmen

Abgesehen von den genannten Bauvorschriften und verschiedenen Zonenänderungen wurden im vergangenen Jahr die Arbeiten am Gesamtverkehrsplan für die Stadt Basel intensiv weitergeführt. Doch war es noch nicht möglich, zu endgültigen Entscheidungen zu gelangen. In Ausführung der in der letztjährigen Chronik («Planen und Bauen» 1963, S. 16) genannten Massnahmen hat der Regierungsrat dem Grossen Rat den Neubau der Johanniterbrücke sowie die Erstellung des Heuwaage-Viaduktes als Teile des City-Rings beantragt. Desgleichen wurde dem Grossen Rat ein Projekt für die Erstellung eines unterirdischen Grossparkings unter dem Petersplatz vorgelegt.

#### Solothurn

##### Allgemeines

Das Jahr 1963 stand wiederum im Zeichen der Hochkonjunktur. Diese Tat sache bewirkte eine erneute Steigerung der Bautätigkeit gegenüber dem Vorjahr. Auf Grund dieser Entwicklung ergab sich weiterhin eine starke Nachfrage nach Bauland. Da Angebot und Nachfrage die Preisentwicklung beeinflussen, trat eine erneute Steigerung der Baulandpreise ein. Zufolge des immer knapper werdenden Angebotes gerieten viele Landgemeinden in den «Sog» vermehrter Landkäufe. Ferner war eine starke Nachfrage nach Bauland längs der Autobahn feststellbar. Im Interesse einer rationalen Bodennutzung ist daher eine vermehrte Planung über das zur Verfügung stehende Bauareal unumgänglich. Sie ist ferner auch vom Gesichtspunkt der Landwirtschaft, die auf die Erhaltung des nötigen Lebensraumes angewiesen ist, nötig. Gesunde Gemeindeweisen bedingen harmonische und zweckmässige Gestaltungen ihrer Ortschaften. Wiederum hat eine Anzahl Gemeinden in Erkenntnis dieser Notwendigkeit von den im Baugesetz vorhandenen Möglichkeiten der Ortsplanung und der Baulandumlegung Gebrauch gemacht. Im Zusammenhang mit diesen Studien ist gleichzeitig die Ausarbeitung von generellen Kanalisationsprojekten unerlässlich, und zwar im Hinblick auf die dringende Abwassersanierung, die intensiv gefördert wurde. Aufklärende Arbeit wird weiterhin nötig sein bei Gemein-

den, welche die Dringlichkeit der Planung noch nicht erkannt haben.

#### Regionalplanung

Der Gedanke des regionalen Zusammenschlusses zur gemeinsamen Lösung und Verwirklichung von grossen Aufgaben der heutigen Zeit hat sich in unserem Kanton erfreulich weiterentwickelt. Die Gründung der Regionalplanungsgruppe Laufental-Lüsseltal wurde im Berichtsjahr zur Tatsache, und zwar unter Einbezug von verschiedenen bernischen Gemeinden. Dieser Gruppe liegt zur Hauptsache die Aufgabe ob, die erforderlichen Studien über die grossen Probleme der Region, und zwar ohne Rücksicht auf die Kantongrenze, vorzunehmen. Eine grosse Aktivität entwickelten wiederum die Regionalplanungsgruppen Solothurn und Umgebung und Olten und Umgebung. Als Positivum ist der Beitritt sämtlicher im Interessenkreis liegenden Gemeinden zu verzeichnen, was zur raschen Lösung der Probleme beiträgt. Bereits liegen die konkreten Vorschläge für die Abwassersanierung vor. Die Probleme des Verkehrswesens, der Kehrichtverwertung usw. wurden eingehend untersucht; sie bedürfen jedoch noch weiterer Abklärungen. Die Planungsstudien, umfassend generelle Projektierungen sowie Orts- und Regionalplanung, wurden durch die Gewährung von Subventionsleistungen von Bund und Kanton unterstützt. Bei der Ansetzung der einzelnen Beiträge wird auf die Finanzkraft der Gemeinden Rücksicht genommen.

#### Gemeindebauvorschriften

Im Berichtsjahr wurden Bebauungs- und Zonenpläne sowie Baulandumlegungen nachstehender Gemeinden genehmigt: Solothurn, Bellach, Bettlach, Grenzen, Langendorf, Riedholz, Lüterkofen-Ichertswil, Biberist, Derendingen, Gerlingen, Lohn, Subingen, Zuchwil, Balsthal, Laupersdorf, Matzendorf, Egerkingen, Kestenholz, Oberbuchsiten, Boningen, Dulliken, Eppenberg-Wöschnau, Hägendorf, Kappel, Olten, Rickenbach, Schönenwerd, Starrkirch-Wil, Lostorf, Niedergösgen, Trimbach, Dornach, Metzerlen, Breitenbach und Büsserach.

In verschiedenen Gemeinden sind sowohl die Ortsplanungen wie Studien der generellen Kanalisationsprojekte im Fluss. Es darf festgehalten werden, dass der Planungsgedanke, der nebst technischen auch menschliche Probleme umschliesst und auf die bestehenden Realitäten Rücksicht zu nehmen hat, im verflossenen Jahr weiter ins Bewusstsein unseres Volkes eindringen konnte. Bei all diesen Studien steht die kantonale Planungsstelle den Gemeinden sowie Projektbearbeitern mit Rat zur Verfügung.