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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 25 (1968)

Heft: 5

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: 11.08.2025

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

bindet, geht ein grosser Teil der Bevölkerung mit dem Wagen einkaufen. Man rechnete früher in der ersten Planungsphase nach dem Krieg mit einem viel grösseren Anteil an Velofahrern. So kommt es auch, dass in den Wohnquartieren nur ein kleiner Teil der Wagen über eine Garage verfügt; die meisten Wagen stehen auf den recht engen, wohl aber mit breiten Grünstreifen gesäumten Quartierstrassen. In den Wohnquartieren fällt die sorglose Führung der Quartierstrassen auf. Die Häuser werden durch schmale aber schön in die Landschaft gelegte und geschwungene Strassen erschlossen. Die Orientierungsmöglichkeit lässt dadurch zu wünschen übrig, aber der unerwünschte fremde Durchgangsverkehr kann praktisch eliminiert werden.

Ausblick

In den 1970er Jahren werden die New Towns in einem anderen Masstab weiterentwickelt werden, als wie bisher üblich war. Einige der neuen Städte werden über eine Grösse von über 200 000 Einwohnern hinauswachsen. Der heutige Stadtbewohner hat einen weitentwickelten Bedarf an Dienstleistungen und verlangt, in einem Stadtzentrum seine vielseitigen Wünsche erfüllen zu können. Diesen Ansprüchen kann nur in einer Stadt dieser Grössenordnung Genüge getan werden. Die neuen Städte entstehen auch nicht mehr 30—50 km von der grösseren Agglomeration entfernt, sondern 100—110 km. Als Ausgangspunkt für neue Entwicklungen werden grössere Landstädte gewählt, die über eine bereits funktionierende Administration verfügen. Auch Läden und öffentliche Dienste sind somit vorhanden und eingespielt. Dank dieser Gegebenheiten ist es möglich, Wohnbauten von Anfang an im grossen Rahmen zu erstellen. Die bestehende Industrie verfügt dank der dann Zuziehenden über mehr Arbeitskräfte und kann, wenn dies vom wirtschaftlichen Standpunkt aus sinnvoll ist, unbedenklich expandieren. Dank der vor der Entwicklung schon vorhandenen Bevölkerung ist die Bevölkerungsstruktur von Anfang an ausgeglichen. Der Stadt fliessen nun noch grössere Geldmittel zu, womit die bestehenden Anlagen erneuert oder erweitert werden können.

Die Uebergabe der vollendeten Stadt an die New Towns Commission wurde von der Labourregierung seit jeher als Fehler betrachtet. Nach ihrer Meinung muss die lokale Behörde verantwortlich sein für alle Wohnbauten, die in öffentlicher Hand stehen. Die bisherigen New Towns zeigen geringe Dichten, was ihnen oft zum Vorwurf gereicht. So werden denn heute neuere New Towns bereits dichter überbaut. Durchschnittlich wohnen in den New Towns 45 Einwohner pro ha Bruttosiedlungsfläche. Am Beispiel der falschen Einschätzung der Motorisierung, die weit mehr zugenommen hat, als die Situation 1946 hätte erwarten lassen, kann illustriert werden, dass durchaus die Möglichkeit besteht, auch heute eine künftige Entwicklung falsch zu beurteilen. In diesem Fall ist die New Town mit geringerer Dichte im Vorteil, da sie anpassungsfähig ist. Eine zu grosse Dichte lässt bei unerwarteten Entwicklungen keine andere Wahl als die Zerstörung der alten Anlage.

Bildnachweis: Die Abbildungen 2 bis 5, 7 bis 12 und 14 sind den Werken New Towns come of Age, Neuer Wohnungsbau in England und Utopia entnommen.

(Fortsetzung vgl. «Plan» 1969/2 bzw. «Planen und Bauen» 1969/1.)

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Zum Rücktritt von Herrn Regierungsrat Dr. K. Kim, Baudirektor

Es gehört sich, dass auch an dieser Stelle des Magistraten gedacht wird, der nach 19jähriger Regierungstätigkeit, davon 15 als Baudirektor, auf 1. April 1968 aus Amt und Verantwortung geschieden ist. Dr. Kim hat mit anderen Pionierpersönlichkeiten wesentlich dazu beigetragen, dass die Bedeutung der Planung für eine sinnvoll geordnete bauliche Entwicklung unserer Dörfer und Städte von immer weiteren Kreisen erkannt und anerkannt worden ist. Während seiner Amtstätigkeit hat die Gemeindebaugesetzgebung durch Erlass von Bauordnungen und Zonenplänen einen starken Aufschwung genommen. Es leben heute nur noch 15 % der Bevölkerung in Gemeinden ohne eigene Baugesetzgebung. In Wort und Schrift hat er auch die Regionalplanung eifrig gefördert. Es ist kein Zufall, dass heute sämtliche 232 aargauischen Gemeinden sich absolut freiwillig und ohne gesetzlichen Zwang in 15 Regionalplanungsgruppen zusammengeschlossen haben. In den letzten Jahren gewann auch die kantonale Planung mehr und mehr an Gewicht. Er gab den entscheidenden Anstoss zur Erarbeitung eines kantonalen siedlungspolitischen Leitbildes. Ueber den derzeitigen Stand der Studien wird im Rahmen dieser Chronik ebenfalls berichtet. Als Höhepunkt und Krönung seines erfolgreichen Wirkens an der Spitze der Baudirektion darf jedoch unzweifelhaft das neue Baugesetz bezeichnet werden, das noch während seiner Amtszeit die erste Lesung im Grossen Rat glänzend überstand. Herrn Dr. Kim gebühren Dank und Anerkennung, verbunden mit den besten Wünschen für sein Otium cum dignitate.

Kommunale und kantonale Bauvorschriften

Im Bereich der kommunalen Baugesetzgebung hielt während des Berichtsjahres die stetige Aufwärtsentwicklung an. Den Erlass einer Bauordnung wagten die Gemeinden Leutwil, Obermumpf, Rüfenach, Uerkheim und Arni-Islisberg für den Ortsteil Arni. Bei der letzteren Vorlage verursachte die staatsrechtliche Besonderheit, dass die politische Gemeinde Arni-Islisberg aus den beiden historisch gewachsenen Ortsgemeinden Arni und Islisberg zusammengesetzt ist, einiges Kopfzerbrechen. Wohl gehört das Bauwesen — neben der Schule — zu jenen Aufgaben, welche die beiden Teilgemeinden bisher selbständig und unabhängig voneinander betreut haben. Dem Bauwesen kam jedoch in den bisherigen bäuerlichen Siedlungen sehr geringe Bedeutung zu. Das ändert heute, wo Arni-Islisberg dank der modernen Kommunikationsmittel zur geschätzten und gefragten Wohnlage im Agglomerationsbereich der Stadt Zürich aufgerückt ist. Da sind Bauordnung und Zonenplan als Grundlage einer geordneten baulichen Entwicklung unentbehrlich geworden. Dabei handelt es sich jedoch grundsätzlich um eine neue Aufgabe der politischen Gesamtgemeinde, die nicht zum traditionellen Kompetenzbereich der beiden Ortsgemeinden gehört. Anderseits gab man sich Rechenschaft über die allfälligen nachteiligen Folgen, wenn die für den Ortsteil Arni vorbereitete Bauordnung bis auf weiteres nicht in Kraft gesetzt werden könnte. Der Grosse Rat beschloss deshalb auf Antrag der vorbereitenden Kommission, die Teilbauordnung Arni zu genehmigen, jedoch unter der Bedingung, dass diese nur solange in Kraft bleiben soll, bis eine einheitliche Bauordnung für die politische Ge-

samtgemeinde Arni-Islisberg erlassen wird. — Die höchste Stufe kommunaler Baugesetzgebung in Gestalt von Zonenplänen mit den zugehörigen Zonenvorschriften erreichten die Gemeinden Buchs, Oberrüti und Obersiggenthal (im letzteren Fall als Ersatz für einen alten Zonenplan aus dem Jahre 1954).

Die im Aargau seit Jahren aktuelle gesetzgeberische Aufgabe der Schaffung eines neuen umfassenden Baugesetzes konnte im Berichtsjahr wesentlich gefördert werden. Der 228 Paragraphen umfassende regierungsrätliche Gesetzesentwurf und die zugehörige einlässliche Botschaft wurden im Herbst 1967 von einer speziellen grossrätlichen Kommission ebenso sorgfältig wie speditiv durchberaten. Daraus resultierte eine Reihe von Abänderungsanträgen, die wertvolle Ergänzungen und Präzisierungen bringen. Im Januar 1968 folgte die 1. Lesung im Grossen Rat. Das Parlament würdigte die Gesetzesvorlage sehr positiv und stimmte ihr mit überragender Mehrheit zu, auch wenn noch zahlreiche Wünsche und Anregungen für die 2. Lesung angebracht wurden. Diese sind inzwischen von Gesetzesredaktor Dr. Zimmerlin und der Expertenkommission für die Baugesetzrevision geprüft worden. Das Ergebnis wird in einem regierungsrätlichen Bericht für die 2. Lesung im Grossen Rat festgehalten. Es ist zu hoffen, dass damit die mehrjährige Vorbereitungsarbeit für ein zeitgemässes neues Baugesetz abgeschlossen und dasselbe im Jahre 1969 der Volksabstimmung unterbreitet werden kann.

Regionalplanungen

Die Regionalplanungsgruppe Aarau und Umgebung setzt ihre Arbeit im Rahmen des laufenden Mehrjahresprogrammes fort. Zurzeit sind soziologisch-wirtschaftliche Untersuchungen im Gange, die sich mit der heutigen Versorgungsstruktur und den für die Zukunft zu treffenden Massnahmen befassen. Einbezogen ist auch das Studium der Veränderungen und Anforderungen an die kulturellen Einrichtungen. Als Träger der Untersuchung figuriert eine Interessengemeinschaft zwischen den örtlichen Gewerbeverbänden, den Grossverteilerorganisationen und der Regionalplanungsgruppe. Die Studien für den Ausbau des regionalen Busnetzes, die im Einvernehmen mit den örtlichen Verkehrsbetrieben und den Verkehrsunternehmungen des Bundes durchgeführt worden sind, konnten weitgehend abgeschlossen werden. Die Ergebnisse sollen in einem Schlussbericht festgehalten werden. Wertvolle Unterstützung leistete sodann die Regionalplanungsgruppe bei der Lösung der Standortfrage für die geplante neue Infanteriekaserne und für die kantonale Motorfahrzeugkontrolle.

Die Regionalplanungsgruppen im Wynen- und Suhrental haben die Inventuraufnahme und Beschaffung weiterer Planungsgrundlagen vervollständigt. Sie sind in ihrer weiteren Tätigkeit wesentlich davon abhängig, wie das im Transportplan Aarau — Lenzburg — Täler (ALT-Bericht) vorgelegte Verkehrskonzept ausgewertet und in politische und finanzielle Entscheide über künftige Verkehrslösungen umgesetzt wird. So ist in letzter Zeit in der Frage der Eigentrassierung der WSB (Wynen- und Suhrentalbahn) für das Gemeindegebiet Gränichen ein Entscheid im Sinne der sog. Ostvariante gefallen. Vordringlich ist sodann die Fortsetzung der Bahnplanung im oberen Wynental, im Raum Reinach—Menziken. Für die Regionalplanung im Suhrental ist zudem wichtig, in welchem Sinne die heute noch offene Frage gelöst wird, ob und allenfalls wann die sog. durchgehende Suhrentalbahn (Herstellung einer Bahnverbindung Schöftland—Triengen) tatsächlich gebaut wird. Zurzeit sind im Hinblick auf das Bahnprojekt Untersuchungen über allfällige Kosteneinsparungen im Gange. Auch bei der Regionalplanungsgruppe Lenzburg und Umgebung liegt zurzeit das Schwergewicht auf Verkehrsproblemen. Es soll eine spezielle Verkehrsuntersuchung über das Gebiet des unteren Seetals durchgeführt werden.

Besonders rührig ist nach wie vor die Regionalplanungsgruppe Wiggertal. Das Vernehmlassungsverfahren zum regionalen Flächennutzungsplan wurde weiter gefördert und ein soziologisch-wirtschaftliches Gutachten in Auftrag gegeben. Aktuell und wichtig bleiben die Verkehrsprobleme: die regionale Busnetzplanung, die Vorverlegung des Bautermins der Nationalstrasse N 2, Abschnitt Rothrist—Uffikon, die neue Wiggertalstrasse und die neue SBB-Linie Olten—Rothrist. Aus der Einsicht heraus, dass die Regionalplanungsgruppen in ihrer bisherigen Form für die Realisierung der Planung nicht geeignet sind, befasst sie sich ferner mit dem grundsätzlichen staatspolitischen und rechtlichen Problem der regionalen Organisation. Dazu gehört vor allem die Frage, ob zwischen Gemeinden und Kanton eine neue öffentlich-rechtliche Körperschaft eingebaut werden soll.

Die Regionalplanungsgruppe Seetal hat den seit 1956 in Kraft stehenden Uferschutzplan überprüft und einen neuen Richtplan für die Ufergestaltung des Hallwilersees ausgearbeitet. Dieser sieht vor, die bestehenden Anlagen am Ufer, insbesondere Bootshäuser und -stege an acht Stellen zu konzentrieren, wo bereits heute solche bestehen. Hier sollen die Bestimmungen der heutigen Sperrzone gelockert werden. Anderseits werden für bestimmte Uferpartien eigentliche Naturschutzzonen geschaffen, wo die Vorschriften im Vergleich zum heutigen Rechtszustand verschärft werden. Der restliche Teil der Uferpartie bleibt in der heutigen Sperrzone. Das im heutigen Plan als allgemeine Schutzzone erfasste Hinterland soll durch sog. Freihaltegebiete ergänzt werden, die wohl nur im Rahmen der Ortsplanung der Ufergemeinden rechtlich gesichert werden könnten. Ueber das neue Richtplankonzept ist zurzeit das Vernehmlassungsverfahren bei den Ufergemeinden im Gange.

In der Region unteres Bünztal liegen die Entwürfe für den regionalen Siedlungsplan und Landschaftsplan vor. Eine ergänzende Vorbehaltskarte gibt Aufschluss über die Gebiete, die aus topographischen, technischen oder anderen Gründen nicht überbaut werden sollten. Eine spezielle Studie befasst sich mit der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung nebst der Verteilung der Bevölkerung auf die Gemeinden der Region. Die einzelnen Planungselemente sollen nunmehr in einem Gesamtplan zusammengefasst und darin integriert werden. Die Gruppe befasst sich zurzeit ferner recht intensiv mit dem Grossbauvorhaben der Hautzentrale und Fettschmelze AG, Zürich, das im Industriegebiet von Villmergen angesiedelt werden soll. In Orientierungsversammlungen und Presseberichten sind namentlich Befürchtungen wegen Immissionen laut geworden. Weiter südlich, im Bereich der Regionalplanungsgruppe oberes Freiamt, das glücklicherweise noch nicht von einer starken Bauentwicklung erfasst worden ist, gehen die Arbeiten an den Regionalplänen in eher gemächlichem Tempo weiter.

Bei der Regionalplanungsgruppe Rohrdorferberg-Reusstal liegen die Entwürfe des regionalen Siedlungs- und Landschaftsplanes vor. Sowohl in öffentlichen Versammlungen als auch in Besprechungen mit den einzelnen angeschlossenen Gemeinden sollen diese einer weiteren kritischen Prüfung unterzogen werden. Des weiteren befasste sich die Gruppe besonders eingehend mit dem Projekt der SBB für den Bau einer neuen Heitersberglinie. Unter Mitwirkung des Kantons führte sie nach sorgfältiger Vorbereitung mit Vertretern der SBB ein Orientierungsgespräch durch. In der Folge hat sie im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zum Bauprojekt Stellung bezogen. Ueber dieses Grossbauprojekt der SBB wird im Rahmen dieser Chronik noch speziell berichtet.

In der Regionalplanungsgruppe Mutschellen läuft zurzeit das Vernehmlassungsverfahren zum Regionalplan Besiedlung. Zwei schwere Brocken bilden in diesem Planungsgebiet die Wasserversorgung und das Projekt einer neuen Mutschellenstrasse, die sowohl den Durchgangsverkehr aus dem Bünztal Richtung Zürich als auch den regionalen Verkehr vom Mutschellen nach beiden Talseiten zur Hauptsache bewältigen soll. Ziemlich lebhaft bewegte schliesslich die Gemüter vor einiger Zeit die Frage nach dem Standort einer neuen Bezirksschule auf dem Mutschellen.

Die älteste aargauische Regionalplanungsgruppe, nämlich Baden und Umgebung, setzt ihre Tätigkeit auf der Basis des neuen Arbeitsprogrammes V fort. Sie hat sich zudem durch Anstellung eines Planers als nebenamtlichen

Geschäftsführer organisatorisch verstärkt. Von vordringlicher Bedeutung ist die regionale Schulplanung (Bezirks- und Sonderschulen), wofür eine spezielle «Schulplanungskommission Bezirk Baden» bestellt worden ist. Wichtige siedlungspolitische Teilprobleme sollen unter Beizug hervorragender Fachleute im Schosse spezieller Kommissionen näher abgeklärt werden. Dazu gehören die wirtschaftlichen und soziologischen Faktoren der regionalen Entwicklung ebenso wie die zeitgemässe staatsrechtliche Organisation der Stadtregion.

In der Regionalplanungsgruppe Brugg und Umgebung ist parallel zur Bestandesaufnahme auch bereits das Landwirtschaftsgutachten erstellt worden. Ebenso liegt ein geologisches Gutachten vor. Eine spezielle Studiengruppe für den Landschaftsplan hat ihre Arbeiten ebenfalls aufgenommen. Die Bemühungen einer Studiengruppe für eine regionale Schiessanlage für die Gemeinden Hausen, Lupfig und Mülligen haben leider noch zu keiner Lösung geführt. Als heisses Eisen hat sich die Linienführung der Nationalstrasse Basel—Zürich (N 3) im Raum Bözberg—Brugg erwiesen. Im Variantenstreit, bei dem auch lokale Interessen eine grosse Rolle spielen, konnten die divergierenden Meinungen der Mitgliedgemeinden leider nicht auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden. Der Regierungsrat und die zuständigen Bundesinstanzen werden nun die Linienführung endgültig festlegen müssen.

In der Gruppe Zurzach und Umgebung ist die Bestandesaufnahme abgeschlossen. Dazu gehörten auch direkte Erhebungen bei den einzelnen Gemeinden in bezug auf öffentliche Einrichtungen, Einkaufszentren, Bauvorhaben und spezielle Wünsche der Gemeinden an die Regionalplanungsgruppe. Ebenso sind Gutachten über die Baugrundverhältnisse und über die Landwirtschaft ausgearbeitet worden. Der letztere Bericht bietet zuerst einen Ueberblick über die vorhandenen landwirtschaftlichen Verhältnisse, gefolgt von einer Eignungskarte und einer Beurteilung der künftigen Entwicklung.

Im Anschluss an die Auswertung der Bestandesaufnahmen gab die Regionalplanungsgruppe mittleres Rheintal zuhanden der angeschlossenen Gemeinden ein Exposé über «Grundlagen für die Siedlungsplanung» heraus. Es enthält u. a. die Meinung der Planer über die Entwicklungschancen der Region. Da in absehbarer Zeit eine Kehrichtbeseitigungsanlage in diesem Gebiet nicht realisiert werden kann, hat eine spezielle Studiengruppe die Aufgabe übernommen, vorerst eine regionale Kehrichtabfuhr mit geordneter Deponie in die Wege zu leiten. Ein diesbezüglicher Zweckverband ist bereits gebildet worden und hat seine Tätigkeit aufgenommen. In letzter Zeit sind die Vorschläge der Gesundheitsdirektion für ein Regionalspital Fricktal im Rahmen einer kantonalen Spitalkonzeption in den Vordergrund des Interesses gerückt. Das bildet auch begründeten Anlass, sich mit der Rolle und den Entwicklungsmöglichkeiten der beiden Bezirksspitäler Laufenburg und Rheinfelden näher auseinanderzusetzen.

Das Einzugsgebiet der Regionalplanungsgruppe unteres Fricktal erhält mehr und mehr siedlungspolitische Impulse vom benachbarten Grosstadtzentrum Basel. Grosse planerische Aufgaben sind damit gestellt und drängen auch nach politischen Entscheidungen. Das gilt insbesondere für den Verkehrssektor, wie die Expresstrassenverknüpfung an der Nahtstelle Kaiseraugst/Augst und die definitive Lage des Autobahnzubringers Märkt—Kaiseraugst (mit Rheinbrücke). Gegenwärtig sind es ebenfalls die Fragen des Regionalspitals, die, wie in der Nachbargruppe mittleres Rheintal, Gegenstand eingehender Prüfung und Erörterung bilden.

Siedlungspolitisches Leitbild

Auf Initiative von Herrn alt Baudirektor Dr. Kim hat seinerzeit der Regierungsrat einen sog. Koordinationsausschuss für Planungsfragen gebildet, der aus eigenen kantonalen Beamten und zugezogenen Sachverständigen besteht. Ihm wurde aufgetragen, ein kantonales siedlungspolitisches Leitbild zu erarbeiten. Dem Unternehmen lag der Gedanke zugrunde, die Planung «von unten», wie sie auf der Stufe der Gemeinden und Regionen betrieben wird, bedürfe der Ergänzung durch eine Planung «von oben», d. h. die Orts- und Regionalplanung dürfe nicht nur empirisch und induktiv von den örtlichen Gegebenheiten her aufgebaut werden, sondern müsse auch deduktiv von einem überregionalen Leitbild her kontrolliert und eingegrenzt werden. Ueber die bisherigen Arbeiten erstatteten der Koordinationsausschuss und die beiden zugezogenen Experten, nämlich die Herren Prof. Meyer, Regionalplaner, Zürich, und Dr. A. Bellwald, Nationalökonom, Brig, dem Regierungsrat einen Zwischenbericht, mit dessen Inhalt die Baudirektion in einer Orientierungsversammlung auch die Presse und die Regionalplanungsgruppen näher vertraut machte. Der Bericht enthält zur Hauptsache einen Katalog von Grundsätzen für die räumliche Entwicklung, eine Auswahl von Varianten der Besiedlung sowie wichtige Arbeitsgrundlagen in Form von Texten, graphischen Beilagen und Tabellen. Eine erste Serie von Grundsätzen bringt die Notwendigkeit zum Ausdruck, unseren natürlichen Grundlagen — Landschaft, Boden, Wasser, Luft — die ihnen gebührende Sorge angedeihen zu lassen. Einige weitere Grundsätze sind der Bevölkerungsentwicklung und -struktur gewidmet. Eine grössere Folge beschäftigt sich mit Wirtschaft und Wohlfahrt sowohl im allgemeinen als auch mit den einzelnen Sachgebieten von Landwirtschaft, Industrie, öffentlichen und privaten Diensten sowie Verkehr. Ein weiterer Anteil bezieht sich auf die räumlichen Auswirkungen, nämlich auf Lage und Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiräume als Ganzes, der Wohn-, Industrie- und Dienstleistungsgebiete, der Verkehrs- und Transportanlagen, der Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung, den Wald, die Landwirtschafts- und Erholungsgebiete sowie die Natur-, Landschafts- und Grundwassergebiete. Dabei hat es die Meinung, die Grundsätze seien entweder generell oder im Fall der Anwendung auf einen bestimmten Teilraum zu werten und zu gewichten, um damit zu räumlich-konkreten Planungszielen zu gelangen. Der Zwischenbericht selber hat sich darauf beschränkt, einige wesentliche Planungsziele zu variieren, nämlich die Bevölkerungsverteilung, die Regioneneinteilung und die Zentralitätsordnung. Diese drei Strukturmerkmale werden näher untersucht, wobei auch der Frage nach der zweckmässigen Grösse von Ortschaften und Zentren verschiedener Stufe sowie ihrer Einflussbereiche Beachtung geschenkt und ein theoretisches Modell unterbreitet wird.

In der Folge werden fünf Varianten im Sinne der genannten drei Strukturmerkmale entwickelt. Eine erste Variante «Ungelenkte Entwicklung» soll zeigen, wie sich die Bevölkerung im Falle eines Verzichtes auf lenkende Massnahmen in einer aktiven Siedlungspolitik voraussichtlich verteilen würde. Die Variante «Zweipol» skizziert eine Entwicklung mit Aarau und Baden als Schwerpunkten im Range sog. Mittelstädte. Die Variante «Stadtkette» fügt zu Baden und Aarau als neue Mittelstädte Zofingen und Lenzburg hinzu. Sie stellt gewissermassen den aargauischen Ausschnitt aus der schweizerischen Konzeption einer Mittelland-Stadtkette dar. Die Variante «Städteviereck» sieht einen Städteblock Aarau — Lenzburg — Brugg — Baden vor, dessen Bevölkerungspotential demjenigen einer Grossstadt entsprechen würde und bei gutem verkehrsmässigem Zusammenschluss eine genügende wirtschaftliche Grundlage für die Ansiedlung gewisser grossstädtischer Dienste bilden könnte. In der letzten Variante «Grosstadt» wird der planerisch kühne, politisch wohl utopische Gedanke gewagt, eine Grosstadt tatsächlich zu schaffen, nämlich durch Zusammenschluss der Agglomeration Aarau — Olten — Zofingen zu einem neuen Stadtgebilde, für welches der Bericht den Namen «Arolfingen» bereithält. Der neue Baudirektor, Regierungsrat Dr. Hunziker, betonte an der bereits erwähnten Orientierungsversammlung, dass sich die Regierung mit keiner Variante des Zwischenberichtes identifiziert. Vielmehr sollen diese planerischen Vorschläge vorerst der öffentlichen Diskussion unterbreitet werden in der Meinung, dass sich daraus möglicherweise wertvolle Anhaltspunkte für die Fortsetzung der Arbeit ergeben.

Projekt der SBB für eine Heitersberglinie

Das Projekt der SBB für den Bau einer neuen Bahnlinie von Killwangen über Mellingen nach Othmarsingen und Birrfeld hat in den betroffenen aargauischen Gebieten und bei den damit befassten kantonalen Instanzen erneut die verkehrspolitische Bedeutung der Bahnen ins Bewusstsein gerufen. Das Projekt umfasst die eigentliche Heitersberglinie von Killwangen über Mägenwil bis Othmarsingen und enthält den Heitersbergtunnel, die doppelspurige Neutrassierung der Strecke bis Mägenwil, die Erweiterung der Station Mägenwil, den Ausbau des Teilstückes Mägenwil—Othmarsingen auf zwei Geleise und die zweispurige Verbindungsschleife von Mägenwil Richtung Birrfeld. Der Bau der Heitersberglinie gehört mit dem Rangierbahnhof Limmattal in das langfristige Konzept der SBB für die Erweiterung der Eisenbahnanlagen im Raum Zürich. Diese Linie ermöglicht nämlich neben der Verbindung nach Westen auch einen direkten Anschluss an die wichtige Güterverkehrsader durch das aargauische Freiamt nach Rotkreuz und Richtung Gotthard. Durch den Bau einer Geleiseschleife von Mägenwil nach Birrfeld wird der Anschluss an die neue Verbindungslinie westlich des Bahnhofes Brugg und weiter via Bözberg nach Basel hergestellt. Die Heitersberglinie schafft somit die Voraussetzung, mit dem Ferngüterverkehr des Rangierbahnhofes Limmattal von und nach den Richtungen Gotthard, Luzern, Olten und Basel die Engpässe im Raume Zürich und zwischen Wettingen und Brugg zu umfahren. Die Heitersberglinie bildet einen Bestandteil des Ausbaues der Mittellandachse der SBB, indem sie zusammen mit ihrer Fortsetzung Richtung Lenzburg und Rupperswil zu einer Art dritter und vierter Spur der Linie Zürich—Olten wird. Sie soll deshalb nach dem Konzept der SBB nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für in Baden und Brugg ohne Halt durchlaufende Reisezüge eingesetzt werden.

Aus der Streckenverkürzung und der besseren Trassierung der Neubaulinie, die höhere Geschwindigkeiten erlaubt, lassen sich ins Gewicht fallende Fahrzeitgewinne erzielen. Damit wird der Bahnbau auch zum verkehrspolitischen Problem. Die Stadt Mellingen und die Regionalplanungsgruppe Rohrdorferberg—Reusstal stellen die Forderung nach Errichtung einer Haltestelle am neuen Streckenabschnitt mit der Möglichkeit späterer Erweiterung zur vollständigen Station. Ihr Anliegen ist, die neue Bahnstrecke auch in den Dienst der regionalen Verkehrsbedürfnisse zu stellen, namentlich auch rasche Verbindungen nach Zürich zu erlangen. Auch die kantonalen Instanzen betrachten es als ein Gebot der Gerechtigkeit, dass die aargauischen Regionen, die für die neuen grosszügigen Verkehrsanlagen der SBB, wie sie Rangierbahnhof Limmattal und neue Heitersberglinie darstellen, die erforderlichen Landflächen zur Verfügung stellen müssen, daraus auch einen angemessenen Nutzen ziehen dürfen durch Gewährung angemessener Vorteile der Verkehrsbedienung. Ein weiteres verkehrspolitisches Anliegen besteht darin, dass die Bedienung der Stationen an der alten Stammlinie Baden — Brugg — Aarau wegen des Baues der Heitersberglinie nicht etwa eine Verschlechterung erfährt. Im Gegenteil sollte die auf der Stammlinie freiwerdende Kapazität zu einer Verbesserung der Verkehrsleistungen der SBB auf diesem Streckenabschnitt benutzt werden. Der Regierungsrat wird die berechtigten regionalen und kantonalen Anliegen im Zusammenhang mit diesem Bahnprojekt im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zum Ausdruck bringen.

Baselland

Regional- und Ortsplanung

Behandlung von Baugesuchen

Es wurden 2639 Baugesuche auf die Einhaltung der kommunalen Zonenvorschriften geprüft. 2011 Gesuche oder 76,2 % waren in Ordnung und konnten nach der ersten Prüfung vom Planungsamt zur Bewilligung beantragt werden. 628 Gesuche oder 23,8 % mit insgesamt 1364 Mängeln mussten beanstandet und die Baubewilligung verweigert werden. Von den beanstandeten Gesuchen mussten 629 Eingaben zwei- bis sechsmal einer nochmaligen genauen Prüfung unterzogen werden. Davon konnten im Verlaufe des Jahres 484 Gesuche bewilligt werden, während 145 Projekte zur Neubearbeitung zurückgewiesen worden sind. Die Zunahme der beanstandeten Gesuche erforderte die Durchführung von vermehrten Augenscheinen und Besprechungen und damit resultierte eine Steigerung an Schreibarbeiten.
Die Genehmigungen revidierter und neuer Zonenpläne mit den kantonalen Normalien sowie die Zunahme von Gesamt- oder Richtplanüberbauungen verursachten eine wesentliche Zunahme der Prüfungsarbeiten. Der am Jahresanfang bestehende Rückstand in der Bearbeitung der Gesuche von zehn Wochen stieg im Verlaufe des Jahres bis auf 16 Wochen, und zwar trotz der Hilfe eines dritten Mitarbeiters. Erst mit der Einstellung einer Aushilfe konnte endlich der Rückstand abgetragen werden, doch ist nach dessen Austritt im kommenden Frühjahr und der Genehmigung weiterer Zonenpläne zusätzlicher Arbeitsanfall zu erwarten.

Ortsplanung

a) Allgemeines

Es konnten 109 Beschlüsse der Gemeinden betreffend Zonen- und Bebauungspläne, Bau- und Zonenreglemente, provisorische Zonenvorschriften, Richtpläne, Gesamtüberbauungen, einzelne Hochhäuser, generelle und endgültige Bau- und Strassenlinienpläne sowie Strassenprojekte bearbeitet und dem Regierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Der Regierungsrat hat davon 105 ganz, 1 teilweise und 3 nicht genehmigt. In diesem Zusammenhang mussten die Einsprachen von 218 Grundeigentümern und ein Wiedererwägungsgesuch eines Einsprechers behandelt werden. In zwei Fällen konnten sich die Einsprecher mit dem regierungsrätlichen Entscheid betreffend Zonenvorschriften nicht abfinden. Sie wandten sich mit staatsrechtlichen Beschwerden an das Bundesgericht. Die Urteile lagen bis Jahresende noch nicht vor.
Bis Ende 1967 verfügten 39 Gemeinden über rechtskräftige Ortsplanungen. In 14 dieser Gemeinden werden die Planungen gegenwärtig noch revidiert. Neue Ortsplanungen sind zurzeit noch in 27 Gemeinden in Arbeit. Von diesen Gemeinden wiederum besitzen 3 bereits Teilplanungen und 6 brauchbare Zonenvorschriften provisorischer Natur. Eine weitere Gemeinde, die sich bis jetzt noch nicht entschliessen konnte, eine umfassende Ortsplanung durchzuführen, besitzt ebenfalls provisorische Zonenvorschriften. Lediglich von 7 Gemeinden im oberen Kantonsteil sind noch keine konkreten Planungsabsichten bekannt.
Das im Rahmen der Subventionsbedingungen für Ortsplanungen vorgeschriebene Vorprüfungsverfahren konnte für sieben Gesamtplanungen abgeschlossen werden. Dabei konnte wiederum festgestellt werden, dass die kantonalen Zonenreglementsnormalien in allen Fällen übernommen worden sind.
Einem fakultativen Vorprüfungsverfahren sind 29 generelle bzw. endgültige Bau- und Strassenlinienpläne der Gemeinden unterzogen worden.
Von Gemeinden und Interessengruppen wurde das Planungsamt oft als beratende Instanz für Referate und dergleichen beigezogen.

b) Ortskernplanungen, Gesamtüberbauungen und Hochhäuser

Die kantonale Kommission für Gesamtüberbauungen und Hochhäuser behandelte zwölf Gesuche für Gesamtüberbauungen. Acht dieser Projekte konnten dem Regierungsrat zur Genehmigung empfohlen werden. Vier Quartierplanungen wurden zur Ueberarbeitung zurückgewiesen. Die für die Behandlung dieser Geschäfte notwendigen Untersuchungen wurden wiederum von der Planungsstelle durchgeführt und in Prüfungsberichten zusammengefasst. Gesamthaft wurden bisher 55 Gesamtüberbauungen oder Richtpläne durch die kantonale Kommission für Gesamtüberbauungen und Hochhäuser behandelt und gutgeheissen. Von diesen Planungen sind bisher 46 rechtskräftig und zum Teil in Realisierung begriffen.

c) Subventionierung der Planungsarbeiten

Dem Planungsamt sind aus fünf Gemeinden Subventionsgesuche mit einer Kostensumme von total 110 950 Fr. zur fachtechnischen Begutachtung überwiesen worden. Es handelte sich um vier neue Ortsplanungen und um eine Ortsplanungsrevision.
Auf Grund der einschlägigen Vorschriften des Bundes und des Kantons wurden im Berichtsjahr von Bund und Kanton an vier Gemeinden für die subventionsberechtigten Honorar- und Nebenkosten Maximalbeiträge von 10 000 bzw. 21 103 Fr. zugesichert.
Zur Abrechnung gelangten drei vom Regierungsrat genehmigte Planungen. An die subventionsberechtigten Kosten leisteten der Bund und der Kanton Beiträge von 8320 bzw. 12 657 Fr. In einem Fall sind zudem seitens des Bundes und des Kantons Teilzahlungen von je 4800 Fr. ausgerichtet worden.
Seitens des Institutes für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH sind im vergangenen Jahr verschiedene provisorische Richtlinien zur Orts-, Regional- und Landesplanung herausgegeben worden, darunter auch eine solche für die Zweckmässigkeitsprüfung von Ortsplanungen. An die Subventionszusicherungen ist seither von den Instanzen des Bundes die Bedingung geknüpft worden, dass bei der Prüfung der Ortsplanungen die einschlägigen Richtlinien zu beachten seien.

d) Gesuche für kommunale und private Deponie- und Ausbeutungsplätze

Seitens des Wasserwirtschaftsamtes sind 60 Fälle zur Prüfung und zum Mitbericht in planerischer Hinsicht unterbreitet worden. Dieser Geschäftskreis brachte erneut eine starke Belastung, denn für die Beurteilung waren fast immer Augenscheine notwendig.

Regionalplanung

a) Allgemeines

Mit der Anstellung von zwei Planerarchitekten auf dem Planungsamt konnte im Herbst des Berichtsjahres der «Grundstock» einer speziellen Abteilung für Regionalplanung geschaffen werden. Neben der Erarbeitung, Bereitstellung und Auswertung wichtiger Grundlagen wurde mit den Arbeiten zu einem umfassenden ersten Bericht zur Regionalplanung begonnen, der gemäss Regierungsratsbeschluss zur Orientierung von Oeffentlichkeit, Parlament und Verwaltung auf Herbst 1968 fertiggestellt werden soll.
Im einzelnen wurde unter anderem bearbeitet:

— Langfristiges Arbeitsprogramm für die Abteilung Regionalplanung;
— Flächenkataster der Zonenkategorien nach Gemeinden für den ganzen Kanton und detaillierte Ermittlung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen bei Vollausbau;
— Neue Zählkreiseinteilung für die Volkszählung 1970 im Hinblick auf regionalplanerische Erfordernisse.

Als eine der wichtigen Grundlagen kann auch der umfangreiche Gemeindespiegel angesprochen werden, der auf Jahresende 1967 druckreif vorlag. Die weiteren Abklärungen sind im Gange, so dass mit dem Erscheinen dieses interessanten Werkes im Laufe des Jahres 1968 gerechnet werden kann.

b) Regionale Verkehrsplanung

Als zweiten Bestandteil zum Transportplan der Agglomeration Basel hat der Landrat am 8. Mai 1967 dem von der Subkommission für regionale Strassenplanung ausgearbeiteten Strassennetzplan «Rheintal» die Genehmigung erteilt.
Das Konzept zum dritten Bestandteil — der Strassennetzplan «Ergolztal-West» — wurde abgeschlossen und die detaillierte Behandlung mit den Behörden jeder der betreffenden Gemeinden aufgenommen. Auch der letzte Bestandteil, der Strassennetzplan «Erzgolztal-Ost» ist soweit vorbereitet, dass bald die Vorlage an die Gemeinden eingeleitet werden kann.
Auch in diesem Jahr wurde das Planungsamt zur Mitarbeit bei verschiedenen kantonalen Bau- und Strassenlinienplänen bzw. Strassenprojekten beigezogen.
Auf Grund der Entwicklung der Planungsstudien auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt und der daraus entstandenen, den bisherigen basellandschaftlichen Intensionen zum Teil zuwiderlaufenden regionalen Probleme, erachtete der Regierungsrat des Kantons Baselland die bestehende Organisation in Form der «Expertenkommission für die Ausarbeitung einer Studie über die öffentlichen Verkehrsmittel im Leimental und im Birstal» als nicht mehr zweckmässig. Mit Regierungsratsbeschluss vom 9. Mai 1967 wurde deshalb diese Expertenkommission aufgehoben, leider ohne Gelegenheit zu erhalten, ihre Untersuchungen und Resultate in einem Schlussbericht noch während ihrer Amtsdauer zu verarbeiten. Das Planungsamt hat deshalb die Aufgabe übernommen, in Zusammenarbeit mit den ehemaligen Mitgliedern dieser Expertenkommission den entsprechenden Bericht auszuarbeiten.

Solothurn

Allgemeines

Die seinerzeit vom eidgenössischen Parlament eingeleiteten Massnahmen hinsichtlich der Konjunkturdämpfung haben eine Beruhigung im Bausektor und bei den Landkäufen bewirkt. Langsam zeichnet sich auch eine Sättigung des Wohnungsmarktes ab. Diese Erscheinung blieb nicht ohne Einfluss auf die Baulandpreise. Die Bekämpfung der Streubauweise wurde auch im Berichtsjahr mit allen heute zur Verfügung stehenden Mitteln rechtlicher und planungstechnischer Art weitergeführt. Eine erfreuliche Zahl von Gemeinden hat auch im Jahre 1967 die Planungsarbeiten gefördert. In einigen Gemeinden konnte die Gesamtplanung zum Abschluss gebracht werden.

Gemeindebauvorschriften

Im Berichtsjahr wurden durch den Regierungsrat 68 Bebauungs- und Zonenpläne genehmigt. In dieser Zahl sind fünf Baulandumlegungen eingeschlossen. Diese gelten als Ergänzung der Planungsarbeiten und ermöglichen den Landeigentümern eine zweckmässige Nutzung ihres Areals. Von dieser rechtlichen Möglichkeit, die durchgehend im Interesse einer sinnvollen Nutzung liegt, sollte von den Gemeinden unbedingt noch vermehrt Gebrauch gemacht werden. In verschiedenen Gemeinden wurde auch dem Problem der rechtlichen Grundlagen durch die Schaffung der nötigen Bauregelemente mit Zonenvorschriften Rechnung getragen. Erfreuliche Fortschritte sind in der Beitragsregelung für den Strassenbau zu verzeichnen.

Regionalplanung

Die Tätigkeit der Planung auf regionaler Ebene war ebenfalls erfreulich. Für den Raum Solothurn erfolgten gemäss Arbeitsprogramm in einzelnen Punkten weitere Abklärungen. Im Raume Olten konnte die erste Phase der Gesamtinventarisation abgeschlossen werden. Diese Arbeit gilt nun als Grundlage für die Erarbeitung des generellen Entwurfs, wozu der Auftrag erteilt wurde. Die zuständigen Organe der Regionalplanung Laufenthal/Thierstein haben sich darum bemüht, die Probleme der Mittelschule, wie sie sich auf Grund des Volksbeschlusses ergeben, zu lösen. Die Gruppe Grenchen-Büren-oberer Bucheggberg hat sich vorwiegend organisatorischen Fragen sowie dem Problem der Linienführung der N 5 gewidmet. Ueber den Raum Balsthal—Thal—Guldental besteht heute noch kein regionaler Zusammenschluss. Die entsprechenden Verhandlungen wurden eingeleitet, und es darf angenommen werden, dass auch hier die Gründung einer Regionalplanungsgruppe in absehbarer Zeit erfolgen kann.
Auch im Berichtsjahr wurden die Planungsarbeiten durch die Gewährung von Beiträgen gefördert, wobei für die Höhe der Subventionen die Finanzkraft der einzelnen Gemeinden ausschlaggebend ist.
Die Planungsarbeiten sowohl in den Gemeinden wie in den Regionalplanungsgruppen erfolgen in enger Kontaktnahme mit der kantonalen Planungsstelle. Diese steht den Gemeinden und den Planern jederzeit beratend zur Verfügung.

Kantonales Leitbild

Für die Erarbeitung eines Leitbildes wurden die Studien ebenfalls aufgenommen.