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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 28 (1971)

Heft: 2

Artikel: Landerwerbsfragen bei Gemeindestrssen

Autor: Weber, W.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782575

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: 23.12.2025

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

Landerwerbsfragen bei Gemeindestrassen

W. Weber, dipl. Ing. ETH/SIA, Baden

Vorbemerkungen

Die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz hat eine Fachkommission für Erfahrungsaustausch eingesetzt. Sie steht unter der Leitung von Willi Weber, Inhaber eines Ingenieur- und Planungsbüros in Baden.
Die Kommission veranstaltet periodisch Tagungen über spezielle Fragen des Planungs- und Baupolizeirechtes. Dabei steht der praktische Erfahrungsaustausch zwischen Planungsfachleuten und Gemeindebehörden im Vordergrund.
Im Anschluss an frühere Veranstaltungen über Quartiererschliessungen, Strassenbaubeiträge, Autoabstellplätze, Ausnützungsziffern und bauliche Nutzung des Bodens, über die wir zum Teil in früheren Heften dieser Zeitschrift orientiert haben, fand am 25. Mai 1970 eine Tagung über «Landerwerbsfragen bei Gemeindestrassen» statt. Eingeladen waren alle Mitglieder der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz. Erfreulicherweise leisteten über 100 Vertreter von Kantonen, Gemeinden und privaten Ingenieurbüros der Einladung Folge, woraus das grosse Interesse am Erfahrungsaustausch bei Fachleuten und Behördemitgliedern hervorgeht.
Ausbau und Neubauten von Gemeindestrassen innerhalb des Baugebietes sind wichtige Gemeindeaufgaben und beanspruchen einen erheblichen Teil des Gemeindehaushaltes. Die Gemeindebehörden sehen sich oft vor schwierige Fragen des Landerwerbes für Gemeindestrassen gestellt; sei es, dass die Anstösser nicht zur Abtretung verhalten, d. h. rechtlich gezwungen werden können, sei es, dass übersetzte Preisforderungen gestellt werden. Es war daher Aufgabe der Tagung, die Rechtsgrundlagen, die Preisfestsetzung und die Landerwerbsarten zu beleuchten.
Kommissionspräsident Weber orientiert nachstehend über den Verlauf der Tagung, den wesentlichen Inhalt der von Spezialisten aus den Kantonen Aargau, Baselland, Basel-Stadt und Solothurn gehaltenen Referate sowie über den Erfahrungsaustausch unter den Tagungsteilnehmern. Abschliessend gibt der Berichterstatter eine Zusammenfassung der Tagungsergebnisse. Mit der Publikation dieses Berichtes möchten wir den Tagungsteilnehmern eine Dokumentation vermitteln und darüber hinaus einen weitern Kreis von Interessenten informieren.

Redaktion «Planen und Bauen in der Nordwestschweiz»

Einleitung

Das *Tagungsthema* wurde vorwiegend unter denjenigen Gesichtspunkten behandelt, die sich in Gemeinden mit vorhandener Ortsplanung ergeben. Wo vorläufig noch keine Ortsplanungen existieren, sind die Ausführungen über Ueberbauungspläne und Baulandumlegungen nicht anwendbar.
Die planerischen Postulate der Erschliessung, der baulichen Nutzung des Bodens, der Ausnützungsziffern und der Grundeigentümerbeiträge werden als bekannt vorausgesetzt; sie wurden anlässlich früherer Tagungen behandelt und sind in den einschlägigen Normen und Richtlinien des ORL (Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH) der VSS (Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner) und der VLP (Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, namentlich deren Schriftenfolge Nr. 8 «Grundeigentümerbeiträge») dargestellt.
Die Rechtsgrundlagen und das Verfahren unterscheiden sich von Kanton zu Kanton. Sie wurden durch einleitende Referate dargelegt von
A. Ulrich, Rechtsanwalt, Vorsteher des Landerwerbsbüros des Aargauischen Baudepartements;
E. F. Keller, dipl. Arch., Vizepräsident der Kantonalen Schätzungskommission des Kantons Solothurn;
Dr. Weibel, Rechtsanwalt, Präsident des Enteignungsgerichtes des Kantons Baselland;
Dr. Kuttler, Rechtsanwalt, Chef der Rechtsabteilung des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt.

Anschliessend an die Referate haben die Tagungsteilnehmer in kantonsweise zusammengefassten Gruppen diskutiert und dabei namentlich die Praxis und die Erfahrungen der Gemeinden verglichen sowie gewisse Folgerungen herauszuarbeiten versucht.
Gemeindestrassen sind nach kantonalem öffentlichem Recht die im Eigentum der Gemeinde stehenden Strassen, Fusswege und Plätze. Sie bilden das gemeindeinterne Strassennetz und sind nach Definition Baselland «Wege, die einer Gemeinde zu ihrem inneren Verkehr dienen oder die Verbindung mit Kantonsstrassen, Eisenbahnstationen oder andern Verkehrsstellen vermitteln». Im Aargau gehören noch die Ortsverbindungsstrassen dazu. Anlässlich der Tagung beschränkte man sich auf Gemeindestrassen innerhalb des Baugebietes, namentlich auf die Sammel- und Erschliessungsstrassen.
Die Gemeinden sind berechtigt, ihr *Strassennetz zu planen* und damit rechtlich festzulegen:
Das aargauische Einführungsgesetz zum ZGB ermächtigt in Paragraph 103 die Gemeinden, verbindliche Vorschriften zu erlassen über die Erschliessung neuer Baugebiete und die Verbesserung überbauter Gebiete, insbesondere mit Bezug auf Verkehrswege, Einteilung des Baugebietes usw. Solche Gemeindebauvorschriften für Strassen sind die Bauordnung und der Ueberbauungsplan, der auch in Form eines Teilüberbauungsplanes für Quartierwege möglich ist, dann aber in der Regel mindestens einen ganzen Strassenzug enthalten muss.
Mit deren Genehmigung tritt für die betroffenen Grundstücke eine Beschränkung der Baufreiheit in der Weise ein, dass das zwischen den Baulinien eines Strassenzuges liegende Land nicht mehr überbaut werden darf. Der Bau der vorgesehenen Verkehrswege kann von der Gemeinde oder von der Mehrheit der beteiligten Grundeigentümer,

die zugleich mehr als die Hälfte des beanspruchten Bodens besitzen, beschlossen werden. Die Anstösser sind zur Landabtretung grundsätzlich verpflichtet. Wenn über den Landpreis keine Einigung möglich ist, entscheidet das Verwaltungsgericht.
Das solothurnische Baugesetz enthält eine dem Aargau ähnliche Regelung, kennt aber anstelle des aargauischen Ueberbauungsplanes den Begriff des Bebauungsplanes. Es formuliert ausdrücklich: «Die Grundeigentümer sind verpflichtet, gegen volle Entschädigung das im Bebauungsplan zu öffentlichen Anlagen wie Strassen, Wege, Trottoirs und Plätze bestimmte Land an die Gemeinde abzutreten».
Das basellandschaftliche Baugesetz bezeichnet dieses Rechtsinstitut als Strassennetzplan, welches die Gemeinde ermächtigt, das Enteignungsrecht nach dem Verfahren des kantonalen Enteignungsgesetzes in Anspruch zu nehmen.
Das baselstädtische Strassengesetz enthält ebenfalls das Institut des Bebauungsplanes für Gemeindestrassen, behält aber die Kompetenzen in der Hand des Kantons.

Rechtsgrundlagen

Im Kanton Aargau:

— Gesetz über den Strassen-, Wasser- und Hochbau (Baugesetz) vom 23. März 1859
— Einführungsgesetz zum ZGB vom 27. März 1911, Paragraphen 103—116 betr. Baugebiet, sowie Vollziehungsverordnung dazu
— Gesetz über Enteignungen zu öffentlichen Zwecken vom 22. Mai 1867
— Ein Entwurf zu einem neuen kantonalen Baugesetz steht vor der Volksabstimmung
— Kommunale Bauordnungen

Im Kanton Solothurn:

— Kantonales Baugesetz
— Einführungsgesetz zum ZGB
— Enteignungsgesetz
— Kommunale Baureglemente

Im Kanton Baselland:

— Gesetz über das Strassenwesen vom 30. November 1916
— Baugesetz vom 15. Juni 1967
— Normal-Baureglement aus dem Jahre 1943
— Gesetz über die Enteignung vom 19. Juni 1950 in der Fassung vom 8. Mai 1967
— Kommunale Baureglemente

Im Kanton Basel-Stadt:

— Strassengesetz vom 14. Januar 1937
— Gesetz über Bodenordnungsmassnahmen vom 20. November 1969
— Gesetz über die Ermittlung von Grundstückwerten vom 20. Juni 1968

Die Strassenbaupflicht

für Gemeindestrassen obliegt in allen vier Kantonen den Gemeinden. Der Landerwerb ist Bestandteil des Strassenbaus und ist somit ebenfalls Sache der Gemeinden. Aus diesem Grundsatz kann nun aber nicht abgeleitet werden, dass die Gemeinde verpflichtet wäre, das ganze Strassennetz innerhalb des Baugebietes selbst auszubauen. Sie wird vielmehr eine Strassenklassierung vornehmen und dabei in Sammel- und Erschliessungsstrassen unterteilen. Normalerweise werden Sammelstrassen als Gemeindestrassen und Erschliessungsstrassen vorwiegend als Privatstrassen erstellt. Hierüber sagt der Entwurf zu einem neuen aargauischen Baugesetz: «Die Gemeinden tragen die Kosten des Baus und des Ausbaus ihrer Strassen ... Die Kosten der Erstellung und des Ausbaus von Privatstrassen tragen die Eigentümer. Die Gemeinden leisten nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an Bau und Ausbau von Privatstrassen mit öffentlichem Verkehr ... Neubau und Ausbau von Privatstrassen können von der Mehrheit der beteiligten Grundeigentümer, denen zugleich mehr als die Hälfte des angrenzenden Bodens gehört, verbindlich durchgeführt werden und bedürfen in Baugebieten der Bewilligung der Gemeinderäte.»
Ausgebaute Privatstrassen können auf Begehren der Eigentümer oder bei vorliegendem öffentlichem Interesse auch gegen den Willen der Eigentümer ins Gemeindeeigentum übernommen werden. Bei Gemeindestrassen, bei denen die Gemeinde selbst als Bauherr aufzutreten hat, können die Grundeigentümer zu Beiträgen herangezogen werden, dies aber immer nur dann, wenn ein rechtsgültiger Ueberbauungsplan besteht. Wo ein solcher fehlt, besteht somit keine gesetzliche Möglichkeit, die Grundeigentümer zu Beiträgen zu verpflichten. Der erwähnte aargauische Baugesetzentwurf sagt in Paragraph 31 darüber: «Erfahren Grundstücke durch den Bau oder Ausbau ... einer Gemeindestrasse wirtschaftliche Sondervorteile, deren Ausnutzung möglich ist und die allfällige Nachteile übersteigen, so können die Eigentümer nach Rechtskraft des Ueberbauungsplanes zu Kostenbeiträgen verpflichtet werden. Die Beiträge sind dem baupflichtigen Gemeinwesen zu leisten. Sie dürfen gesamthaft nicht mehr als $^2/_3$ der Baukosten betragen und sind auf die Grundeigentümer nach Massgabe der ihnen erwachsenden Sondervorteile zu verlegen.» Im Rahmen dieser Vorschriften sind auch die planerischen Postulate der Baureife zu berücksichtigen. Hierüber wiederum der aargauische Baugesetzentwurf in Paragraph 156 und 157: «Neue Gebäude dürfen nur auf baureifen Grundstücken erstellt werden. Baureif ist ein Grundstück: a) wenn es nach Lage, Form und Beschaffenheit für die Ueberbauung geeignet ist und b) wenn es erschlossen ist, d. h. wenn eine genügende Zufahrt, in Ausnahmefällen ein genügender Zugang, die nötigen Anlagen für Wasser- und Energieversorgung sowie eine der Gewässerschutzgesetzgebung entsprechende Abwasserbeseitigung vorhanden sind oder mit dem Gebäude erstellt werden ... Die Gemeinden treffen Massnahmen zur Erschliessung von Bauland mit Strassen. Die Grundeigentümer, in deren Interesse sie erfolgen, haben mindestens einen Drittel der Kosten ganz oder teilweise zu übernehmen.»
Nach diesen grundsätzlichen Ueberlegungen kommen wir nun zum eigentlichen Tagungsthema, nämlich zu den Landerwerbsfragen und dabei zuerst zu den

Landerwerbsarten

Dazu sagt der Referent aus dem Kanton Baselland:
«Der eigentliche Landerwerb, nämlich die Erlangung des Eigentums am Strassenareal durch die Gemeinde, geht auf eine der drei folgenden Arten vor sich, wobei die Gemeinden im Einzelfall das geeignete Vorgehen wählen:

Es sind dies:
— der freihändige Erwerb
— die Umlegung und
— die Enteignung.

Der freihändige Erwerb
nämlich die direkte Einigung der Gemeinde mit den betroffenen Eigentümern, unterliegt, wenn man von der allgemeinen Gemeindeaufsicht absieht, keiner Kontrolle durch irgendwelche Aufsichtsbehörde, ist also theoretisch auf jeder Preis- und Entschädigungsbasis und bei jedem beliebigen Grad von Freiwilligkeit oder Unfreiwilligkeit möglich. Das praktische Vorgehen der Gemeinden ist unterschiedlich. Die einen begnügen sich vor der Ausführung der Bauarbeiten mit einer mündlichen oder schriftlichen Vereinbarung über einen später, d. h. nach erfolgter Vermessung, abzuschliessenden Kaufvertrag. Andere Gemeinden lassen sich Kaufsrechte einräumen, die sie nach Fertigstellung der Strasse und Vorliegen des Vermessungsergebnisses ausüben. Auch blosse Vorkaufsrechte sind gelegentlich anzutreffen, obwohl sie rechtlich völlig sinnlos sind und der Gemeinde keinerlei Sicherheit bieten.
Ueber die Entschädigungsgrundsätze beim freihändigen Erwerb kann ich hier nichts sagen, ganz einfach deshalb, weil es solche Grundsätze nicht gibt, weder im Vergleich der verschiedenen Gemeinden noch — bisweilen — innerhalb der einzelnen Gemeinden selbst.

Die Umlegung
Und nun zum Erwerb durch Umlegung. Haben die Gemeinden die Gelegenheit dazu, so erwerben sie das Land für die geplanten Strassen gerne im Rahmen von Baulandumlegungen oder Felderregulierungen, sei es, indem sie sich an der Umlegung selber beteiligen und die entsprechende Landfläche einwerfen, sei es, dass sie die Eigentümer zu einem dem Bedarf der Gemeinde angepassten zusätzlichen Prozentabzug ver-

anlassen und dafür eine bescheidene Vergütung offerieren. Auch private Umlegungen mit gleichzeitiger Ausscheidung des Strassenareals werden von einigen Gemeinden planmässig gefördert und dadurch schmackhaft gemacht, dass eine Ueberbauung nach Richtplan mit erheblich gesteigerter Nutzung in Aussicht gestellt wird.

Die Enteignung
Bleibt als letzte Form des Landerwerbes die Enteignung zu erwähnen. Sie ist diejenige Form, die dem Eigentümer am meisten Schutz gewährt und teils gerade deshalb, teils auch wegen der entstehenden Kosten, von den Gemeinden oft gemieden wird. Im Kanton BL gehen nämlich die erstinstanzlichen Kosten, bestehend in den Gerichtskosten des Enteignungsgerichts sowie den allfälligen Anwaltskosten des Enteigneten, immer zu Lasten des Enteigners.
Was das Verfahren und die Entschädigungsgrundsätze betrifft, so hält sich das basellandschaftliche Enteignungsgesetz von 1951 weitgehend an das Bundesgesetz über die Enteignung. Das bedeutet, kurz gesagt: Es gibt dem Enteigneten eine *Wertgarantie* in dem Sinne, *dass er nach der Enteignung nicht reicher und nicht ärmer sein darf als vorher.* Die Entschädigung wird durch unabhängige richterliche Instanzen festgesetzt, nämlich in erster Instanz vom Enteignungsgericht, in zweiter vom Verwaltungsgericht.»
Diese Darlegungen gelten grundsätzlich auch für die andern drei Kantone. Das Landerwerbsverfahren über die Enteignung ist geeignet, den Landerwerb auch in denjenigen Fällen durchzuführen, in denen kein Ueberbauungsplan zur Verfügung steht. Im besondern ist es in Gemeinden ohne eigene Bauvorschriften der einzig gangbare Weg, in den Fällen, wo freihändiger Erwerb nicht möglich ist.
Allerdings bedarf es dazu beispielsweise im Kanton Aargau eines grossrätlichen Dekretes; es muss also ein sehr umständliches Verfahren in Anspruch genommen werden. Demgegenüber verläuft das Enteignungsverfahren bei vorhandenen Ueberbauungsplänen wesentlich einfacher, weil die Rechtskraft des Ueberbauungsplanes an die Stelle des grossrätlichen Dekrets tritt, womit die grundsätzliche Abtretungspflicht bereits besteht und sich das Verfahren auf die Preisfestsetzung beschränken kann.
Baulandumlegungen können von der Gemeinde oder von der Mehrheit der beteiligten Grundeigentümer beschlossen werden, sind aber im Aargau nur dann für opponierende Beteiligte verbindlich, wenn sie sich auf einen Ueberbauungsplan stützen.

Landbewertung
Hiezu sagt der Referent des Kantons Solothurn:
«Bei der Ermittlung der Entschädigung sind folgende Elemente zu berücksichtigen:
— der Verkehrswert
— der Minderwert
— die Inkonvenienzen.

Der Verkehrswert
ist jener Wert, den ein Recht bei einer Veräusserung im gewöhnlichen Geschäftsverkehr erzielen würde. Unmassgeblich sind dabei Liebhabereien, denn ein Affektionswert, den der Enteignete dem Objekt zumisst, lässt sich wirtschaftlich nicht erfassen. Deshalb entspricht der Verkehrswert nicht jenem Wert, für den der Enteignete sein Recht hergäbe. Der Verkehrswert von Bauland kann *statistisch* ermittelt werden, indem der Preis eines Grundstükkes nach den Preisen ermittelt wird, die in der betreffenden Gegend bereits im freien Liegenschaftenhandel bezahlt wurden. Da es sich um eine Vergleichsmethode handelt, ergibt sich die Forderung, dass nur Gleiches mit Gleichem verglichen wird.
Bei Enteignung für Strassenbauten (Neubauten, Korrekturen und Anlagen von Trottoirs) handelt es sich in der Regel um Teilenteignungen. Grundsätzlich ist auf die Funktion der Teilfläche im gesamten Grundstück abzustellen. Der Wert eines Grundstückes ist abhängig von Lage, Umgebung, Ausnützungsmöglichkeit und zeitlicher Ueberbauungsmöglichkeit. Das überbaubare Land ist das wertvollste. An zweiter Stelle kommt das Areal, welches als Umschwung für Garten, Werkplatz und Parkplatz benützt wird, und an dritter Stelle kommt das Land, welches für die Erschliessung notwendig ist. Diese drei Werte ergeben den Verkehrswert. Die Differenzierung dieser drei Werte hängt weitgehend mit der Art der Bebauung zusammen. In der offenen Bauweise ist die Differenzierung gering. Anders verhält es sich in Zonen der geschlossenen Bauweise.»
Diese Ausführungen bestätigt der Referent des Kantons Baselland und ergänzt:
«Bei Versagen der statistischen Methode (mangels genügender Vergleichspreise) oder auch zu ihrer Kontrolle wird die sogenannte Rückwärtsrechnung angestellt: Es wird errechnet, wieviel für das Land bezahlt werden dürfte, damit die zulässige Ueberbauung den ortsüblichen Ertrag abwirft. Die Methode ist nicht ganz zuverlässig, weil sie zu viele Fehlerquellen beinhaltet und weil die Verkehrswerte eben rechnerisch vielfach unerklärlich sind. Z. B. werden in Reinach gegenwärtig Höchstpreise von Fr. 1000.— pro m² bezahlt, im benachbarten Münchenstein, das zudem näher bei der Stadt Basel liegt, nur Fr. 250.—. Mit der Rückwärtsrechnung käme man jedoch nicht annähernd auf eine solche Differenz.
Die Entschädigung auf der Basis des Verkehrswertes bedeutet, dass kein besonderer Unfreiwilligkeitszuschlag ausgerichtet wird.»

Der Minderwert
Die solothurnischen Darlegungen gehen wie folgt weiter:
«Ein weiteres Element, das bei der Festlegung der Entschädigung zu berücksichtigen ist, ist der Minderwert, den das Grundstück durch die Abtrennung erleiden kann. Insbesondere dann, wenn die Ausnützbarkeit durch die Abtrennung geschmälert wird (Ausnützungsziffern). Wenn bei der Bemessung der Entschädigung für das abgetretene Landstück die Auswirkung der Abtretung auf die Restliegenschaft berücksichtigt wird, kommt, besondere Fälle vorbehalten, eine Minderwertentschädigung nicht mehr in Frage, weil diese bereits in der Entschädigung für das enteignete Recht enthalten ist. Wer Bauland zum Baulandpreis veräussert, lässt sich mit dem Kaufpreis für die verlorene Ueberbauungsmöglichkeit entschädigen.

Die Inkonvenienzentschädigung
Als Inkonvenienzentschädigung kann nur ein objektiver Schaden geltend gemacht werden, so vor allem für Immissionen verschiedenster Art (Lärm, Erschütterungen, Einblick usw.). Diese Schäden können nur durch Ermessensentscheide festgelegt werden.»

Die Vorgärten
Das Areal zwischen Strasse und Baulinie bzw. Hausfronten wird als *Vorgarten* bezeichnet. Bei Landabtretungen an Strassenverbreiterungen stellt sich die Frage der Landbewertung unter einem besonderen Gesichtspunkt. Hiezu die Ausführungen Baselland:
«Von der Annahme ausgehend, dass Vorgärten im allgemeinen keinen selbständigen Verkehrswert besitzen, pflegt die Zürcher Praxis unter bestimmten Voraussetzungen für solches Areal eine weit unter dem Bodenwert liegende Entschädigung zuzusprechen (Zentralblatt 70, S. 239 ff). Diese Praxis wird indessen ausdrücklich auf städtische Verhältnisse beschränkt und davon abhängig gemacht, dass es sich um Land vor der Baulinie in einer Zone ohne Nutzungsbeschränkung handelt, so dass mit der Abtretung kein Verlust der baulichen Nutzung verbunden ist. In Baselland, wo nur zu einem geringen Teil städtische Verhältnisse herrschen, besteht keine derartige Praxis. Ich kenne lediglich eine Anzahl gerichtlicher Vergleiche aus einer Vorstadtgemeinde, wo für einen ganzen Strassenzug mit neueren Miethäusern ein unter dem Verkehrswert liegender Landpreis zugesprochen wurde mit der Begründung, der Liegenschaftsertrag werde bei der gegenwärtigen Ueberbauung nicht berührt, und eine Neuüberbauung stehe auf viele Jahre hinaus nicht in Aussicht. Im übrigen wird jedoch für Vorgartenareal immer der volle Verkehrswert vergütet, und vor allem wird eine relative Gerechtigkeit angestrebt in

dem Sinne, dass alle Enteigneten an der gleichen Strasse die gleiche Quadratmeterentschädigung erhalten sollen, auch wenn es sich beim einen um freies Land und beim andern um Vorgarten handelt.

Die Nutzungsanrechnung

Eine andere, allerdings verwandte Frage ist die der *Nutzungsanrechnung*. Im Gegensatz zu den erwähnten Zürcher Fällen ist in den basellandschaftlichen Gemeinden — von einigen Ausnahmen speziell in den Ortskernzonen abgesehen — mit dem Flächenverlust auch der entsprechende Nutzungsverlust verbunden. Es gibt jedoch in diesem Zusammenhang gewisse Sonderregelungen. So hat die Gemeinde Reinach den Grundstücken feste Nutzungsflächen zugeteilt, die auf der bis zur Strassenachse gemessenen Parzellenfläche beruhen. Abtretungen zugunsten der Strasse ändern daher in der Regel an der Nutzungsmöglichkeit nichts. Andere Gemeinden kennen in ihrem Baureglement eine Bestimmung, wonach unter bestimmten Voraussetzungen die Abtretungsfläche bei der Ermittlung der zulässigen Nutzung weiterhin mitgerechnet wird. In diesen Fällen wird bei der Enteignung selbstverständlich nicht der volle Baulandwert, der ja Fläche *und* Nutzung umfasst, zugesprochen, sondern ein im Einzelfall zu ermittelnder Teilbetrag. In einem kürzlich entschiedenen Fall war das etwa ein Drittel des Verkehrswertes.

Die Entschädigung der Bepflanzung

Schliesslich noch ein Wort zur Entschädigung der *Bepflanzung*. Bei offenem Land gilt die Bepflanzung, wie beim freihändigen Verkauf, als im Baulandpreis inbegriffen, wird also nicht separat entschädigt. Bei überbauten Parzellen wurde bisher der Wiederbeschaffungswert der Pflanzen vergütet, doch wird die Gerichtspraxis gegenwärtig in diesem Punkte zurückhaltender: Sie geht dahin, die Bepflanzung nur noch unter dem Gesichtspunkt des Minderwertes der Restparzelle zu entschädigen, z. B. wenn ein Gebäude von seinem parkähnlichen Umschwung entblösst wird.»

Den bisherigen Erörterungen ist zu entnehmen, dass Land, welches für den Strassenbau beansprucht wird, grundsätzlich zum Verkehrswert entschädigt werden muss. Hervorzuheben ist dabei, dass beim Vergleich mit andern Kaufpreisen folgende Umstände sorgfältig zu berücksichtigen sind: der Erschliessungsgrad, namentlich derjenige der Verkehrserschliessung; so gelten beispielsweise Feldwege nicht als genügende Erschliessung. Im weiteren ist der zeitliche Faktor der Verkaufsmöglichkeit in die Berechnung einzustellen; so ist es z. B. nicht denkbar, dass grössere Flächen auf Vorrat zum gleichen Preis gehandelt werden könnten wie ein unmittelbar vor der Ueberbauung stehendes Vergleichsobjekt. Trotzdem kann es in Gemeinden mit hohen Bodenpreisen vorkommen, dass die Landerwerbskosten die Strassenbaukosten wesentlich übersteigen. Es ist deshalb unerlässlich, dass die Gemeinden das Grundeigentum zu Beiträgen heranziehen. Sie können dies gestützt auf rechtsgültige Ueberbauungspläne tun und werden, wo diese noch fehlen, sich dieses Instrument schaffen müssen.

Landerwerb und Grundeigentümerbeiträge

Das solothurnische Baugesetz bestimmt: «Bei Ausmessung der Entschädigung sind in allen Fällen die Vorteile, welche dem abtretungspflichtigen Grundeigentümer aus der Anlage erwachsen, in billige Berücksichtigung zu ziehen.» Die Referenten aller vier Kantone empfehlen, diese Berücksichtigung nicht etwa in Form einer Reduktion des Landerwerbspreises zu suchen, sondern vielmehr den Landerwerb einerseits und die Strassenbaubeiträge anderseits sachlich voneinander zu trennen und anschliessend die Entschädigungen und die Beiträge miteinander zu verrechnen.

In den Kantonen Baselland und Basel-Stadt sind die Grundeigentümerbeiträge an den Landerwerb sehr erheblich. Sie decken in der Regel die Landerwerbskosten bis zu einer Strassenbreite von 6 bis 10 m (Baselland) bzw. bis 16 m (Basel-Stadt). Dabei wird nicht unterschieden zwischen Sammel- und Erschliessungsstrassen und auch nicht zwischen Neuanlagen und Korrektionen.

Die steigenden Bodenpreise machen den Landerwerb zu einem ständig bedeutenderen Kostenfaktor des Strassenbaus. In allen vier Kantonen werden deshalb zuverlässige Bewertungsgrundlagen gesucht und fachkundige Instanzen zur Landbewertung postuliert. Der Kanton Basel-Stadt hat in seinem neuen Gesetz über Bodenordnungsmassnahmen eine solche Instanz geschaffen in der Form einer

Bewertungskommission

Die Bodenpreise aller Handänderungen und Abtretungen (öffentliche und private) werden ins Grundbuch eingetragen. Das kantonale Vermessungsamt ist mit der Durchführung beauftragt. Die entsprechende Statistik gibt Auskunft über die besonderen Verhältnisse der einzelnen Fälle und schafft damit die Voraussetzungen für Preisvergleiche. Die Statistik wird ausgewertet und ist auch den privaten Interessenten zugänglich. Der gesamte Bodenmarkt wird dadurch transparent gemacht.

Die Bewertungskommission wird regelmässig beim öffentlichen Landerwerb beigezogen, kann aber auch von Privaten in Anspruch genommen werden. Sie stützt sich auf die statistische Preissammlung und hat gutachtliche Funktion. Gestützt auf ihre Tätigkeit können die meisten Landerwerbe freihändig durchgeführt werden; der Weiterzug an die Gerichte ist selten. Die Kommission wird auch bei Landumlegungen eingesetzt. Die neue Institution hat sich sehr gut bewährt.

Erfahrungsaustausch

Die Aussprache wurde vorerst in kantonsweise zusammengefassten Gruppen und anschliessend im ganzen Kreis der Tagungsteilnehmer geführt. Wenn man von den besonderen Verhältnissen des Kantons Basel-Stadt absieht, so zeigt sich in den meisten Gemeinden eine gewisse Unsicherheit in der Landbewertung und eine beträchtliche Zurückhaltung, Baulandumlegung und Kostenverteiler durchzuführen. Häufig wird versucht, das Land zu günstigen Bedingungen zu erwerben, wobei auf Grundeigentümerbeiträge verzichtet wird. In den meisten Fällen führen die freihändigen Verhandlungen zum Ziel, und zwar zu günstigeren Bedingungen als vergleichbare Entscheide der kantonalen gerichtlichen Instanzen. Wo das Land innerhalb des Baugebietes noch zu Preisen von Fr. 30.— bis Fr. 50.—/m² gehandelt wird, kann das Strassenland zum Ansatz eines Drittels oder zur Hälfte, höchstens aber zu zwei Dritteln erworben werden. In diesem Rahmen wird bei bereits überbauten Grundstücken weniger bezahlt als bei unüberbauten. Wo nach der Definition der Ausnützungsziffer die Ueberbauungsmöglichkeit bereits ausgeschöpft ist oder im Rahmen einer Gesamtüberbauung mit erhöhter Ausnützung ausgeschöpft wird, kann das Land unter einem Drittel des durchschnittlichen Verkehrswertes erworben werden. Wo es einigermassen begründet scheint, wird gerne unter dem Titel des Minderwertes oder der Inkonvenienzentschädigung ein Ausgleich gesucht, um den Grundpreis möglichst einheitlich zu halten. Nur wenige, namentlich grössere Gemeinden, besitzen eine Statistik der Landpreise. Es sind dies in der Regel Gemeinden, die über Bauverwaltungen verfügen und das Grundeigentum zu Beiträgen heranziehen. In diesen Fällen wird also der Erschliessungsvorteil nicht schon bei der Landbewertung angerechnet, was automatisch zu einem etwas höheren Landerwerbspreis führt. Es wurde hier besonders auf die Stadt Aarau hingewiesen, welche auch über entsprechende Richtlinien verfügt.

Aus der Praxis der solothurnischen Schätzungskommission und des basellandschaftlichen Enteignungsgerichts haben sich für die Gemeinden dieser Kantone bereits konkrete und wertvolle Anhaltspunkte ergeben. Gestützt hierauf wird in einzelnen Solothurner Gemeinden das Strassenland in der Regel zu etwa der Hälfte des durchschnittlichen Verkehrswertes erworben.

Baulandumlegungen und Kostenverteiler sind hinsichtlich Verfahren und Methoden sogar innerhalb der Kantone von Gemeinde zu Gemeinde stark unterschiedlich. Eine gewisse Vereinheitlichung wird gewünscht. Sie würde auch

die Arbeit der kantonalen Gerichte erleichtern. Ein entsprechender Erfahrungsaustausch innerhalb der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz wurde angeregt; die konkreten Massnahmen wären aber durch die Kantone selbst zu treffen.

Das Strasseneigentum bleibt selbstverständlich bei denjenigen Strassen, welche die Gemeinde selbst baut, bei ihr. Die Gemeinden sind darüber hinaus aber auch bereit, Privatstrassen innerhalb des Baugebietes zu übernehmen und sie damit dem Gemeingebrauch zu öffnen, allerdings unter der Voraussetzung, dass sie nach den Vorschriften der Gemeinde ausgebaut sind. Ausserhalb des Baugebietes wird in den meisten Fällen eine Mithilfe der Gemeinde am Strassenausbau verweigert, wenn ein solcher Ausbau der Erschliessung von Bauvorhaben dienen sollte. Die Verweigerung erfolgt richtigerweise auch dann, wenn die betreffende Strasse bereits dem Gemeingebrauch zur Verfügung steht.

Zusammenfassung

Eine Zusammenfassung der Tagungsergebnisse ist wegen der unterschiedlichen rechtlichen und praktischen Verhältnisse in den verschiedenen Kantonen recht schwierig. Sie hat sich auf das Grundsätzliche zu beschränken, versucht aber darüber hinaus gewisse Folgerungen für die Landbewertung zu ziehen und diese der Diskussion durch einen weiteren Leserkreis zu unterstellen. Die Zusammenfassung gliedert sich nachstehend in einen allgemeinen Teil und in Postulate.

Das Tagungsthema «Landerwerbsfragen bei Gemeindestrassen» wurde im Rahmen der kantonalen gesetzlichen Bestimmungen behandelt. Wenn man von den besonderen Verhältnissen des Kantons Basel-Stadt absieht, ermächtigen diese Bestimmungen die Gemeinden zu eigenen baugesetzlichen Erlassen, die normalerweise im Rahmen einer Ortsplanung verfasst werden. Sie bestehen vorerst in einer Bauordnung bzw. einem Baureglement und einer allfälligen Zonenordnung mit Zonenplan. In unserem Zusammenhang interessiert speziell die *Planung des Strassennetzes* innerhalb des Baugebietes und dessen Klassierung in Sammel- und Erschliessungsstrassen. Das Rechtsinstitut des Ueberbauungsplanes bzw. Bebauungsplanes schafft die Voraussetzungen für eine sinnvolle Erschliessung: mit deren Genehmigung durch den Kanton erhalten die Gemeinden das Enteignungsrecht für die geplanten Verkehrsflächen sowie die Ermächtigung für die Durchführung von Baulandumlegungen und den Beizug des Grundeigentums zu Beiträgen. Den Gemeinden wird dringend empfohlen, sich dieser Mittel zu bedienen.

Der Erwerb des Strassenlandes kann auf drei Arten erfolgen: freihändig, durch Umlegung oder durch Enteignung. In der Praxis steht der freihändige Erwerb im Vordergrund, er hat aber den Nachteil, dass er nicht gleichzeitig das anstossende Land zu überbauungsfähigen Parzellen formt und diese damit der Baureife entgegenführt. Die Umlegung vermeidet diesen Nachteil und sollte vermehrt angewendet werden. Wenn beide Verfahren nicht zum Ziel führen, ist die Enteignung anzuwenden. Sie gibt dem Enteigneten eine Wertgarantie in dem Sinne, dass er nach der Enteignung nicht reicher und nicht ärmer sein darf als vorher. Die Entschädigung wird durch kantonale richterliche Instanzen festgesetzt, nämlich in 1. Instanz vom Enteignungsgericht bzw. Schätzungskommission, in 2. Instanz vom Verwaltungsgericht.

Bei der *Ermittlung der Entschädigung* sind zu berücksichtigen der Verkehrswert sowie allfällige Minderwerte und Inkonvenienzen.

Basis der Entschädigung ist der Verkehrswert. Er wird, wenn immer möglich, nach der statistischen Methode ermittelt: Es werden Vergleichspreise von getätigten Kaufgeschäften erhoben. Zur Kontrolle kann auch errechnet werden, wieviel für das Land bezahlt werden dürfte, damit die zulässige Ueberbauung den ortsüblichen Ertrag abwirft. Lage, Umgebung, Ausnützungsmöglichkeit und zeitliche Ueberbauungsmöglichkeit sind zu berücksichtigen. Der durchschnittliche Quadratmeterpreis einer Parzelle braucht für die Bewertung des Strassenlandes nicht massgebend zu sein: Das überbaubare Land ist das wertvollste, an zweiter Stelle kommt das Areal, welches als Umschwung benützt wird, und an dritter Stelle das Land, welches für die Erschliessung notwendig ist. Der Erschliessungsanteil bemisst sich nach dem Flächenbedarf einer Erschliessungsstrasse, bezogen auf das durch sie erschlossene Bauland. Die Landbewertung kann approximativ zu 50 bis 60 % des durchschnittlichen Verkehrswertes angesetzt werden. Derselbe Anteil ist auch an Sammelstrassen zu leisten, wogegen die zusätzliche Strassenbreite einer Sammelstrasse gegenüber einer Erschliessungsstrasse üblicherweise höher bewertet wird.

Die genannten Ansätze gelten nur dann, wenn das Grundeigentum zu Beiträgen an die Landerwerbs- und Baukosten herangezogen wird und damit die Entschädigungen mit den Beiträgen verrechnet werden. In Fällen, wo auf Grundeigentümerbeiträge an Strassen mit Erschliessungsfunktionen verzichtet wird, sind die Erschliessungsvorteile im Landpreis zu berücksichtigen.

Der Bedarf an Wohnungsneubauten ist im Bereich der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz sehr gross. Sie sollen nur auf baureifen Grundstücken erstellt werden; die Erschliessung hat also vorauszugehen. Die Erschliessungskosten sind hoch und sollten deshalb auf geeignete Teilgebiete konzentriert investiert werden. An einem solchen Vorgehen sollten sowohl die Privaten als auch die Gemeinden interessiert sein. Die *Gemeinden* können aber in diesem Sinn nur Einfluss nehmen, indem sie selbst *aktiv werden,* einerseits durch Bereitstellung der rechtlichen Grundlagen und anderseits durch Vorinvestitionen.

Der Schweizerische Bundesrat will den Gemeinden bei der Bereitstellung von Bauland für den Wohnungsbau behilflich sein. In der «Vollzugsverordnung III zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaus (Erschliessungshilfe)» vom 16. September 1970 steht: «Die *Hilfe des Bundes* erstreckt sich sowohl auf die Kosten der Erschliessung neuen Baugebiets mit den Hauptsträngen der Erschliessungsanlagen (Groberschliessung) als auch auf die Kosten der Erschliessung der einzelnen Grundstücke mit den der Oeffentlichkeit zugänglichen Quartierstrassen und den öffentlichen Leitungen (Feinerschliessung).» Die Bundeshilfe an die Groberschliessung wird gewährt zur Förderung des allgemeinen Wohnungsbaus, während diejenige an die Feinerschliessung auf den verbilligten Wohnungsbau beschränkt ist. Die Erschliessungsanlagen haben der Ortsplanung zu entsprechen. An die Gewährung der Bundeshilfe ist namentlich die Bedingung geknüpft, dass die Grundeigentümer angemessene Beiträge leisten.

Postulate

Aus diesen Ueberlegungen ergeben sich folgende Postulate:

1. Die Gemeinden sollen in der *Bereitstellung von Bauland* aktiv werden. Sie sollen namentlich die baurechtlichen Grundlagen schaffen, also im Rahmen der Ortsplanung die Bauzonen und Erschliessungspläne festlegen. Dazu gehören hinsichtlich des Verkehrs die Ueberbauungspläne bzw. Bebauungspläne. Gestützt auf diese soll im Rahmen des vorausschaubaren Bedarfes Bauland auf Vorrat baureif gemacht werden. Durch Umlegungen sind die Verkehrsflächen auszuscheiden und günstige Grundstückformen herzustellen.

Die Groberschliessung, hinsichtlich der Verkehrserschliessung also die Sammelstrassen, sind durch die Gemeinden im Sinn einer Vorinvestition zu bauen. Dasselbe gilt für die Erschliessungsstrassen, wenn deren Bau nicht durch private Gesamtüberbauungen oder durch Mehrheitsbeschluss der Anstösser sichergestellt ist. Die Strassen sind dem Gemeingebrauch zu öffnen, also zweckmässigerweise ins Gemeindeeigentum zu übernehmen.

2. *Das Erschliessungs- und Umlegungsrecht* ist kantonal zu regeln. Die Gemeinden sind zu verhalten, das Grundeigentum zu Vorteilsbeiträgen beizuziehen; hiefür ist der minimale Anteil festzulegen. Die Verpflichtung der Gemeinde zu einem minimalen Gemeindebeitrag in denjenigen Fällen, wo sie selbst den Durchführungsbeschluss fasst, sollte beschränkt werden auf Anlagen von übergeordnetem öffentlichem Inter-

esse, sollte also bei Erschliessungsstrassen nicht zur Anwendung kommen.
Verfahren und Methoden sollen kantonal vereinheitlicht werden, namentlich hinsichtlich Umlegung und Kostenverteiler.
Erwünscht ist eine Vereinheitlichung der Begriffe über die Kantonsgrenzen hinweg.
3. Hinsichtlich der Landbewertung ist eine kantonale Organisation nach dem Vorbild des Kantons Basel-Stadt zu schaffen. Diese hat alle Preise der getätigten Kaufgeschäfte statistisch zu erheben und hinsichtlich der Bodenpreise auszuwerten. Eine beratende und begutachtende *Bewertungskommission* soll dem Kanton und den Gemeinden für öffentliche Landerwerbsfragen zur Verfügung stehen und auch von Privaten konsultiert werden können. Bei Enteignungen wird ihr Gutachten beigezogen.
In der Uebergangszeit vor der Einrichtung dieser kantonalen Organisation wird den Gemeinden ein ähnliches Vorgehen empfohlen.
4. Für den *Beizug des Grundeigentums zu Erschliessungsbeiträgen* wird den Gemeinden dringend empfohlen, die Möglichkeiten der kantonalen gesetzlichen Bestimmungen voll auszuschöpfen. Nur auf diese Weise wird es ihnen möglich sein, dem obgenannten 1. Postulat nachzukommen. Für die Frage des Landerwerbs für Strassenbauten beispielsweise muss es das Ziel sein, die Landerwerbskosten für Erschliessungsstrassen im Kostenverteiler voll auf das Grundeigentum zu überwälzen und für Sammelstrassen den Gemeindeanteil auf ein Mass zu beschränken, welches den erhöhten Kosten und dem vermehrten öffentlichen Interesse einer Sammelstrasse gegenüber einer Erschliessungsstrasse entspricht.

Stand der Planung im Aargau

I. Die Arbeit am siedlungspolitischen Leitbild des Kantons Aargau

Im regierungsrätlichen Bericht über den Stand der Planung im Aargau vom 2. Februar 1967 wurde die Schaffung der Stelle eines Delegierten für Planungsfragen im Sinne einer dem Regierungsrat zugeordneten Stabsstelle vorgeschlagen und in der Folge vom Grossen Rat beschlossen.
Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit der Wahl von Herrn Dr. J. Merz Aufgabenbereich und Stellung des Planungsdelegierten näher geprüft und im Vergleich zur Umschreibung im oberwähnten Planungsbericht modifiziert.
Das Konzept einer Stabsstelle des Regierungsrates wurde dabei durch dasjenige einer Stabsstelle beim Baudepartement ersetzt und dafür die Bezeichnung «Chef des Planungswesens» geschaffen.
Daraus ergab sich die erwünschte Modifikation des Aufgabenbereiches dahin, dass der Erarbeitung eines aargauischen siedlungspolitischen Leitbildes die zeitliche und sachliche Priorität zukommt.
Durch diese Konzentration auf das siedlungspolitische Leitbild soll erreicht werden, dass die vor Jahren aufgenommene, dann aber nach Erstattung eines Zwischenberichtes 1968 unterbrochene Arbeit am Leitbild, der der Regierungsrat grosse Bedeutung beimisst, fortgeführt und baldmöglichst zum Abschluss gebracht wird.
Der Chef des Planungswesens hat die Vorbereitung der Fortführung der Leitbildarbeit im ersten Jahre seiner Tätigkeit weitgehend durchgeführt und dem Baudepartement einen umfangreichen Bericht über den Stand der Arbeiten der 15 aargauischen Regionalplanungsgruppen, über die Schaffung des unerlässlichen Arbeitsinstrumentes und über mögliche Methoden zur Fortsetzung dieser praktisch alle Departemente berührenden Leitbildarbeit, die im Spannungsfeld zwischen Planung und Politik liegt, erstattet. Dieser Bericht wird nun zu konkreten Anträgen verdichtet und dem Regierungsrat vorgelegt.
Daneben widmete sich der Chef des Planungswesens mannigfachen Detailproblemen der Regionalplanungsgruppen sowie der interdepartementalen Koordination siedlungspolitisch wirksamer Massnahmen und wirkte bei der Strukturierung der Prospektivplanung im Rahmen der Verwaltungsreform mit. Schliesslich baute er die Verbindung zu den Planungsinstanzen der benachbarten Kantone und zum Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH im Sinne konkreter Zusammenarbeit aus. Es kann daher gesagt werden, dass im Berichtsjahr die wesentlichen Grundlagen für die entscheidenden Beschlüsse des Regierungsrates zur Fortführung der Leitbildarbeit geschaffen wurden, so dass sie 1971 im vollen Umfange aufgenommen werden kann.
Im Rahmen der Verwaltungsreform hat der Regierungsrat beschlossen, in einer ersten Phase bei jedem Departement die Stelle eines Prospektivplaners als Stabsorgan zu schaffen. Diese Planungsleute sollen je nach Bedarf zu problemorientierten Steuerungsgruppen zusammengefasst werden. Sie sind für die Prospektivplanung ihrer Departemente zuständig und gleichzeitig für die Koordination der Planungen verantwortlich.
In einer zweiten Phase soll dem Regierungsrat ein Stabsorgan «Planung» beigegeben werden, das die Departementsplanungen zu koordinieren hat und dem Regierungsrat die planungsspezifischen Unterlagen für seine politischen Entscheidungen liefern soll.
Es darf daher festgestellt werden, dass der aargauische Regierungsrat gewillt ist, die nötige Organisation für eine Planung auf allen Verwaltungsstufen zu schaffen, wobei zurzeit zweifellos die raumplanerischen Aspekte der gesamten Planungstätigkeit im Hinblick auf den nun seit wenigen Tagen vorliegenden Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Raumplanung im Vordergrund stehen.

II. Gesetzgebung

Auf kantonaler Ebene ist der referendumspolitische Grosskampf um das *Reusstalgesetz* im Berichtsjahr zu Ende gegangen. Das Initiativkomitee für ein neues Reusstalgesetz liess sich von der Volksabstimmung vom 14. Dezember 1969, in welcher das «offizielle», vom Grossen Rat beschlossene Reusstalgesetz angenommen wurde, nicht beeindrucken. Unentwegt hielt es an seinem Idealgesetz, das eine Erweiterung der Naturschutzgebiete von 250 auf 400 ha bringen soll, fest. Die am 22. April 1970 eingereichte Volksinitiative wurde indes anlässlich der Volksabstimmung vom 15. November 1970 abgelehnt. Damit ist die Bahn frei für den Vollzug des ursprünglichen Reusstalgesetzes. Dessen verhältnismässig knappe Annahme in der Volksabstimmung, wie auch die ebenfalls knappe Verwerfung der Volksinitiative, machen es jedoch nötig, das Multiprojekt des Hochwasserschutzes, der Melioration, der Naturschutzreservate und des Kraftwerkbaus mit umsichtiger Sorgfalt zu planen und zu realisieren. Hier steht den Verantwortlichen ein langer und strapazenreicher Marsch bevor.
Der langwierige, mit der Zeit etwas mühselige Werdegang des neuen *Baugesetzes* nähert sich seinem Ende. Der Grosse Rat hat Anfang Februar die zweite letzte Lesung des Gesetzesentwurfs durchgeführt und ihn verabschiedet. Die Volksabstimmung ist bereits auf den 6. Juni 1971 festgesetzt. An diesem Tage werden die Würfel über diese Gesetzesvorlage, in die ein Maximum gesetzgeberischer Anstrengungen und politischer Hoffnungen investiert sind, endgültig fallen. 1971 dürfte demnach für das aargauische Bau- und Planungsrecht zu einem Schicksalsjahr werden.
Währenddessen schreitet, teils unter dem Druck der Besiedlungsentwicklung, teils genährt von den Zukunftserwartungen der Behörden und Stimmbürger, die *kommunale Baugesetzgebung* wacker voran, wobei die kantonalen Instanzen je nach Bedarf fördernd oder bremsend — nach Meinung der Betroffenen vielfach störend — mitwirken. Die Statistik, mit der man bekanntlich vieles beweisen kann, möge diese Feststellung illustrieren. So haben im abgelaufenen Jahr die Gemeinden Etzgen, Leimbach, Oberhof und Staffelbach mit dem Erlass einer Bauordnung den ersten, erfahrungsgemäss schwierigen Schritt ins kommunale Baurecht getan. Sie wurden übertroffen von Auenstein, Büttikon, Schupfart und Ueken, welche die hochgeladenen Fuder einer