

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 28 (1971)

Heft: 2

Artikel: Stand der Planung im Aargau

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782576>

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: 13.02.2026

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

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 Kantongrenzen 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 regierungsrätslichen 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 Baudepar-

tement 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

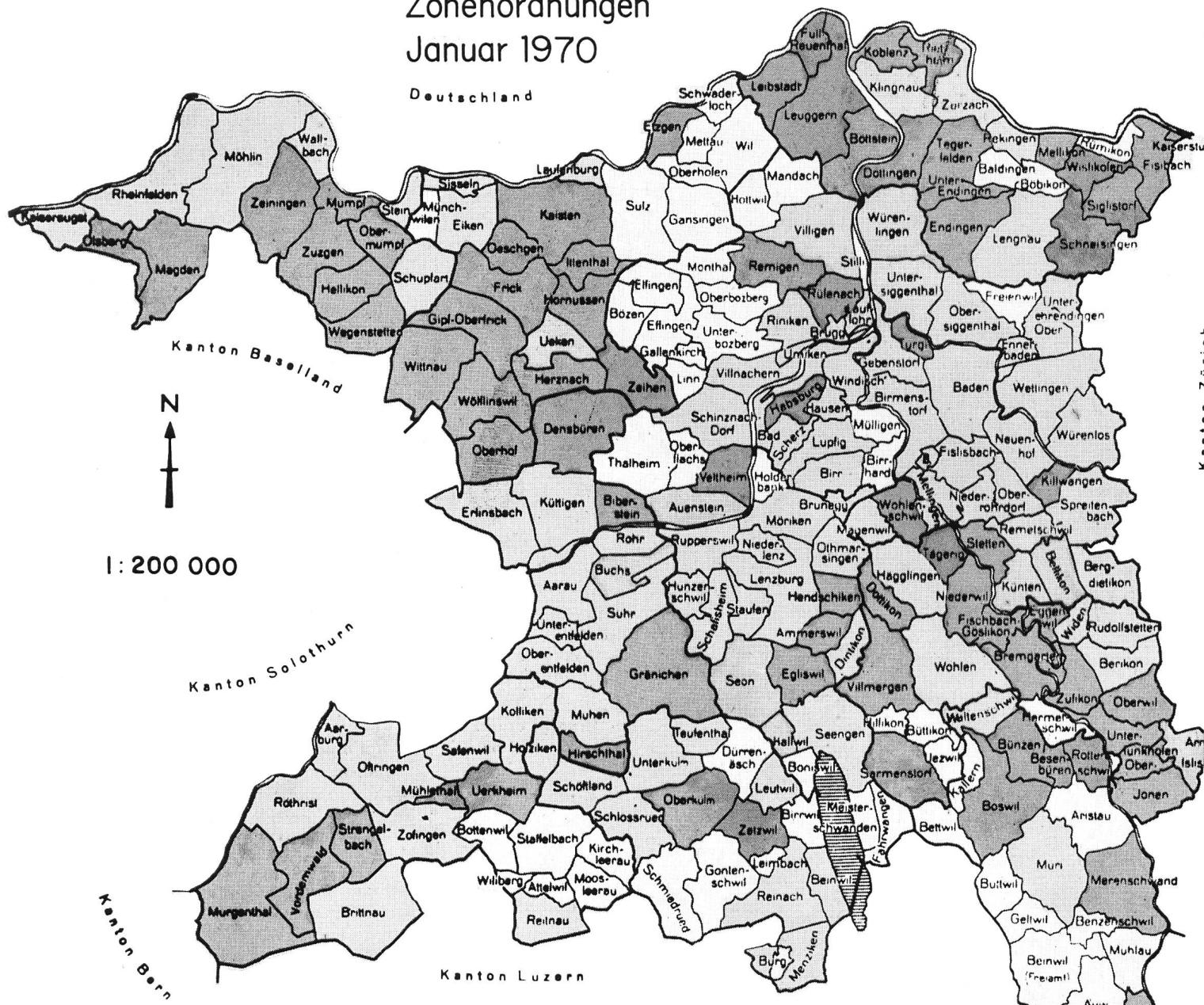
Auf kantonaler Ebene ist der referendumspolitische Grosskampf um das *Reusstalgesetz* im Berichtsjahr zu Ende gegangen. Das Initiativkomitee für ein neues Reusstalgesetz liess sich von der Volksabstimmung vom 14. Dezember 1969, in welcher das «offizielle», vom Grossen Rat beschlossene Reusstalgesetz 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 strapazienreicher Marsch bevor.

Der langwierige, mit der Zeit etwas mühselige Werdegang des neuen *Bau- gesetzes* nähert sich seinem Ende. Der Grossen 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 Stimmünger, die *komunale 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

Kanton Aargau

Stand der Zonenordnungen Januar 1970



Stand: 19.1.70	Gemeinden	%	Wohnbevölkerung	%
Zonenplan - ordnung genehmigt	97	42	323 387	72,5
im Gange	79	34,5	91 580	20,5
keine	55	23,5	31 102	7
Total	231	100	446 075	100

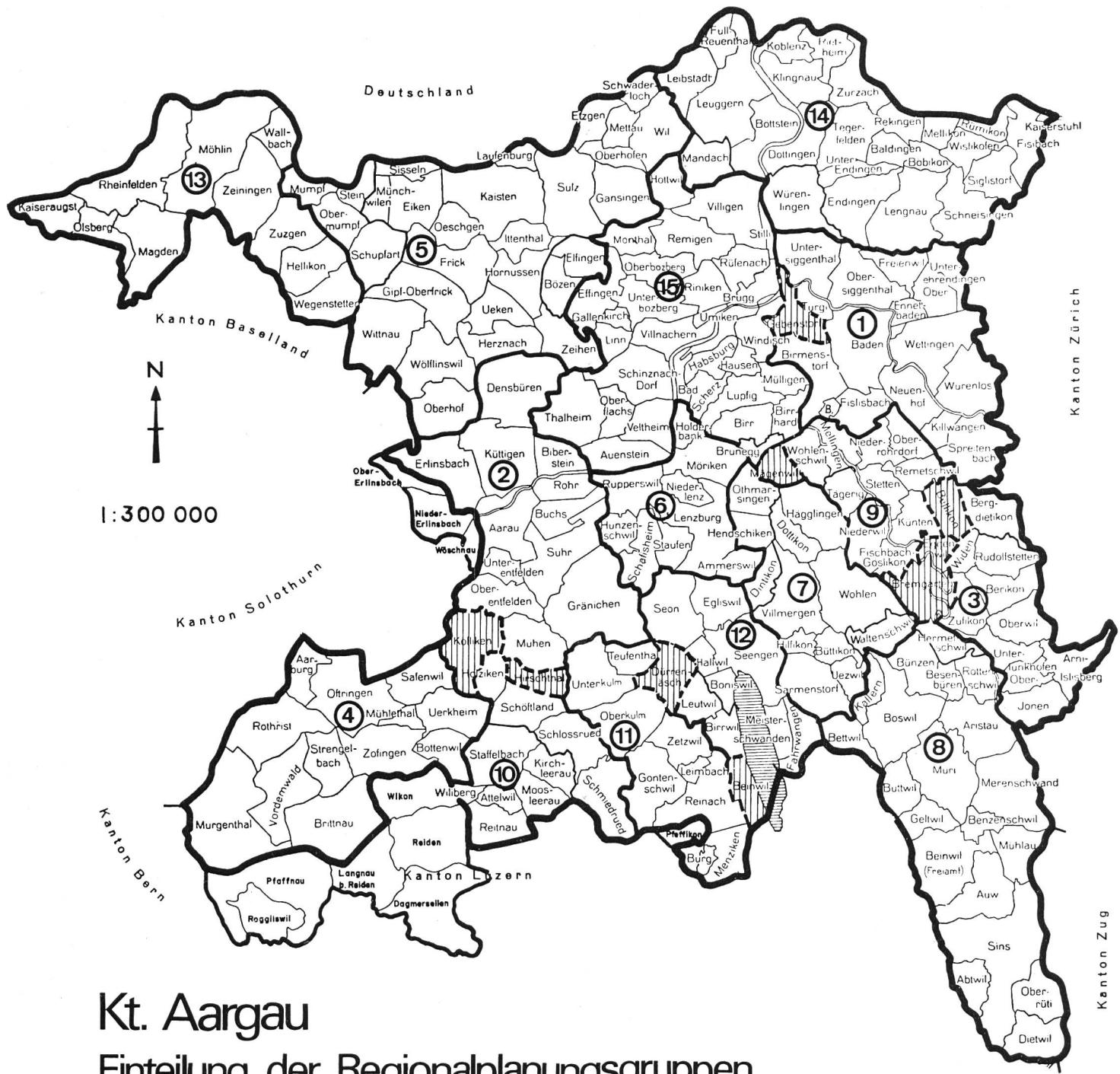
kombinierten Bau- und Zonenordnung nebst Zonenplan glücklich unter Dach gebracht haben. Auf der Grundlage bereits bestehender Bauordnungen haben in schrittweisem Vorgehen folgende Gemeinden Zonenplan und Zonenordnung eingeführt: Arni, Hallwil, Künten, Uerkheim, Villigen, Waltenschwil und

Würenlingen. Dazu kommen viele kleinere und grössere Teilrevisionen bestehender Erlasse und Pläne.

III. Regionalplanungen

1. RPG Baden und Umgebung
Die Arbeiten bezüglich Untersuchung

der drei Leitbildvarianten in wirtschaftlicher, soziologischer und rechtlicher Hinsicht wurden weitergeführt. Die 1969 in Auftrag gegebene technisch-wirtschaftliche Vergleichsstudie über Grundwasserbezugsorte der Region wurde abgeliefert. Zur Schaffung eines Zweckverbandes «Schulpsychologi-



Kt. Aargau

Einteilung der Regionalplanungsgruppen

- | | | |
|----------------------|---------------------------|-------------------------|
| 1 Baden und Umgebung | 6 Lenzburg-Hunzenschwil | 11 Wynental |
| 2 Aarau und Umgebung | 7 Unteres Bünztal | 12 Seetal |
| 3 Mutschellen | 8 Oberes Fricktal | 13 Unteres Fricktal |
| 4 Wiggertal | 9 Rohrdorferberg-Reusstal | 14 Zurzach und Umgebung |
| 5 Mittleres Rheintal | 10 Suhrental | 15 Brugg und Umgebung |



scher Dienst/Berufsberatung» sind Abklärungen organisatorischer und rechtlicher Art erfolgt.

Die administrative und technische Organisation der Geschäftsstelle der RPG wurde neu geordnet. Es erfolgte die Wahl eines Geschäftsführers zur Betreuung des Sekretariates.

2. RPG Aarau und Umgebung

Die Weiterbearbeitung der im Entwurf vorliegenden Hauptpläne ist immer

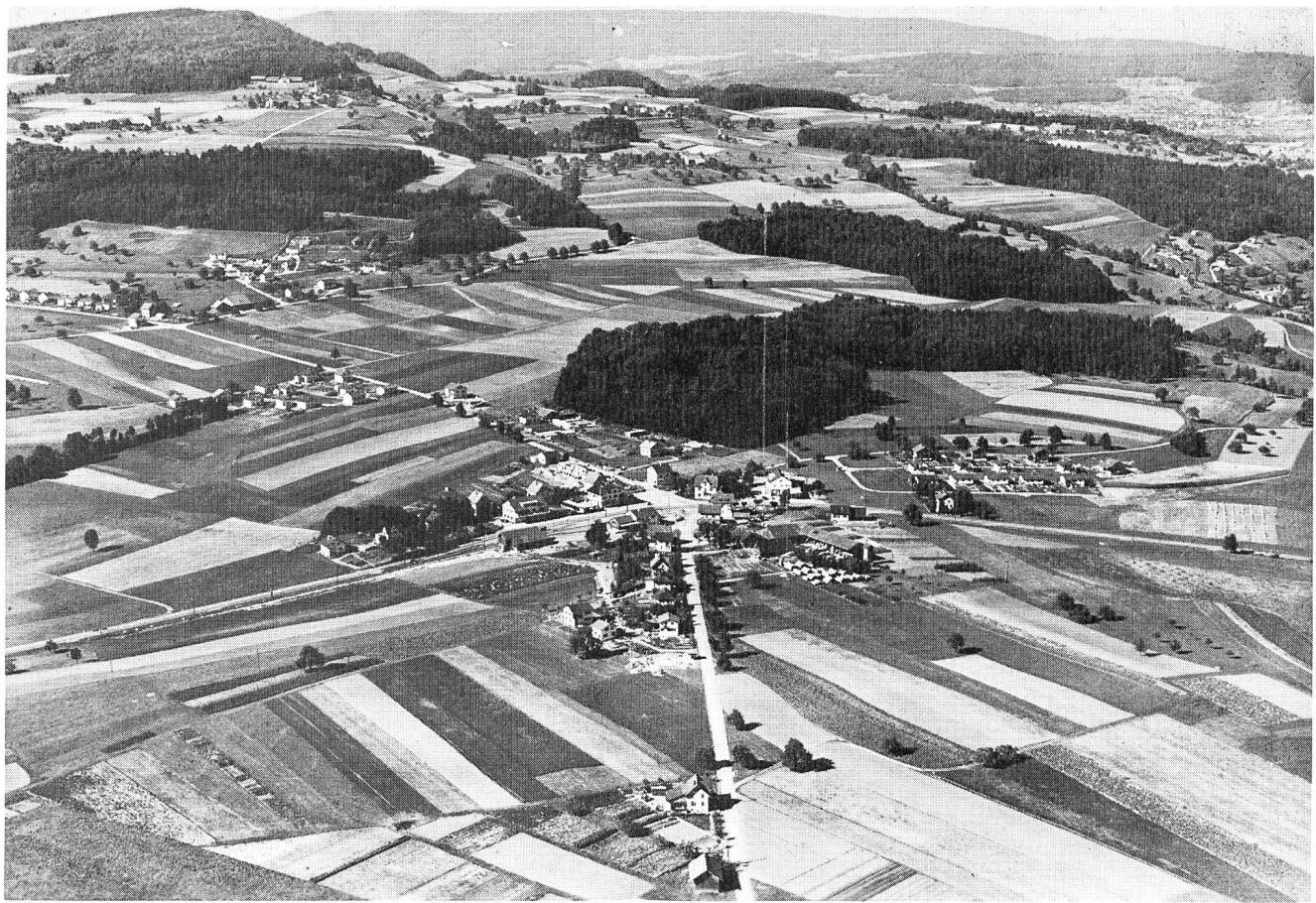
noch blockiert, da eine Reihe wichtiger Verkehrsfragen von den kantonalen Behörden bisher nicht entschieden werden konnten. Für das Studium der Weiterführung der Aaretalstrasse wurde zusammen mit der solothurnischen RPG «Olten-Gösgen-Gäu» eine Studiengruppe gebildet.

Das «Soziologisch-wirtschaftliche Gutachten» konnte abgeschlossen werden und brachte besonders für den Handel sehr interessante Ergebnisse. Auf Grund des vorliegenden Gutachtens

wurde der Ausbau und die Ausdehnung des Busnetzes durch die bestellte Arbeitsgruppe weiterbehandelt.

3. RPG Mutschellen

Die regionalen Gesamtpläne (Landschaft, Siedlung, Verkehr) wurden durch die Abteilungen der kantonalen Verwaltung geprüft und deren Stellungnahmen der RPG zur Weiterbearbeitung übermittelt. Die Arbeiten der regionalen Kommission «Wasserbeschaffung» wurden abgeschlossen. Der be-



Flugaufnahme über die Mutschellenpasshöhe, ungefähr 1950. Im Hintergrund Hasenberg, Limmattal und Lägern. Im Bereich des vorhandenen Strassennetzes entstehen die ersten Einfamilienhaussiedlungen.

(Swissair-Photo AG)

auftragte Planer legte Studien zur technischen Lösung der Kehrichtbeseitigung vor.

4. RPG Wiggertal

Der regionale Flächennutzungsplan 1:10 000 (Landschaftsplan, Siedlungsplan, Verkehrsplan) wurde durch die Abteilungen der kantonalen Verwaltung geprüft und mit Kritik und Anregungen versehen der RPG zur Ueberarbeitung zurückgeboten.

Die regionale Busnetzplanung konnte abgeschlossen werden und bildet eine wertvolle Grundlage für die etappenweise Realisierung. Verschiedene Probleme des privaten und öffentlichen Verkehrs mussten vordringlich behandelt werden. Die näheren Details wurden in der Presse bereits eingehend beleuchtet. Die Ergebnisse des sozio-ökonomischen Gutachtens liefern für die künftige Entwicklung wertvolle Hinweise.

Zum Schutz und zur Stärkung der noch vorhandenen Landwirtschaft wurde in Ergänzung der landwirtschaftlichen Eignungskarte ein Fachgutachten in Auftrag gegeben.

Nach der Bereinigung des Flächennutzungsplanes und Ausarbeitung der Folgepläne wird sich die RPG vorwiegend



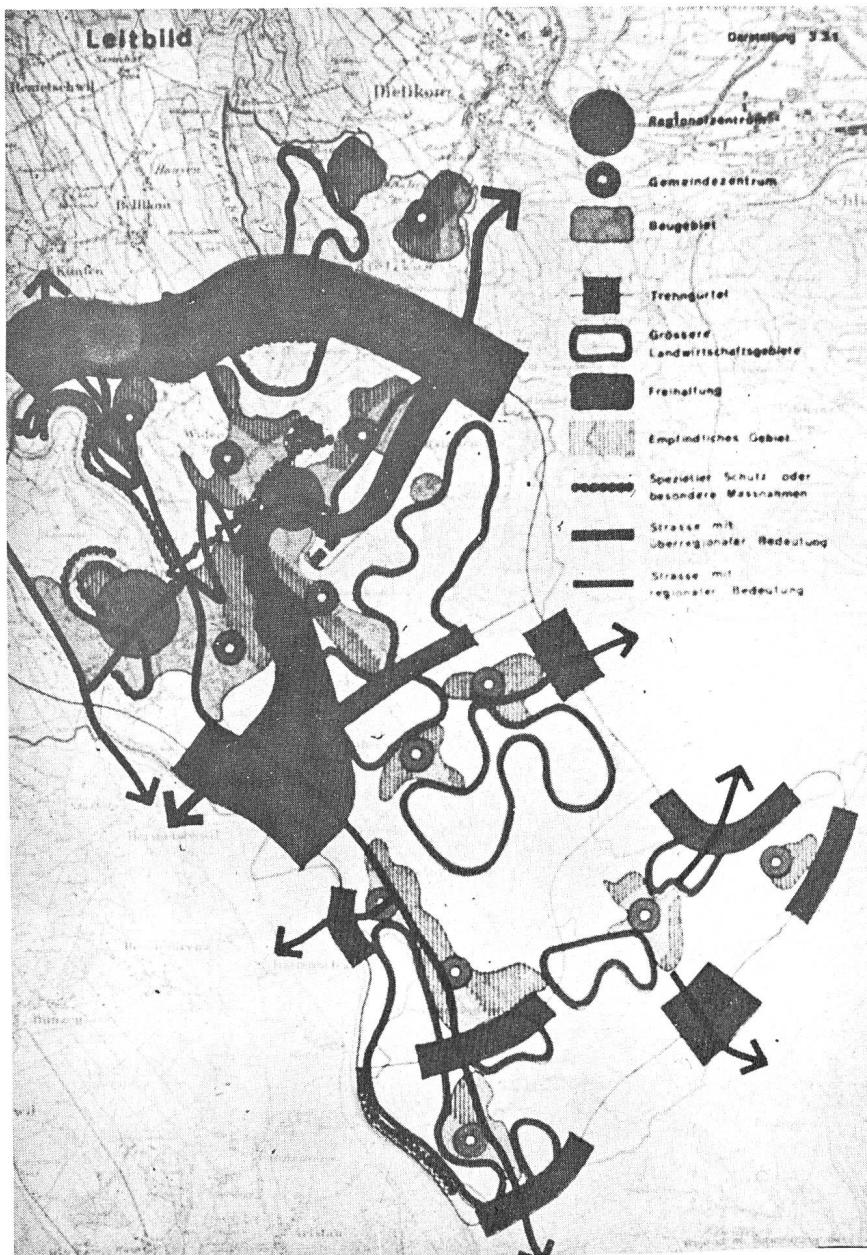
mit Realisierungsaufgaben zu befassen haben. Vorarbeiten hiezu wurden bereits geleistet.

5. RPG Mittleres Rheintal

Mittels Arbeitsprogramm und Kostenaufstellung in Form eines Netzplanes wurde die 3. Planungsphase festgelegt und zur Subventionierung eingereicht. Verschiedene Studiengruppen befassen sich mit der Zentralitätsuntersuchung im Raum Laufenburg — Stein — Frick, den regionalen, öffentlichen

Besiedlungsskizze von Architekt Finnerhuth, Regionalplaner, über den zentralen Teil des Leitbildvorschages der Region Mutschellen. Im Vordergrund Bremgarten, im Hintergrund rechts die Mutschellenpasshöhe.

Bauten und Anlagen und der Erholungsplanung unter besonderer Berücksichtigung des Landschaftsschutzes. Nach eingehenden Vorarbeiten wurde der Gemeindeverband «Kehrichtentsorgung» gegründet.



Generelle Leitbildskizze der Gesamtregion Mutschellen von Arch. Fingerhuth.

6. RPG Lenzburg und Umgebung

Diese Gruppe ist mit nur neun Mitgliedsgemeinden zu knapp dimensioniert. Der noch offene Entscheid über die Führung der Seetalbahn und das Fehlen des kantonalen Besiedlungsleitbildes wirkt sich hemmend auf die Arbeiten der RPG aus.

Sämtliche Regionalpläne liegen im Entwurf vor. Den Mitgliedsgemeinden konnten daher für ihre Ortsplanungsarbeiten wertvolle Daten und Anregungen zur Verfügung gestellt werden.

7. Unteres Bünztal

Die regionalen Gesamtpläne 1 : 10 000 (Siedlung, Landschaft, Verkehr) wurden mit den Gemeinden bereinigt und der Mitgliederversammlung vorgelegt, um sie dann anschliessend dem Kanton zur Vorprüfung einzureichen. Durch die Mitgliederversammlung wurde die Ausarbeitung eines sozio-ökonomischen Gutachtens beschlossen. Das Baugesuch der HFZ für eine Kadaververwer-

tungsanlage in Villmergen beschäftigte die RPG in mehreren Sitzungen, vor allem bezüglich des Standortes in der Region und den möglichen Einwirkungen auf die teilweise sehr dichten Siedlungsgebiete. Gemeinsam mit Nachbargruppen befasste sich die RPG mit Kehrichtproblemen und Altersheimfragen. Ein Pressetag diente der Orientierung der Öffentlichkeit über den Landschaftsschutz in der Region am Beispiel der Gemeinde Sarmenstorf. Nebst der Erarbeitung einer regionalen Konzeption von Kreisschulen wurde das zurzeit sehr aktuelle Problem Schaffung einer zweiten Bezirksschule und deren Standort behandelt.

8. RPG Freiamt

Die regionalen Gesamtpläne, welche mit den Gemeinden besprochen wurden, konnten Ende des Berichtsjahres dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht werden (Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung).

Die Studiengruppe «Landwirtschaft» erstattete anlässlich einer Mitgliederversammlung Bericht über die von ihr durchgeführten Untersuchungen der Verhältnisse in der Landwirtschaft des Freiamtes.

9. RPG Rohrdorferberg-Reusstal

Nach Absprache mit den Mitgliedsgemeinden konnte der regionale Gesamtplan (Landschaft, Siedlung, Verkehr) der kantonalen Verwaltung zur Vorprüfung eingereicht werden. In verschiedenen Sitzungen befasste sich die Planungsleitung mit dem in Arbeit befindlichen Plan der regionalen öffentlichen Bauten und Anlagen.

Im Rahmen des Europäischen Naturschutzjahres gelang der Gruppe in Form des in kurzer Zeit geschaffenen, lehrhaften Reusstalweges in der Gemeinde Fischbach-Göslikon eine land- und naturschützerische Sonderleistung. Die RPG bemühte sich mit Erfolg um die Sicherstellung einer Haltestelle in Mellingen an der im Bau befindlichen neuen SBB-Linie durch den Heitersberg (Spreitenbach—Lenzburg). Weitere Aktionen waren: Fluglärmbekämpfung, regionale Schiessplätze und Regionalbusnetz.

10. RPG Suhrental

Die Suhrentalbahnfrage (Zusammenschluss) erhielt die Gemüter der Talschaft so sehr, dass das regionale Denken bei einigen Gemeinden ins Hintertreffen geriet. Die Arbeiten an den Plänen Siedlung und Verkehr wurden daher im Berichtsjahr vorläufig eingestellt. Die Tätigkeit konzentrierte sich auf den Landschaftsplan, der nun im Entwurf vorliegt.

11. RPG Wynental

Die RPG hat während des Berichtsjahrs keine grosse Aktivität gezeigt. Jedoch sind die Schubladen gefüllt mit Aufgaben, die der Bearbeitung harren, wie Wasserbeschaffungs- und Verkehrsfragen, Abschluss des zur Hälfte erarbeiteten Landschaftsplanes usw.

12. RPG Seetal

Die Visitenstube des Kantons Aargau hat ihre eigenen Probleme. Mit der Erarbeitung des Seeferschutzplanes ist eine wesentliche Vorarbeit für die vorgesehene Revision der Hallwilerseeschutzverordnung aus dem Jahre 1956 geleistet worden. Die rechtliche Festsetzung der planerischen Ideen beschäftigt zurzeit den Kanton. Die Tatsache, dass die Regionalplanungsgruppe im vergangenen Jahr wiederholt um Stellungnahme zu Baugesuchen aufgefordert wurde, zeigt, dass die begonnene Arbeit im öffentlichen Interesse liegt und keinen Aufschub erträgt.

Die Arbeiten an den Hauptplänen Siedlung und Verkehr mussten leider sistiert werden bis zum Entscheid über die Seetalbahn. Einzelne Studien über Strassenführungen könnten trotzdem behandelt werden.

13. RPG Unteres Fricktal

Der Landschafts- und Siedlungsplan ist soweit abgeschlossen, dass demnächst das Vernehmlassungsverfahren bei den kantonalen Amtsstellen eingeleitet werden kann. Es wurden verschiedene Verkehrsstudien, wie Autobahnverbindung Deutschland—N3 und Landstrasse D Rheinfelden—Kaiseraugst usw., durchgeführt.

Verschiedene Studiengruppen bearbeiteten Fragen der Versorgung und Entsorgung, Bezirksschulstandorte und Mittelschule Fricktal.

14. RPG Zurzach und Umgebung

Die RPG hat die 1. Planungsphase (Inventarisierung) abgeschlossen. Zu Beginn der 2. Phase stand eine umfassende Schulplanung für die Oberstufe (6. bis 9. Schuljahr) in Bearbeitung, welche nun wertvolle Unterlagen und nützliche Hinweise für die kantonale Schulkonzeption liefern wird.

Die RPG befasst sich mit folgenden Untersuchungen: Regionalzentrum Zurzach, Klingnau, Döttingen und Böttstein-Kleindöttingen, Schaffung eines Verkehrskonzepts in diesem Raum, Kehrichtbeseitigung und Wasserbeschaffung in Verbindung mit der RPG Baden und Umgebung.

Anlässlich einer Mitgliederversammlung fand über die Lärmwirkung, welche der Ausbau des Flughafens Kloten bringen wird, eine umfassende Orientierung durch Vertreter des Kantons Zürich statt.

15. RPG Brugg und Umgebung

Nachdem der Entscheid über die Linieneinführung der N3 erst Ende des Berichtsjahres erfolgte und die Konzepte der Regionalpläne von der Strassenführung abhängig sind, trat in den Arbeiten der 2. Planungsphase vorübergehend ein Stillstand ein.

An den Teilproblemen wie Industriestandorte, Kehrichtbeseitigung, Schulbus und regionale Schiessplätze usw., wurde weitergearbeitet.

Gemeinsame Aktionen

Aufgefordert durch das Kantonale Baudepartement nahmen die an Rhein und Aare angrenzenden RPG zu der Schiffahrtsvorlage des Bundes wie folgt Stellung (im Prinzip und mit Bedingungen):

- Unt. Fricktal: Offenhaltung des Rheins
- Mittl. Rheintal: Offenhaltung des Rheins
- Zurzach: Offenhaltung von Rhein und Aare
- Brugg: keine Berichtabgabe
- Lenzburg: keine Offenhaltung der Aare (mehrheitlich)
- Aarau: keine Offenhaltung der Aare
- Wiggertal: keine Offenhaltung der Aare

Anlässlich der Eidgenössischen Volkszählung wurde für die Regionen Mutschellen, Rohrdorferberg-Reusstal, Unt.

Bünztal und Wiggertal der Informationsraster nach ORL-Institut angelegt und die Kennzahlen in die Zählkarten übertragen.

IV. Nebenbahnen als Sorgenkinder

Die unbestrittene verkehrs- und siedlungspolitische Bedeutung unserer Neben- und Vorortbahnen im Raum Aarau und im Freiamt legitimiert zwar heute noch ihre Existenz. Das hindert freilich nicht, dass sie trotzdem mehr denn je Gegenstand der Kritik und — wahlpolitisch mitbedingter — öffentlicher Diskussion und parlamentarischer Vorfälle werden. Der Schweizer pflegt bekanntlich immer dann heftig zu reagieren, wenn's ihm ans Portemonnaie geht. Und das ist ja bei den Nebenbahnen der Fall. Neben dem Bund müssen eben der Kanton und die Gemeinden die erst teilweise durchgeführten technischen Sanierungen finanzieren und zudem für die jährlichen Betriebsdefizite aufkommen. Bei der WSB kommt hinzu, dass sie noch immer über weite Strecken im Wynen- und Suhrental und in Aarau, und zwar gerade an den neuromanischsten Stellen, den Charakter einer Strassenbahn aus der Jahrhundertwende bewahrt hat. Dass in diesem Bereich aber eine konservative Haltung alles andere als zeitgemäß ist, zeigen die ständigen gegenseitigen Behinderungen des Bahn- und Strassenverkehrs und die nicht abreissende Kette leichter und schwerer Unfälle. Neben den sogenannten Privatbahnen schlängelt sich im Seetal die der SBB gehörende normalspurige Bahn auf Grund eines alten Vertrages auf Strassengebiet talauf und talab, über Weg und Steg, Hausplätze und Höfe, Wege und Strassen, über Wiese und Weide. Der Zustand könnte als romantisches Bahnidyll einer vergangenen Zeit, also gleichsam als Museumsstück erhaltenswert erscheinen, zumal Kanton und Gemeinden an das zweifellos ebenfalls vorhandene Defizit nichts beizutragen haben. Aber auch hier lässt die bittere Erfahrungstatsache dauernder Unfälle mit Personen- und Sachschäden erkennen, dass etwas geschehen sollte. Was tut sich nun?

Die Freiamterbahnen, die von Fahrwangen/Meisterschwanden an den Gestaden des Hallwilersees über Wohlen, Bremgarten und den Mutschellen nach Dietikon zirkulieren, sind insofern privilegiert, als sie dank der grösseren Weitsicht der dortigen Bahnväter weitgehend eigentrailliert sind. Neues Rollmaterial ist beschafft und die Erneuerung des Unterbaus und die Einrichtung notwendiger Sicherungsanlagen schreitet voran. Damit trotz dieser erfreulichen Aspekte der Anlass zu Sorge und Klage nicht ausgeht, führen einige Gemeindebehörden und Politiker mit kontinuierlichen Eingaben und Beschwerden an die kantonalen Instanzen einen hartnäckigen Kampf gegen die Gemeindebeiträge. Der Kanton soll als guter — wenn auch finanziell schwer

angeschlagener — Onkel die aufs Ganze gesehen prozentual eher bescheidenen bisherigen Bahnlasten der Gemeinden noch zusätzlich auf seinen Buckel laden.

Für die Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Seetal wird eine ganze Palette von Wünschen und Vorschlägen bereit gehalten. Man spricht von einer Sanierung der Bahn im Bereich des alten Trassess, von der gegenteiligen Radikallösung einer kompletten Aufhebung der Bahn, von einem Tunnel ab dem luzernischen Ermensee ins Wynental und von einem Anschluss ostwärts an die WM bei Fahrwangen. Eine Arbeitsgruppe des Bundes suchte den goldenen Mittelweg zu gehen, indem sie der Verlegung des Personen- und Stückgutverkehrs auf die Strasse und der Belassung des schweren Güterverkehrs auf der Bahn das Wort redete. Vorerst erstellen der Bund und die mitinteressierten Kantone Luzern und Aargau eine Transportplanung, um auf diese Weise die effektiven Verkehrsbedürfnisse der Zukunft näher zu ermitteln.

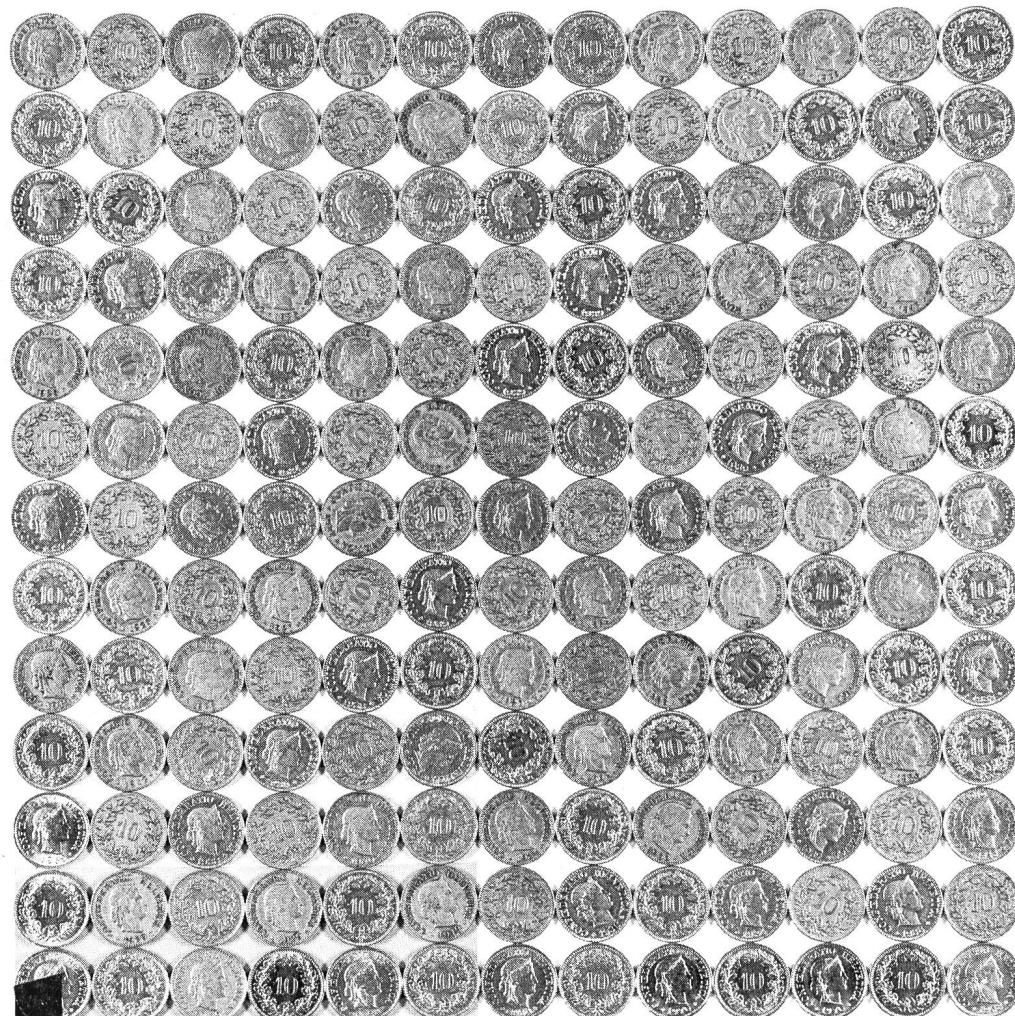
Das Situationsbild der WSB weist als hervorstechendes Merkmal die Stellungnahme des Bundes zur durchgehenden Suhrentalbahn auf. Einer Delegation von Kantsvertretern von Luzern und Aargau hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements in einer Konferenz vom letzten Herbst kurz und bündig eröffnet, dass der Bund nicht mehr daran denke, sich an den durch technische Verbesserungen des Projektes entstandenen Mehrkosten des Bahnbaues zu beteiligen. Der Bund betrachte eben heute das Bahnprojekt als überholt und ungeeignet zur zweckmässigen Lösung der Verkehrsprobleme im mittleren Suhrental. Neue Köpfe an der Spitze der zuständigen Bundesinstanzen haben hier offenbar auch neue Ideen erzeugt. Es bestätigt sich dabei die Erfahrungstatsache, dass geplante Werke, deren Realisierung nicht beförderlich und zielbewusst vorangetrieben wird, der Entwicklung und dem Wandel der Anschauungen der massgeblichen Persönlichkeiten zum Opfer fallen können. Für die Kantone und die betroffene Region ist dadurch freilich trotz der eher bescheidenen Proteste, welche die Eröffnung des Bundes ausgelöst hat, eine ziemlich schwierige Lage entstanden. Es dürfte nötig sein, die Verkehrsbedienung des Suhrentals überhaupt einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen.

(Verfasser: Mitarbeiter des Baudepartementes)

Aarau morgen Gesamtentwicklungsplanung

Aarau: «Kantonshauptstadt», «verträumte Landstadt», «bedeutendes Regionalzentrum», «Stadt der schönen Giebel», «Gartenstadt», «Stadt der verstopften Strassen»? Die Zahl der Schlagworte könnte fast beliebig ver-

Private
Bau-Investitionen:
1500 Mio Fr.



1 Münze = 10 Mio Franken

mehr werden. Auffallend ist ihre Gegensätzlichkeit. Städte mögen in ihrer Bedeutung und Strahlungskraft ganz allgemein unterschiedlich beurteilt werden. Mitbestimmend hierfür sind die persönliche Einstellung und die angestellten Vergleiche. Bei Aarau ist die gegensätzliche Beurteilung aber besonders auffallend. Vielleicht liegt gerade hierin etwas Positives. Jedenfalls wird sich die vom Gemeinderat ange regte Gesamtentwicklungsplanung mit den verschiedenen Gesichtern der Stadt auseinandersetzen müssen. Die Weichen für die Zukunft sollen gestellt werden. Man wird aber dafür sorgen müssen, dass dann auch Züge darüber fahren. Es darf also nicht bei der Planung und bestenfalls ihrer teil weisen Realisierung bleiben. Ein Beispiel: Die bewusste Förderung eines grossen Einkaufszentrums in der Innenstadt ist in den heutigen Auswirkungen problematisch. Die Realisierung der geplanten unterirdischen Autoabstellplätze wird eine Verbesserung bringen. Sie genügt aber nicht, solange die engen Strassen der Innenstadt mit dem Durchgangsverkehr belastet sind. Im Sinne der Gesamtentwicklungsplanung wird man sich wohl auch überlegen müssen, wie die nunmehr verschwindenden Einkaufsmöglichkeiten

ausserhalb der eigentlichen Geschäft stadt in einem gewissen Ausmass wieder geschaffen werden können! Der Gemeinderat von Aarau nennt in einer Orientierungsschrift an die Bürgerschaft die Dinge beim Namen: «Aarau ist heute mehr denn je Zentrum einer blühenden Region. Ist Aarau aber noch eine menschengerechte Stadt? Wird sie sich ohne unser Zutun auch in Zukunft wirtschaftlich behaupten können?»

Bei näherem Zusehen müssen wir diese Fragen verneinen. Unsere Stadt ist — wie viele andere — von der gewaltigen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Nachkriegszeit überfordert, wenn nicht gar überrollt worden.» In der Folge befasst sich die Broschüre mit nachstehenden Hauptproblemen:

- Aaraus Wirtschaftskraft ist bedroht
- Aarau droht im Verkehr zu ersticken
- Aarau hat zu wenig Wohnungen
- Aarau braucht mehr Einrichtungen zur Bildung, Freizeit und Kultur
- Aaraus Innenstadt darf nicht aus sterben
- Aarau hat ein stärkeres Image nötig
- Aarau hört an seinen Grenzen nicht auf

Dabei werden jeweils die Probleme, Ziel und Lösungsmöglichkeiten in Wort und Bild dargestellt.

Die Gesamtentwicklungsplanung soll unter aktiver Beteiligung der politischen Gremien, der Planungskommission, der Verwaltung und der gesamten Oeffentlichkeit durchgeführt werden. Jedermann ist zur Mitarbeit aufgefordert. Die Tageszeitungen werden die Leserbriefe unter einem speziellen Sigen ver öffentlichen.

Die Gesamtentwicklungsplanung soll innerhalb von zwei Jahren durchgeführt werden. Die Kosten sind auf rund 800 000 Franken veranschlagt. Dieser verhältnismässig hohe Aufwand wird vom Gemeinderat wie folgt begründet: «Die Gesamtentwicklungsplanung, welche als Ganzes alle 10 Jahre überprüft werden muss, erscheint auf den ersten Blick teuer zu sein. Wenn man aber ihre Kosten mit den im Zeitraum von 10 Jahren für Teilgebietsplanungen erforderlichen Kosten ergänzt und das Ganze in Beziehung setzt zu den gesamten Bauaufwendungen der Stadt und der Privatwirtschaft in der gleichen Zeitspanne, so ergibt sich das oben stehende Bild. Der Versuch, die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten Aaraus aufzuzeigen, um fundierte Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten, kostet einen Bruchteil dessen, was wir für die Realisierung ausgeben.»