

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 2 (1960-1961)

Heft: 2

Artikel: Das unterste Aaretal : gestern, heute, morgen

Autor: Bugmann, Erich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089489>

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: 14.01.2026

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

DAS UNTERSTE AARETAL — GESTERN, HEUTE, MORGEN

ERICH BUGMANN

Die Aare dringt von Willegg bis Brugg ins Zentrum der auslaufenden Juraketten ein, um dann vereint mit den Wassern von Reuss und Limmat im «Wassertor der Schweiz» den Tafeljura an seiner schmalsten Stelle bis zum Schwarzwald zu queren und sich mit dem Rhein zu vereinigen. Wäre nicht dieses Durchbruchstal — das unterste Aaretal zwischen Brugg und Koblenz — zum idealen Einfallstor ins schweizerische Mittelland prädestiniert? Wie scheint doch auf einer Reliefkarte die Bresche am Schwarzwalfuss die Substanz der zentralen Schweiz in ihren Bann zu ziehen! Aber — wo in Westeuropa besteht eine gleichartige Pforte, die dermassen am Rande von Erschliessung und Entwicklung geblieben ist, wie das unterste Aaretal? Wohl ist diese Nord-Süd-Achse um ein halbes Hundert Kilometer vom Oberrheinischen Graben nach Osten versetzt und läuft sich mit den Wassern der Aare gleichsam am Horst des Schwarzwaldes tot. Wurden aber allein dieses Umwegs wegen die beschwerlichen Juraübergänge der Tallinie vorgezogen? Von entscheidender Bedeutung für das Werden der bestehenden Verkehrsstrände waren die geschichtlich gewachsenen Schwerpunkte. Die Verkehrsspannung zwischen Basel und Bern, Luzern und Zürich geht über Hauenstein und Bözberg hinweg. Sie zog Strassen und später Bahnen in ihren Bann, sodass unsere Region heute in einem Randgebiet des Interferenzraumes der Hinterländer von Basel und Zürich liegt. Mit dem Bedeutungsverlust der mittelalterlichen Wasserwege sank der Verkehr auf der Rhettallinie zwischen Schaffhausen, Koblenz und Basel auf ein dauernd geringes Mass. Schliesslich war auch das Fehlen eines politischen Schwerpunktes im untersten Aaretal von entscheidendem Einfluss auf die Abdängung der Talschaft vom pulsierenden schweizerischen Wirtschaftstrom.

Zwar wurde 1239 auf einem Terrassenschotterhügel im Zentrum des untersten Aaretals die Stadt Klingnau als fester Platz gegründet; doch verhinderten verschiedene ungünstige Umstände seine Entwicklung zu einem Gemeinwesen von politischer Potenz. Während des ganzen Mittelalters unter kirchlicher Obhut (Kloster St. Blasien, Bischof von Konstanz), blieb es Ackerbauer- und Weingärtnerstädtchen. Weil Handwerk, Gewerbe und Handel nie bedeutend waren, konnte sich selbstbewusstes Bürgertum mit dem Willen zur politischen Eigenständigkeit nicht durchsetzen. So blieb Klingnau im Schatten aufstrebender Orte und geriet 1415 als weit abgelegenes Grenzstädtchen unter die Herrschaft der Eidgenossen. Während fünf Jahrhunderten hielten nun periodisch Schicksalsschläge Klingnau und das unterste Aaretal im Bann: Im Sommer 1586 brannte die Stadt nieder; noch während des Wiederaufbaus brach 1629 die Pest aus. Der Dreissigjährige Krieg machte das unterste Aaretal zum Quartier eidgenössischer Wachtruppen und zum Asyl für Flüchtlinge aus dem Schwarzwald. Die Bevölkerung hatte sich materiell kaum erholt, als 1796 bis 1800 bald französische, bald

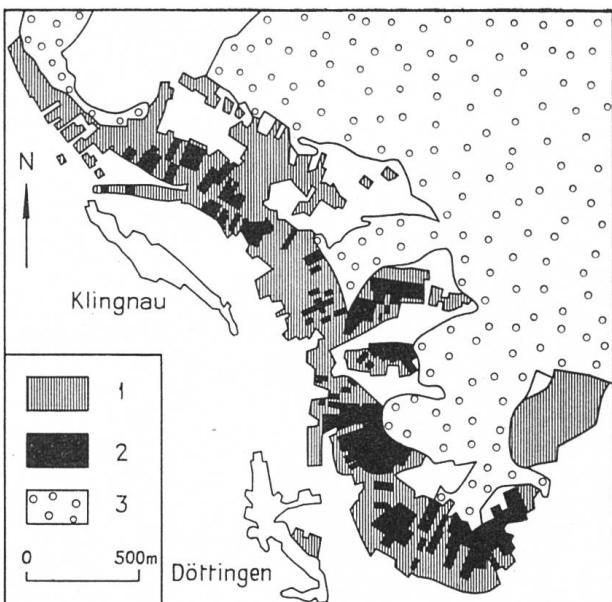


Abb. 1:
Rebberge Döttingen-Klingnau.
1 von 1878 bis 1930 gerodete
Rebflächen
2 Rebareal 1931
(vergl. mit den heutigen ge-
schlossenen Rebbergen auf
Abb. 6)
3 Wald

österreichische und russische Truppen in der Talschaft lagerten. Für die kleinen Gemeinwesen eine untragbare Last, brachten sie der Bevölkerung Hunger und grosse materielle Not. 1813 wurde Klingnau beim Durchmarsch der Alliierten erst Quartier-, dann Lazarettstadt und musste zwei Jahre lang dauernd um tausend Typhuskranke beherbergen. Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts spürten Talschaft und Stadt die Folgen dieser Heimsuchungen.

REBBAU

Nach 1857 schien der Weinbau, endlich befreit vom obrigkeitlichen Zehntenzwang, die ökonomische Gesundung zu bringen. Die auf beträchtlichen Rebflächen (Abb. 1) erzeugten Weine fanden guten Absatz; Gemeinwesen und Einzelne hofften aus Verarmung und Verschuldung herauszukommen. Die 1884 einsetzende Meltau-Verseuchung reduzierte jedoch die Erträge. Eine erfolgreiche Bekämpfung der Krankheit war erst nach Jahren möglich. Sie verschlang indessen bedeutende Mittel. Um 1900 schien sich der Weinbau erholt zu haben, fiel dann aber rasch einer neuen Seuche zum Opfer: Die Reblaus vernichtete Rebstück um Rebstück. Bis 1929 wurden jährlich Zehntausende von Weinstöcken gerodet; fast die Hälfte der Bevölkerung sah sich ihrer Existenzgrundlage beraubt. Von 1930 an konnten durch staatliche Unterstützung die Weinberge mit reblausfesten Stöcken neu angelegt werden (Abb. 1). Die Reblaus-Katastrophe brachte auch Gutes mit sich: Alte, minderwertige Rebsorten (z. B. Elbling) merzte man aus und stellte auf die ertragreicherer, wertvollen Burgunder- und Rieslingtrauben um. Nach dem 2. Weltkrieg schufen die Gemeinden im Zuge von Güterregulierungen geschlossene Rebareale. Dank genossenschaftlicher Pflege sind Qualität und Ansehen der Weine von Jahr zu Jahr gewachsen; Klingnauer,

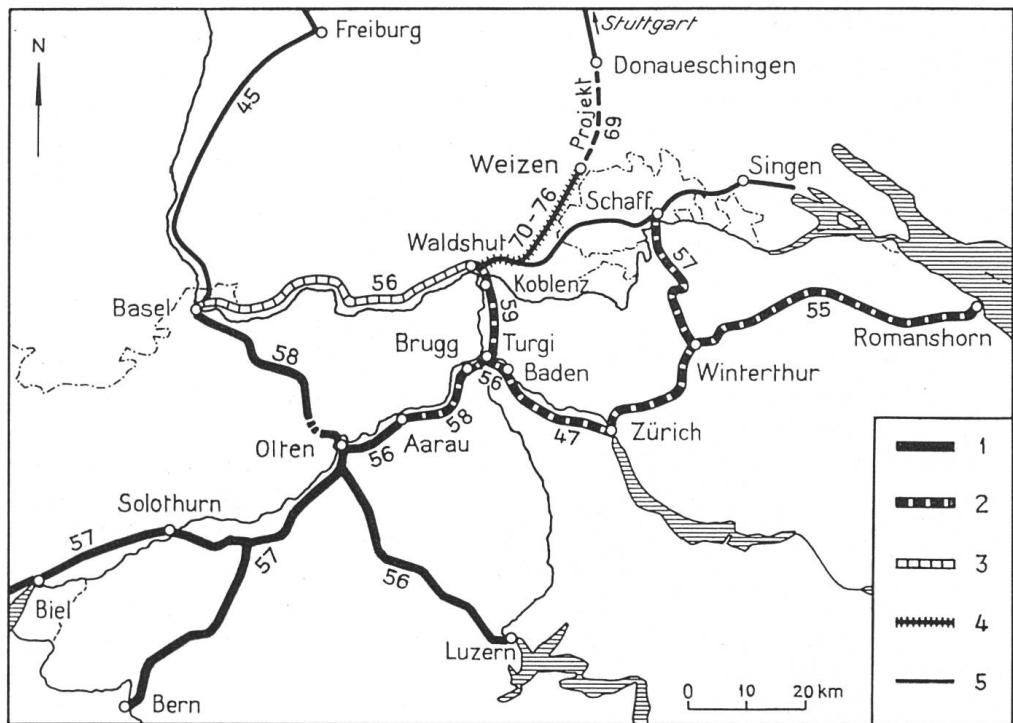


Abb. 2: Die ersten Bahnen der Nordschweiz.

1 Linien der Schweizerischen Centralbahngesellschaft (Basel), 2 Linien der Nordostbahngesellschaft (Zürich), 3 Badische Linie Waldshut—Basel, 4 Wutachtalbahn, 5 deutsche Bahnlinien. Die Zahlen weisen auf das Eröffnungsjahr der betr. Bahnstrecken hin.

Döttinger, Sennelöchler und Villiger Steibrüchler zählt der Kenner mit Recht zu den besten Ostschaizer Weinen. So haben die Rebberge des untersten Aaretals in den letzten Jahrzehnten wesentlich zur materiellen Gesundung der Talschaft beigetragen.

EINTRITT INS EISENBAHN-ZEITALTER

Am Anfang der lokalen Eisenbahnpolitik standen hier wie andernorts Unverständ und Weitsicht recht nahe beisammen. 1838 wurden bei ersten Studien für ein Bahntracé nachts zwischen Klingnau und Würenlingen alle Pfähle ausgerissen; 1843 trat der Koblenzer Gemeindeammann in Verhandlungen mit Baden und Zürich energisch für die Interessen der Talschaft an einem Bahnbau ein. Die Entscheidung über die Linie Turgi-Koblenz-Waldshut fiel schliesslich im Rahmen des Konkurrenzkampfes zwischen der Zürcher Nordostbahngesellschaft und der Basler Centralbahngesellschaft. Letztere erreichte 1856/58 mit der Hauensteinbahn in Olten den direkten Anschluss an das Mittelland und sicherte sich von da weg fächerförmig Kommunikationen mit Aarau, Luzern, Bern, Solothurn und Biel. Die Nordostbahn erstrebte eine Verbindung Zürichs mit Basel. Deren Tracé wurde nach negativ lautenden Gutachten für die Bözbergroute den Tal-

läufen von Limmat, Aare und Rhein entlang projektiert. 1856 erreichte der Schienenstrang Mannheim-Basel-Waldshut auf der badischen Seite das Gebiet der Aaremündung. 1858 folgte die doppelspurige Anlage der Linie Turgi-Waldshut (Abb. 2). Bis 1859 war der Ausbau — allerdings nur einspurig — abgeschlossen. Die «internationale» schweizerisch-badische Verbindungsbahn von Zürich nach Basel erfüllte die politischen Verhältnisse wegen die in sie gesetzten Erwartungen nicht; 1875 wurde ihre ursprüngliche Verkehrsbedeutung von der Bözbergbahn übernommen.

Nach Abschluss des Staatsvertrags über den Bau der Gotthardbahn (1869) projektierten das Königreich Württemberg und das Grossherzogtum Baden eine Verbindung mit der Nord-Süd-Alpenachse von Stuttgart über Donaueschingen und Waldshut in die Schweiz. Allein der Bahnbau im Wutachtal stiess auf so grosse Schwierigkeiten (schlechter Untergrund, rutschgefährdete Abhänge), dass man nördlich von Weizen die Arbeiten einstellen und das Projekt aufgeben musste. So erlosch die letzte Möglichkeit für die Bahn im untersten Aaretal, Teilstück einer wichtigen Durchgangslinie zu werden. Sie blieb bis heute eine unbedeutende Nebenstrecke, die jedoch die Talschaft erschloss und damit eine wichtige Voraussetzung für spätere Industrieansiedlungen schuf.

WANDLUNGEN IM LANDSCHAFTSBILD

Bis gegen das Ende des 19. Jahrhunderts bot das unterste Aaretal das Bild einer verträumten, durch dörfliche Wirtschaft organisch genutzten Landschaft, beherrscht von grossen Waldkomplexen, die sich von den Jurahöhen bis in die Schotterflächen der Talauen hinunterstuften. Der Aarestrom zog über die Felsplatten der Klus von Lauffohr in die epigenetische Talrinne der «Stilli» nieder, um sich unterhalb der Beznau mit letzter ungestümer Kraft auszuweiten, Ufer zu unternagen und zu überschwemmen. Von 1886 bis 1904 setzte die Aarekorrektion den oft bedrohlichen Hochfluten feste Schranken. (Abb. 3). Von 1904 an zwang der Oberwasserkanal in der Beznau pro Sekunde 360 Kubikmeter Wasser in die Turbinen des neuerstellten Kraftwerkes. Die letzte Gefällstufe der Aare wollten die Nordostschweizerischen Kraftwerke nutzen. Ein erstes Projekt sah ein Werk vor am linken Aareufer gegenüber Klingnau mit einem Oberwasser-Kanal vom Beznauwerk über das Kleindöttinger Feld. Nachdem bereits von Klingnau her zum vorgesehenen Maschinenhaus eine armierte Betonbrücke geschlagen war, wurde das Projekt fallen gelassen. Die Brücke ist bar jeder Zweckbestimmung geblieben und veranlasst höchstens fremde Wanderer zu manigfachen Spekulationen. Sie wurde überspielt vom zweiten Kraftwerkprojekt, welches die Aarewerke AG. von 1929 bis 1935 verwirklichte mit einem Stausee im Gebiet der ehemaligen Flussverwildерungszone.

Bald querten Hochspannungsleitungen das Tal von Nord nach Süd und von Ost nach West. Das unterste Aaretal wurde mehr und mehr zum Kreuzungsfeld in der Verteilerorganisation der NOK. Man mag die Installationen moderner Energiewirtschaft im Landschaftsbild als Fremdkörper

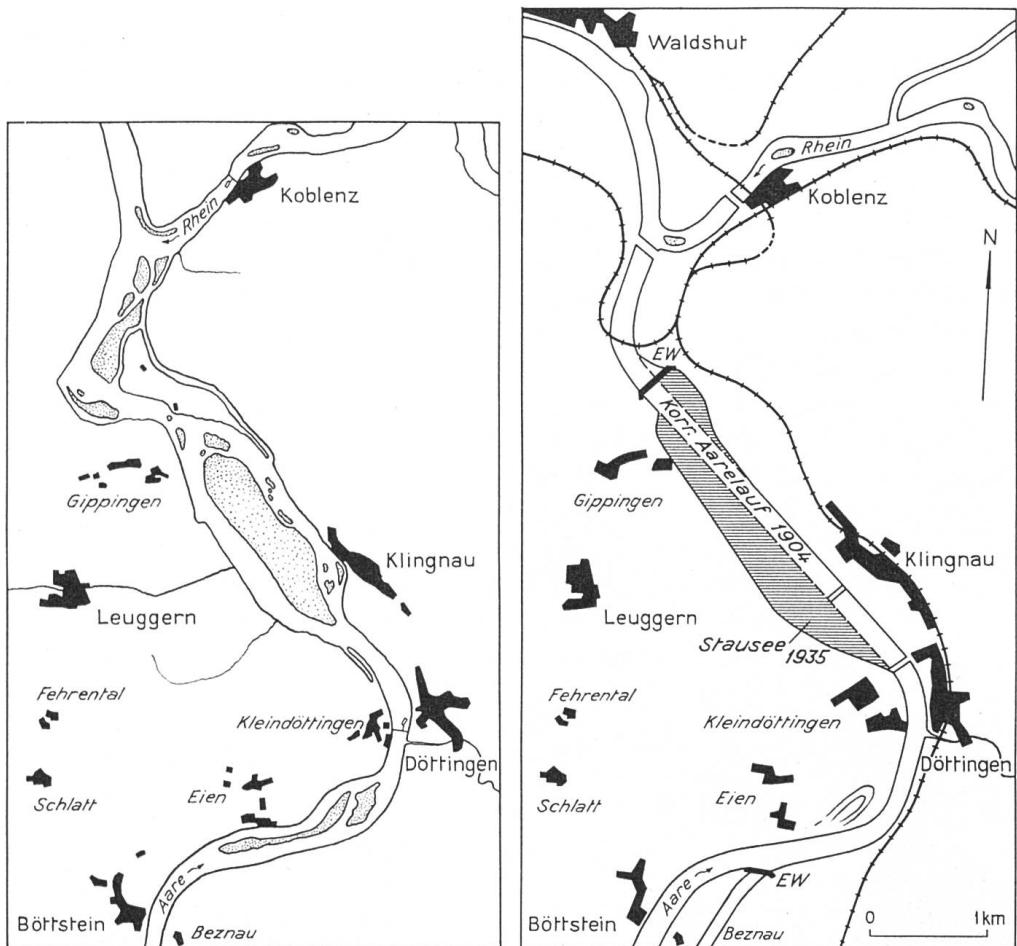


Abb. 3: Von der verwilderten Aare zum Stausee; links der Talabschnitt Beznau-Aaremündung nach der Michaeliskarte um 1840. Das Kärtchen rechts zeigt die Veränderungen bis 1935.

empfinden; sie sind andererseits der Preis für eine Existenzsicherung der Talbevölkerung. Die massiven Auswanderungswellen früherer Jahrhunderte setzten aus. Die ständigen Bauplätze gab jungen Leuten Beschäftigung und Brot; Kapitalbildung in Handwerk und Transportunternehmen förderten den Anreiz zum Unternehmertum, zur Ansiedlung von Industrien.

DIE INDUSTRIE SETZT SICH FEST

Von entscheidendem Einfluss für eine erste Gruppe von Industriebetrieben waren neben dem Schienenanschluss leichte Abbaumöglichkeiten von triadischen und jurassischen Gesteinen. Um 1900 entwickelte sich aus einfachen Anfängen heraus das *Gipsbergwerk* bei der Aaremündung in der Felsenau, wo Anhydrit und Gips der Muschelkalkformation gebrochen und verarbeitet werden. Die 1912 gegründeten *Portland-Cementwerke* Siggenthal-

Würenlingen stellen heute 10% der gesamten schweizerischen Zementproduktion her. 1947 bis 1949 wurde am Nordrand des Beznauwaldes eines der modernsten und leistungsfähigsten *Tonwerke* der Schweiz aufgebaut, dem in reichen Opalinustonlagern bei Böttstein und in den Lösslehmern des nahen Ruckfeldes Rohstoffe von optimaler Qualität zur Verfügung stehen.

Die ersten Ansätze für die heute breit entwickelte *Holzindustrie* gehen in die zweite Hälfte des letzten Jahrhunderts zurück. In den Räumen des Schlosses Klingnau wurden zunächst Kinderwagen, dann Rohrmöbel, in der Mühle Zigarrenkistchen hergestellt. 1904 wurde beim Bahnhof eine *Stuhlfabrik* eröffnet. Die Kistchenfabrik begann 1923 *Sperrholzplatten* zu produzieren. In den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen und wiederum nach 1945 folgten Neugründungen gleicher oder verwandter grösserer und kleinerer Betriebe, sehr oft in der Weise, dass sich leitende Angestellte der Stammbetriebe, gepackt vom erwachenden Unternehmergeist, mit Erfolg eigene Fabrikationsstätten aufbauten. Die Risikofreudigkeit der ehemaligen Kistchenfabrik Keller & Co. konnte sich in jüngster Zeit zu einem beispielhaften Erfolg durchsetzen. 1946 übernahm sie die Lizenz zur Herstellung von *Novopan-Spanplatten* und erfuhr nach anfänglichen Schwierigkeiten, bis dieses Halbfabrikat im Baugewerbe eingeführt war, einen enormen Aufschwung. Nach dem Aufbau modernster vollautomatischer Fabrikationsbetriebe widmet sich die Firma seit wenigen Jahren auch der Herstellung von hochwertigen *Kunstharzplatten* und leistet mit einem gut ausgebauten wissenschaftlichen Laboratorium ihren Forschungsbeitrag für die Entwicklung moderner Bauelemente. Das unterste Aaretal hat sich in den letzten fünfzig Jahren zu einem der leistungsfähigsten Schwerpunkte der schweizerischen Holzindustrie durchgerungen. Wenn auch ihre anfängliche Festsetzung in Klingnau fast zufällig erfolgte, mag der Holzhandel mit dem Schwarzwald weitere Impulse gegeben haben. Später waren das Reservoir einer spezialisierten Arbeiterschaft und eine relativ gute Krisenfestigkeit der Breitenentwicklung förderlich. Wie sehr die Holzindustrie an einem Ausbau des Wasserweges über Basel hinaus interessiert ist, mag man daraus ermessen, dass jährlich um 20 000 Kubikmeter ausländische und überseeische Hölzer in Döttingen und Klingnau verarbeitet werden.

Der Bau des Kraftwerkes Beznau mag Prof. Conrad Zschokke bewogen haben, im Jahre 1898 als Standort für eine seiner *Stahlbauwerkstätten* einen Platz beim Bahnhof Döttingen zu wählen. Aus diesem Betrieb hat sich bis heute das grösste und wichtigste Glied der AG. Conrad Zschokke entwickelt. Auch die 1952 in Würenlingen eröffneten Stahlbauwerkstätten der Meto-Bau AG. Zürich befinden sich in vollem Aufschwung.

DIE INDUSTRIE ÄNDERT BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND SIEDLUNGSBILD

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Bevölkerung in den Gemeinden des untersten Aaretals allgemein zurückgegangen. (Abb. 4.) Korrektions- und Kraftwerkbauten, später die Industrie, hielten Entvöl-

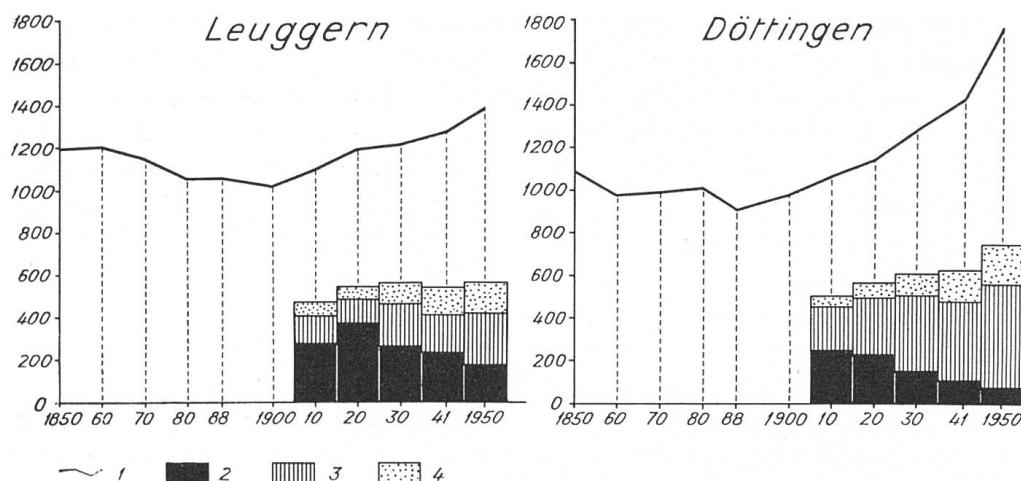


Abb. 4: Entwicklung von Wohnbevölkerung und Erwerbsstruktur 1850—1950.
 1 Bevölkerungskurve, 2—4 Erwerbsstruktur: 2 landwirtschaftliche Berufe, 3 Industrie und Handwerk, 4 übrige Berufe. Während Döttingen zur eigentlichen Industriegemeinde geworden ist, hat sich in Leuggern ein Stock landwirtschaftlicher Betriebe erhalten.

kerung und Auswanderung nach 1890 auf. Im Tale selbst und im nahen Baden fanden die jungen Leute nun gute Arbeitsmöglichkeiten. Daher ist die Bevölkerung in den letzten fünfzig Jahren stetig angewachsen.

Die Industrie wirkte sich nicht in allen Gemeinden gleich auf die Erwerbsstruktur aus. Die peripher gelegenen Dörfer Leuggern, Reuenthal, Böttstein, Mandach, Villigen, Remigen und Rüfenach haben ihren bäuerlichen Charakter im wesentlichen erhalten. Es sind nur wenige Landwirtschaftsbetriebe — vor allem kleinere — eingegangen. Die bäuerlichen Berufe sind in der Erwerbsstruktur u.a. deshalb zurückgegangen, weil die landwirtschaftlichen Hilfskräfte mehr und mehr durch Maschinen ersetzt wurden (Abb. 4, Leuggern). So werden heute in diesen Gemeinden fast gleich viele Betriebe wie früher von weniger Arbeitskräften bewirtschaftet, während die Zahl der in der Industrie Erwerbenden leicht zugenommen hat.

Gravierender sind die Einflüsse in den Gemeinwesen, in denen sich grössere Industriebetriebe ansiedelten (Würenlingen, Döttingen, Klingnau, Koblenz, Kleindöttingen). In Döttingen sind in den letzten Jahrzehnten besonders die kleineren Landwirtschaftsbetriebe eingegangen, während einzelne grössere sich vor allem dank der Güterregulierung seit 1948 eher erweitern konnten. Die nebenberufliche Landwirtschaft ist verschwunden; viele Arbeiter und Angestellte bearbeiten jedoch in der Freizeit ihr ererbtes Rebland. Gegenwärtig bestehen noch 20 reine Landwirtschaftsbetriebe, und 75 der insgesamt 90 Weinproduzenten sind nicht landwirtschaftlich erwerbstätig. So ist die vorwiegend in der Industrie beschäftigte Bevölkerung nicht nur traditionell und verwandtschaftlich, sondern wesentlich direkt mit der Urproduktion verbunden. Ähnliche Verhältnisse herrschen in Klingnau, das trotz starker Verlagerung auf den industriellen Erwerb seinen Charakter als Weingärtnerstädtchen behalten hat.

Auf eine andere Art ist die Bevölkerung von Würenlingen neben starker Zuwendung zur Industrie dem Boden verhaftet geblieben. Der Gemeindebann Würenlingen wurde von 1891 bis 1930 schrittweise vermessen; die dabei geschaffenen Parzellengrössen waren jedoch für heutige Verhältnisse viel zu klein. Von den ohnehin schlecht arrondierten Landwirtschaftsbetrieben wurden einige durch Erbteilung zerstückelt und konnten nur durch zusätzlichen Erwerb gehalten werden, andere gingen ein. In der Industrie beschäftigte Kleinpflanzer kauften das Land stückweise auf. Nebenberufliches Bauern wurde recht eigentlich Mode. Die scherhaft als «Rucksäckbauern» bezeichneten Arbeiter mussten in ihrer Freizeit die schlecht arrondierten Felder und Feldchen in kürzester Zeit bewirtschaften können. Kein Wunder, dass das Fuhrhaltergewerbe zur Blüte kam und die Mechanisierung kleinster nebenberuflicher Betriebe erstaunlich fortschritt. 1948 zählte man 48 Autotraktoren neben 10 Markentraktoren. Besonders in den ersten Jahren nach dem Krieg mussten viele nebenberufliche Landwirte ihrem Haupterwerb für die Finanzierung des Traktors nachgehen. 1953 liessen sich in Würenlingen folgende Berufskombinationen feststellen:

Landwirt ohne Nebenerwerb	1	Landwirt und Koch	1
Landwirt und Pferdefuhrhalter	4	Maurer und Landwirt	ca. 20
Landwirt und Traktorfuhrhalter	4	Fabrikarbeiter und Landwirt	ca. 30
Landwirt und Wirt	2	SBB-Arbeiter und Landwirt	2
Landwirt, Wirt, Rebschulen	1	Freier Akkordarbeiter und Landwirt	1
Landwirt und Viehhändler	1		

Mit zunehmender Konjunktur ist in den letzten Jahren das «Sportbauerntum» in Würenlingen wieder zurückgegangen. Der Rückgang der Milchproduzenten von 78 im Jahre 1954 auf 48 im Jahre 1960 widerspiegelt dies. Die im gleichen Zeitraum eingetretene Steigerung der Milchproduktion um 30 % ist eine Folge besserer Bewirtschaftung und Umstellung der erhalten gebliebenen Betriebe. Es ist nun etwa nicht so, dass Kleinpflanzer und nebenberufliche Landwirte Land und Oekonomiegebäude verkaufen, wenn sie die Urproduktion aufgeben. Sie behalten beide in der Hand mit der Aussicht auf späteren günstigen Verkauf als Industrie- oder Bauland. Das Land wird den noch bestehenden Landwirtschaftsbetrieben in Pacht gegeben, und zwar nicht selten mitsamt den Scheunen, weil die Pächter nicht in der Lage sind, ihre Stammbetriebe dem gegenwärtigen Produktionsanfall entsprechend zu vergrössern. Arrondierungen und Zukauf von Land sind heute und auf Zusehen hin praktisch unmöglich geworden, da auch der kleine Grundbesitzer mit etwelchen Konjunkturhoffnungen an seinem Boden festhält.

Im grossen gesehen hat sich die Industrie organisch in die Bevölkerung eingewachsen. Der Prozentsatz an zugewanderten Arbeitern und Angestellten blieb dauernd gering, weil das Bevölkerungsreservoir mit seiner natürlichen Zuwachsrate für die Bedürfnisse der Industrie ausreichte. So stehen heute noch Landwirtschaft und Industrie in gesunden Wechselbeziehungen innerhalb der dörflichen Gemeinschaften.

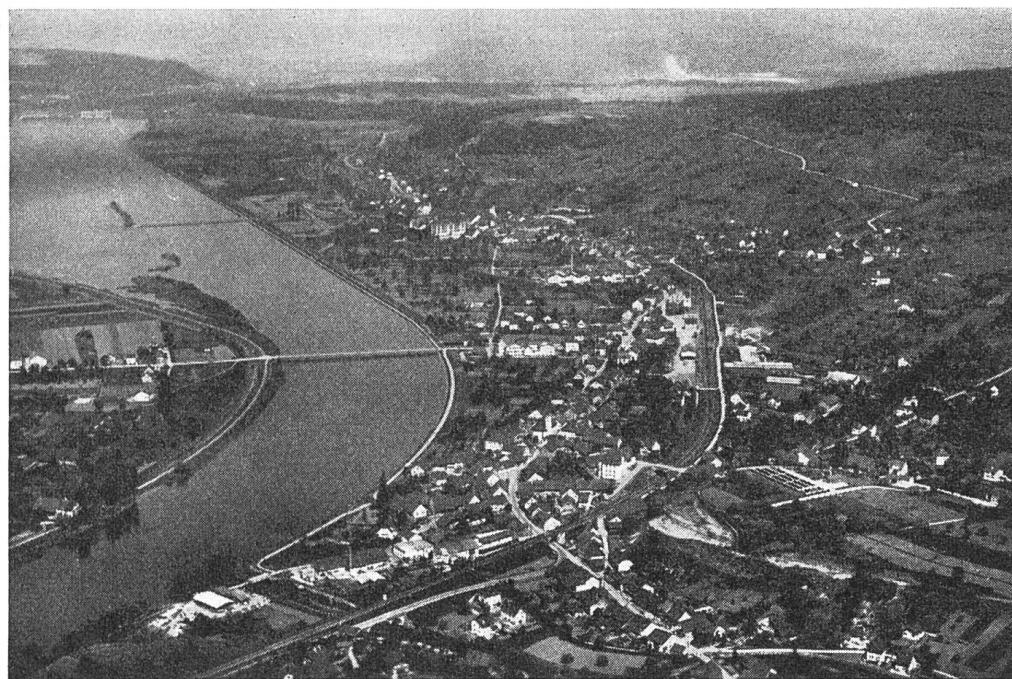


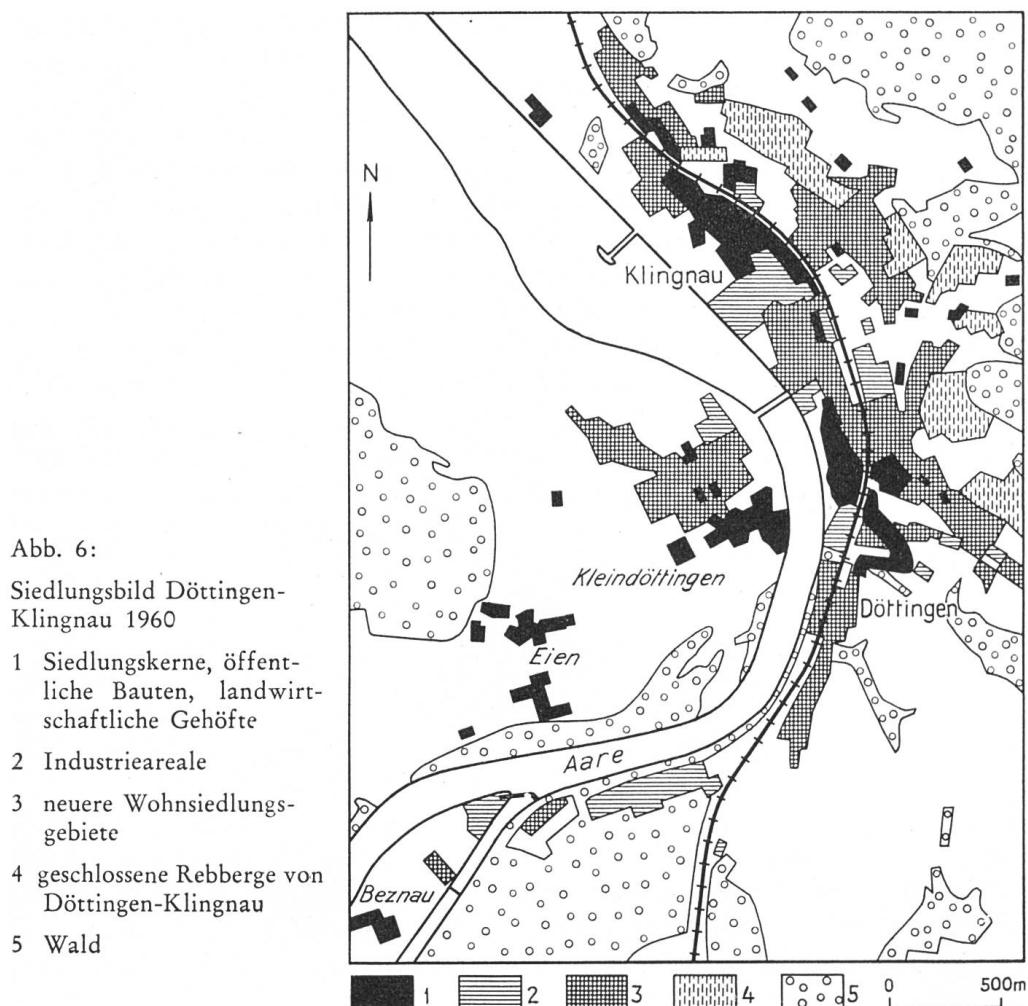
Abb. 5: Siedlungsbild Döttingen-Klingnau 1946 von Süden.

Vorne Dorfkern Döttingen, durch die Bahnlinie zerschnitten; Industriebetriebe an der Surbmündung, bei der Aarebrücke und um den Bahnhof, ebenso im Mittelgrund, vor und hinter dem Städtchen Klingnau; am linken Bildrand ist der Dorfkern von Kleindöttingen mit einzelnen neuen Wohnhäusern angeschnitten. Durch Vergleich mit Abb. 6 erkennt man das spätere, ansprechende Wachstum des überbauten Gebietes und die zunehmende Verflechtung von Wohn- und Industriearealen.

Swissair-Photo AG., Zürich

Wenig beeinflusst geblieben ist das *Siedlungsbild* der peripher gelegenen Dörfer. Einzelne Bauerngehöfte sind ihrer ursprünglichen Funktion entzogen und dienen als Wohnstätten für nicht landwirtschaftlich Erwerbstätige. In anderen wieder wurde ehemals von Dienstboten belegter Raum frei für auszumietende Wohnungen. So fand auch die in ihrer Erwerbsstruktur veränderte Dorfbevölkerung meist genügend Wohnraum innerhalb der alten Siedlungskerne. Nur vereinzelt sind in den letzten Jahren neue Ein- und Zweifamilienhäuser den überlieferten Dorfbildern angegliedert worden.

Wo die Industrie flächenmäßig in direkten Kontakt mit den Siedlungen kam, sind die Veränderungen naturgemäß einschneidender. Das organische Wachsen der Industrie prägt sich auch im Siedlungsbild aus. Im Raume Döttingen-Klingnau erfolgte dieses Wachsen recht zufällig und regellos (Abb. 5, 6). Die älteren Fabrikationsbetriebe wurzelten ja in den Siedlungskernen und vergrösserten sich schrittweise nach aussen. Als Standort neuerer Fabriken war später die Umgebung des Bahnhofs bevorzugt, wo sich gleichzeitig neue Wohnquartiere auszubreiten begannen. Noch in jüngster Zeit schiessen mangels rechtlich fundierter genügender Planung Fabrikbauten und Wohnblöcke neben Einfamilienhäusern aus dem Boden. Die Massierung



verschiedenartigster Bauten auf engem Raum wird hier je länger desto unbefriedigender. Ein Lichtblick ist die vor gut zehn Jahren erfolgte Standortwahl der Tonwerke Hunziker südlich von Döttingen, versteckt am Rande des Beznauwaldes. Der Dorfkern von Würenlingen ist fast frei von charakterfremden Bauten, weil sich die Industriebetriebe um den Bahnhof und jenseits der Bahnlinie gruppieren. Das neue Wohnsiedlungsquartier zwischen Bahnhof und Dorf wird von Jahr zu Jahr dichter und neuerdings akzentuiert durch Blockbauten. Seitdem in der Äusseren Beznauwiese, zwei Kilometer nordwestlich des Dorfkerns gut versteckt im Beznauwald, der erste schweizerische Atomreaktor aufgebaut wird, ist in Würenlingen die Bahn frei für jede Entwicklung.

In den letzten Jahren zeichnet sich die Tendenz nach andersgearteter Standortwahl für Einfamilienhäuser ab. Während man früher sein Wohnhaus eher in Bahnhofnähe erbaute, bevorzugt der bahnunabhängige Bauherr heute Hang- und Terrassenanlagen mit Ruhe, Aussicht und guten Zufahrtswegen für sein Auto. Die Hochterrassen östlich und nordöstlich von Würen-

lingen werden die Land- und Einfamilienhauszonen der Zukunft sein, während das früher bevorzugte Siedlungsgebiet zwischen Dorf und Bahnhof mit Mehrfamilien- und Hochhäusern überbaut werden dürfte. Dank guten Bahnverbindungen Richtung Baden-Zürich konnten viele in dieser aufstrebenden Industrieregion Beschäftigte ihren Wohnsitz im untersten Aaretal behalten. 1950 wies keine der Gemeinden im Tal einen Wegpendleranteil in diese Richtung von mehr als 35% ihrer Erwerbstätigen auf. Bis 1957 nahm der Pendlerstrom nach Baden leicht zu, um in den Jahren seit Baubeginn der Reaktoranlagen rasch zurückzugehen. Viele Arbeiter und Angestellte haben den Arbeitsplatz in der Region Baden zugunsten einer Stellung in der Reaktor AG. aufgegeben. Diese Bewegung ist im Flusse, weil genügend Arbeitsplätze frei sind und noch geschaffen werden. Heute bringen täglich Autobusse Arbeiter aus dem Raum Baden-Brugg an den Arbeitsplatz nach Würenlingen. Diese Pendler werden früher oder später sich mindestens teilweise im untersten Aaretal — vorwiegend in Würenlingen — festsetzen.

PLANUNGSPROBLEME

Das unterste Aaretal steht vor einem entscheidenden Wendepunkt in seiner Entwicklung, welcher die Talschaft vor umfassende Planungsprobleme stellt. Die Maschinenindustrie hat im Birrfeld bei Brugg neue Areale erschlossen. Die nächste günstig gelegene Landreserve im Bereich der wirtschaftlichen Schwerpunkte im Limmattal ist das unterste Aaretal. Es ist daher mit einem Einzug von Industrien aus dem Raum Baden-Zürich zu rechnen; die Fabrikationswerkstätten der Meto-Bau AG., Würenlingen, sind erst ein früher Vorbote dieser Tendenz. Filialbetriebe der Basler Chemischen Industrie wurden in den letzten Jahren rheinaufwärts bis ins aargauische Fricktal eröffnet. Seit 1947 besitzt die Chemische Fabrik Uetikon/ZH in der Rheinebene bei Full Fabrikationsgebäude (zwei Kilometer westlich der Aaremündung) nebst bedeutenden Landreserven, die einen Ausbau des Betriebes erlauben. Wird diese Ausbaubewegung weiter in das Aaretal eindringen? Seit August 1960 läuft in der Beznauwiese W Würenlingen neben dem «Saphir» der Atomreaktor «Diorit». Dürfte die Lage des Zentrums der Kernreaktorenforschung im untersten Aaretal nicht vielleicht für die Standortwahl zukünftiger Reaktorbaubetriebe von entscheidender Bedeutung sein?

Für und wider die Hochrheinschiffahrt wird gegenwärtig viel argumentiert. Mit ihrer Verwirklichung müssen wir rechnen, auch wenn sie nicht als notwendige Voraussetzung für eine intensive Erschliessung des untersten Aaretals betrachtet werden kann. Standorte von Hafenanlagen und Anlegestellen müssen jedenfalls im Rahmen einer Gesamtplanung geprüft und reserviert werden. Im Zuge des schweizerischen Nationalstrassenbaues wird eine Express-Strasse aus dem süddeutschen Raum ins Tal gelegt zum Anschluss an das Autobahnnetz bei Brugg. Wird die Liniengleichheit dieser Verkehrsachse einer vorauszusehenden Siedlungsentwicklung gerecht?

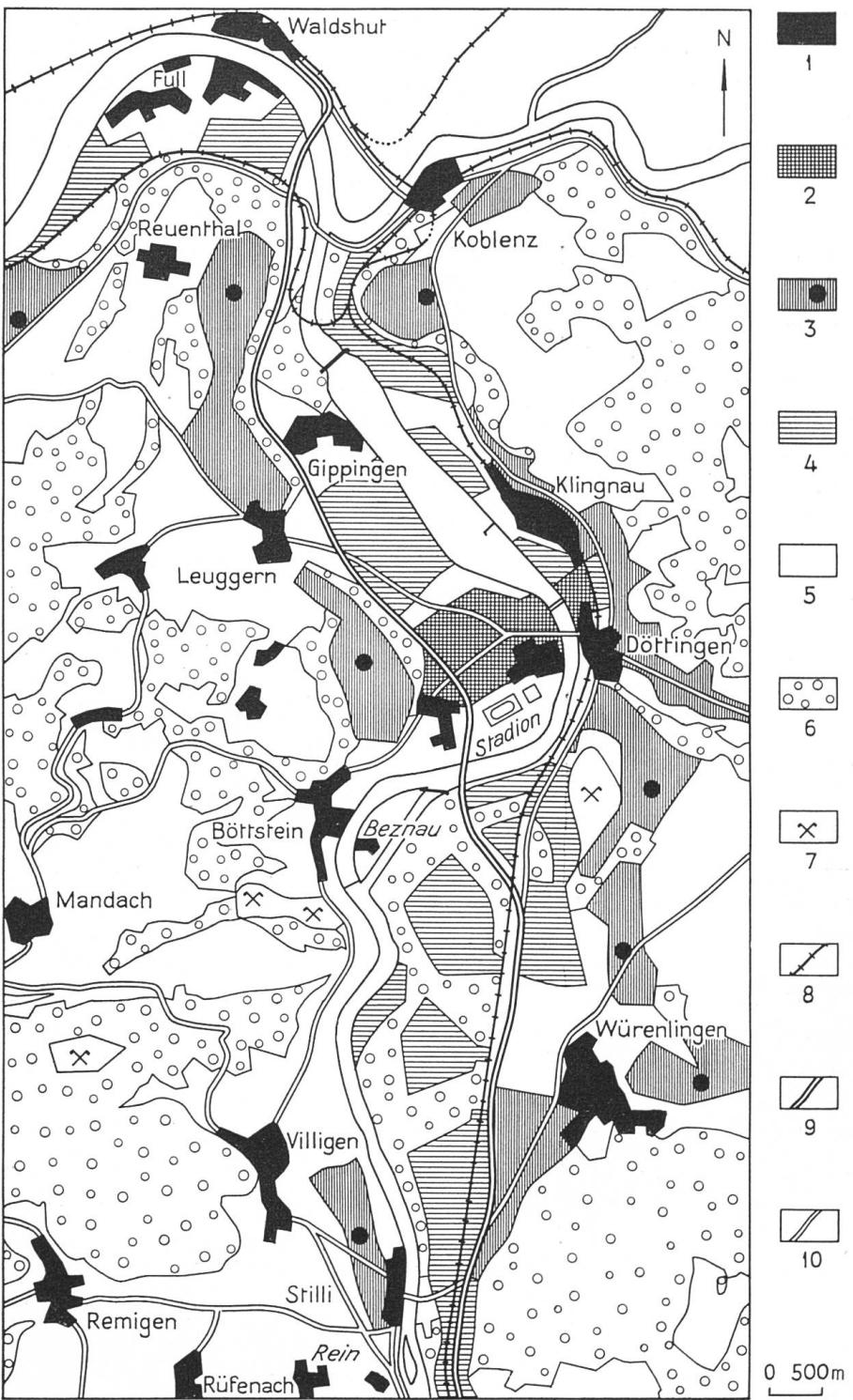


Abb. 7: Das unterste Aaretal morgen. 1 alte Siedlungskerne, 2 Regionalzentrum, 3 neue Wohnsiedlungsareale (mit Quartierzentrum), 4 Industriegebiete, 5 landwirtschaftlich nutzbarer Boden, Grünzonen und öffentliche Parks, 6 geschlossener Wald, 7 Steinbruch, 8 Bahnlinie, 9 Expressstrasse, 10 Kantonsstrasse.

Auf Initiative der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz sind die 15 Gemeinden beidseits der Aare zwischen Brugg und Koblenz zur Beratung planerischer Zukunftsfragen zusammengeschlossen. Auch die Studiengruppe TEAM 2000 Villnachern befasst sich mit den Problemen der Entwicklung des untersten Aaretals. Ideenskizzen für grossräumige Planung sind schon aus beiden Gremien hervorgegangen und diskutiert worden. Sie regten den Verfasser dieses Aufsatzes dazu an, im Anschluss an seine jahrelangen geographischen Untersuchungen im untersten Aaretal den Problemen aus eigener Sicht nachzugehen. Die beigegebene Skizze (Abb. 7) soll in erster Linie die geäusserten Gedanken illustrieren. Sie gibt die wesentlichen geographischen Gesichtspunkte wieder, ist weder flächenmässig noch räumlich vollständig durchdacht und soll als Anregung verstanden werden.

Ziel einer Planung im untersten Aaretal darf nicht allein ein harmonisch ausgewogenes Landschafts- und Siedlungsbild sein; die Talschaft soll selbstständig lebenskräftig werden und ihren Bewohnern — seien es nun 50 000 oder 100 000 — als Arbeits- und Wohnplatz mit Einkaufs- und Erholungszentren alles zum Leben bieten können. Diese Planung ist nur dann sinnvoll und durchführbar, wenn sie die besonderen geographischen, historischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Gemeinwesen berücksichtigt und auf ihnen weiterbaut.

Die geologischen Voraussetzungen sind günstig, wird doch fast das ganze Tal von eiszeitlichen Schotterterrassen mit mehr oder weniger mächtigen Lehmdeckschichten eingenommen, die sich als Baugrund sehr gut eignen. Einzig die Westhänge des Acheberg bei Klingnau (Opalinuston), Bötteberg und Nassberg südlich Böttstein (Opalinuston, abwärtsgeschichtete Effingermergel) sollten von vornherein von Ueberbauungsprojekten ausgenommen werden.

Die bestehenden *typischen Dorfkerne und das Stadtbild von Klingnau* sollten erhalten und — wo es noch möglich ist — von neuen Siedlungsgruppen getrennt bleiben. *Geschlossene landwirtschaftliche Areale*, besonders in den peripheren Dörfern, bilden eine unerlässliche Voraussetzung für den Fortbestand gesunder und arbeitsintensiver Bauernbetriebe. Die bestehenden arrondierten Rebberge, von Natur aus wenig für die Ueberbauung geeignet, sind als wesentliches Stück Tradition zu erhalten und zu pflegen. Es gilt auch, die alten Flussauen der Aare bei Klingnau, Koblenz und Felsenau als Naturschutzgebiete in ihrem Charakter zu bewahren, ebenso die von Uferwäldern gesäumte Stromlandschaft zwischen Stilli und der Beznau. Einzelne Eingriffe in die grossen Waldkomplexe des Tales, insbesondere im Beznauwald, werden sich aufdrängen. Sie sollten aber so beschränkt bleiben, dass die Funktion der Forste als Erholungsgebiete und Lungen der Landschaft nicht verloren geht.

Neue Industriegebiete finden sich auf den Niederterrassen längs Bahn und Aarelauf. Die zugehörigen neuen *Wohnsiedlungsgebiete* sind so zu gruppieren, dass der Pendelweg der Arbeiterschaft und damit der Verkehr zwischen Arbeits- und Wohnstätte auf ein erträgliches Mass reduziert bleibt. Als neue Wohngebiete eignen sich die höhern Terrassen beidseits des Tales und die Hanglagen von Döttingen-Klingnau. So wären die erhöhten Wohnquartiere von den Industriearealen der Talniederungen wohltuend getrennt. Zum Teil könnten die neuen Wohngebiete an die zentralörtlichen Funktionen der bestehenden Gemeinwesen angeschlossen werden, zum Teil wären in ihnen eigentliche *Quartierzentren* aufzubauen.

Als *Regionalzentrum* mit den höheren zentralen Funktionen (Saalbau, Banken, Progymnasium, Einkaufszentrum, Sportstadion) ergibt sich die City der neuen Stadt des untersten Aaretals in der Ebene von Kleindöttingen, die von ihren äussersten Quartieren her in zehn Autobusminuten erreichbar ist.

Die *Express-Strasse* aus dem Raume Waldshut kann auf der Niederterrasse so gelegt werden, dass sie alte Siedlungskerne meidet, neue Quartier- und Industriezentren streift und den Schwerpunkt der Region für die Autobahnen erschliesst. Dank der seinerzeitigen optimistischen Projektierung ist der zweispurige Ausbau der *Bahnlinie* Turgi-Koblenz leicht möglich. Später wird die zu schliessende Surbtalbahnlücke Döttingen-Niederweningen den Verkehr mit Zürich und der Ostschweiz entlasten.

Wie stellt sich das Problem eines möglichen *Hafenstandortes* für die Hochrheinschiffahrt? Sollte sich die Projektvariante Klingnau durchsetzen, wäre am Stausee genügend Land für einen Umschlags- und Hafenplatz verfügbar. Bis zu einem definitiven Entscheid müssen deshalb diese Flächen mit den notwendigen Anschlusssträngen freigehalten werden. Für die wirtschaftlichen Erschliessungsmöglichkeiten des Tales ist es von sekundärer Bedeutung, ob die Hafenanlage an den Stausee, in die Rheinebene bei Full oder nach Brugg zu liegen kommt. Lokalpolitisches Seilziehen wird hier zugunsten eines Denkens und Entscheidens in grösseren Dimensionen zurücktreten müssen. Naturgemäß brächte ein schiffbarer Hochrhein einzelnen Industriezweigen Erleichterungen, anderen zusätzlichen Anreiz zur Standortwahl; doch hängt die Entwicklung des untersten Aaretals nicht allein von der Öffnung des Wasserweges ab.

Wie sich das architektonische Bild des zukünftigen Arbeits-, Wohn- und Lebensraumes konzipieren und akzentuieren liesse, geht über den Rahmen der hier geäusserten Gedanken hinaus. Jedenfalls eignet sich das wechselvolle Relief vorzüglich als Substrat für eine auch in der Skyline individuell gegliederte neue Stadt. Diese neue Stadt nach allen Gesichtspunkten sinnvoll zu planen, ist Aufgabe unserer Generation. Ihre Marksteine müssen bald gesteckt werden. Trennungslinien in Form von politischen Grenzen zwischen Gemeinden und Bezirken (in das unterste Aaretal teilen sich drei Bezirke des Kantons Aargau) sollen in höherem gemeinsamem Interesse zurücktreten. Gelingt dies nicht, so kann das unterste Aaretal von planlosen Überbauungswellen überschwemmt und zu einem unorganischen Agglomerat von Steinen und rauchenden Schloten werden.

Verwendete Literatur:

- Badener Tagblatt*: Die «strategische Bahn». Baden 30. Juli 1960.
Die Botschaft: 100 Jahre Turgi - Waldshut. Jubiläumsnummer, Klingnau 19. und 22. August 1959.
Bugmann, E. (1954): Geomorphologische und wirtschaftsgeographische Untersuchungen im untersten Aaretal. Diplomarbeit Universität Zürich (Manuskript).
Mittler, O. (1947): Geschichte der Stadt Klingnau. Sauerländer Aarau.
Osterwalder, J. (1937): Das Aarekraftwerk Klingnau. Zürich.
Quellenwerke des Eidg. Statistischen Amtes.
Suter, H. (1924): Die Eisenbahnpolitik des Aargaus. Aarau.
Vosseler, P. (1928): Der Aargauer Jura. Mitt. Aarg. Naturf. Ges. XVIII.
Weissenbach, P. (1913): Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Zürich.

Karten

- Michaelis, E. H. (1840): Topographische Karte des Kantons Aargau. Aarau.
Topogr. Atlas der Schweiz 1 : 25 000, Ausg. 1878—1944. Blätter 21 Koblenz, 22 Klingnau, 36 Stilli.
Landeskarte 1 : 25 000, Blätter 1050 Zurzach, 1070 Baden.
Landeskarte 1 : 50 000, Blatt 215 Baden.

LE COURS INFÉRIEUR DE L'AAR: SON PASSÉ, SON PRÉSENT, SON AVENIR (Résumé)

Dès le moyen-âge, la partie de la vallée de l'Aar, située entre Brugg et Coblenz, s'est trouvée à l'écart des grandes artères reliant Bâle, Berne, Lucerne et Zurich. Cette situation entrava le développement politique et économique de Klingnau, qui resta un bourg de vigneron. La «Compagnie des chemins de fer du Nord-Est» construisit la ligne reliant Turgi à Waldshut. Mais elle ne fut guère touchée par le trafic international et ne joua qu'un rôle local, en concurrence avec les routes du Hauenstein et du Bözberg.

Les premières industries se sont établies dans cette région dès le début de notre siècle, succédant aux usines électriques de Beznau et de Klingnau. Et leur influence a modifié les populations et les villages.

La construction de l'usine atomique de Würenlingen et l'expansion industrielle entre Baden et Brugg et dans la vallée du Haut-Rhin en amont de Bâle s'accompagnent d'un développement démographique très rapide, que pourrait accélérer encore le projet de Navigation du Haut-Rhin.

Ces faits nous montrent qu'il faut préparer le développement de cette région, prévoir quelles superficies seront affectées à l'industrie et au logement, les incorporer harmonieusement au paysage, à l'écart des centres historiques. Il faudrait créer une cité nouvelle, et toutes les idées pouvant contribuer à sa construction sont les bienvenues. Elle aurait ses centres primaires et secondaires, ses axes de circulation, ses quartiers industriels, locatifs et récréatifs. La configuration en serait soumise à un plan d'ensemble prenant la relève du désordre actuel, défiant tout mécanisme sérieux.