Gründung der Regionalplanungsgruppe Laufental-Thierstein

Autor(en): **Lisser, A.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (1963)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783050

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

werden. Als Bauzeit werden 15 Monate angenommen. Die dritte Bauetappe umfasst das Mittelstück zwischen dem heutigen Bahnhofplatz und der Badstrasse. Im gleichen Zeitpunkt können die Bushaltestellen an der Bruggerstrasse verwirklicht werden. Total werden dabei Fr. 3 300 000.— erforderlich sein und eine Bauzeit von 15 Monaten benötigt werden. Die letzte Bauetappe der ersten Ausbaustufe wird sich besonders mit der Erstellung der Fussgängeranlagen, die von der Fussgängerebene aus verschiedene Verbindungen herstellen, zu befassen haben. Zudem hat noch der Ausbau der Parkstrasse zu erfolgen. Diese Arbeiten werden Kosten in der Höhe von Fr. 3 343 000.— ergeben und eine weitere Bauzeit von sechs Monaten nötig machen. Die Gesamtbauzeit für die Fertigstellung aller Bauteile der ersten Ausbaustufe dürfte somit etwa fünf Jahre betragen. Die Gesamtbaukosten ohne Landerwerb wurden auf Fr. 17 260 000.— veranschlagt. Gewichtig fällt dabei in Betracht, dass die umfangreiche, erste Ausbaustufe Baden einen entscheidenden Schritt zur Fussgänger- und Einkaufsstadt bringt. Sie schafft die dringend notwendigen Parkierungsplätze, aber auch grosszügige Erholungsflächen. Vom Kostenaufwand dieser Bauetappe dürften annähernd 9 000 000 Franken durch Parkplatzmieten und Gebühreneinnahmen verzinst werden können.

In einer zweiten Ausbaustufe sind der Ausbau des Oelraines im Abschnitt Schlossbergplatz bis Bahnhofplatz, die Erstellung einer zentralen Fussgängerunterführung Bahnhof—Bruggerstrasse und die Ueberdachung der Perrongeleise an die Hand zu nehmen. Dabei müssen nach heutigem Preisstand weitere Kosten von etwa Fr. 18 000 000.— budgetiert werden. Die zweite Ausbauetappe wird eine konsequente Fortsetzung des begonnenen Werkes darstellen. Sie bietet dem Fussgänger mannigfaltige Möglichkeiten. Sie bringt aber auch für den motorisierten Verkehr eine sehr gute Erschliessung des Stadtzentrums. Städtebaulich führt sie zu einer grosszügigen landschaftlichen Zusammenfassung.

Das hier dargelegte Projekt nimmt wohl in hohem Masse auf die künftige Entwicklung der Bevölkerung und des Verkehrs im aargauischen Limmattal Rücksicht, es darf aber keineswegs als überdimensioniert erachtet werden. Als vor 100 Jahren die Spanisch-Brötli-Bahn die Reisenden von Zürich nach Baden führte, zählte Baden 2700 Einwohner. Bahnhof und Bahnhofplatz wurden zweckmässig und zukunftsfreudig dimensioniert. Die heutige Bürgerschaft der Stadt wird noch dieses Jahr Gelegenheit zur Entscheidung erhalten, ob sie ja sagen will für eine ebenso grosszügige und weitsichtige Lösung. Sollte die Einwohnergemeindeversammlung dem Projekt einer innenstädtischen Verkehrssanierung, wie es hier dargestellt wurde, im Herbst dieses Jahres zustimmen, so könnte im Frühjahr 1965 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

711.4 (494)

Gründung der Regionalplanungsgruppe Laufental-Thierstein

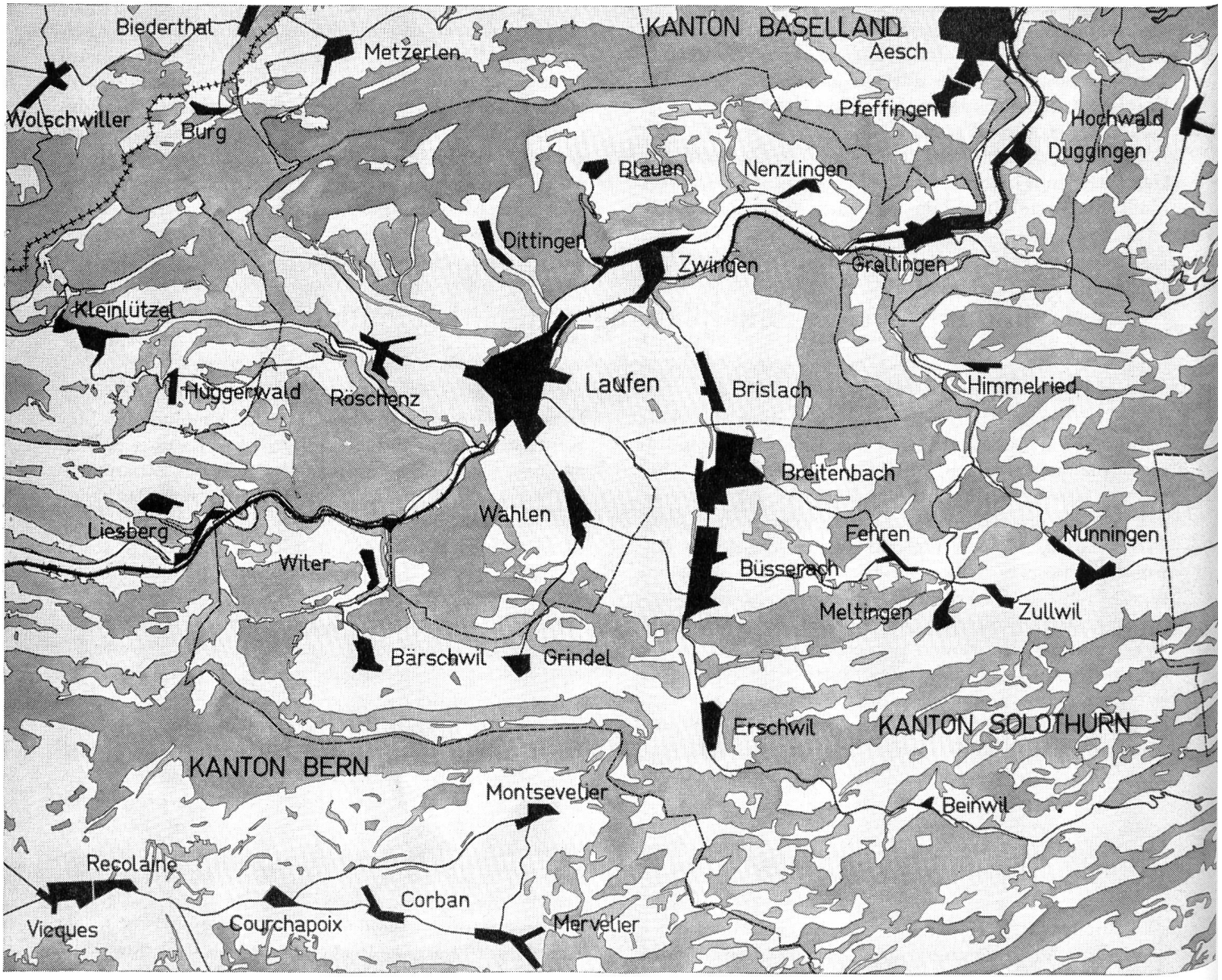
Von A. Lisser, Chef der kantonalen Planungsstelle, Solothurn

In früheren Beiträgen haben wir über die Aufteilung sowie die Konzeption zur Gründung von Regionalplanungsgruppen im Kanton Solothurn berichtet. Inzwischen konnte der Gedanke der Planung, der ja nicht nur technische, sondern auch menschliche Probleme als Ganzes umschliesst, vermehrt ins Bewusstsein unseres Volkes eindringen. Durch das ständige Wachstum unserer Bevölkerung, das für die Zukunft gesehen weiter andauert, wird der für unsere Versorgung nötige Boden immer knapper. Wenn wir uns in der heute guten Zeit der Hochkonjunktur keine Sorgen machen, so sollten wir doch bedenken, dass wir nur etwa 50 % der Versorgung produzieren. Mit der zunehmenden Bevölkerungsvermehrung steigt auch das Bedürfnis nach allen in diesem Zusammenhang stehenden Aufgaben. Bei einer Planung auf weite Sicht muss diesen Problemen unbedingt die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt werden. Zum Teil bedingt durch die Verhältnisse und durch vermehrte Aufklärung, können wir heute erfreulicherweise und mit Befriedigung über die Gründung einer neuen Regionalplanungsgruppe berichten, und zwar im nördlichen Kantonsteil, unter Einbezug eines ebensogrossen Einzugsgebietes des Kantons Bern. Diese Region umfasst verschiedene Gemeinden beider Kantone. Wesen und Struktur dieses Raumes weisen analoge Verhältnisse auf, so dass sich der Zusammenschluss zur Behandlung von gemeinsamen Aufgaben über die Kantonsgrenzen hinaus aufdrängte.

Die Mehrzahl der Gemeinden dieser Region setzte sich früher zur Hauptsache aus landwirtschaftlicher Bevölkerung zusammen. Einzig das Städtchen Laufen, das in der Region als Zentrum seine Bedeutung hatte, beherbergte in seinem Bann Handel und Gewerbe. Um die Jahrhundertwende gelang es dann dank der grossen Bemühungen aufgeschlossener Bürger, speziell im Lüsseltal, Industrien anzusiedeln. Durch grossen Einsatz und Unternehmergeist wurden aus den kleinen Anfängen blühende Unternehmen zum Segen der ganzen Talschaft. Von dieser Entwicklung profitierten nicht nur die Landgemeinden, sondern auch das Städtchen Laufen. Durch die Schaffung von genügend Arbeitsplätzen konnte der Gefahr der Abwanderung aus der Region und somit der Landflucht wesentlich entgegengetreten werden. Heute befinden sich im Raume des Laufener Beckens und Lüsseltals blühende Gemeinden mit starker Entwicklung. Die Prosperität der auf gesunden Grundlagen aufgebauten Industrien

hat das Wachstum der Gemeinden stark beeinflusst. Um dieser eingeleiteten Phase eine geordnete Weiterentwicklung sicherzustellen, haben einige Gemeinden die bauliche Gestaltung mit Bebauungsplänen geregelt. Damit ist aber die Planungsarbeit nicht abgeschlossen. Sie muss ihre Weiterführung in der Region finden, mit dem Ziel, eine harmonische und sinnvolle Gestaltung der Heimat zu erreichen, unter weitgehender Wahrung unserer Freiheitsrechte. Zahlreich sind die Faktoren, die dabei zu berücksichtigen sind.

Zur Durchführung dieser Studien hat ein eingesetztes Initiativkomitee, in Verbindung mit den zuständigen kantonalen Behörden beider Kantone, die Vorarbeiten zur Gründung einer Regionalplanungsgruppe in die Wege geleitet. Die gutbesuchte Gründungsversammlung vom 9. März 1963 zeigte zu dieser wichtigen Aufgabe der heutigen Zeit eine sehr aufgeschlossene Haltung. Bereits am erwähnten Anlass haben sechs solothurnische Gemeinden, nämlich Breitenbach, Büsserach, Erschwil, Fehren, Kleinlützel und Meltingen, ihren Beitritt erklärt. Analog erfolgte dieser auch von den fünf bernischen Gemeinden Zwingen, Brislach, Laufen, Blauen und Grellingen. Als sehr erfreulich darf festgehalten werden, dass auch der Industrieverein seinen Beitritt in Aussicht stellte. Die Bemühungen zum Beitritt der noch in Frage kommenden restlichen Gemeinden werden fortgesetzt, und es ist zu hoffen, dass sie zum Erfolg führen. Die «Regionalplanungsgruppe Laufental-Thierstein» (RLT) besteht als Verein im Sinne von Art. 60 ff. ZGB. Der Beitritt ist nebst den Gemeinden auch privaten Organisationen und weitern öffentlichen Institutionen und Körperschaften, die sich um die Realisierung der Aufgaben der Regionalplanung interessieren, offen. Aus dem an der Gründungsversammlung genehmigten Arbeitsprogramm sind folgende Hauptpunkte zu erwähnen:



Gebiet der Regionalplanungsgruppe Laufental–Thierstein.

Verkehrsverbindung

Als wichtiger Lebensnerv in verkehrstechnischer Hinsicht ist die das Tal durchziehende Linie der SBB von Delsberg nach Basel zu bezeichnen. Dieses öffentliche Verkehrsmittel bildet die Hauptsammelschiene, mit zentraler Station Laufen. Von hier aus bestehen Postautokurse in die verschiedenen Seitentäler und Ortschaften. Mit Hilfe der Planung soll versucht werden, den Ausbau dieser Verkehrsmittel noch zu verbessern, um der Region günstigere Verhältnisse zu verschaffen. Das Netz der sich gegenwärtig im Bau befindenden Nationalstrassen berührt diese Gegend nicht direkt, so dass Mittel und Wege zu suchen sind, um der Region auf eine sinnvolle und zweckmässige Weise Anschlüsse an dieses nationale Werk zu ermöglichen. Diese Tatsache wird unweigerlich dazuführen, dass neue Strassenzüge von regionaler Bedeutung gebaut oder bestehende angepasst werden müssen, wobei in erster Linie an Trasseeführungen zu denken ist, die die heutigen Dorfsiedlungen umfahren. Um Verbesserungen zu ermöglichen, ist die Erstellung eines neuen Passwangtunnels unbedingte Voraussetzung. Die den Kantonen gehörenden Hauptstrassen haben den Charakter von Dorfstrassen angenommen und können demzufolge die ihnen zugedachten Funktionen als Strassen mit regionaler Verkehrsaufgabe nicht mehr erfüllen. Anderseits wird durch den starken Verkehrsstrom das Leben der Dorfgemeinschaft zerschnitten. Das heute leider sehr stark in Erscheinung tretende Zusammenwachsen der Ortschaften zu Strassendörfern bewirkt eine neue Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung. Bestrebungen zur Schaffung besserer und vor allem leistungsfähigerer Verbindungen Richtung schweizerisches Mittelland sind im Gange.

Trinkwasserversorgung und Abwasserreinigung

Zur Sicherstellung der Entwicklung gehört die Wasserversorgung. Die ständig zunehmende Bevölkerung sowie der stets steigende Wasserverbrauch stellen die Behörden vor grosse Aufgaben, um so mehr wenn man bedenkt, dass einerseits die Grundwasservorkommen sehr spärlich sind und anderseits die natürlichen Quellen des Juras im Rückgang sind. Interessanterweise besteht im solothurnischen Lüsseltal seit über 50 Jahren eine Gruppenwasserversorgung von vier an der Talstrasse liegenden Ortschaften. Lösungen auf regionaler Basis müssen hier im Interesse der ganzen Region gesucht und ausgebaut werden. Analog ist an das Problem der Abwassersanierung heranzutreten. Entsprechende Massnahmen wurden bereits eingeleitet. Hoffen wir, dass die starken Impulse in absehbarer Zeit zu praktischen Erfolgen führen.

Kehrichtbeseitigung

Mehr und mehr häufen sich die Kubikmeter der Abfallstoffe, deren Beseitigung den Behörden mancherorts schwere Sorgen bereitet. Während in den meisten Gemeinden vor Jahren bei der Einführung der Müllabfuhr genügend Gruben und geeignete Terrains zur Verfügung standen, trifft dies heute nicht mehr zu. Dieses Problem wird stellenweise zu einer scheinbar unlösbaren Angelegenheit. Gar oft wird dann zu «Notlösungen» gegriffen, die vom Standpunkt des Natur- und Heimatschutzes oder Gewässerschutzes abzulehnen sind. Die Grösse dieser Aufgabe verlangt gebieterisch Gesamtlösungen, die nur auf regionaler Ebene gefunden werden können. Durch die Planung sollen die nötigen Abklärungen erfolgen.

Schulplanung

Den Bildungsstätten unserer Jugend ist die allergrösste Beachtung zu schenken, bilden sie doch einen der wesentlichsten Grundsteine der kommenden Generation. Unsere Region mit den Randbezirken der beiden Kantone Bern und Solothurn ist in dieser Hinsicht benachteiligt. Der Besuch der Mittelschulen ist bedeutend erschwert und zum Teil mit erheblichem Kostenaufwand verbunden. Durch den Zusammenschluss über die Kantonsgrenzen muss hier im Interesse der Region nach einer befriedigenden und allseits tragbaren Lösung gesucht werden.

Mit dieser kurzen Aufzeichnung von Problemen, wie sie sich im umschriebenen Raume ergeben, wurden nur die wichtigsten Aufgaben kurz gestreift. Eine ganze Serie von analogen, mehr oder weniger wichtigen Fragen steht noch auf dem Arbeitsprogramm. Ganz besonders darf als positiv erwähnt werden, dass es möglich wurde, den Zusammenschluss über die Kantonsgrenzen hinaus zu realisieren. Dies ist um so mehr zur begrüssen, als die ganze Talschaft eine wirtschaftliche Einheit darstellt. Wir hoffen, dass die Arbeiten der neugegründeten Regionalplanungsgruppe sich zum Segen der ganzen Region auswirken werden.

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Neue Bauvorschriften

Der Grosse Rat genehmigte im ersten Halbjahr 1963 die Bauordnungen der Gemeinden Fisibach, Vordemwald und Rekingen. Fisibach wies in der Volkszählung von 1960 284 Einwohner auf und stellt damit die kleinste aargauische Gemeinde mit eigener Baugesetzgebung dar. Im Berichtsabschnitt hat die Zahl der Gemeinden mit Bauordnungen erstmals die Grenze von 100 erreicht und überschritten. Wohl ist das nicht ganz die Hälfte der 232 aargauischen Gemeinden. Doch finden sich darunter fast sämtliche Ortschaften von grösserer bevölkerungsmässiger und wirtschaftlicher Bedeutung mit etwa 80 % der Gesamtbevölkerung.

Zonenpläne mit den zugehörigen Spezialbauvorschriften erhielten die Gemeinden Rohr, Riniken und Gebenstorf.