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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 24 (1967)

Heft: 5

Rubrik: Chronik der Nordwestschweiz

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Aargau

Kommunale und kantonale Baugesetzgebung

Seit dem Beginn des Jahres 1966 bis Mitte 1967 — auf diesen Zeitabschnitt bezieht sich diese Berichterstattung — hat die Gemeindebaugesetzgebung wiederum erfreuliche Fortschritte gemacht. Den Schritt zum Erlass einer *Bauordnung* wagten die Gemeinden Burg, Endingen, Hendschiken, Schlossrued, Sins, Unterbözberg, Villigen, Waltenschwil und Zetzwil. In zwei Ortschaften, nämlich Rheinfelden und Schöftland, wurde im Zusammenhang mit der Ortsplanung als Ersatz für die alte, seit Jahrzehnten in Geltung stehende Bauordnung eine neue konzipiert und gleichzeitig mit dem Zonenplan von der Stimmbürgerschaft und nachher vom Kanton genehmigt. *Zonenpläne* mit dem Zweck der Ausscheidung und Differenzierung der Baugebiete gaben sich ferner die Gemeinden Bergdietikon, Brittnau, Dintikon, Gebenstorf, Kaiseraugst, Möriken-Wildegg, Niederlenz, Oberehrendingen, Othmarsingen, Reinach, Rekingen, Remetschwil und Schinznach-Dorf. Dazu kommt eine grössere Anzahl von Teilrevisionen geltender Bauvorschriften und Zonenpläne. Zu erwähnen ist schliesslich der Erlass oder die Abänderung verschiedener Teilüberbauungspläne im Sinne von Baulinien- und Strassenplänen in vielen Gemeinden.

Ein vom Regierungsrat in Beantwortung einer Motion dem Grossen Rat erstatteter Bericht über den *Stand der Planung im Aargau*, von welchem noch speziell die Rede sein wird, enthält bezüglich der Gemeindebaugesetzgebung folgende zahlenmässige Uebersicht (wobei zu beachten ist, dass der Kanton Aargau 232 Gemeinden zählt):

— Anzahl Bauordnungen . . .	132
— Bauordnungen in Vorbereitung	20
— Anzahl Zonenpläne . . .	64
— Zonenpläne in Vorbereitung .	72

Der etwas langwierige Reifungsprozess, den der Entwurf zu einem neuen *aargauischen Baugesetz* durchmachen muss, geht seinem Ende entgegen. Bekanntlich publizierte die Baudirektion nach intensiven Vorbereitungsarbeiten im Frühjahr 1965 einen ersten Entwurf mit der Einladung zur Stellungnahme an die interessierte Oeffentlichkeit. Das Echo auf diesen Vorschlag einer umfassenden Kodifikation des Rechtes der Strassen, der Gewässer, der öffentlichen Gebäude des Staates, der Vorschriften über die Planung inklusive des kantonalen Baupolizeirechtes, ferner der Vorschriften über Landumlegung sowie über Enteignung und Entschädigung war überraschend positiv. Die zahlreich eingegangenen Vernehmlassungen mit ihren Anregungen und Kritiken wurden im Laufe des Jahres 1966 geprüft und der Entwurf nochmals überarbeitet. Die so bereinigte Vorlage konnte anfangs 1967 zusammen mit einer kommentierenden Botschaft dem Regierungsrat unterbreitet werden. Dieser hat inzwischen Gesetzesentwurf und Botschaft seinerseits durchberaten und an den Grossen Rat zur parlamentarischen Behandlung weitergeleitet.

Keine Gnade fand in der Volksabstimmung vom 23. April 1967 das *Gesetz über den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung der National-, Land- und Ortsverbindungsstrassen.* Dieses sollte das geltende Strassenbaugesetz aus dem Jahre 1961 ablösen und die Finanzierung des Strassenbaues neu ordnen. Vorgesehen war die Beschaffung zusätzlicher Mittel durch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um rund 30 Prozent, durch Gewährung eines Staatsbeitrages aus ordentlichen Mitteln von maximal 3 Prozent des veranschlagten Staatssteuerertrages und durch eine Erhöhung der bisherigen Verschuldensgrenze von 70 Mio auf 140 Mio Franken. Ferner war beabsichtigt, die Rechtsgrundlage für die Strassenplanung zu verbessern. Die unmittelbare Folge des Volksverdiktes wird nun sein, dass sich der Strassenbau im Kanton Aargau — bis eine hinlängliche Ersatzlösung ausgearbeitet und in Kraft getreten ist — merklich verlangsamt. Die Folgen seines Entscheides wird also der motorisierte Stimmbürger möglicherweise selber noch zu spüren bekommen.

«Stand der Planung im Aargau»

In einer vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 1. Februar 1966 erheblich erklärten Motion Dr. Binder wurde der Regierungsrat eingeladen:

1. Einen umfassenden Bericht über den heutigen Stand der Planung im Kanton Aargau zu erstatten,
2. gesetzliche Grundlagen für die Schaffung eines kantonalen Institutes für Landes-, Regional- und Ortsplanung vorzulegen.

Nach Auffassung des Motionärs läuft der Aargau, dieses historisch, wirtschaftlich und bevölkerungsmässig so heterogene Gebilde ohne eigentliches Zentrum, heute Gefahr, von den grossen Stadtregionen der Nachbarkantone erdrückt zu werden. Es stelle sich daher die Aufgabe, auf der Grundlage genauer Kenntnis der jetzigen Verhältnisse, also des Ist-Zustandes der Planung, ein Leitbild zu schaffen, das von der Mehrheit des Volkes akzeptiert werde. Nur wissenschaftliche Methoden könnten hier weiterführen. Vorgeschlagen wird darum die Gründung eines wissenschaftlichen Institutes für Planungsfragen, bestehend aus einem hochqualifizierten Team von Fachexperten, dem etwa Soziologen, Juristen, Architekten, Ingenieure, Finanz- und Wirtschaftssachverständige angehören sollten. Ein solches Institut könnte schliesslich nach Auffassung des Motionärs Modell und Ausgangspunkt bilden für eine spätere Hochschule für Planungs- und Verwaltungswissenschaften.

Die besondere Aktualität und Tragweite der mit dieser Motion anvisierten aargauischen Strukturprobleme ist augenscheinlich. Und es mag zur Hauptsache der Einsicht in diese Zusammenhänge zu verdanken sein, dass die Landesplanung im Aargau auf allen Stufen innerhalb der letzten Jahre einen — angesichts des Fehlens staatlicher Zwangsmittel für die Orts- und Regionalplanung — bemerkenswerten Aufschwung genommen hat. Die ziemlich weit ausholende regierungsrätliche Antwort vom 2. Februar 1967 auf die Motion unternimmt es denn auch, über die bisher ergriffenen Planungsmassnahmen auf der Ebene der Gemeinden, der Regionen und des Kantons klaren Aufschluss zu geben. Darauf kann hier nicht im einzelnen eingetreten werden, zumal im Rahmen der Chronik dieser Zeitschrift periodisch über das wichtigste konkrete Planungsgeschehen im Aargau berichtet wird. Die regierungsrätliche Antwort versucht indes darüber hinaus im Interesse einer weiteren Klärung der Ausgangslage für allfällige organisatorische und andere Massnahmen über Stellung und Problematik der Planung im modernen staatlichen und gesellschaftlichen Leben einige Hinweise zu geben. In diesem Zusammenhange begreift der Bericht in seinem einleitenden Abschnitt die Planung als ein Zeitphänomen. Er erwähnt die Feststellung von Fourastié, der hervorragendste Charakterzug des Mutationsprozesses, den die Menschheit gegenwärtig durchmache, sei die Hereinnahme der «prévision» in unser Leben und Denken. Zudem spreche man heute von einem Planungsbedarf, ja einer Planungsnot, nicht nur im Sektor der Bodennutzung oder Raumordnung, sondern in den verschiedensten Lebensbereichen. Nach einigen Bemerkungen zum Begriff der Landesplanung geht der Bericht sodann auf das Verhältnis von Planung und Recht näher ein. Es stelle sich die gewichtige staatsrechtliche Frage, ob und wie das, was die Planer wollen, in das System der schweizerischen Rechtsordnung eingebaut werden könne und solle. Die für den einzelnen Grundbesitzer bereitstehenden privatrechtlichen Mittel sind von untergeordneter planerischer Bedeutung. Das Gemeinwesen kann auf die Nutzung von Grund und Boden einwirken, zunächst

durch die Art der Nutzung des Vermögens der öffentlichen Hand, sodann durch die Umschreibung der Voraussetzungen, unter denen es — für das private Bauen zumeist unerlässliche — öffentliche Dienste und Sachen im Gemeingebrauch zur Verfügung stellt, sodann aber zur Hauptsache durch öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen in Gestalt generell abstrakter Normen und individuell konkreter Verfügungen. Unter dem Gesichtspunkt der Eigentumsgarantie als verfassungsmässiges Recht erhebt sich die Schicksalsfrage der Landesplanung, die dahin lautet, welche Eigentumsbeschränkungen der Grundbesitzer entschädigungslos hinnehmen müsse und welche eine materielle Enteignung mit entsprechender Entschädigungspflicht des Gemeinwesens bedeuteten. Es folgt dann ein kurzer Ueberblick über die Kompetenzausscheidung zwischen Bund, Kanton und Gemeinden auf dem Gebiet des Baupolizei- und Planungsrechtes, worauf als Kernstück des Berichtes Entwicklung und Stand der Gemeindebaugesetzgebung, der Regionalplanung und der kantonalen Planung zur Darstellung gelangen. Ein Schlussabschnitt befasst sich mit den Zukunftsperspektiven der Planung im Aargau. Er erwähnt als eines der wesentlichen Elemente einer zeitgemässen Organisation der Planung den Ausbau der Rechtsgrundlagen, der bekanntlich mit dem neuen Baugesetz verwirklicht werden soll. Als nächste organisatorische Massnahme auf kantonaler Ebene wird schliesslich die Schaffung der Stelle eines Delegierten für Planungsfragen vorgeschlagen. Seine Aufgabe bestünde in der Koordination zwischen den Planungen des Kantons, aber auch der Regionalplanungen, sodann in der Einflussnahme auf die Grundlagenforschung und in der Unterstützung des Koordinationsausschusses für Planungsfragen bei der Erarbeitung eines siedlungspolitischen Leitbildes für den Kanton.

Transportplan Aarau–Lenzburg–Täler

Im Jahre 1964 bildete die Baudirektion eine Arbeitsgruppe «Transportplan Aarau–Lenzburg–Täler» (ALT). Ihr gehörten unter dem Präsidium von Dr. F. Zinniker, Aarau, Vertreter folgender Organisationen an:

- Baudepartement des Kantons Luzern
- Aargauische Baudirektion
- Kreisdirektion II der SBB
- Wynen- und Suhrentalbahn
- Regionalplanungsgruppen «Aarau und Umgebung», «Lenzburg–Hunzenschwil», später auch — nach ihrer Gründung — die Regionalplanungsgruppen «Suhrental» und «Wynental».

Ihr war die Aufgabe gestellt, für den Raum Aarau–Lenzburg und dessen südliche Täler — Suhrental, Wynental und Seetal — eine umfassende Transportplanung auszuarbeiten. Diese sollte gestützt auf vorhandene oder noch zu beschaffende Unterlagen der Orts- und Regionalplanung, in denen die zukünftigen Wohn- und Arbeitsgebiete festgelegt sind, über den Nah-, Mittel- und Fernverkehr, wie auch über die zweckmässige Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsanlagen Bahn und Bus sowie des Strassennetzes Aufschluss geben. Die Arbeitsgruppe ALT legte im Sommer 1966 als Ergebnis ihrer intensiven Untersuchungen, für welche verschiedene Ingenieurbüros sowie ein Regionalplanungsbüro beigezogen worden waren, einen umfassenden Bericht vor. Dieser orientiert in seinen Hauptabschnitten über die Bestandesaufnahme, die zugrunde gelegte Siedlungsplanung, die Transportbilanz, die Bahnbetriebsplanung, die Bauplanung für Strassen und Bahnlinien. Namentlich die Bauplanung ist zum Teil sehr detailliert und unter Bearbeitung verschiedener Varianten vorgenommen worden. Es ist unmöglich, im Rahmen dieser Chronik auf den Inhalt dieser interessanten Studie einzugehen. Es sei hier lediglich auf die aus der Transportbilanz gezogene Schlussfolgerung hingewiesen, dass es aus ökonomischen Gründen undenkbar sei, die Verkehrsanlagen so zu dimensionieren, dass sie in der Zukunft auch in den Flutstunden dem Verkehr zu genügen vermöchten. Deshalb seien die öffentlichen Verkehrsmittel zur Aufnahme der ausgesprochenen Pendlerspitzen so leistungsfähig und attraktiv als möglich auszubauen.

Der ALT-Bericht hat, wie jede noch so gute Planung, nur praktischen Wert als Grundlage konkreter Entscheidungen der politischen Behörden. Voraussetzung ist, dass letztere ihn kennen und sich mit dessen Lösungen auseinandersetzen. Er ist daher allen Gemeinden des Einzugsgebietes sowie den interessierten Instanzen des Kantons und des Bundes unterbreitet worden. Diesen wird namentlich auch das Aufzeigen von Variantenvorschlägen bei der Bauplanung die eigene Meinungsbildung und Entscheidung erleichtern. Die Bahnbetriebsplanung ihrerseits konnte im ALT-Bericht nur auf Grund eines Zwischenberichtes des beigezogenen Bahnfachmannes zur Darstellung gelangen. Diesbezüglich sind für die komplizierten Verhältnisse im Raume Aarau, aber auch im oberen Wynental — Raum Reinach/Menziken — ergänzende Untersuchungen notwendig. Es sind hiefür von der Baudirektion bereits entsprechende Arbeitsgruppen gebildet worden, die für die Erfüllung ihrer Aufgabe die notwendigen Fachleute beiziehen können.

Regionalplanungen

Aarau und Umgebung

Als erste im Kanton führte die Regionalplanungsgruppe Aarau und Umgebung im Frühjahr 1966 eine Planungsausstellung durch. Unter dem Motto: «Die Zukunft beginnt... heute» gab sie anhand eines reichhaltigen Bild- und Zahlenmaterials, ergänzt durch kommentierende Hinweise, Aufschluss über ihre bisherige Tätigkeit und die Probleme der Zukunft. Ebenso war den Veranstaltern daran gelegen, auch die Arbeitsmethoden und die gegenseitige Abhängigkeit der verschiedenen Planungsgebiete auf verständliche Art zu erläutern. Des weitern befasste sich die Gruppe mit Standortproblemen kantonaler und regionaler Werke, wie einer neuen Infanteriekaserne, einer Motorfahrzeugkontrolle, einer regionalen Schiessanlage. Besonderes Gewicht kommt schliesslich den in Gang befindlichen soziologisch-wirtschaftlichen Untersuchungen und den Vorarbeiten für die Errichtung eines regionalen Busnetzes zu.

Baden und Umgebung

Diese Gruppe hat letztes Jahr regionale Gesamtpläne über Landschaft und Siedlung herausgegeben. Darin sind die Resultate verschiedener, im Auftrage der Regionalplanungsgruppe erstatteter Gutachten sowie der Ortsplanungen der einzelnen Mitgliedgemeinden im Sinne sogenannter Flächennutzungspläne zur Darstellung gebracht. Sie sollen als Unterlage dienen für weitere Planungsarbeiten der Region, als Wegleitung für die kommunalen Planungen und als Bestandteil der kantonalen Planung. Der regionale Gesamtplan «Siedlung» umschreibt die Flächennutzung mit den in ihrem Bestand unveränderlichen Gebieten, wie Wald und Gewässer, und mit der Gliederung der offenen Flur in Schutz-, Landwirtschafts- und empfindliche Gebiete sowie in Siedlungsgebiete. Ferner werden die Verkehrsstrassen gemäss den kantonalen Richtplänen und unter Berücksichtigung der Badener Innerstadt aufgezeigt. Das Bahnnetz ist ergänzt durch die Projekte des Rangierbahnhofes Spreitenbach und des Heitersbergtunnels. Im regionalen Gesamtplan «Landschaft» sind die Flächennutzungen ausserhalb der Siedlungsgebiete sowie die vorzuschlagenden Aussichtspunkte und Wanderwege eingetragen. In einem später zu erstellenden regionalen Gesamtplan «Oeffentliche Werke» sollen die regional und interkommunal vorzusehenden Bauten und Flächen öffentlichen Charakters ausgewiesen werden. Im Hinblick auf eine überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme wird das angenommene Planungsziel, Zukunft II, dem Vollausbau der möglichen Siedlungsgebiete gleichgesetzt mit einer Bevölkerungszahl von 235 000. Des weitern ist auf Grund der Vorarbeiten der Regionalplanungsgruppe von fünf Mitgliedgemeinden ein Zweckverband «Busbetriebe» gegründet worden. Ein Gutachten über den regionalen und kommunalen Bedarf an Sportanlagen wurde fertiggestellt. Weitere Untersuchungen

betreffen die Schulhausplanung, den Bahnhofplatz Killwangen, die regionale Wasserversorgung, Kiesausbeutungen sowie die Abklärung überkommunaler Zentren.

Mutschellen

Die Arbeiten am regionalen Besiedlungskonzept gehen weiter. Besondere Studiengruppen befassten sich mit den Problemen des Verkehrs und der Schule. Beide haben ihre Berichte abgeliefert, die zurzeit geprüft werden. Von besonderer Aktualität war in letzter Zeit die Frage des Standortes einer neuen Bezirksschule auf dem Mutschellen.

Wiggertal

Hier liegen die Entwürfe eines Regionalplanes Siedlung (Flächennutzungsplan) sowie eines regionalen Strassenplanes für den Aargauer Teil der Gruppe vor. Sie wurden den Gemeinden, den Studiengruppen und den interessierten Amtsstellen von Bund und Kanton zur Stellungnahme zugeleitet. Für die angeschlossenen luzernischen Gemeinden ist eine landwirtschaftliche Eignungskarte und ein sogenannter landwirtschaftlicher Zonenplan ausgearbeitet worden, der nun als Grundlage für den zu erarbeitenden Siedlungsplan dient. Besondere Schwierigkeiten bietet die Trassierung einer neuen Wiggertalstrasse. Mit diesem Problem befasste sich eine besondere Arbeitsgruppe «Born», die einen Lösungsvorschlag ausgearbeitet hat. In diesen Zusammenhang gehört auch der Vorschlag der SBB für eine neue Verbindungslinie Olten–Rothrist, welchem nun von solothurnischer Seite eine rechtsufrige Variante gegenübergestellt worden ist. Mit den Organen der SBB wurden Verhandlungen gepflogen über die Erschliessung der Industriegebiete von Aarburg, Oftringen und Zofingen durch ein neues Industriegeleise und einen zentralen Güterbahnhof. Schliesslich soll auf dem Verkehrssektor noch die Frage der Errichtung eines regionalen Busnetzes näher abgeklärt werden. Auf dem Gebiet der Wasser- und Energieversorgung liegt ein Bericht des beauftragten Ingenieurbüros über die grundlegenden Aspekte einer regionalen Wasserbeschaffung (Grundwasseranreicherung) und Wasserverteilung vor. Vorgesehen ist die Bildung eines Grundwasserverbandes Wiggertal, der die gemeinsame, geordnete und planmässige Nutzung des gleichen, auf zwei Kantone sich erstreckenden Grundwasserstromes in technischer, rechtlicher und finanzieller Hinsicht bewerkstelligen soll. Besondere Studiengruppen befassten sich mit der Kehrichtverwertung, den erforderlichen Anlagen für Kultur, Bildung und Sport (allgemeine Schulplanung, Mittelschule Zofingen, Berufsschulen, regionale Sportanlagen), den Anliegen der Landwirtschaft sowie des Natur- und Heimatschutzes und der Erholungszonen.

Mittleres Rheintal

Hier sind nach Aufnahme der Planungsarbeiten in der erweiterten Gruppe Ende 1965 zuerst die Inventarpläne erstellt worden. Dabei ist der Inventarplan über die Landschaft durch ein landwirtschaftliches Gutachten ergänzt worden. Auf Grund der Vorarbeiten einzelner Studiengruppen werden die Regionalpläne konzipiert. Die Entwürfe derselben sind den angeschlossenen Gemeinden und dem Kanton inzwischen zur Vernehmlassung unterbreitet worden. Zum Problem der Kehricht- und Klärschlammbeseitigung ist ein Gutachten eingeholt worden. Eine spezielle Studiengruppe befasst sich mit regionalen Schiessanlagen.

Lenzburg/Hunzenschwil

Die regionalen Planungsvorschläge für Landschaft, Besiedlung und Verkehr liegen vor. Sie sind innerhalb der Gruppe bereits eingehend geprüft und gemeindeweise besprochen worden. Die Gruppe befasste sich ferner mit den Ergebnissen der Transportplanung Aarau–Lenzburg–Täler. Gegenwärtig erfährt die Gruppe eine Ausdehnung auf drei weitere Gemeinden, nämlich: Möriken/Wildegg, Holderbank und Ammerswil. Auf dieser breiteren Basis soll nun eine neue Planungsetappe in Angriff genommen werden. Dabei werden die Einführung der Seetalbahn in Lenzburg und das Schicksal der Bahnverbindung Lenzburg–Wildegg als Einzelprobleme zu prüfen sein.

Unteres Bünztal

Diese Gruppe befasste sich eingehend mit Problemen der kurzfristigen und langfristigen Bevölkerungsprognose, die in einem Zwischenbericht festgehalten wurden. Ferner wurde das Konzept eines regionalen Siedlungsplanes sukzessive ausgebaut. Ein diesbezüglicher Bericht erläutert die Aspekte der räumlichen Ordnung in regionalem Zusammenhang und befasst sich anschliessend mit den lokalen Besonderheiten jeder Gemeinde in bezug auf Bebauungsform, Ortsbild und Siedlungsrand. Die Arbeiten werden ab 1967 von einer neuen Planer-Arbeitsgemeinschaft fortgesetzt.

Oberes Freiamt

Die seit längerer Zeit anstehenden Probleme um die Express-Strassenführung konnten weitgehend abgeklärt werden. Man konzentriert sich nunmehr auf die Anfertigung eines Richtplanes für das sekundäre Strassennetz. In Arbeit befindet sich ferner ein Inventar des öffentlichen Grundbesitzes. Der regionale Siedlungsplan steht noch aus. Eine spezielle Studiengruppe für die Landwirtschaft ist vorgesehen.

Rohrdorferberg/Reusstal

Durch Untersuchungen über das Planungsziel, durch Gutachten über die Landwirtschaft und die Baugrundverhältnisse sind in dieser jungen Gruppe wichtige Vorarbeiten geleistet worden. Eine Studiengruppe für Wirtschaftsfragen erarbeitete einen interessanten Bericht über die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Reusstals. Wichtige Einzelprobleme bilden die Abklärung der Grundwasserverhältnisse, das Projekt einer neuen SBB-Verbindung durch den Heitersberg, der vom Militär geplante Baumaschinen-Uebungsplatz in Wohlenschwil, das Projekt eines Suval-Nachbehandlungszentrums in Bellikon und eine Starkstromleitung über den Heitersberg.

Unteres Fricktal

Das Gebiet liegt im engen Einflussbereich der Stadt Basel und weist eine starke Wohn- und Industriebautätigkeit auf. Im Rahmen der laufenden Arbeiten für das regionale Besiedlungskonzept kommt den Verkehrsproblemen besondere Bedeutung und Dringlichkeit zu, nicht zuletzt wegen der geplanten neuen Rheinübergänge.

Suhrental, Wynental und Seetal

Diese Gruppen bilden zusammen mit Teilen der Regionalplanungsgruppen von Aarau und Lenzburg das aargauische Einzugsgebiet der oben dargelegten Transportplanung Aarau – Lenzburg – Täler. Ihnen war in letzter Zeit die wichtige Aufgabe gestellt, sich mit den siedlungspolitischen Voraussetzungen und den verkehrsplanerischen Vorschlägen der ALT auseinanderzusetzen. Das zu erarbeitende eigene Regionalplanungskonzept dürfte zu einem nicht unwesentlichen Teil durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der ALT bestimmt werden. Von den Einzelproblemen, die diese Gruppe beschäftigten, sind die Kehrichtbeseitigung und der Landschaftsschutz am Hallwilersee hervorzuheben.

Brugg und Umgebung

Die drei früheren Regionalplanungsgruppen Birrfeld, Wildegg und Umgebung sowie Brugg–Koblenz sind nunmehr formell aufgelöst und der Grossteil der ihnen angehörenden Gemeinden der neuen Gruppe Brugg und Umgebung angegliedert worden. Einzelne Randgemeinden haben sich andern benachbarten Regionalplanungsgruppen angeschlossen, denen sie sachlich und topographisch besser zugeordnet sind. Zu Brugg gehört heute aber auch eine Anzahl von Gemeinden, die bisher keiner Regionalplanungsgruppe zugeteilt waren. Nach der Genehmigung der Statuten und der Bestellung der Organe ist die Arbeit energisch angepackt worden. Die Gruppe hat sich auch in die wichtige Diskussion um die Linienführung der Nationalstrasse im Raum Bözberg–Brugg–Birrfeld eingeschaltet. Auch die regionalen Verkehrsprobleme bilden ein wichtiges Traktandum. Für das Studium der regional wichtigen Frage nach ge-

meinsamen Schiessanlagen ist eine besondere Kommission gebildet worden.

Zurzach und Umgebung

Dieser jüngste Spross am ziemlich weitverzweigten Baum aargauischer Regionalplanungsgruppen hat ebenfalls seine Tätigkeit aufgenommen.

«Der Aargau baut» II

Diese Publikationsreihe, die 1964 mit einem Band über staatliche Hochbauten eröffnet wurde, findet ihre Fortsetzung in einer gefällig aufgemachten Schrift über den Gewässerschutz im Kanton Aargau. In seinem Vorwort würdigt Baudirektor Dr. Kim die Verdienste des auf Ende Oktober 1965 an das Eidg. Gewässerschutzamt berufenen dipl. Ing. F. Baldinger, der während 21 Jahren dem aargauischen Gewässerschutzamt vorgestanden ist. In einem Einleitungsartikel befasst sich sodann Charles Tschopp auf geistvolle Weise mit dem Wasser als Lebenselement. F. Baldinger selber gibt unter dem Titel «Genügend gutes Wasser im Kanton Aargau» eine umfassende Uebersicht über den Stand des Gewässerschutzes, die rechtlichen Grundlagen, die natürlichen Wasservorräte, die künftige Wasserversorgung, die Abwasserreinigung (Grundsätze, Planung, Verfahren, Stand der Abwasserreinigung, Kosten und Finanzierung), die Kehrichtbeseitigung, ergänzt durch einige Hinweise auf diverse zusätzliche Gewässerschutzprobleme. Es folgen Darstellungen über die Abwassersanierung in den einzelnen Regionen und Gemeinden. Auch die besonderen Massnahmen einzelner Unternehmen zur Industrieabwasserbehandlung werden geschildert. Das Ganze ist aufgelockert durch Photographien und Uebersichtskarten.

Nebenbahnen

Unsere drei Nebenbahnen, nämlich die Wynen- und Suhrentalbahn (WSB), die Bremgarten–Dietikon-Bahn (BD) und die Wohlen–Meisterschwanden-Bahn (WM) stellen der öffentlichen Hand seit Inkrafttreten des Eidgenössischen Eisenbahngesetzes und des kantonalen Verkehrsgesetzes bezüglich ihrer technischen Sanierung und der jährlichen Defizitdeckung Probleme von politischer und finanzieller Tragweite. Die WSB und die WM konnten bereits im Jahre 1965 mit dem Bund und dem Kanton als Vertragspartner Vereinbarungen über die technische Sanierung abschliessen. Die gestützt darauf von der öffentlichen Hand geleistete Finanzhilfe ermöglichte es den beiden Bahnen, vorerst das dringend benötigte neue Rollmaterial zu beschaffen und hernach weitere Sanierungsmassnahmen an die Hand zu nehmen. Für die BD konnte erst auf Grund des eingeholten Gutachtens, das die Beibehaltung der Bahn für die nächsten Jahrzehnte bejaht, die Vereinbarung über die Hilfeleistung von Bund, Kanton Zürich und Kanton Aargau an die BD für technische Verbesserungen aufgestellt und im Frühjahr 1967 von den Beteiligten rechtsverbindlich unterzeichnet werden. Das vom Bund und den Kantonen zu finanzierende Bauprogramm umfasst Bauten und Anschaffungen für gesamthaft 13,2 Mio Fr. Davon entfallen allein auf die Anschaffung von Rollmaterial 10,06 Mio Fr. Die von der BD aus eigenen Mitteln zu deckenden Aufwendungen belaufen sich auf 1,76 Mio Fr. Bund und Kantone bringen ihre Leistungen zur Hauptsache gegen Aushändigung von Prioritätsaktien und als bedingt rückzahlbare Subventionen, in bescheidenem Umfange als à-fonds-perdu-Beiträge. Von besonderer Dringlichkeit ist auch bei der BD die Beschaffung neuen Rollmaterials. Eine entsprechende Bestellung ist darum sobald als möglich aufgegeben worden.

Vor einer ziemlich ungewissen Zukunft steht heute die «Durchgehende Suhrentalbahn». Wohl sind mit den Bundesbeschlüssen über die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee und die Gewährung eines Bundesbeitrages vom 19. September 1963 nach — man kann ohne Uebertreibung sagen — jahrzehntelangen Bemühungen die eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Bahn geschaffen worden. Im Januar 1967 haben die Konzessionäre, nämlich die beiden Kantone Luzern und Aargau sowie die 15 an der Bahnstrecke gelegenen Gemeinden des luzernischen und aargauischen Suhrentales die vorgeschriebenen Projektunterlagen mit Kostenberechnung dem Bund eingereicht. Die Untersuchungen haben indes ergeben, dass für Unterbau, Brücken, Ueber- und Unterführungen sowie zusätzliche Stationsgebäude wesentlich höhere Aufwendungen nötig sind, als das Konzessionsprojekt vorsah. Dazu kommt natürlich die Teuerung. Zurzeit ist über die Projektvorlage das eisenbahnrechtliche Vernehmlassungsverfahren im Gange. Parallel dazu werden die Konzessionäre zusammen mit dem Bund die Finanzierung der Mehrkosten abzuklären haben. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auf Bundesebene eine neue Vorlage an die eidgenössischen Räte notwendig wird. Aber auch auf Kantonsebene dürfte die Finanzierung angesichts der offenbar nicht bloss kurzfristigen Finanzklemme einige Schwierigkeiten bieten, so dass jedenfalls nicht mit einer raschen Realisierung gerechnet werden kann.

Basel-Landschaft

Behandlung von Baugesuchen

Im Berichtsjahr wurden 2227 Baugesuche auf die Einhaltung der kommunalen Zonenvorschriften geprüft. Davon waren 1718 Gesuche in Ordnung, während bei 509 Gesuchen gesamthaft 999 Mängel festgestellt werden mussten. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche Augenscheine durchgeführt, Einsprachen behandelt, Mitberichte zuhanden der Rekursinstanzen verfasst und Anträge an den Regierungsrat gestellt. Die vermehrte Einführung von Zonenvorschriften in den Gemeinden, verbunden mit der Anwendung der kantonalen Zonenreglements-Normalien, führten zu einem — sachlich und rechtlich allerdings begründeten — Mehraufwand an Arbeit. Dadurch und in Zusammenhang mit Personalwechsel trat in der Prüfung der Baugesuche bei der Planungsstelle bis zum Jahresende eine Verzögerung ein. Es wird versucht, diesem unhaltbaren Zustand mit gezielten Massnahmen zu begegnen.

Behandlung von Grundstück-Mutationsgesuchen

Der Planungsstelle wurden 94 Gesuche für Landabtrennungen an überbauten Grundstücken zur Prüfung überwiesen. Diese Gesuche mussten auf Einhaltung der kommunalen Zonenvorschriften (Bebauungs- und Nutzungsziffer) auf den Teilparzellen geprüft werden. 73 Gesuche waren in Ordnung, während 8 abgelehnt werden mussten. Ueber die restlichen Begehren konnte aus verschiedenen Gründen noch nicht entschieden werden.

Ortsplanung

a) Allgemeines

Es konnten 95 Beschlüsse der Gemeinden betreffend Zonen- und Bebauungspläne, Bau- und Zonenreglemente, Ortskernplanungen, Richtpläne, Gesamtüberbauungen, generelle und endgültige Bau- und Strassenlinienpläne sowie Strassenprojekte bearbeitet und dem Regierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Der Regierungsrat hat davon 89 ganz und 6 teilweise genehmigt. In diesem Zusammenhang mussten die Einsprachen von 144 Grundeigentümern und ein Wiedererwägungsgesuch eines Einsprechers behandelt werden. In einem Fall konnte sich ein Einsprecher mit dem regierungsrätlichen Entscheid betreffend Zonenvorschriften nicht abfinden. Er wandte sich mit staatsrechtlicher Beschwerde an das Bundesgericht. Bis Jahresende lag das Urteil noch nicht vor.

Bis Ende 1966 verfügten 38 Gemeinden über rechtskräftige Ortsplanungen. In 18 dieser Gemeinden werden die Planungen gegenwärtig revidiert. Neue Ortsplanungen sind zurzeit noch in 27 Gemeinden in Ausführung begriffen. Von diesen Gemeinden besitzen 3 bereits Teilplanungen und 8 brauchbare Zonenvorschriften provisorischer Natur. Eine weitere Gemeinde, die sich bis jetzt noch nicht entschliessen konnte, eine umfassende Ortsplanung durchzuführen, be-

sitzt ebenfalls provisorische Zonenvorschriften. Lediglich von 8 Gemeinden im oberen Kantonsteil sind bis jetzt noch keine konkreten Planungsabsichten bekannt.

Das im Rahmen der Subventionsbedingungen für Ortsplanungen vorgeschriebene Vorprüfungsverfahren konnte für 11 Gesamt- bzw. Teilplanungen abgeschlossen werden. Es hat sich dabei wiederum gezeigt, dass die kantonalen Zonenreglements-Normalien in allen Fällen übernommen worden sind.

Ferner sind 30 generelle bzw. endgültige Bau- und Strassenlinienpläne der Gemeinden in technischer Hinsicht einem fakultativen Vorprüfungsverfahren unterzogen worden.

b) Ortskernplanungen, Gesamtüberbauungen und Hochhäuser

Die kantonale Kommission für Gesamtüberbauungen und Hochhäuser behandelte 2 Gesuche für Einzelhochhäuser (Einzelgebäude mit mehr als 5 Geschossen), 21 Gesuche für Gesamtüberbauungen und 1 Gesuch für eine Ortskernplanung. Ein Hochhausprojekt konnte dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden. Von den Gesamtüberbauungen wurden 5 Gesuche teilweise mehrmals zur Ueberarbeitung zurückgewiesen. Die für die Behandlung dieser Geschäfte notwendigen Untersuchungen wurden wiederum von der Planungsstelle durchgeführt und in Prüfungsberichten zusammengefasst.

c) Subventionierung der Planungsarbeiten

Der Planungsstelle sind aus 4 Gemeinden Subventionsgesuche mit einer subventionsberechtigten Honorar- und Nebenkostensumme von Fr. 67 506.— zur fachtechnischen Begutachtung überwiesen worden. Es handelte sich um eine Ortsplanungsrevision und um 3 neue Ortsplanungen.

Auf Grund der einschlägigen eidgenössischen und kantonalen Vorschriften wurden im Berichtsjahr von Bund und Kanton an 5 Gemeinden Maximalbeiträge von insgesamt Fr. 27 730.— beziehungsweise Fr. 43 952.— zugesichert.

Zur Abrechnung gelangten 6 vom Regierungsrat genehmigte Planungen aus 3 Gemeinden. An die subventionsberechtigten Honorar- und Nebenkosten leisteten der Bund und der Kanton Beiträge von Fr. 5725.— bzw. Fr. 9910.—.

Seitens des Bundes sind für die Subventionierung von Planungsarbeiten am 1. März 1966 neue Vorschriften in Kraft getreten. Es sind insbesondere:

a) das Bundesgesetz über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues vom 19. März 1965;
b) die Vollzugsverordnung I zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues (mittelbare Bundeshilfe) vom 22. Februar 1966.

Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA) hat ferner auf den 18. Juni 1966 für Quartier-, Orts- und Regionalplanungen die neue Honorarordnung Nr. 110 in Kraft gesetzt. Diese Honorarordnung ersetzt die provisorische Wegleitung aus dem Jahre 1945. Die Instanzen des Bundes haben der neuen Tarifordnung die Zustimmung erteilt, so dass ihrer Anwendung nichts mehr im Wege steht.

d) Gesuche für kommunale und private Deponie- und Ausbeutungsplätze

Der Planungsstelle sind 74 Gesuche zur Prüfung und zum Mitbericht in planerischer Hinsicht unterbreitet worden. Dieser Geschäftskreis brachte wiederum eine grosse Belastung mit sich, denn für eine genaue Beurteilung waren beinahe in allen Fällen auch Augenscheine erforderlich.

Regionalplanung

a) Allgemeines

Infolge Auslastung des Mitarbeiterstabes der Planungsstelle war es nur in beschränktem Masse möglich, sich mit Regionalplanungsarbeiten zu befassen. Dank einer nun möglichen Neuorganisation der Planungsstelle ist die Schaffung einer speziellen Abteilung für Regionalplanung der Verwirklichung nähergerückt. Zusammen mit der sich abzeichnenden Entlastung der privaten Planungsbüros sollten sich daher in dieser Hinsicht künftig neue Lösungen ergeben.

Die Planungsstelle wirkte wiederum bei den Kommissionsberatungen für den Entwurf des neuen Baugesetzes mit. In diesem Zusammenhang wurde die Frage der künftigen Organisation der Regionalplanung (Zusammenarbeit mit Gemeinden), wie sie der Gesetzesentwurf vorsieht, in verschiedenen Kreisen durchbesprochen.

Sofern keine unvorhergesehenen Verzögerungen eintreten, kann angenommen werden, dass die umfangreichen Erhebungen für den Gemeindespiegel im Laufe des Jahres 1967 abgeschlossen werden können. Es ist beabsichtigt, die definitive Gestaltung an einen privaten Betrieb zu vergeben.

Die Arbeiten am Strukturatlas der *Regio Basiliensis* konnten abgeschlossen werden, so dass dieses in jeder Hinsicht wertvolle Werk der Oeffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden konnte.

Am 12. Oktober 1966 fand im Hotel Waldhaus, Gemeinde Muttenz, die Generalversammlung der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz unter dem Thema «Heimat- und Naturschutz in der Planung» statt. Die Organisation dieser Tagung wurde von der Planungsstelle besorgt.

b) Regionale Verkehrsplanung

Der von der Subkommission für regionale Strassenplanung in erfreulicher Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden ausgearbeitete Strassennetzplan «Rheintal» fand die Zustimmung der Planungskommission. Auch der Regierungsrat hat diesen Plan am 3. August 1966 genehmigt und zuhanden des Landrates verabschiedet. Die Planungsstelle besorgte die Ausarbeitung der mehrfarbigen Vorlage. Dieser Plan bildet einen weiteren bedeutenden Bestandteil des Transportplans der Agglomeration Basel.

Ausserdem wurde die Arbeit am Strassennetzplan der Region «Ergolztal West» weiter vorangetrieben und bereits mit den Studien für den Plan «Ergolztal Ost» begonnen. Zudem befasste man sich mit den vom Landrat seinerzeit geforderten Korrekturen am Plan der Region «Leimental–Birstal». Ferner musste wiederum zu vielen Detailfragen Stellung genommen werden, und es waren verschiedene Besprechungen mit Gemeindebehörden und Fachinstanzen der angrenzenden Kantone erforderlich.

Im übrigen wurden von der Planungsstelle mehrere kantonale Bau- und Strassenlinienpläne bzw. Strassenprojekte zur Stellungnahme unterbreitet.

Die «Expertenkommission für die Ausarbeitung einer Studie über die öffentlichen Verkehrsmittel im Leimental und im Birstal» setzte sich vor allem im Interesse einer volkswirtschaftlich tragbaren Lösung intensiv mit den Fragen der verschiedenen Bahnsysteme auseinander. Dabei zeigte es sich, dass auf Grund der gegenwärtig im Kanton Basel-Stadt im Vordergrund stehenden Art des öffentlichen Verkehrsmittels der Zukunft eine vermehrte und intensive Zusammenarbeit notwendig ist. Um der Lösung der sich stellenden Probleme näherzukommen, bedarf es einer konkreten Vergleichsuntersuchung der verschiedenen in Fachkreisen zur Diskussion stehenden Systeme.

Basel-Stadt

Ausbau der kantonalen Gesetzgebung

In der Berichtsperiode ist der Ausbau der kantonalen Gesetzgebung zur *Förderung des sozialen Wohnungsbaues* hervorzuheben. Bekanntlich wurde das Bundesgesetz vom 19. März 1965 über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues am 1. März 1966 in Kraft gesetzt. Um die Wirksamkeit aller Massnahmen zu verstärken, erliess der Grosse Rat am 23. Juni 1966 einen Beschluss, indem er zusätzlich zur Bundesaktion eine analoge, ausschliesslich kantonale Aktion mit laufenden Kapitalzinszuschüssen vorsah. Der Regierungsrat erliess am 4. Juli 1967 die erforderliche Ausführungsverordnung zu diesem Grossratsbeschluss (Wohnungsbau mit Kapitalzinszuschüssen des Kantons ohne Bundeshilfe). Die kantonale Hilfe besteht in der Ausrichtung jährlicher Beiträge an

die Kapitalverzinsung bis 1⅓ % der Gesamtinvestitionen, die für die Erstellung der Wohnungen einschliesslich Landkosten aufgewendet werden müssen. Die Hilfe wird für Familienwohnungen mit mehr als zwei Zimmern, für Invalidenwohnungen und Alterswohnungen mit ein oder zwei Zimmern gewährt. Die Kapitalzinszuschüsse können bis auf 2 % bei Alterswohnungen, Invalidenwohnungen und Wohnungen mit fünf und mehr Zimmern, die für Familien mit mindestens drei minderjährigen oder sich in Ausbildung befindenden Kindern bestimmt sind, erhöht werden. Die Zusprechung der Hilfe ist auf die Geltungsdauer der Bundesaktion gemäss dem Wohnungsbaugesetz vom 19. März 1965, höchstens jedoch auf 750 Wohnungen beschränkt. Die Hilfe darf auf die Dauer von 20 Jahren zugesichert werden. Die Wohnungen dürfen nur an Familien vermietet werden, deren Einkommen den sechsfachen Betrag des Mietzinses nicht übersteigt. Zu diesem Betrag dürfen für jedes minderjährige oder in Ausbildung begriffene Kind sowie für jedes nicht erwerbstätige Familienglied 1200 Franken hinzugezählt werden. Zufolge der Boden- und Baukostenverteuerung sind die Gesamtinvestitionen im Kanton Basel-Stadt auch für ein einfaches Mehrfamilienhaus hoch. Dies führt dazu, dass eine grosse Zahl von Einwohnern zum Bezuge einer verbilligten Wohnung berechtigt ist. Bei einer verbilligten Vierzimmerwohnung zum Beispiel kann das Familieneinkommen über Fr. 30 000.— betragen. Dieses Ergebnis muss als fragwürdig bezeichnet werden, da kaum mehr von sozialem Wohnungsbau für Familien in bescheidenen finanziellen Verhältnissen gesprochen werden kann. Auch kann aus der grossen Zahl der Anspruchsberechtigten begreiflicherweise nur ein Bruchteil in den Genuss einer subventionierten Wohnung gelangen, so dass diese wenigen klarerweise privilegiert sind, ohne dass ein sachliches Kriterium vorliegt, das die Begünstigung rechtfertigen würde.

Neben der neuen kantonalen Aktion mit Kapitalzinszuschüssen ohne Bundeshilfe besteht schon seit mehreren Jahren die Möglichkeit, zur Förderung des sozialen Wohnungsbaues kantonale Finanzierungsbeihilfe zu leisten. Diese Aktion wurde allerdings bis heute kaum in Anspruch genommen, was den Regierungsrat veranlasste, mit einer weiteren Verordnung vom 4. Juli 1967 die an die kantonale Hilfe geknüpften Bedingungen zu erleichtern. In der jetzigen Ausgestaltung liegen keine rechtlichen Hemmnisse für die Inanspruchnahme kantonaler Finanzierungsbeihilfe mehr vor. Diese besteht in der Gewährung von Hypotheken im ersten Rang bis maximal 60 % der Anlagekosten und von Hypotheken im zweiten Rang bis maximal 94 % der Anlagekosten. Ferner kann sich der Kanton am Gesellschaftskapital derjenigen Gesellschaften, denen solche Hypotheken gewährt werden, mit höchstens 3 % der Anlagekosten beteiligen. Die kantonale Hilfe kann somit insgesamt bis zu 97 % der Anlagekosten betragen, so dass nur 3 % eigene Mittel aufgebracht werden müssen. Die Hypotheken sind zu einem Zinssatz, der ¾ % unter demjenigen der Basler Kantonalbank für Althypotheken liegt, zu verzinsen. Dieser günstige Zinssatz führt zu einer spürbaren Mietzinsverbilligung. Auch bei dieser Aktion dürfen die Wohnungen nur an Familien vermietet werden, deren Einkommen den sechsfachen Betrag des Mietzinses nicht übersteigt, wobei zusätzlich für jedes nicht erwerbstätige Familienglied ein Betrag von Fr. 1200.— hinzugezählt werden darf. Diese Mietzinslimite führt zu noch höheren Grenzen als bei der Aktion mit laufenden Kapitalzinszuschüssen.

Dass sich der Kanton Basel-Stadt zu derart weitgehenden Aktionen zur Förderung des Wohnungsbaues entschliessen musste, ist kennzeichnend für das nach wie vor unbewältigte Wohnungsproblem. Die engen Grenzen des Kantonsgebietes tragen wesentlich zur Verschärfung der Lage bei. Der Wohnungsbedarf kann nur in der Region befriedigt werden.

Zum eidgenössischen Wohnungsbaugesetz erliess der Regierungsrat ebenfalls am 4. Juli 1967 die kantonale Ausführungsverordnung. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die unmittelbare Bundeshilfe im Kanton Basel-Stadt leider kaum in Anspruch genommen werden kann. Die in Art. 11 der Vollzugsverordnung II vom 22. Februar 1966 zum Wohnungsbaugesetz festgesetzten Anlagekosten können namentlich zufolge der hohen Bodenpreise nicht eingehalten werden. Ausserdem ist die in Art. 16 und 17 der Vollzugsverordnung II angeordnete Begrenzung der finanziellen Verhältnisse der Mieter als zu eng bezeichnet. Namentlich erweist sich das auf Fr. 16 000.— limitierte Bruttofamilieneinkommen zuzüglich des Zuschlages von Fr. 1200.— je Kind als zu niedrig.

Die in der letzten Chronik erwähnten Arbeiten für eine *Teilrevision des Hochbautengesetzes* im Interesse der Baurationalisierung konnten von der Verwaltung abgeschlossen werden. Die Vorlage wurde vom Regierungsrat mit Ratschlag Nr. 6329 am 26. Januar 1967 an den Grossen Rat weitergeleitet. Gegenwärtig prüft eine Grossratskommission die Anträge des Regierungsrates. Weitere wichtige Gesetzesvorlagen, die das kantonale Bau- und Bodenrecht betreffen, werden demnächst dem Grossen Rat zugestellt. Es handelt sich um die Entwürfe zu einem Gesetz betreffend die *Schaffung von Parkflächen auf privatem Grund*, zu einem Gesetz über die *Sammlung und Auswertung der Bodenpreise* und zu einem Gesetz über *Bodenordnungsmassnahmen*. Der zuletzt genannte Gesetzesentwurf bringt eine umfassende Neuregelung der Erschliessungs- und der Neuordnungsumlegung sowie der Grenzbereinigung. Ausserdem sieht er vor, dem Gemeinwesen ein Vorkaufsrecht an Grundstücken einzuräumen, die zu öffentlichen Zwecken benötigt werden.

Ueberbauungspläne und Vollzug der Grünflächenplanung

Von den im Berichtsjahr erlassenen speziellen Bauvorschriften sind namentlich zwei *Ueberbauungspläne* hervorzuheben. Der eine bezieht sich auf das noch nicht überbaute Gebiet «Auf der Bischoffhöhe» in Riehen. Auf Grund eines Erschliessungs- und Ueberbauungsplanes erliess der Grosse Rat für dieses Gebiet am 30. Juni 1967 spezielle Bauvorschriften. Sie bezwecken, eine lokkere Ein- und Zweifamilienhausbebauung sicherzustellen. Eine geordnete Ueberbauung wird durch die Vorschrift gewährleistet, dass das Gebiet erst überbaut werden darf, nachdem die Parzellenverhältnisse durch eine Landumlegung bereinigt worden sind. Die entsprechende Vorschrift wurde bereits in frühere spezielle Bauvorschriften aufgenommen und hat sich bewährt. Die Umlegung wird im Kanton Basel-Stadt auf Antrag des Gemeinderates von Amtes wegen durchgeführt. Ein Antrag der Eigentümer ist möglich, jedoch nicht notwendig. Auch ist es unmassgeblich, ob eine Mehrheit der Eigentümer das Umlegungsverfahren wünscht oder nicht. Nötigenfalls werden die neuen Parzellengrenzen durch richterliches Urteil verbindlich erklärt. In der Regel gelingt es jedoch dem kantonalen Vermessungsamt, das die Umlegungen durchführt, die Zustimmung aller Eigentümer zur Neuordnung der Parzellen innert einer Zeitspanne von einem bis höchstens drei Jahren zu erlangen.

Der zweite Ueberbauungsplan, der vom Grossen Rate ebenfalls am 30. Juni 1967 verbindlich erklärt wurde, bezieht sich auf das überbaute Gebiet zwischen der Nauenstrasse, der Gartenstrasse und der Heumattstrasse in der Nähe des Bundesbahnhofes. Um die Planung, die mit der Verlegung der Nauenstrassen in Zusammenhang steht, nötigenfalls auch gegen den Willen einzelner Eigentümer zu verwirklichen, liess sich der Regierungsrat vom Grossen Rat zur Durchführung der Zonenexpropriation ermächtigen. Der Ueberbauungsplan sieht die Erstellung eines 15geschossigen Hochhauses sowie weiterer mehrgeschossiger Wohn- und Geschäftshäuser mit Einschluss einer unterirdischen Autoeinstellhalle vor.

Der *Vollzug der Grünflächenplanung* führte im Berichtsjahr zu einem für den Kanton günstigen Bundesgerichtsentscheid vom 21. Dezember 1966 in Sachen Agiva AG. Das Urteil ist in der amtlichen Sammlung der Bundesgerichtsentscheide wiedergegeben, BGE 92 I 475 ff. Die Agiva AG hatte eine grosse Liegenschaft im Bettingertäli zum Preis

von Fr. 1 284 000.— erworben, ein Preis, der offensichtlich übersetzt war. Das baselstädtische Appellationsgericht setzte den Uebernahmepreis auf Fr. 800 000.— fest, was vom Bundesgericht geschützt wurde. Das Bundesgericht stellte fest, dass der Grundsatz der vollen Entschädigung nicht besagt, dass dem Enteigneten stets und unter allen Umständen der Preis zu ersetzen ist, den er für die enteignete Sache bezahlt hat. Der Umstand, dass das Gemeinwesen die Enteignung eines Grundstückes oder dessen Einweisung in die Grünzone plant, steht zwar der Veräusserung des Grundstückes zu einem beliebigen Preise nicht entgegen, doch muss der Käufer damit rechnen, dass ihm gegebenenfalls nur der nach den üblichen Berechnungsmethoden bestimmte objektive Verkehrswert ersetzt wird. Auch darf bei der Preisfestsetzung der Wiederbeschaffungswert unberücksichtigt gelassen werden, da es häufig schwierig und gelegentlich unmöglich ist, Ersatzland zu erwerben; aus der Eigentumsgarantie ergibt sich kein Anspruch auf Realersatz.

Oeffentliche Bauaufgaben

Im Berichtsjahr haben die Arbeiten für die Erstellung des Heuwaageviadukts gute Fortschritte erzielt. Eine gewaltige und sehenswerte Baustelle erstreckt sich vom Centralbahnplatz bis zum Steinengraben.

Der in der letztjährigen Chronik erwähnte Ratschlag für den Neubau des Stadttheaters fand die Zustimmung des Grossen Rates. Das Referendum gegen den Grossratsbeschluss, das den erforderlichen Kredit in der Grössenordnung von rund 50 Mio Fr. bewilligte, wurde nicht ergriffen, so dass die Projektierungs- und Bauarbeiten für den Theaterneubau programmgemäss weitergeführt werden können.

Gegen den vom Grossen Rate ebenfalls bewilligten Kredit von über 21 Mio Fr. für die Erstellung von Sporthallenanlagen in St. Jakob wurde hingegen das Referendum ergriffen, desgleichen gegen den Grossratsbeschluss über die Korrektion der St.-Jakobs-Strasse zwischen der Kantonsgrenze bis zum Zeughaus. Beide Vorlagen fanden jedoch die Zustimmung des Souveräns. Namentlich für die Korrektion der St.-Jakobs-Strasse sind die Bauarbeiten dringend, da bis Ende 1970 der Kanton Basel-Stadt an die Nationalstrasse N 2 angeschlossen werden soll. Die Bauarbeiten auf Kantonsgebiet sind in vollem Gange. Der Autobahnverkehr wird zunächst über die Gellertstrasse an die St.-Jakobs-Strasse angeschlossen. Zur Bewältigung des Verkehrs sind die grosszügigen Korrektionsmassnahmen unumgänglich.

Solothurn

Im Berichtsjahr war nahezu in allen Gemeinden des Kantons eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen. Allgemein beginnt sich eine langsame Sättigung des Wohnungsmarktes abzuzeichnen. Es war auch eine Beruhigung bei den Landkäufen feststellbar. Diese Tatsache blieb nicht ohne Einflus auf die Baulandpreise. In Erkenntnis der Notwendigkeit, dass die bauliche Gestaltung der Ortschaften in geordnete Bahnen gebracht und der Streubauweise Einhalt geboten werden muss, hat auch im Jahre 1966 eine ansehnliche Zahl von Gemeinden von den Möglichkeiten des kantonalen Baugesetzes Gebrauch gemacht. Es wurden total 53 Bebauungs- und Zonenpläne durch den Regierungsrat genehmigt. Im weitern wurden auch einige Baulandumlegungen rechtskräftig. Es wäre wichtig, wenn von dieser Möglichkeit, die eine erheblich bessere Ausnützung unseres Bodens gewährt, noch vermehrt Gebrauch gemacht würde. Gleichzeitig mit den Plänen wurden in verschiedenen Gemeinden die nötigen rechtlichen Grundlagen durch geeignete Bauvorschriften geschaffen.

Planungszustand im Kanton Solothurn

1. Rechtskräftige Zonenpläne in 51 Gemeinden;
2. Zonenpläne in Arbeit in 49 Gemeinden;
3. noch keine Planungsmassnahmen eingeleitet in 31 Gemeinden (speziell in landwirtschaftlichen Ortschaften).

Sehr rege Tätigkeit entfaltete sich auf regionaler Ebene. Der auf Grund eingehender Untersuchungen und Studien erarbeiteten Konzeption der Verkehrsplanung für den Raum Solothurn und Umgebung wurde vom Regierungsrat in grossen Zügen zugestimmt. In der Gruppe Olten und Umgebung sind gegenwärtig die Abklärungen in vollem Gange. Erfreuliche Fortschritte konnten in der Regionalplanungsgruppe Laufental–Thierstein in der Schulplanung für die Schaffung einer Mittelschule erreicht werden. Die Vorarbeiten zur Gründung der Regionalplanungsgruppe Leimental–Birstal waren ebenfalls erfolgreich, indem im Herbst die Gründungsversammlung durchgeführt werden konnte. Mit Ausnahme des Thals, von Balsthal bis Gänsbrunnen, ist heute das ganze Kantonsgebiet in Regionalplanungsgruppen organisiert. Von den bestehenden Gruppen sind drei als interkantonale zu bezeichnen, indem es gelang, in den betreffenden Gebieten auch die den Kanton Solothurn umschliessenden Kantone Bern und Baselland zur Mitarbeit zu gewinnen.

Die Förderung der Planungsarbeiten erfolgt auch durch die Gewährung von Subventionsbeiträgen von Bund und Kanton für Ortsplanung, Bebauungspläne und Ausarbeitung von generellen Kanalisations- und Wasserversorgungsprojekten. Die Festsetzung der einzelnen Beiträge erfolgt auf Grund der Finanzkraft der Gemeinden. Im Berichtsjahr kamen 31 Gemeinden in den Genuss solcher Subventionszusicherungen.

Die Planungsarbeiten konnten in verschiedenen Gemeinden so weit gefördert werden, dass der Abschluss im Jahre 1967 möglich ist. Bei all diesen Studien steht die kantonale Planungsstelle den Gemeinden, den Regionalplanungsgruppen und den Projektverfassern mit Rat zur Verfügung.