

Regionalplanung Brugg und Umgebung : Gestern-Heute-Morgen

Autor(en): **Wandeler, Hugo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujaersblätter**

Band (Jahr): **105 (1995)**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-900803>

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.

Hugo Wandeler

Regionalplanung Brugg und Umgebung

Gestern – Heute – Morgen

Die Anfänge

Als vor bald 30 Jahren die heutige Regionalplanungsgruppe Brugg und Umgebung als Zusammenschluss von damals 33 Gemeinden gegründet wurde, war dies nicht der erste gemeindeübergreifende Verband, der an Planungsfragen in diesem Gebiet arbeitete. Die stürmische Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg hatte dazu geführt, dass sich schon vorher Gemeinden und private Unternehmungen zur gemeinsamen Planung grösserer Werke zusammengefunden hatten, so z.B. zur Regionalplanungsgruppe Brugg-Koblenz, welche sich mit den Fragen der Aareschiffahrt beschäftigte. Eine Planungsgruppe Birrfeld-Brugg hatte die Industrialisierung des Birrfeldes vorbereitet, und eine Planungsgruppe Wildeggen-Brugg hatte sich mit den Fragen des Kalkabbaues für die Zementindustrie befasst. Diese jeweils nur ein Teilgebiet bearbeitenden Gruppen wurden 1966 durch die heute noch bestehende Regionalplanungsgruppe Brugg und Umgebung (abgekürzt Repla) abgelöst.

Im Zweckartikel der Repla ist festgehalten, dass der Verband das gemeinsame Studium folgender Aufgaben zum Ziele hat:

- a) Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsplanung
- b) Wasserversorgung, Schutz und Erhaltung des Grundwassers
- c) Abwasserreinigung, Kehrrichtbeseitigung, Energieversorgung
- d) öffentliche Werke
- e) Förderung von Kultur und Bildung
- f) weitere regionale öffentliche Anlagen

Die Repla ist mit Absicht nie als eigene politische Ebene ausgestaltet worden und hat deshalb weder Mittel noch Kompetenzen,

um irgendwelche Projekte selber zu verwirklichen. Das Ziel ihrer Arbeit ist es, den Gemeinden Grundlagen zu liefern, damit diese ihre Entschlüsse und Massnahmen für die künftige Entwicklung in Kenntnis der grösseren Zusammenhänge der Region treffen können.

Im Jahre 1966 war Planung keine Selbstverständlichkeit und von den 33 der Repla angeschlossenen Gemeinden verfügten nur 21 über eine vollständige, den Bundesvorschriften entsprechende Vermessung. In nur 11 Gemeinden war das Baugebiet in einem rechtskräftigen Zonenplan verbindlich ausgeschieden und nur 19 Gemeinden besaßen eine kommunale Bauordnung. Mit dem Baugesetz von 1972, welches das alte Baugesetz von 1859(!) ersetzt hatte, wurde im Kanton Aargau die erste kantonale Gesetzesgrundlage für die Raumplanung geschaffen. Neben dem Kanton und den Gemeinden wurden damals die Regionalplanungsgruppen auch rechtlich als Träger der Planung anerkannt, und es wurde Ihnen die Ausarbeitung von Regionalplänen übertragen. Auf der Grundlage einer ausführlichen Bestandesaufnahme und nach verschiedenen konzeptionellen Vorarbeiten wurde der Regionalplan der Gruppe Brugg und Umgebung, aufgeteilt in Teilrichtpläne für die Bereiche Landschaft, Siedlung, Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen, erarbeitet, vom Grossen Rat festgesetzt und im Jahre 1976, zum Anlass des 10jährigen Bestehens der Gruppe, in einer Wanderausstellung mit einem «Planwagen» in allen Gemeinden der Region ausgestellt. Der Verkehrsplan konnte damals nicht fertig erstellt werden, weil es auch der Repla nicht gelungen war, in der Frage der Linienführung der N3 eine Lösung zu finden, der alle Beteiligten zustimmen konnten.

Das Gebiet

Weil die Bezirksgrenzen neben geographischen auch vielfältige geschichtliche und politische Hintergründe haben, eignen sie sich nicht immer zur Abgrenzung von Planungsregionen. Das Gebiet der Repla Brugg umfasst heute mit Ausnahme von Mandach alle Gemeinden des Bezirkes Brugg, wobei die Gemeinden jenseits der Bözbergpasshöhe (Effingen, Elfingen und Bözen) als Doppelmit-

glieder auch der benachbarten Gruppe oberes Fricktal angehören. Zusätzlich ist im Osten auch Gebenstorf dabei, allerdings als Doppelmitglied auch bei der Gruppe Baden, und im Süden gehört Brunnegg politisch zum Bezirk Lenzburg, planerisch aber zu Brugg. Auenstein ist seit etwa 1980 auch Doppelmitglied bei der Gruppe Aarau. Diese Hinweise zeigen, dass für Planungsregionen eindeutige Grenzen oft nicht zu ziehen sind.



· *Abbildung 1:*

Das heutige Gebiet der Regionalplanungsgruppe Brugg und Umgebung (inkl. Doppelmitglieder).

Mit den 33 Gemeinden (inkl. Doppelmitglieder) und ihrer naturräumlichen Gliederung in vier Teilregionen, die stark unterschiedliche Charaktere aufweisen, ist die Region Brugg ein Abbild der Vielfalt des Kantons Aargau.

Mit insgesamt über 15000 Hektaren Gesamtfläche umfasst die Region rund 10% des Kantonsgebietes und ist mit ihrer landschaftlichen und strukturellen Vielfalt ein getreues Abbild des Kantons: Die kantonalen Eigenheiten und Probleme spiegeln sich in der Region, nicht immer im Massstab 1:10, manchmal viel markanter, manchmal auch verhaltener.

Das Zentrum mit den Gemeinden Brugg, Windisch, Hausen, Gebenstorf und Umiken, bildet siedlungsmässig eine fast geschlossene Agglomeration mit über 20000 Einwohnern und ca. 10000 Arbeitsplätzen und umfasst etwa die Hälfte der Einwohner und Arbeitsplätze der ganzen Region. Diese Agglomeration hat im Kerngebiet städtischen Charakter und unterscheidet sich in der Struktur und in den Problemen deutlich vom übrigen, noch stark ländlich wirkenden Gebiet.

Die Teilregion Bözberg-Geissberg, im Gebiet des Kettenjura und seiner Ausläufer, umfasst mit 14 Gemeinden flächenmässig den grössten Teil der Region. Sie ist noch stark von der Landwirtschaft geprägt und hat auch grosse Bedeutung als Erholungsgebiet.

Das Birrfeld steht im Spannungsfeld verschiedener Nutzungen und Interessen. Die flache Ebene begünstigt eine rationalisierte Landwirtschaft, bietet mit der guten Erschliessung durch Bahn und Strasse aber auch grosse Standortvorteile für die Industrie, was zu den regional bedeutenden Industriezonen in den Gemeinden Birr, Lupfig und Brunegg geführt hat.

Im Schenkenbergertal wiederholen sich die Eigenschaften und Strukturmerkmale der ganzen Region auf kleinerem Raum: In der Jurazone die traditionelle Landwirtschaft und der Charakter als Erholungsgebiet, an den Südhängen intensiver Rebbau und in der Talebene die rationalisierte Landwirtschaft in Konkurrenz mit Abbaugebieten, gewerblicher Nutzung und Intensivkulturen.

Die Region im Kanton

Die Region Brugg ist eine der wenigen aargauischen Regionen, die ganz innerhalb des Kantonsgebietes liegen und keine gemeinsame Grenze mit andern Kantonen aufweisen. Trotzdem führt die Verkehrslage der Region zu Beziehungen weit über den Aargau hinaus,

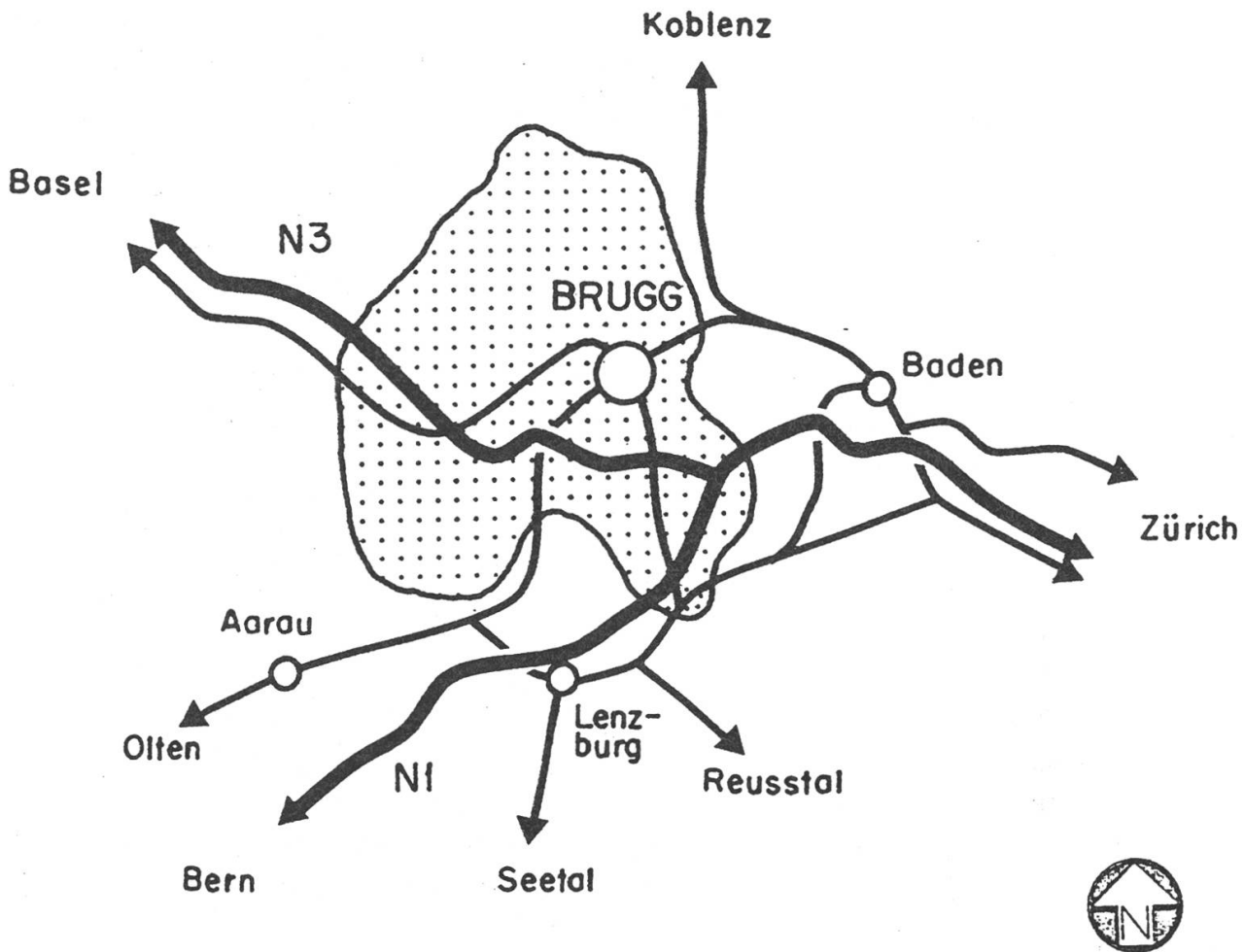
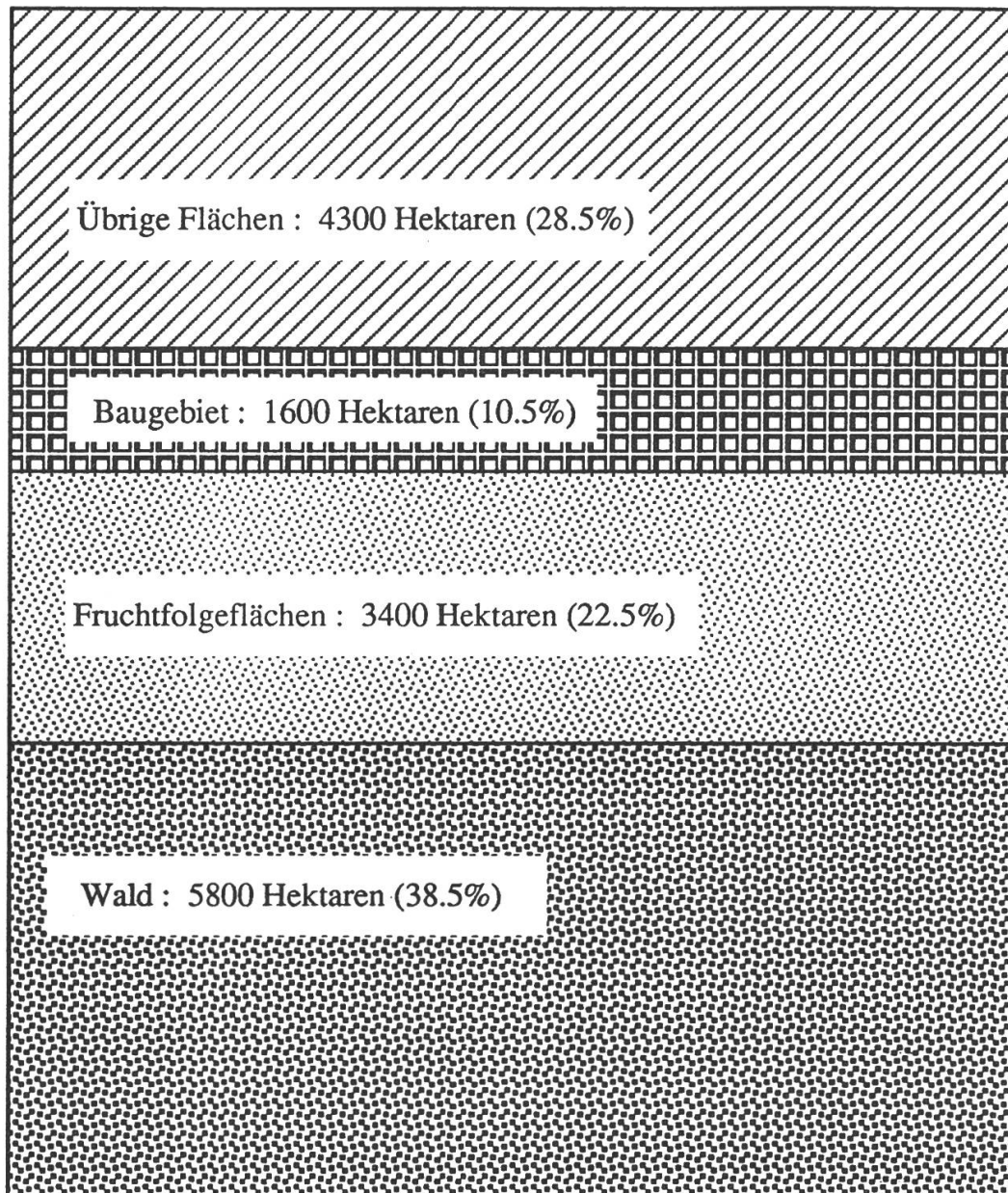


Abbildung 2:

Die Region Brugg und Umgebung im übergeordneten Verkehrsnetz. In früheren Zeiten haben die Wasserwege (Aare, Reuss und Limmat) die Verkehrsgunst der Region geprägt, heute sind es die Nationalstrassen N1 und N3 und die Bahnlinien. Brugg ist im schweizerischen Bahnnetz ein wichtiger Knotenpunkt der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse. Gesamtfläche: rund 15 100 Hektaren.

und was in früheren Jahrhunderten die Flüsse bedeuten heute die Eisen- und die Autobahnen: Attraktive Verkehrswege für Handel und Gewerbe. Brugg hat nach wie vor eine Bedeutung als wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, und mit den Anschlüssen an die N1 im Süden und an die N3 im Norden gehört das Birrfeld zu den strassenmässig am besten erschlossenen Industriegebieten im Aargau.



*Abbildung 3:
 Flächenaufteilung in der Region Brugg und Umgebung:
 Mit einem Anteil von 38% an der Gesamtfläche ist die Region recht stark bewaldet. Die Fruchtfolgeflächen (d.h. das gute ackerfähige Landwirtschaftsland) ist flächenmässig immer noch mehr als doppelt so gross wie die Bauzonen.*

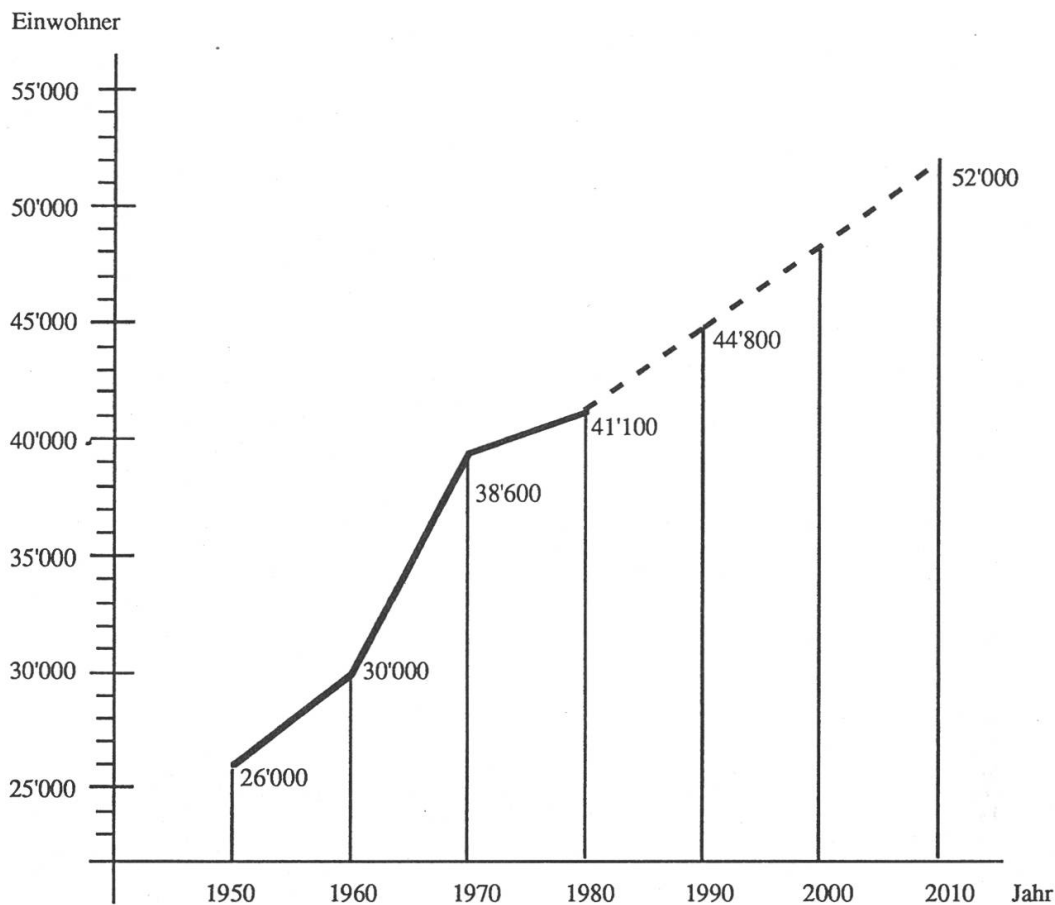


Abbildung 4:

Bevölkerungsentwicklung in der Region Brugg und Umgebung von 1950 bis 1990 und Prognose bis ins Jahr 2010.

Von 1950 bis 1990 hat die Einwohnerzahl der Region um rund 18200 (= + 70%) zugenommen, und ein weiteres Wachstum bis auf über 50000 Einwohner wird für die nächsten 15–20 Jahre erwartet. Die starke Zunahme der Jahre 1950 bis 1970 (fast 50% in 20 Jahren) hat sich von 1970 bis 1990 auf einer Wachstumsrate von ca. 1,6% oder im Mittel etwa 620 Einwohner pro Jahr stabilisiert.

Wenn die unüberbauten Wohnzonen mit der gleichen Dichte überbaut werden, wie die bereits überbauten, reicht dies für rund 15000 zusätzliche Einwohner.

In den 915 Hektaren der überbauten Wohnzonen wohnen rund 45000 Menschen, was einer mittleren Einwohnerdichte von 50 Einwohner pro Hektare entspricht. Pro Einwohner stehen also durchschnittlich 200 m² Zonenfläche zur Verfügung, was für eine vierköpfige Familie immerhin eine Parzelle von 800 m² ergibt.

Diese Standortgunst hat die Entwicklung der Region massgeblich beeinflusst und wird auch in Zukunft Bedeutung haben, nicht nur im positiven Sinne, weil der heutige Verkehr mit Immissionen verbunden ist, die niemand gerne auf sich nimmt.

Zur Struktur und Entwicklung der Region

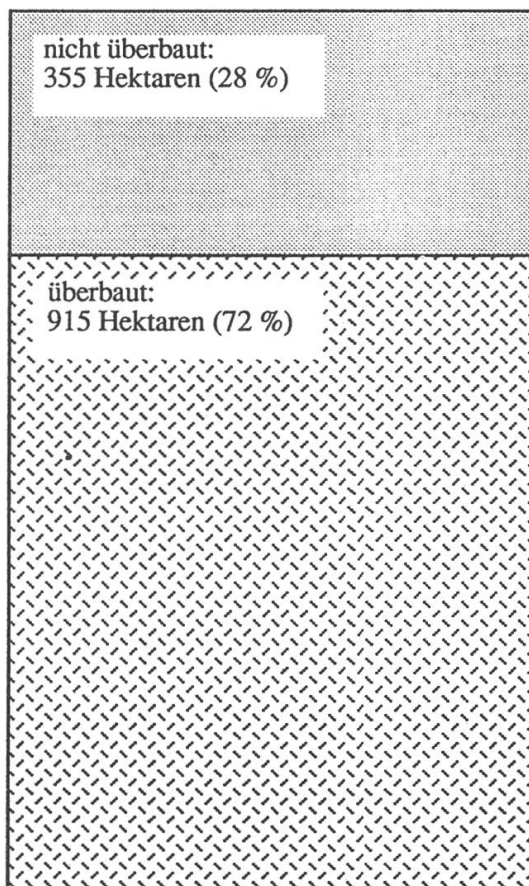
Die Vielfalt der Region und die Gewichte einzelner Nutzungen kommen bereits in wenigen Zahlen der Arealstatistik zum Ausdruck.

Fast 40% der Gesamtfläche sind bewaldet, fast ein Viertel (22,5%) sind als Fruchtfolgeflächen gutes, ackerfähiges Landwirtschaftsland, und nur 10% sind als Bauzonen ausgeschieden, wovon etwa ein Drittel noch nicht überbaut ist. Die Region hat trotz der grossen Entwicklung der letzten Jahrzehnte auf weite Strecken ihren ländlichen Charakter bewahren können. Auch wenn heute nur noch etwa 5% aller Arbeitsplätze in der Landwirtschaft zu finden sind, ist es immer noch die Landwirtschaft, welche mit ihrer bäuerlichen Kultur das Landschaftsbild entscheidend gestaltet und prägt.

Seit 1950 hat die Einwohnerzahl der Region von damals 26 000 Einwohner um rund 18 200 auf heute 44 800 Einwohner zugenommen, ein sehr grosses Wachstum, das nach allen Prognosen etwa im Ausmass der letzten 20 Jahre weitergehen wird, so dass bis zum Jahre 2010 eine Verdoppelung der Einwohnerzahl von 1950 zu erwarten ist.

Selbst wenn man dies wollte, könnte diese Entwicklung mit planerischen Mitteln wohl kaum verhindert oder massgeblich behindert werden. In den Gemeinden der Region bestehen insgesamt rund 355 Hektaren rechtskräftig ausgeschiedene unüberbaute Wohnzonen, von denen die wenigsten ausgezont, bzw. in die Landwirtschaftszone umgeteilt werden könnten. Auch wenn nur die Hälfte dieser Bauzonen in den nächsten 15–20 Jahren mit der gleichen mittleren Einwohnerdichte überbaut wird, wie sie in der Region schon heute besteht, kann die Prognose von 52 000 Einwohnern problemlos erreicht werden.

Die Einwohnerdichte (Anzahl Einwohner pro Hektare überbaute Wohnzone) ist ein Indiz für die Wohnstruktur und den Flächenanspruch. Der Mittelwert von rund 50 Einwohnern pro Hektare wird nur von 6 Gemeinden erreicht oder überschritten, alle anderen haben z.T. wesentlich tiefere Werte, und die Spannweite schwankt zwischen 27 Einwohnern pro Hektare in Hottwil und 92 Einwohnern pro Hektare in Birr. Dies bedeutet, dass im Regionsmittel rund 200 m² Wohnzonenfläche pro Einwohner zur Verfügung stehen, was bei einer 4köpfigen Familie bereits 800 m² ergibt. Es wäre also durchaus möglich, die ganze Bevölkerung der Region in Einfamilienhäusern unterzubringen, ein deutliches Indiz für den noch weitgehend ländlichen Charakter der Region und für den grossen Flächenanspruch pro Einwohner.



*Abbildung 5:
Wohnzonen in der
Region Brugg und
Umgebung*

In wesentlich stärkerem Masse als die Bevölkerung hat in den letzten 25 Jahren die Zahl der Autos zugenommen. 1965 zählte man in der Region rund 5000 Personenwagen (einen auf je sieben Perso-

nen) heute sind es über 20000, was bedeutet, dass heute im Durchschnitt jede zweite Person einen PW besitzt und auch fährt. Allein in Brugg und Windisch zusammen stehen heute mehr Autos (rund

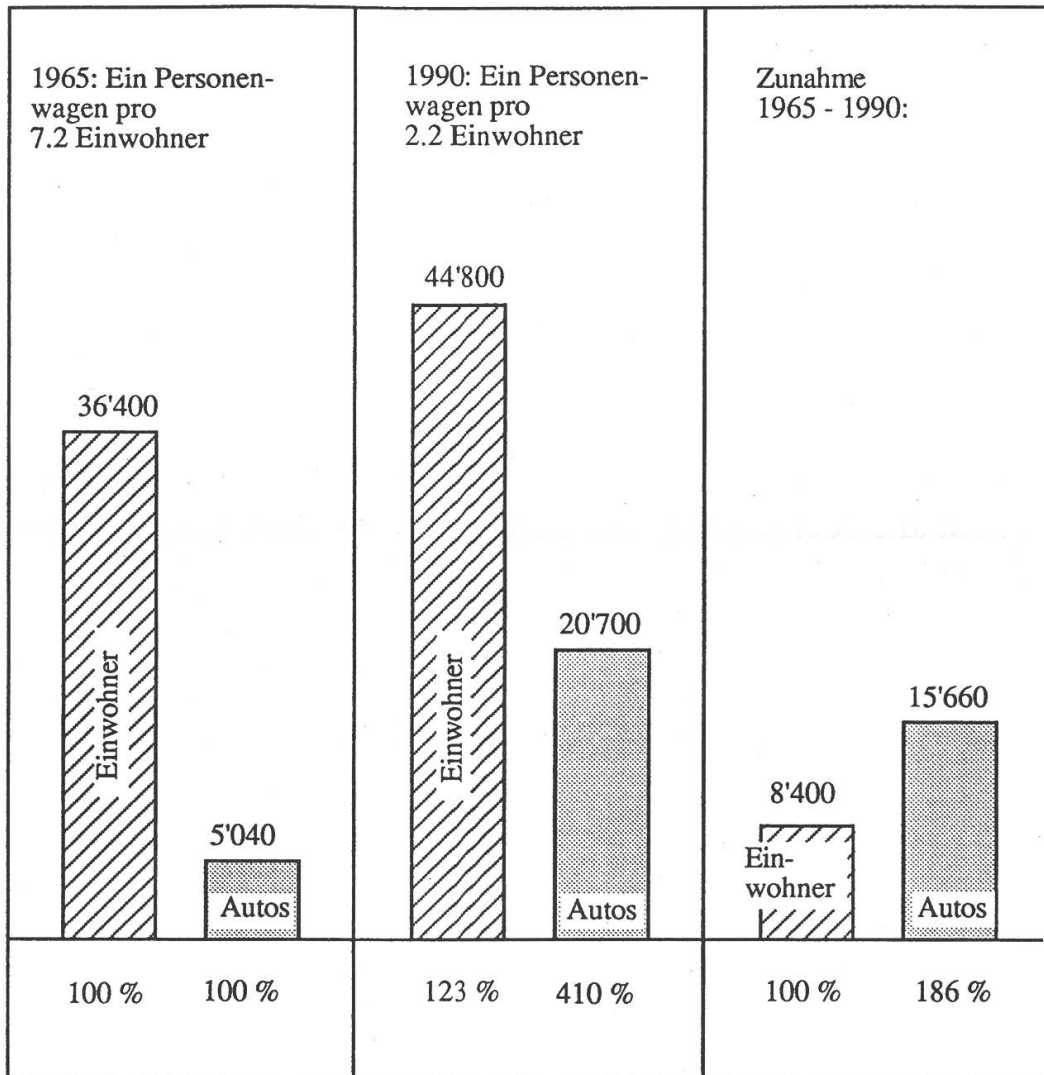


Abbildung 6:

Region Brugg und Umgebung: Entwicklung der Einwohner und der Personenwagen von 1965 bis 1990.

In den 25 Jahren von 1965 bis 1990 hat die Bevölkerungszahl um knapp ein Viertel (+ 23%) zugenommen. Die Zahl der Autos hat sich jedoch mehr als vervierfacht. Auf jeden zusätzlichen Einwohner kamen fast zwei zusätzliche Autos.

6400) als 1965 in der ganzen Region. Es ist anzunehmen, dass mit rund 2 Personen pro PW jetzt eine Grenze der «Autodichte» erreicht ist. Mit dem Bevölkerungszuwachs wird aber auch die Zahl der Autos noch weiter ansteigen.

Wie gross ist das Zentrum der Region?

Auch wenn Brugg noch nicht 10 000 Einwohner (die «statistische» Grenze für eine Stadt) zählt, ist es für jedermann klar, dass Brugg eine Stadt und das Zentrum der Region ist, weil ja nicht die Grösse allein, sondern die zentralörtliche Bedeutung, der bauliche Charakter, die Arbeitsplätze und die Ausstattung mit öffentlichen Einrichtungen darüber bestimmen, ob ein Ort ein Dorf oder eine Stadt ist. Ein Blick auf die Karte oder auf die Landschaft aus der Vogelschau zeigt aber deutlich, dass die Stadt Brugg ihre politischen Grenzen erreicht und überschritten hat. Dem unbefangenen Betrachter zeigt sich heute als Zentrum der Region ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet, welches neben Brugg die Nachbargemeinden Umiken, Windisch und Hausen mit einschliesst. Zusammen bilden diese vier Gemeinden eine Stadt mit rund 20 000 Einwohnern und 10 000 Arbeitsplätzen, ein Potential, das der Grösse der Stadt Aarau entspricht.

Bei der Gründung der Repla im Jahre 1966 war der heutige Ortsteil Lauffohr noch eine eigene politische Gemeinde mit knapp 900 Einwohnern, wurde aber um 1970 in die Stadt Brugg eingemeindet. Ein solcher politischer Zusammenschluss von zwei Gemeinden ist heute kein Thema, auch wenn die gegenseitigen Abhängigkeiten und Verflechtungen noch viel stärker geworden sind und es kaum mehr Fragen und Probleme gibt, die in einer Gemeinde allein gelöst werden können. Die Regionalplanungsgruppe bildet hier neben andern eine Ebene der Zusammenarbeit, und im neuen Vorstand der Repla Brugg und Umgebung sind zum ersten Mal in dessen Geschichte der Stadtmann von Brugg und der Gemeindeammann von Windisch gleichzeitig vertreten. Der Vorsitz dieses Gremiums liegt aber erstmals ausserhalb des Zentrums beim Gemeindeammann von Schinznach Dorf.

Das Wasserschloss

Im Zentrum der Region liegt nicht nur ihr bedeutendstes Siedlungs-, sondern auch ihr ausgeprägtestes Landschaftsschutzgebiet: das sogenannte Wasserschloss, der Zusammenfluss von Aare, Reuss und Limmat.

Diese einmalige Flusslandschaft hat nicht nur kantonale, sondern eidgenössische Bedeutung, und zusammen mit den beteiligten Gemeinden ist die Regionalplanungsgruppe mitverantwortlich, dass das Dekret, welches den Schutz dieser Landschaft sicherstellt, auch respektiert und vollzogen wird. – Eine ähnliche Aufgabe stellt sich noch für die Auenwälder und -landschaften längs der Aare, wo in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden spezielle Schutzerlasse in Ausarbeitung sind.

Das Birrfeld

Mit der Ansiedlung der BBC in den 60er Jahren hat die Entwicklung des Birrfeldes als Industriezentrum begonnen. Die damaligen Planungen wollten aus den beiden Bauerndörfern Birr und Lupfig, die im Jahr 1950 zusammen rund 1200 Einwohner zählten, eine Stadt mit über 20000 Einwohnern und fast ebensoviel Arbeitsplätzen entwickeln. Diese sehr weitreichenden Perspektiven wurden im Laufe der Jahre schrittweise reduziert. Mit heute rund 5000 Einwohnern und 3000 Arbeitsplätzen in beiden Gemeinden zusammen hat aber doch eine sehr markante Entwicklung, die auch im Orts- und Landschaftsbild ablesbar ist, stattgefunden. Auch wenn die Zonenpläne nun redimensioniert wurden, haben sie immer noch ein Fassungsvermögen für eine Verdoppelung der heutigen Einwohner- und Arbeitsplatzzahl.

Es ist aber ein klares planerisches Anliegen der Region, dass die Bünztalstrasse als eindeutige Grenze zwischen Baugebiet und Landwirtschaft auch längerfristig respektiert wird und dass das östliche Birrfeld der Landwirtschaft erhalten bleibt und als Grundwasserreservoir geschützt wird. Diese Zielsetzung hat unter anderem im regionalen Landschaftsplan Eingang gefunden, und die Region

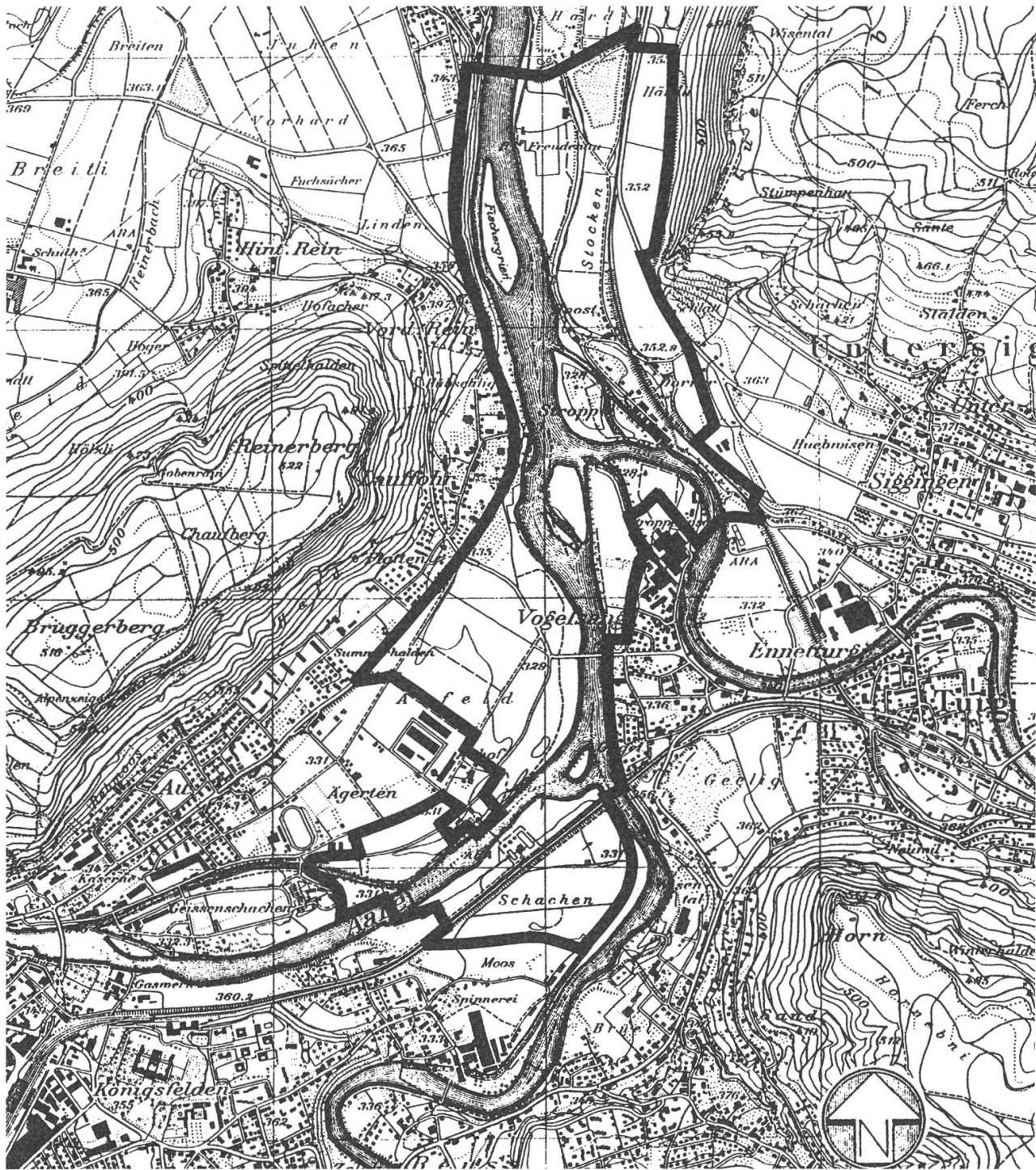


Abbildung 7:

Der Zusammenfluss von Aare, Reuss und Limmat bildet das sogenannte «Wasserschloss», das als Schutzgebiet von eidgenössischer Bedeutung mit einem speziellen Dekret geschützt ist.

wird sich dafür einsetzen, dass sie auch im neuen kantonalen Richtplan als wesentlicher Inhalt aufgenommen wird.

Die besondere Topographie und Geologie des Birrfeldes machen es nicht nur für die Landwirtschaft, sondern auch als Kiesabbaugebiet und für spezielle Erholungsarten (Flugplatz!) attraktiv. In der Planungseuphorie der 60er Jahre sprach man sogar von einem Ausbau des Flugplatzes für Geschäftsreiseverkehr. Solche Pläne sind heute jedoch kein Thema mehr, nicht zuletzt wegen den Lärmimissionen, denen wir heute viel mehr Beachtung schenken als vor 30 Jahren, wo Lärm- und Luftimmissionen kaum ein Thema waren, auch nicht beim Autobahnbau.

Das Schenkenbergertal

Eine in den frühen 70er Jahren im Rahmen der Repla diskutierte Entwicklungsvariante sah vor, im unteren Schenkenbergertal durch den siedlungsmässigen Zusammenschluss der Gemeinden Schinznach-Dorf, Oberflachs und Veltheim ein «Nebenzentrum» zu entwickeln, welches mit mehr gewerblicher Ausrichtung das Dienstleistungszentrum Brugg-Windisch und das Industriezentrum Birrfeld ergänzen sollte. Ein solches Konzept war damals durchaus einleuchtend. Man plante für eine Schweiz von 10 Mio. Einwohnern im Jahre 2000, und das Richtprojekt für die Strassenplanung im Raum Brugg enthielt neben der N3 unter anderem eine vierspurige zusätzliche Aaretalstrasse auf dem rechten Aareufer, einen Ausbau der Bünztalstrasse auf vier Spuren und einen Ausbau der linksufrigen Aaretalstrasse zu einer zweispurigen, kreuzungsfreien Anlage mit grosszügigen Ortsumfahrungen. Solche Konzepte sind heute fast unverständlich und zeigen deutlich, welcher grundlegender Wandel in den Entwicklungsvorstellungen im Laufe der letzten 20 Jahre stattgefunden hat.

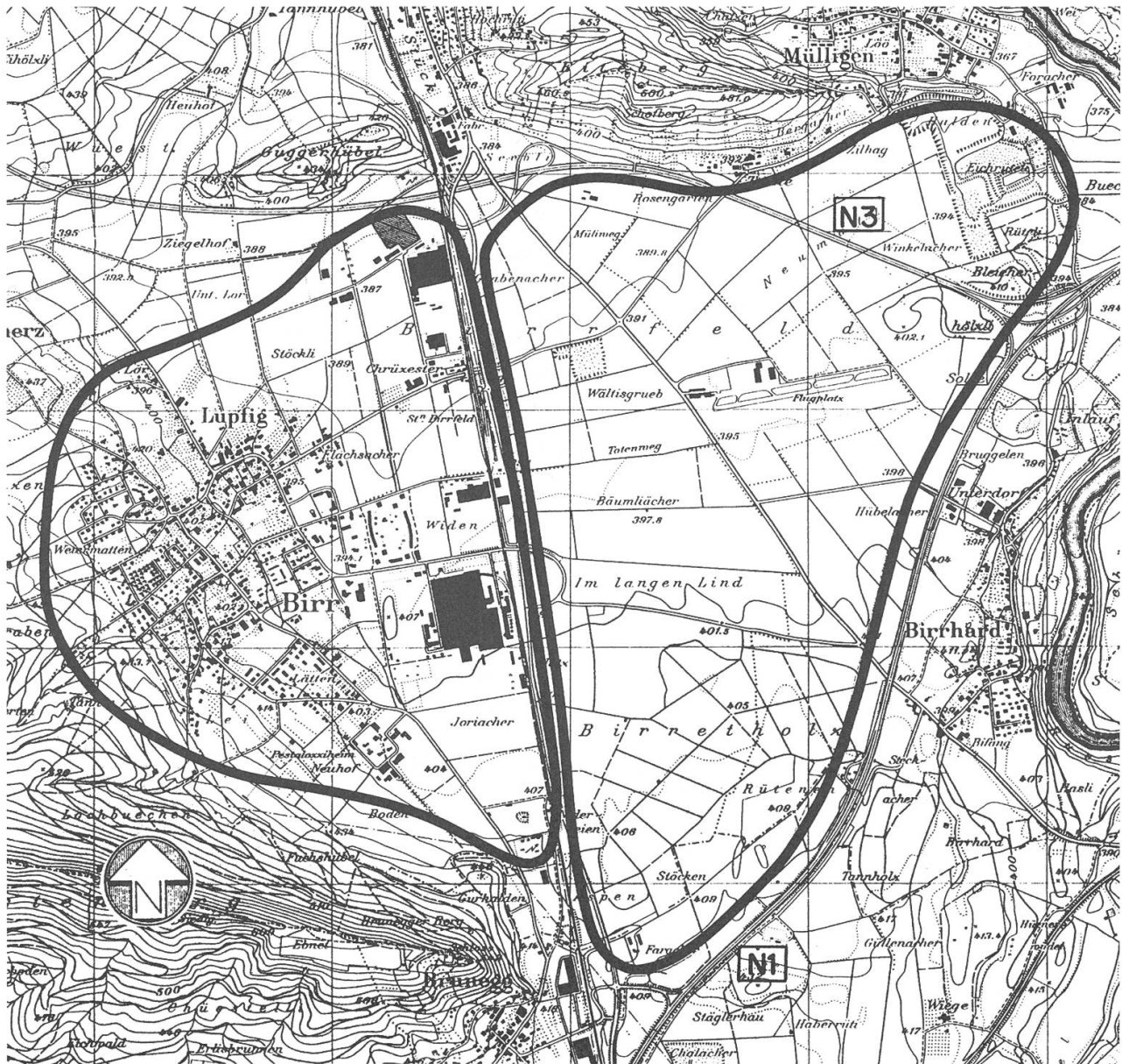


Abbildung 8:

Die grosse Ebene des östlichen Birrfeldes ist landschaftlich einmalig im Kanton und steht im Spannungsfeld verschiedener Interessen (Landwirtschaft, Kiesabbau, Grundwasserschutz, Flugplatz).

Im westlichen Birrfeld bilden die Gemeinden Birr und Lupfig die «Birrfeldstadt» mit heute 5000 Einwohnern und 3000 Arbeitsplätzen und einer Reservekapazität für je das Doppelte.

Mit den Autobahnanschlüssen an die N3 im Norden und an die N1 im Süden gehört das Birrfeld zu den strassenmässig am besten erschlossenen Gebieten des Kantons Aargau.



Abbildung 9:

Im Schenkenbergtal hat die Gemeinde Schinznach-Dorf mit rund 1500 Einwohnern, der Bezirksschule und dem Altersheim eine gewisse Zentrumsfunktion. Frühere Planungskonzepte, welche aus den drei Gemeinden Schinznach-Dorf, Oberflachs und Veltheim einen zusammenhängenden Siedlungsschwerpunkt bilden wollten, sind heute nicht mehr aktuell. Man will im Gegenteil durch sogenannte Siedlungstrenngürtel die bauliche Eigenständigkeit der Gemeinden erhalten und stärken.

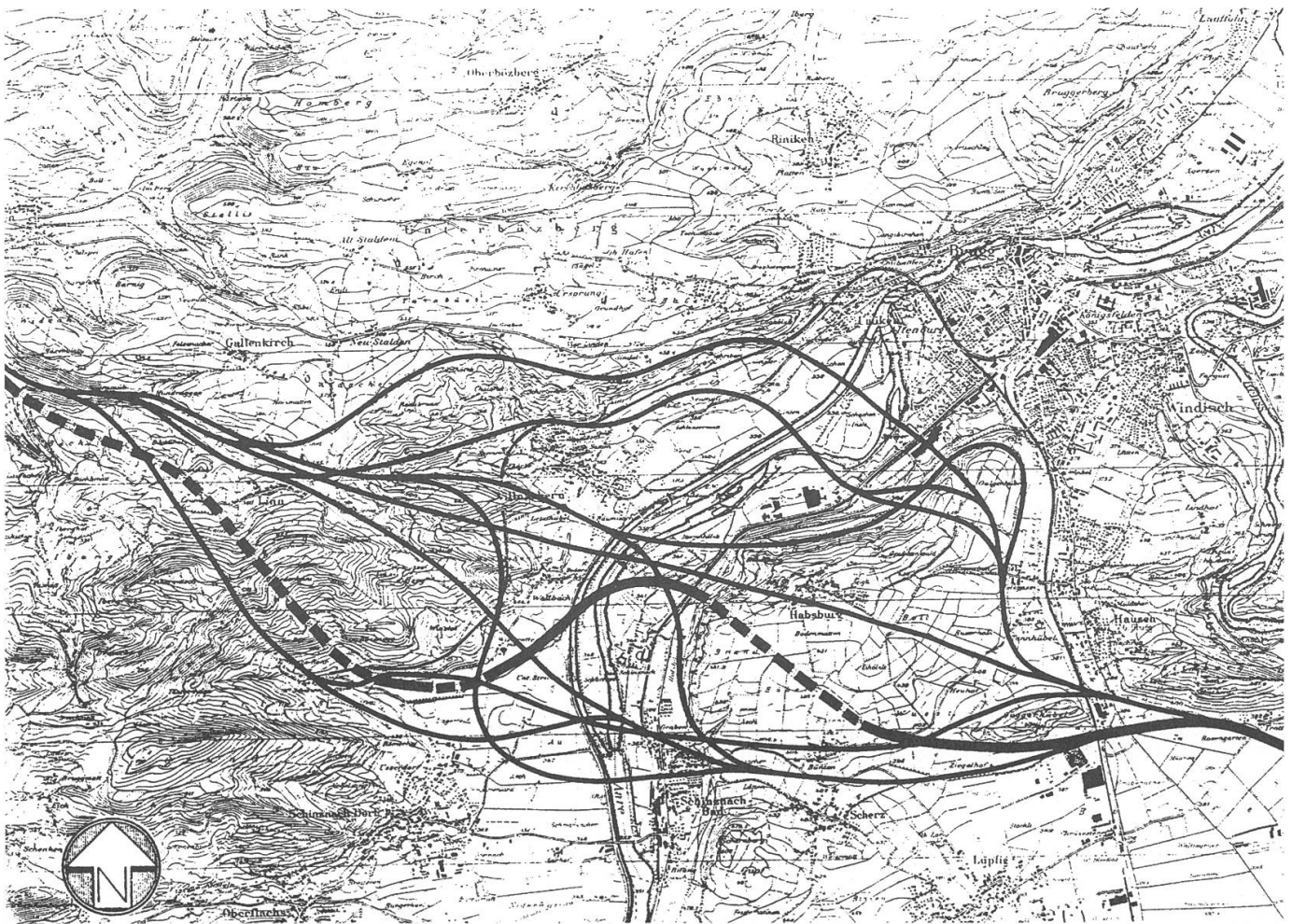
Im regionalen Landschaftsplan von 1985 sind zwischen Schinznach-Dorf, Veltheim und Oberflachs sogenannte Siedlungstrenngürtel vorgesehen, d.h. man will ausdrücklich verhindern, dass die drei Gemeinden zusammenwachsen. Das Schenkenbergertal soll seinen Charakter als ländlicher Raum behalten und, viele kämpfen gegen einen möglichen Anschluss an die N3 im Schinznacherfeld, weil sie befürchten, dass damit ein Siedlungsdruck auf das untere Schenkenbergertal entstehe, dem mit planerischen Mitteln nicht beizukommen sei, eine Befürchtung, die nicht unbegründet ist.

Im Schenkenbergertal prägen zwei besondere Nutzungsarten sehr stark das Landschaftsbild: der Rebbau auf der einen Seite und der Abbau von Kies, Ton und Kalk auf der anderen Seite. Über beide Nutzungen wird nicht allein in der Region entschieden: ob der Rebbau enthalten bleibt, ist nicht zuletzt abhängig von der schweizerischen Landwirtschaftspolitik, und für die Versorgung mit Rohstoffen ist ein kantonales Rohstoffversorgungskonzept in Arbeit.

Verkehrsfragen

Seit ihrer Gründung hat sich die Regionalplanungsgruppe Brugg und Umgebung immer wieder mit Verkehrsfragen befasst, hat dabei aber häufig die Grenzen ihrer Einflussmöglichkeiten erfahren müssen. Besonders eindrücklich war dies beim Thema N3. Es gibt wohl kaum ein Teilstück des schweizerischen Nationalstrassennetzes, das intensiver untersucht und geplant worden ist als der Abschnitt der N3 vom Birrfeld ins Fricktal, und im Laufe der 30jährigen Planungsgeschichte für dieses Teilstücke sind alle möglichen (und unmöglichen) Linienführungen vorgeschlagen und z.T. auch intensiv untersucht und geprüft worden.

Die heutige Linienführung der N3 mit zwei Tunneln und einer überdeckten Tagbaustecke war anfangs der 70er Jahre allein aus Kostengründen völlig undenkbar. Das damalige offizielle Konzept sah eine Hochbrücke, 70 Meter über dem Umiker Schachen, und eine offene Linienführung über den Bözberg zwischen den Gemeinden Gallenkirch und Linn vor. Im Laufe der Jahre haben sich die Randbedingungen und die Prioritäten für ein Bauwerk dieser Grösse gründlich gewandelt, und heute staunt man, was für Projek-



*Abbildung 10:
Linienführung der N3 im Raume Brugg: Wohl kaum ein Teilstück
des Nationalstrassennetzes wurde so intensiv untersucht wie der Ab-
schnitt der N3 vom Birrfeld ins Fricktal. Die Abbildung zeigt neben
der jetzt ausgeführten Lösung (dicke Linie) einen Ausschnitt der
wichtigsten Varianten, die im Laufe von rund 30 Jahren Planung un-
tersucht wurden.*

te vor 25 Jahren noch möglich waren. Die Repla hat mit Diskussio-
nen im Vorstand und in der Abgeordnetenversammlung und mit
eigenen Gutachten wohl aktiv an der Planung der N3 mitgewirkt,
einen Konsens unter den Beteiligten konnte aber auch die Repla
nicht erreichen, weil die Interessen der je nach Variante betroffenen
Gemeinden zu verschieden waren.

Im März 1994 hat die Repla mit der Ausarbeitung eines regionalen Verkehrskonzeptes eine grössere Arbeit im Bereich Verkehr abgeschlossen. In Richtplänen für Strassen, öffentlichen Verkehr, Rad- und Fusswegen wurden das Verkehrsnetz entsprechend der Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger sowie die aus heutiger Sicht noch möglichen langfristigen Ergänzungen dargestellt. In ergänzenden Realisierungskonzepten wurden Vorschläge für den künftigen «Betrieb» der Verkehrsnetze bei verschiedenen Realisierungszuständen entwickelt. Im Vergleich zu einem «Richtprojekt für die Strassenplanung, Stand in ca. 50 Jahren» aus dem Jahre 1967 sind heute nur ganz wenige, bescheidene Ergänzungen vorgesehen, aber auch diese geben zu grundsätzlichen Diskussionen Anlass. Ein Konsens zwischen den Benützern, welche neue Verkehrswege fordern, und den Betroffenen, welche nicht bereit sind, die Auswirkungen neuer Verkehrswege zu tragen, ist je länger, je schwieriger zu erreichen. In solchen Situationen wird oft die Repla als Vermittlerin angerufen, aber auch sie kann keine Wunder bewirken, sondern nur versuchen, mit regionalen Gesichtspunkten die Diskussionen auf eine möglichst sachliche Ebene zu bringen.

Ein Leitbild für die Zukunft

Mit dem neuen kantonalen Baugesetz, das am 1. April 1994 in Kraft getreten ist, sind leider die Regionalpläne als Planungsinstrumente abgeschafft worden. An ihre Stelle soll der kantonale Richtplan treten, und die Regionen sollen bei der Erarbeitung dieses Planes massgeblich mitwirken. Ob ein kantonaler Plan die Regionalpläne wirklich ersetzen kann, wird die Zukunft zeigen. Als Beitrag der Region zum kantonalen Richtplan hat der Vorstand der Regionalplanungsgruppe in einem Bericht *Leitgedanken zur räumlichen Entwicklung der Region* formuliert, und die Abgeordnetenversammlung vom 23. März 1994 hat von diesem Bericht zustimmend Kenntnis genommen. Zusammenfassend sind darin folgende Gedanken und Ziele festgehalten:

Allgemeines

- Die Region Brugg und Umgebung ist als reichstrukturiertes Gebiet ein Abbild des Kantons. Ihre Vielfalt soll erhalten, ihre Einheit durch vermehrte Zusammenarbeit gestärkt werden.

Landschaft

- Die Landschaft ist als nicht teilbarer Lebensraum (Biotop) für Menschen, Tiere und Pflanzen zu verstehen, und nicht nur als Rohstofflieferant. Sie darf in keiner Art und Weise unbedenklich ausgebeutet werden.
- Die Landschaft ist so zu nutzen und zu pflegen, dass die drei Grundvoraussetzungen für alles Leben, nämlich:
 - sauberes Wasser
 - fruchtbarer Boden
 - gute Luft

erhalten, wo nötig verbessert und langfristig gesichert bleiben.

- Die heute die Landschaft wesentlich prägenden Elemente, wie spezielle Geländeformationen, Gewässer und deren Uferbestockung, Hecken und Feldgehölze, Hochstammobstbestände etc. sind mindestens im heutigen Umfang zu erhalten und nachhaltig zu schützen. Wo solche Elemente fehlen, sind sie nach Möglichkeiten wieder zu schaffen.
- Bei Konflikten mit anderen Nutzungen ist dem Landschaftsschutz ein hoher Stellenwert zuzumessen.
- Für Flächen, deren Nutzung aus landwirtschaftlicher Sicht nicht mehr sinnvoll möglich ist, ist die notwendige Pflege sicherzustellen.

Naturschutz

- Die bestehenden, naturnahen Flächen und Objekte sind mindestens im jetzigen Umfang zu erhalten. Wenn sie aus zwingenden Gründen anderen Nutzungen weichen müssen, ist für entsprechenden Ersatz zu sorgen.
- Als Beitrag zur Vernetzung naturnaher Lebensräume sind insbesondere in den weitgehend ausgeräumten, intensiv genutzten Gebieten neue naturnahe Flächen und Objekte wieder zu erstellen, oder es sind die Voraussetzungen für das Entstehen solcher Flächen zu schaffen.

Landwirtschaft

- Für die Landwirtschaft sind gute Voraussetzungen und Produktionsbedingungen sicherzustellen, nicht nur in den Ebenen, sondern auch im Jura.
- Das landwirtschaftlich wertvolle Land ist langfristig der landwirtschaftlichen Nutzung zu erhalten.
- Bei Konflikten mit anderen Nutzungen wie z.B. Siedlungsgebiet, Kiesabbau, Landwirtschaftsschutz etc. soll der Erhaltung der Landwirtschaft grosse Bedeutung zukommen.

Siedlung

- Die heutige Siedlungsstruktur mit den vor allem im ländlichen Raum noch ablesbaren einzelnen Dörfern und Weilern soll erhalten bleiben. Das Zusammenwachsen weiterer Dörfer ist zu verhindern.
- Die künftige Siedlungsentwicklung soll in erster Linie im weitgehend überbauten Gebiet stattfinden, z.B. durch besseres Ausnutzen der bestehenden Bauvolumen, durch verdichtetes Bauen in Baulücken, durch Ersetzen von schlecht genutzten Altbauten, durch intensiver genutzte Neubauten etc. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Grünflächen ein wichtiges Element der Siedlungsstruktur ländlicher Dörfer sind und dass deshalb eine allzustarke Verdichtung den Charakter und den Wohnwert der Dörfer auch beeinträchtigen kann.
- Als wichtiges Element der Wohnqualität im ländlichen Raum sind auch Flächen für Ruhe und Erholung in Siedlungsnähe langfristig zu sichern.
- Für den künftigen Bedarf an Bauzonen und als Grundlage für die Beurteilung von Neueinzonungen ist ein differenziertes regionales Konzept zu entwickeln, das die Bedürfnisse und Gegebenheiten der einzelnen Gemeinden und der Gesamtregion berücksichtigt und die nötige Flexibilität aufweist.
- Veränderungen in der Altersstruktur und ein zunehmender Anteil an älteren und betagten Einwohnern werden auch Auswirkungen auf den Wohnflächenbedarf haben und sind bei der regionalen und kommunalen Planung entsprechend zu berücksichtigen.

Arbeitsplätze, Arbeitsflächen

- Die Region soll auch in Zukunft nicht nur Wohnort, sondern für einen möglichst grossen Teil der Erwerbstätigen auch Arbeitsort sein.
- Die Standortgunst der Region für Arbeitsplätze in allen Bereichen ist zu erhalten und zu fördern.
- Die zur langfristigen Erhaltung von Arbeitsplätzen nötige Umstrukturierung in einzelnen Gebieten und Bereichen ist zu erleichtern.
- Gesamthaft ist das Angebot, insbesondere auch für qualifizierte Arbeitsplätze, zu erhöhen.
- Zur Schaffung neuer Arbeitsplätze sind auch Neueinzonungen in Gemeinden möglich.

Privatverkehr, Strassen und Wegnetz

- Aufgabengerechte Nutzung des bestehenden Strassensystems nach folgenden Grundsätzen:
 - überregionaler Verkehr auf Nationalstrassen
 - regionaler Verkehr auf Hauptstrassen
 - auf den übrigen Strassen nur lokaler Verkehr
- Keine Kapazitätserweiterung des regionalen Strassennetzes insgesamt.
- Kein weiteres Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs.

Öffentlicher Verkehr

- Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist grundsätzlich zu fördern, damit eine Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr möglich wird (keine Kapazitätserweiterung des Verkehrsangebotes insgesamt).
- Vor allem für Pendler- und Einkaufsverkehr ist ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr zu schaffen.
- Auch für Freizeit- und Erholungsverkehr ist ein ausreichendes Grundangebot im öffentlichen Verkehr (insbesondere auch Abend- und Spätkurse) bereitzustellen.
- Mit den nötigen polizeilichen und baulichen Massnahmen ist dafür zu sorgen, dass der Busverkehr vor allem im Zentrum flüssiger wird und nicht im Stau des Privatverkehrs stecken bleibt.

Öffentliche Bauten und Anlagen

- Beim Ausbau öffentlicher Bauten und Anlagen sind immer die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Gesamtregion zu beachten und entsprechend zu koordinieren.
- Die technische Infrastruktur ist gut zu unterhalten und laufend den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt anzupassen.

Bodenschätze

- Die Grundwasservorkommen sind grundsätzlich vor jeder Beeinträchtigung zu schützen. Dieser Schutz hat im Konflikt mit anderen Nutzungsansprüchen erste Priorität.
- Die Bodenschätze der Region sind haushälterisch zu nutzen, damit auch künftige Generationen noch davon profitieren können. Der Abbau ist so vorzunehmen, dass Umwelt und Landschaft möglichst geschont werden.

Kultur

- Regionale Kultur (d.h. die Kultur, die in den Gemeinden der Region stattfindet) ist ein wichtiges Element für die Lebensqualität einer Region und soll gleichberechtigt mit andern Bedürfnissen und Ansprüchen gepflegt und unterstützt werden.
- Insbesondere sind die nötigen Räume und Einrichtungen für Vereine und Gruppierungen, die sich um lokale Kultur- und Freizeitaktivitäten für die ansässige Bevölkerung bemühen, bereitzustellen.

Diese Leitgedanken sind als eine Art Zielvorgabe oder Programm für die weitere Arbeit der Repla zu verstehen, wobei auf dieser generellen Ebene ein Konsens meistens möglich ist.

Schwierig wird es, wenn man diese Leitsätze an einem konkreten Problem anwendet, vor allem weil Leitsätze nie widerspruchsfrei sind. In bald dreissig Jahren Regionalplanung haben wir aber gelernt, mit Widersprüchen zu leben und darin Anregungen für die tägliche Arbeit zu finden.

