

Die Stadt Limmattal

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **56 (1958)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-214396>

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.

Nach einem kleinen Versuch, den der bekannte Modellbauer Georges Amstutz in Zürich unternahm, wagte Ingenieur Wälli es nun, den Auftrag für ein erstes Modell 1:5000 über Rorschach und Rorschacherberg zu erteilen. An Hand dieser Grundlage ergaben sich Lösungen der Verkehrsprobleme, die mittels auch eines großmaßstäblichen Planes nicht möglich gewesen wären. Bereits ist die Erstellung weiterer Modelle geplant, eventuell sogar im Maßstab 1:1000. So hat ein Privatunternehmen die Initiative ergriffen und noch das Risiko auf sich genommen, aus dem Vermessungswerk eine Planungsgrundlage zu schaffen, die zur Lösung heikler Fragen auch in Zukunft ihre Verwendung finden dürfte. Interessant ist, daß man mit nur zehn Übersichtsplänen auskam. Diese wurden auf Platten entsprechend der Dicke der Äquidistanz aufgezo-gen und längs den Kurven genau ausgeschnitten. Allein diese maßstäbliche Höhen-schichtung ergibt nun ein einzigartig schönes Bild der Topographie dieses Gebietes. Je nach Beleuchtung ist die Wirkung verschieden. Das Modell ist sehr anschaulich und wirklichkeitsnah und verhilft dem Planer rasch zur zweckmäßigen Gestaltung seiner Vorschläge und Ideen.

Die Stadt Limmattal

Bn. Ein durch Architekt Hans Marti, Zürich, und Kulturingenieur Willi Weber, Baden, im Auftrag der Regionalplanungsgruppe Baden und Umgebung ausgearbeitetes Gutachten über die siedlungspolitische Entwicklung im Limmattal geht davon aus, daß sich die Wohnbevölkerung der Schweiz in den beiden letzten Jahrzehnten jährlich um 1 Prozent oder rund 50000 Seelen vermehrte. Da dieser Trend bei anhaltend guter Konjunktur fort-dauern dürfte, ist zwischen 1960 und dem Jahre 2000 mit einer Bevölkerungszunahme von rund 2 Millionen zu rechnen, so daß unser Land nach der Jahrtausendwende etwa 7 Millionen Einwohner zählen dürfte. Eine von Prof. Dr. Gutersonn von der ETH auf Grund der Unterlagen des Eidgenössischen Statistischen Amtes getroffene Schätzung rechnet für das Jahr 2050 sogar mit einer Bevölkerung von rund 10 Millionen Seelen.

Da diese Entwicklung auch die schon heute stark fortgeschrittene Verstädterung des Mittellandes vorantreiben wird, ist bis zum Jahre 2000 mit einem Anwachsen der Region Zürich auf rund 500000 Menschen zu rechnen, wobei das schon jetzt in voller Verstädterung begriffene Limmattal weiterhin ein bevorzugtes Wohngebiet bilden wird, dessen wirtschaftliche Hauptanziehungspunkte der Rangierbahnhof Limmattal und der Aarehafen Brugg sein werden. Der Widerstand gegen den Rangierbahnhof ist zwar in Spreitenbach nicht nur bei den Grundbesitzern, sondern bei der ganzen Einwohnergemeinde nach wie vor ungebrochen, und die Spreitenbacher ließen durchblicken, daß sie ihren Boden eher für Wohn- und Industriebauten als für die 75 unproduktiven Schienenstränge des Rangierbahnhofes hergeben würden. Der für die Zulassung des Rangierbahnhofes indessen zuständige Staat Aargau stimmte jedoch dem Projekt

der SBB nach langwierigen Verhandlungen zu, nachdem das Gegenprojekt eines Rangierbahnhofes Furtthal fallengelassen werden mußte. Dieses wäre nicht nur wesentlich kostspieliger gewesen, sondern wies auch ungünstigere Betriebsbedingungen auf. Die Bundesbahnen haben sich nun zur Durchführung einer Ortsplanung für Spreitenbach auf eigene Kosten bereit erklärt, wobei die Gemeinde auf der Anlage eines eigenen Personenbahnhofes beharrt, der zwischen die Stationen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach zu liegen käme.

Auf Grund der Ausscheidung der Landreserven im Limmattal im eingangs genannten Gutachten ergibt sich für die Region Baden – das heißt für die Talstrecke von Spreitenbach bis Gebensdorf bei Turgi – unter Berücksichtigung der auszuscheidenden Grünzonen eine Reserve für 200000 Menschen; da jedoch erfahrungsgemäß nur drei Viertel der für die Bebauung ausgeschiedenen Gebiete tatsächlich überbaut werden, rechnen die Planer mit einer Bevölkerung von 150000 Menschen.

Im Endausbau des Rangierbahnhofes Limmattal rechnen die SBB auch mit einer Durchtunnelung des Heitersberges von Killwangen her in der Richtung nach Mellingen und Lenzburg, so daß die Planungsarbeiten auch ins Reußtal hinübergreifen, das von der vorgesehenen direkten Linie Zürich–Spreitenbach–Mellingen–Lenzburg–Aarau–Olten einen wirtschaftlichen Aufschwung und insbesondere die Niederlassung neuer Industrien erwartet, während man in der Region Baden–Brugg um zahlreiche gute Schnellzugsverbindungen bangt und die Forderung nach einem dritten oder vierten Geleise erhebt, auf dem ein Pendelverkehr durch das Limmattal einzurichten wäre.

Auch kleine Gemeinden haben Planungssorgen

V.L.P. Hin und wieder haben schon fortschrittliche Kantonsregierungen ihre Gemeindebehörden zu Tagungen und ähnlichen Veranstaltungen eingeladen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich über ihre Planungsschwierigkeiten auszusprechen, mit denen sich in der Zeit der heutigen Baukonjunktur ja bald die entlegenste Bauerngemeinde des Mittellandes auseinandersetzen muß. Diesem Beispiel ist kürzlich auch die thurgauische Baudirektion in vorbildlicher Weise gefolgt. Die Vertreter von über vierzig thurgauischen Gemeindeverwaltungen folgten einer Einladung des kantonalen Baudepartementes, welches gemeinsam mit der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz auf dem *Arenenberg* eine eintägige *Arbeitstagung über Fragen der Ortsplanung* veranstaltete.

Rolf Meyer von Gonzenbach, der bekannte Zürcher Planungsexperte, hielt das einleitende Referat, in welchem die grundsätzlichen Fragen der Bauzonenplanung zur Sprache kamen. Da in der Schweiz die gesetzlichen Grundlagen für die Planung sehr bescheiden sind, kann nur die unermüdliche Aufklärung auf dem Boden der Gemeinde zu einem nennenswerten, praktischen Erfolge führen.

«Warum führen wir Bauzonen ein?» fragte Rolf Meyer einleitend.