

Chronik der Nordwestschweiz

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **22 (1965)**

Heft 2

PDF erstellt am: **01.09.2024**

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.

Ersatzleistungen auf privatem Fremdareal wie auch auf einer Separatparzelle sind möglich, sofern diese Grundstücke in benützbarer Entfernung zum in Diskussion stehenden Objekt liegen und die Benützung rechtskräftig sichergestellt wird. Ueberhaupt sollte zur Verhinderung einer Zweckentfremdung angestrebt werden, sämtliche Parkflächen auf privatem Areal in Form eines Grundbucheintrages dinglich sicherzustellen, wozu jedoch eine kantonale gesetzliche Grundlage erforderlich ist.

Dass ferner ein Privater gezwungen werden kann, eine andere Gebäudeart zu errichten, wenn es ihm nachweisbar nicht möglich ist, die verlangten Abstell-

plätze für sein beabsichtigtes Bauvorhaben bereitzustellen, wird von der Arbeitsgruppe verneint; dazu muss eben die Lösung in Form irgendeiner Ersatzleistung gesucht werden.

Abschliessend wird noch kurz auf die letzte Frage eingetreten, ob es zulässig ist, Garagen vor der Baulinie zu erstellen. Die Arbeitsgruppe ist dazu einhellig der Auffassung, dass auch für Garagen die Baulinien grundsätzlich einzuhalten sind. Unbedingte Notwendigkeit bildet jedoch eine dazugehörige Ausnahmebestimmung, damit in Härtefällen, wie z. B. an steilen Hanglagen, von der Vorschrift abgewichen werden kann.

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Neue Bauvorschriften

Im Jahre 1964 sind vom Grossen Rat 17 Gemeindebauordnungen genehmigt worden. Es ist dies eine bisher nie erreichte Rekordzahl, die erkennen lässt, welche Fortschritte die kommunale Baugesetzgebung zu verzeichnen hat. Freilich bestätigt die Erfahrung immer wieder, dass der Erlass einer Bauordnung für eine gesunde bauliche Entwicklung der Gemeinden nur ein erstes — allerdings wichtiges — Etappenziel darstellt. Die planerisch so bedeutsame Abgrenzung des Baulandes vom übrigen Gemeindegebiet und die Differenzierung der Bauzonen wird erst mit der Ortsplanung erreicht. Im gleichen Jahr sind 6 Teil- und 2 Gesamtzonenpläne rechtskräftig geworden. Für eine Reihe von den Gemeinden beschlossener Vorlagen steht die Abwandlung der unerledigten Einsprachen und die Durchführung des Genehmigungsverfahrens noch aus.

Auf kantonaler Ebene ist die Baugesetzrevision in vollem Gange. Gesetzesredaktor Dr. E. Zimmerlin, alt Stadtammann, Aarau, hat der Baudirektion einen rund 250 Bestimmungen umfassenden Entwurf abgeliefert. Dieser ist seither durch eine Expertenkommission einer gründlichen Prüfung unterzogen worden. Es ist vorgesehen, das Werk als Entwurf der Baudirektion zu publizieren, um einer breiteren interessierten Öffentlichkeit Gelegenheit zu geben, allfällige Anregungen und Vorschläge zu unterbreiten. Im Zeitpunkt, wo diese Zeilen den Leser erreichen, dürfte der Baugesetzentwurf bereits gedruckt vorliegen.

Regionalplanung

Auch für die Regionalplanung als freiwilliger Zusammenschluss mehrerer Gemeinden zur Vorbereitung übergemeindlicher Planung stellt 1964 ein Rekordjahr dar. Es sind nicht weniger als 4 neue Gruppen gebildet worden,

während die Mehrzahl der bestehenden eine rege Tätigkeit entfaltet. Zunächst sollen kurz die neuen Gruppen vorgestellt und anschliessend die bestehenden behandelt werden.

Oberes Freiamt

Das ganze Obere Freiamt, von Boswil bis Dietwil, hat sich mit insgesamt 19 Gemeinden dank der Initiative des Bezirkshauptortes Muri zu einer Regionalplanungsgruppe zusammengeschlossen. Die Aufgeschlossenheit der vorwiegend landwirtschaftlich orientierten Gemeinden ist erfreulich. Es bietet sich in diesem Gebiet die seltene Chance, weit-sichtig regional zu planen, bevor es überall «brennt» und die bereits gegebenen tatsächlichen Verhältnisse die planerische Disposition hemmen. In einer Orientierungsversammlung gegen Ende des Jahres über den Stand der Planungsarbeit gab der Planer folgende beachtenswerte Umschreibung seiner Aufgabe: «Unser Leitbild heisst: die Eigenständigkeit der Dörfer inmitten einer prachtvollen Landschaft mit einer erstarkten Landwirtschaft, mittleren Industriebetrieben und gesundem Gewerbe als Basis vielfältiger Erwerbsmöglichkeiten und als Grundlage zu aufgeschlossenem, lebensfrohem Menschsein». Die Grundlagenbeschaffung ist weit gediehen. Pläne über Landschaft, Siedlung und Wasserversorgung liegen vor.

Eine besondere Knacknuss bildet die Linienführung einer Expressstrasse durch das Freiamt. Ueber geobotanische Struktur und Baugrundverhältnisse wird ein spezielles Gutachten erstellt.

Rohrdorferberg-Reusstal

Die 10 Gemeinden des Reusstales unterhalb Bremgarten bis Melligen und des Rohrdorferberges bildeten zusammen ebenfalls eine neue Regionalplanungsgruppe. Sie hat ihre Organe bestellt, die Statuten genehmigt und sich in der letzten Sitzung vom beauftragten Planer sein Arbeitsprogramm erklären lassen.

Wynen- und Suhrental

Diese beiden Gruppen konnten nach der entsprechenden Vorbereitung kurz vor Jahresende gegründet werden. Diejenige des Suhrentals umfasst voraussichtlich 16 und jene des Wynentals 11 Gemeinden. An aktuellen Planungsproblemen, namentlich auf den Gebieten des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung, wird es ihnen nicht fehlen. Es kann hier beigefügt werden, dass auch für das dritte der auf die Zentren von Aarau und Lenzburg hin orientierten südlichen Täler, nämlich das *Seetal*, das Bedürfnis nach Regionalplanung besteht. Hier soll 1965 eine eigene Gruppe gebildet werden. Die genannten drei Täler fallen zugleich in den Bereich des sogenannten Transportplanes Aarau-Lenzburg-Täler. In diesem Rahmen ist einer von der Baudirektion eingesetzten Arbeitsgruppe das Ziel gesetzt, die komplexen Verkehrsprobleme des Gebietes gründlich zu studieren und nach langfristigen Lösungen zu suchen. Darüber wird später zu berichten sein.

Mutschellen und Umgebung

Hier bestand seit 1953 eine aus 5 aargauischen Gemeinden zusammengesetzte Regionalplanungsgruppe. Sie hat sich nunmehr neu konstituiert und dabei weitere 7 Gemeinden aufgenommen, so namentlich diejenigen des Kelleramtes sowie die Stadt Bremgarten. Die Planungsarbeiten sind bereits aufgenommen worden. Wie in andern Gruppen soll ein spezielles Gutachten über die Landwirtschaft erstellt werden.

Aarau und Umgebung

Die 1949 aus 7 Gemeinden gebildete Gruppe umfasst heute 16 Mitgliedgemeinden. Sie publizierte im Juni 1964 einen Inventarplan mit Erläuterungsbericht, der neben «Bestand Wohnen und Arbeiten» eine Zusammenstellung der Zonenpläne, einen Grünzonenplan als Teil des Landschaftsplanes sowie einen regionalen Uebersichtsplan enthält. Daneben be-

fasste sich die Gruppe eingehend mit einer Reihe von Einzelproblemen. Auf dem Sektor Verkehr nahm sie Stellung zu kantonalen Verkehrsstudien über ihr Planungsgebiet. Die vom Aarauer Gewerbeverband angeregte Planung von Einkaufszentren wurde weiterverfolgt, um das geeignete Vorgehen abzuklären. Für die Schaffung regionaler Schiessanlagen wurden verschiedene Standortvorschläge näher untersucht. Die Repla befasste sich ferner mit der Abklärung eines regionalen Deponieplatzes für Industrieabfälle. Im Vordergrund steht das Gebiet Steglimatt, Gemeindebann Küttingen, an der Staffeleggstrasse. Sie pflegte schliesslich einen nützlichen Kontakt mit benachbarten Regionalplanungsgruppen. Als Besonderheit ist für 1965 die Organisation einer Planungsausstellung vorgesehen.

Baden und Umgebung

Für die Gruppe ist die Vielfalt der Planungsaspekte und Untersuchungen charakteristisch. So hat sie ein Gutachten über einen neuen Spitalstandort der Region ausarbeiten lassen. Im Nachgang zur Schaffung eines Transportplanes befasst sie sich mit dem Aufbau des regionalen Busverkehrs. Die Probleme des Landschaftsschutzes und der Landwirtschaft erfuhren eine besondere gutachtliche Prüfung. Weitere Abklärungen sind im Gange, namentlich über Bedarf und Verteilung von Sportanlagen, von kulturellen Institutionen und Schulen sowie über Bildung und Erhaltung von Stadtkernen und Geschäftszentren.

Wiggertal

Die ausgearbeiteten Entwürfe einer regionalen Siedlungskonzeption für verschiedene Entwicklungsstufen rechnen mit einem imponierenden bevölkerungsmässigen und wirtschaftlichen Wachstum des Einzugsgebietes (130 000 Einwohner bei Vollausbau). Zu dieser Gruppe gehören bekanntlich auch 4 luzernische Gemeinden. Ein besonders wichtiges Anliegen bildet die Planung der neuen Wiggertalstrasse. Hier geht es vor allem noch darum, die Fortführung auf Luzerner Gebiet bis zum Anschluss an die N2 in Reiden sowie die Abnahme durch den Kanton Solothurn Richtung Olten zu bereinigen. Unter dem Gesichtspunkt des Landschaftsschutzes besteht eine gewisse Opposition gegen die Idee einer Weiterführung der Wiggertalstrasse von Aarburg bis Olten auf der linken Seite der Aare. Bekanntlich planen auch die SBB im Zusammenhang mit einem grosszügigen Ausbau des Bahnhofes Olten im Sinne einer Entflechtung die linksufrige Führung der Linie Olten-Bern. Die durch die Kreuzung der N1 und N2 bewirkte ausserordentliche Verkehrs- und Standortgunst des Wiggertals bedingt eine adäquate Konzeption des Sekundärstrassennetzes. Hiefür wird der in Ausarbeitung begriffene Transportplan wertvolle Aufschlüsse vermitteln. Im weitem ist eine

umfassende Prüfung der in Zukunft erforderlichen regionalen Folgeeinrichtungen im Gange. Eine besondere Studien-Gruppe «Bildung und Kultur» hat für die Schaffung einer neuen Mittelschule im Raum Zofingen wertvolle Vorarbeit geleistet. Schliesslich ist vorgesehen, einen Landschaftsplan mit Landschaftsschutzinventar sowie ein landwirtschaftliches Gutachten erstellen zu lassen. Für diese mitten in entscheidender Planungsarbeit stehende Gruppe war es ein schwerer Schlag, im Spätherbst 1964 ihren versierten Planer, Herrn Architekt Lodewig, infolge eines tragischen Autounfalles verlieren zu müssen.

Mittleres Rheintal

Diese Gruppe trat im abgelaufenen Jahr entschlossen an die Erfüllung ihres Programmes für eine zweite Planungs- etappe heran. Ausgehend vom Regionalplan der ersten Etappe gab sie sich darüber Rechenschaft, dass die vorgesehenen Wohn- und Gewerbegebiete im Verhältnis zum ausgeschiedenen Industrieareal zu gering bemessen sind. Der angemessene Ausgleich wird geprüft. Besondere Aufmerksamkeit widmet die Gruppe der Erhaltung der Landwirtschaft und dem Landschaftsschutz. Fachleute sind mit dem Studium dieser Fragen betraut. Im Planungsgebiet liegen reiche Kies- und Sandvorkommen. Es wird geprüft, wie diese unter Wahrung der Belange des Landschafts- und Gewässerschutzes vor der Ueberbauung ausgewertet werden könnten. Ferner hat die Gruppe durch ein Ingenieurbüro eine generelle Studie über die Kehr- und Klärschlamm- beseitigung ausarbeiten lassen. Die von der Baudirektion vorgelegten Strassenrichtpläne nahm die Gruppe zum Anlass, um sich intensiv mit den Verkehrsproblemen der Region auseinanderzusetzen. Eine grundlegende Abklärung der Verkehrsprobleme erfolgt auch hier im Rahmen eines Transportplanes. Für die neuen grossen Industriegebiete auf dem Sisseln- und Kaisterfeld werden Geleiseanschlüsse an das Netz der SBB geplant. Eine Spezialkommission für Schiessplätze klärt die in Frage kommenden Verlegungs- und Erweiterungsmöglichkeiten. Die im Jahre 1953 von 10 Gemeinden des Bezirks Laufenburg gegründete Regionalplanungsgruppe lud im Dezember 1964 weitere 17 Gemeinden, darunter auch solche aus den angrenzenden Bezirken Brugg und Rheinfelden, zu einer Aussprache über die mögliche Ausdehnung des Planungsgebietes ein. Die positiven Aeusserungen der anwesenden Gemeindevertreter lassen erwarten, dass es 1965 zu einer wesentlichen Ausweitung der Gruppe kommt. Auch sie hat durch den Tod von Herrn Architekt Lodewig ihren Planer verloren, der sie von der Gründung an betreut hatte. Auf der Fahrt zu einer Sitzung ihrer Subkommission Verkehr in Stein erlitt Herr Lodewig den verhängnisvollen Autounfall.

Birrfeld

Die Regionalplanungsgruppe Birrfeld befasste sich anlässlich einer Sitzung in der ersten Jahreshälfte 1964 mit dem Projekt der Mittelland-Raffinerie AG für eine Raffinerie im Raume Mägenwil. Bei dieser Gelegenheit nahm sie die Gemeinde Mägenwil in ihren Verband auf.

Lenzburg-Hunzenschwil

Diese aus dem Bedürfnis nach Abklärung von Kanalisations- und Verkehrsproblemen entstandene kleine Gruppe befasst sich zurzeit ebenfalls damit, einen Landschaftsplan und ein landwirtschaftliches Gutachten ausarbeiten zu lassen. Daneben bleibt als Aufgabe die Bereinigung einer allgemeinen Besiedlungskonzeption.

Unteres Bünzthal

Als erste hat diese Gruppe ein Modell der Region auf Vorschlag ihres Planers ausarbeiten lassen. Es ist in 12 Teile (Gemeinden) zerlegbar und wird deshalb nicht nur der Regionalplanung, sondern auch den einzelnen Ortsplanungen nützlich sein. In der Folge sind auch die angrenzenden Regionalplanungsgruppen «Oberes Freiamt» und «Lenzburg-Hunzenschwil», ferner jene am Mutschellen dazu übergegangen, ihr Planungsgebiet im Modell plastisch zu erfassen. Im weitem hat sich die Gruppe namentlich mit Standortfragen öffentlicher Werke und mit der Wirtschafts- und Sozialstruktur befasst. Wie anderswo besitzen die Strassenprobleme Aktualität, wobei die Richtplanentwürfe des kantonalen Tiefbauamtes einen wichtigen Ansatzpunkt bilden.

Geld für siedlungspolitische Zwecke

Gemäss § 16 Abs. 1 des Gesetzes über die Grundstückgewinnsteuer vom 22. Januar 1962 fallen vom Ertrag ein Drittel dem Staat und zwei Drittel der Gemeinde zu, in deren Gebiet das Grundstück liegt. In Absatz 2 dieser Bestimmung wird festgelegt, dass die Hälfte des staatlichen Anteils an die Finanzierung einer zeitgemässen aargauischen Siedlungspolitik bestimmt sei. Dabei ist bezüglich der Verwendung der Mittel eine grossrätliche Verordnung vorbehalten. Diese Verordnung ist nunmehr erlassen worden. Sie führt die siedlungspolitischen Zwecke auf, die grundsätzlich als unterstützungswürdig anerkannt werden, nämlich: Grundlagenforschung, Orts- und Regionalplanung, vorsorglicher Landerwerb der Gemeinden, Natur- und Heimatschutz, Freiflächen im Zusammenhang mit Bodenverbesserungen. Die nur in beschränktem Umfange eingehenden Ertragnisse der Grundstückgewinnsteuer reichen natürlich nicht aus, um alle erwähnten siedlungspolitischen Zwecke gleichzeitig wirksam zu fördern. Es muss insofern eine Rangordnung beachtet werden, als die Mittel primär für die prozentual festgelegten Subventionen für Orts- und Regional-

planungen verwendet werden, soweit hierfür nicht ordentliche Kredite zur Verfügung stehen. Nur allfällige Ueberschüsse können für die andern Zwecke eingesetzt werden.

«Der Aargau baut»,

so lautet die Ueberschrift einer im Verlag des «Aargauer Tagblattes», Aarau, erschienenen Publikation. Um was es geht, präzisiert der Untertitel: «Staatliche Hochbauten 1953 bis 1963». Mit reichem Bildmaterial und erläuterndem Text werden die in diesem Zeitraum teils gründlich renovierten oder erweiterten, teils neu errichteten staatlichen Bauten vorgestellt, nämlich das Regierungsgebäude, das Lehrerinnenseminar mit Töcherschule, die landwirtschaftlichen Schulen Frick, Muri und Liebegg, das Lehrerseminar Wettingen, die Erziehungsanstalt Aarburg, das Kantonsspital Aarau, die Kantonsbibliothek mit Kunsthaus, das Grossratsgebäude. Wie Baudirektor Dr. Kim in seinem Vorwort ausführt, erscheinen die dargestellten Bauten des letzten Jahrzehnts wie kleine Uebungsstücke zu den viel grösseren Hochbauten, die dem Kanton Aargau zur Anpassung seiner Infrastruktur noch bevorstehen. Inzwischen ist bereits die neue Kantonschule in Baden fertiggestellt und eingeweiht worden. In Windisch steht das Technikum im Bau. Die weiteren Aufgaben konzentrieren sich auf neue Spitalbauten, Verwaltungsgebäude und Kasernenbauten. Der Verlag beabsichtigt, der aufschlussreichen Publikation über die staatlichen Hochbauten weitere über Strassenbauten und Gewässerschutzanlagen folgen zu lassen.

Leistungsfähige Bahnen, ein anerkanntes Postulat

Nicht nur auf dem Gebiet des Strassenbaues, sondern auch der Eisenbahnen werden zurzeit grosse Anstrengungen

unternommen, um diesen traditionellen Verkehrsträger zu modernisieren und entsprechend den wachsenden Bedürfnissen leistungsfähiger zu gestalten. Das gilt namentlich auch für die SBB, über deren Betriebsgeschehen und Planung Generaldirektor Dr. Wichser im Sommer 1964 an der Generalversammlung der Aargauischen Handelskammer einen instruktiven Vortrag hielt. Neben Massnahmen von der Betriebsseite her, wie Vermehrung der Triebfahrzeugleistungen, Vereinfachungen in der Zugsbildung und Programmierungen von Grosstransporten sind es vor allem die baulichen Anlagen, von denen für die Leistungsfähigkeit der Bahn Entscheidendes abhängt. Ein solches Grossprojekt bildet die Neugestaltung des zentralen Knotenpunktes Olten mit seinem Vorbahnhof Aarburg, wo eine unabhängige Führung der Linien Zürich-Lausanne und Basel-Luzern, ferner eine kreuzungsfreie Aufteilung des Verkehrsstromes Ost-West in die beiden Hauptstränge über Bern und längs des Jurafusses sowie ein kreuzungsfreier Anschluss der Verbindungslinie Hauenstein-Aarau an die Hauptstrecken angestrebt wird. Zur Entlastung der Gemeinschaftsstrecke Olten-Rapperswil für den Ost-West- und den Nord-Süd-Verkehr ist vorgesehen, in Zukunft einen Teil des Süd-Verkehrs über die Bözberglinie zu führen. Der Bau eines Viaduktes über den Westkopf des Bahnhofes Brugg steht bevor, welcher die Bözberglinie mit der Linie nach dem Birrfeld direkt verbindet. Auf diese Weise wird die aargauische Südbahn von Wohlen über Othmarsingen und den Bözberg eine neue Verbindung mit Basel erhalten, die von der Ost-West-Transversale vollständig unabhängig ist. Die neue Verbindungslinie in Brugg soll von Anfang an zweispurig erstellt werden, um den Zügen von und nach dem Birrfeld ausserhalb der Bözberglinie noch einen Kreuzungsraum zu bieten. Ihre Fortsetzung bis zum An-

schluss an die Südbahnstrecke in Hendschiken bleibt vorläufig noch einspurig. Dagegen ist auf der Südbahnlinie selbst der rasche Ausbau des einspurigen Abschnittes Wohlen-Rotkreuz auf Doppelspur und die Beseitigung der niveaugleichen Kreuzung mit der Linie Zug-Luzern in Rotkreuz in Aussicht genommen.

Für die Verwirklichung der durchgehenden Suhrentalbahn ist mit der Annahme der Beschlussentwürfe über die Konzessionserteilung und die Gewährung eines Bundesbeitrages durch die eidgenössischen Räte die Plattform geschaffen worden. Die Baudirektionen der Kantone Luzern und Aargau haben zusammen mit den 15 Konzessionärgemeinden den erforderlichen Vertrag über die Projektierung und den Bau der Bahn von Schöftland nach Sursee beschlossen und den Bundesbehörden zur Genehmigung eingereicht. Auch die technischen Projekte befinden sich in Arbeit.

Die Fluorfrage bleibt pendent

Nachdem die Alusuisse als Besitzerin der Aluminiumhütte Badisch-Rheinfelden die Schiedsvereinbarung mit der Fluorkommission als Vertreterin der Geschädigten gekündigt hatte, übernahm bekanntlich Bundesrat Schaffner die Vermittlerrolle. Er hat Bundesrichter Dr. Danegger mit der Aufgabe betraut, eine neue Schiedsvereinbarung auszuarbeiten. Die Schäden an den Feldkulturen halten an, diejenigen am Walde nehmen weiter zu. Noch immer hofft man im Fricktal und im Kanton auf eine befriedigende Lösung. Das Nahziel besteht im Abschluss einer neuen Schiedsvereinbarung mit einer angemessenen Regelung der Entschädigungsfrage; das Fernziel bleibt die Eliminierung der Fluoremanationen, sei es durch Einbau genügend wirksamer Absorptionsanlagen, sei es durch eine Einschränkung der Produktion.

† Fritz Lodewig, dipl. Arch., Basel



Mitten in seiner fruchtbaren Planungstätigkeit fiel Arch. Fritz Lodewig am 11. Dezember 1964 auf der Fahrt zu einer Sitzung der Regionalplanungsgruppe Mittleres Rheintal einem tragischen Unfall zum Opfer. Die Trauerbotschaft erschütterte alle, die ihn kannten, auf tiefste.

Fritz Lodewig trat frühzeitig mit Ueberzeugung und Erfolg in Vorträgen und Publikationen für die Idee der Landesplanung ein. Er war Mitgründer der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung und der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz. Beiden Organisationen hat er als Mitglied des Vorstandes und von Kommissionen äusserst wertvolle

Dienste geleistet. Als Erster Geschäftsleiter der RPGNW hat er deren Wachsen und Erstarren entscheidend gefördert. Besonders gross sind seine Verdienste um die Regional- und Ortsplanung in der Nordwestschweiz. Seine erfolgreiche Planertätigkeit beruhte auf fundiertem Wissen und reicher Erfahrung. Unermüdet bemühte er sich um eine Vertiefung der Erkenntnisse über die planerischen Zusammenhänge.

Fritz Lodewig hinterlässt in der Nordwestschweiz eine grosse Lücke. Auch unsere Zeitschrift verliert einen lieben Mitarbeiter, dessen geistreiche Beiträge bei der Leserschaft auf grosses Interesse stiessen.