

Chronik der Nordwestschweiz

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **19 (1962)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

schenzeit diene dem Sammeln von Unterlagen über Struktur und Entwicklung von Bevölkerung, Pendelverkehr und zentralen Diensten, sowie dem Vorbereiten verschiedenster Varianten des regionalen Verkehrssystems. Sobald nämlich die Verkehrsprognose vorliegt, wird es möglich sein, diese verschiedenartigen Konzeptionen mittels Umlegungen durchzutesten und die bestgeeignete auszuwählen. Dieser Moment wird

allerseits mit grösster Spannung erwartet, denn gar viele öffentliche und private Bauvorhaben mussten zurückgestellt werden, um die Möglichkeiten eines freien Entscheides über das Hauptverkehrssystem einstweilen noch offen zu lassen. Gerade das ist der beste Beweis dafür, dass die Regionalplanung Solothurn und Umgebung trotz ihrer erst kurzen Anlaufzeit wirklich ernst genommen wird.

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Neue Gemeindebauvorschriften

Im Gefolge der rapiden Bevölkerungsvermehrung und der andauernden Konjunktur verlagert sich die Bautätigkeit mehr und mehr auch in die Rand- und Zwischengebiete der grösseren Besiedlungszentren und veranlasst auch Gemeinden mit bisher vorwiegend landwirtschaftlicher Grundstücknutzung, sich mit der Schaffung von Bau- und Planungsvorschriften zu befassen bzw. ihre bezüglichen Rechtsgrundlagen zu erweitern und der Entwicklung anzupassen.

In der Berichtsperiode beschlossen Seon und Othmarsingen neue Bauordnungen, während Oberentfelden seinen veralteten Erlass einer Gesamtrevision unterzog.

Zum erfolgreichen Abschluss gelangten die Ortsplanungen von Gebenstorf und Rothrist (Revision).

In Ausarbeitung befinden sich oder liegen bereits öffentlich auf die Gesamtzonenpläne mit Zonenordnungen in den Gemeinden Untersiggenthal, Safenwil, Kölliken, Erlinsbach, Niederlenz, Unterentfelden und Schöftland. Olsberg beabsichtigt, mit der Einführung der Bauordnung zugleich die Ortsplanung zu verbinden.

Eine grössere Zahl von Gemeinden führte Teilrevisionen von Bauordnung oder Ortsplanung durch. Grössere Gesamtüberbauungen, meist in Verbindung mit der Erstellung von Hochhäusern, gaben vielerorts Anlass zur Schaffung von Teilzonen- und Richtplänen mit Spezialbauvorschriften.

Revision der kantonalen Baugesetzgebung

Der Grosse Rat des Kantons Aargau erklärte in seiner Sitzung vom 23. Mai 1961 die Motion Ernst Richner, Oberkulm, betreffend die Revision des Gesetzes über den Strassen-, Wasser- und Hochbau vom 23. März 1959 erheblich. In Beantwortung der Motionsbegründung wies der Vertreter des Regierungsrates darauf hin, es werde auch der Einbezug der Bauvorschriften des Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch (§§ 103—116), welche die Rechtsgrundlage für den Er-

lass des Baupolizei- und Planungsrechts der Gemeinden bilden, in die Revision geprüft werden müssen. Inzwischen ist es gelungen, in der Person des auf den 31. Dezember 1961 von seinem bisherigen Amt als Stadtammann von Aarau zurückgetretenen Herrn Dr. Erich Zimmerlin einen auf dem Gebiete des Verwaltungs- und Baurechts bestausgewiesenen Fachmann als Gesetzesredaktor zu gewinnen. Er wird sich bei der Bearbeitung des ausserordentlich umfangreichen und gewichtigen Rechtsstoffes auf die Mitwirkung einer beratenden Expertenkommission, bestehend aus den Chefbeamten der Baudirektion und zwei gewiegteten Juristen ausserhalb der Verwaltung, stützen können.

Regionalplanungsgruppen

Projektierung und Bau der Nationalstrasse 1 Bern—Zürich bedingen im Raume Hunzenschwil—Lenzburg eine grundsätzliche Neuorientierung und Anpassung der bestehenden Verkehrswege. Auch der weitere Ausbau der Landstrasse A, die als Sammelschiene des Regionalverkehrs weiterhin grosse Bedeutung haben wird, macht eine Koordination des Sekundärnetzes notwendig. Die Planung des Strassennetzes zieht das Studium der Eisenbahnprobleme im Gebiet von Lenzburg nach sich.

Bereits bestehen Projekte für die Ansiedlung grösserer Industrien in diesem Raum, wobei die in Aussicht genommenen Standorte zum Teil ausserhalb der Bauzonen und des Einzugsbereichs der generellen Kanalisationsprojekte liegen. Die gute Verkehrsgunst der Gegend, die nach Erstellung der Nationalstrasse mit ihren Anschlüssen noch eine Steigerung erfahren wird, lässt ganz allgemein eine rasche Zunahme der Industrialisierung erwarten. Diese und die damit Hand in Hand gehende Bevölkerungsvermehrung verlangt aber das Neustudium der Abwasserbeseitigung, insbesondere aus dem Gebiet längs der Landstrasse Hunzenschwil—Lenzburg.

Im Zusammenhang mit der Neuplanung der Verkehrswege und Abwasseranlagen muss auch die Abgrenzung der Baugebiete und die Ausscheidung der verschiedenen Nutzungszonen überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Ausgehend von der Erfahrung, dass die Abklärung solcher über das Gebiet der einzelnen Gemeinde hinausreichender Probleme am raschesten und zweckmässigsten im Rahmen einer Regionalplanung möglich ist, beschlossen auf Anregung der kantonalen Baudirektion die Gemeinderäte von Hunzenschwil, Lenzburg, Niederlenz, Ruppenswil, Schafisheim und Staufen an einer Zusammenkunft vom 30. November 1961 grundsätzlich die Bildung einer Regionalplanungsgruppe zum Studium der genannten Planungsaufgaben. An den Arbeiten derselben wird sich auch die Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen beteiligen.

Ueber den Abschluss der Arbeiten der 1. Planungsetappe der *Regionalplanungsgruppe Mittleres Rheintal* berichteten wir in der letzten Chronik. Am 13. Dezember 1961 traten die beteiligten Gemeinden zur Neukonstituierung des Vorstandes zusammen, der nach wie vor unter der bewährten Leitung des bisherigen Präsidenten, alt Bezirksammann J. Stäuble, Laufenburg, stehen wird. Die Rechnung über die bisherige Tätigkeit, die ausgeglichen abschloss, wurde genehmigt. Anschliessend fand eine erste Diskussion über das Arbeitsprogramm einer 2. Planungsetappe statt. In Aussicht genommen wurden Studien über die künftige Wasserbeschaffung für die sich stark entwickelnde Region, über die Führung der Hauptverkehrsstrassen im Raume Sisseln—Laufenburg sowie die Abklärung der Auswirkungen von Starkstromleitungen auf die siedlungspolitische Entwicklung von Gemeinden, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Kaisten und Eiken, wo eine Massierung solcher Stränge schon vorhanden oder für die Zukunft zu erwarten ist.

Grundstückgewinnsteuer und Planung

Am 1. April 1962 kam das aargauische Gesetz über die Grundstückgewinnsteuer zur kantonalen Volksabstimmung. Das Schicksal der Vorlage war von grosser Bedeutung für die Regional- und Ortsplanung. Gemäss § 16 des Gesetzes ist nämlich ein Sechstel des auf durchschnittlich 3 Millionen Franken geschätzten Jahresertrages der neuen Steuer für die Finanzierung einer zeitgemässen

aargauischen Siedlungspolitik bestimmt, insbesondere für Massnahmen der Orts- und Regionalplanung, zur Bekämpfung der Landflucht und zur Förderung des Natur- und Heimatschutzes. Zudem darf erwartet werden, dass auch die Gemeinden einen nicht unerheblichen Teil der ihnen aus der neuen Quelle zufließenden Mittel für Zwecke der Ortsplanung verwenden würden, besteht doch ein enger Sachzusammenhang zwischen den besteuerten Handänderungen von Liegenschaften und der die Planungsaufgaben auslösenden Bautätigkeit.

Die bisher für die Förderung der Planung verfügbaren Mittel von Staat und Gemeinden waren arg beschränkt. Durch die Annahme des vorliegenden Gesetzes würden sie bedeutend vermehrt. Da dasselbe fast ausschliesslich die kurzfristigen, spekulativen Grundstückverkäufe erfasst, die der öffentlichen Hand in besonderem Masse Probleme verursachen, fiel es dem einsichtigen Bürger nicht schwer, am 1. April ein überzeugtes Ja in die Urne zu legen.

Verkehrssanierung Baden

Das Unternehmen der Verkehrssanierung Baden konnte am 30. September 1961 mit der Inbetriebnahme des neuen Kreuzlibergbahntunnels durch die Schweizerischen Bundesbahnen das Fest der Halbzeit feiern. Mit der Verlegung des Halbbetriebes auf das neue Trasse konnten die Barrieren der Niveaureizung beim Schulhausplatz beseitigt werden. Mit der noch im ersten Halbjahr 1962 zu erwartenden Fertigstellung der Unterführung der bestehenden Bruggerstrasse werden auch die Barrieren nördlich des Stadttors fallen, womit der motorisierte Durchgangsverkehr von den zwei grössten Hindernissen befreit sein wird. Noch geraume Zeit wird es dann aber dauern, bis die Sanierung mit der Freigabe des Verkehrs durch den zu erweiternden Schlossbergtunnel und die neue Ausfallstrasse Richtung Neuenhof ihren Abschluss gefunden hat.

Bahnverkehrsprobleme im oberen Wynental

Auf der Strecke Reinach Unterdorf-Menziken bestehen zwei weitgehend parallele Schienenverkehrsmittel, die schmalspurige Wynental-Suhrental-Bahn (WSB) Aarau-Menziken und die normalspurige SBB-Linie Beinwil a. S. — Beromünster. Die Schienen der WSB liegen in der Landstrasse H (Menziken — Aarau), die mitten durch das Siedlungsgebiet der Agglomeration Reinach — Menziken — Burg führt. Die starke Verkehrszunahme hat auf dieser Strecke Misstände und Gefahren für die Strassen- und Bahnbenützer gebracht, die dringend einer Sanierung der Verhältnisse rufen. Eine namhafte Verbreiterung der Strasse ist ausgeschlossen. Andererseits dürfte es angesichts der dichten Bebauung auch nicht möglich

sein, für die WSB ein befriedigendes Eigenstrasse zu finden. Als einzig realisierbare und zweckmässige Lösung bietet sich die Zusammenlegung der beiden Bahnlinien auf dem Trasse der SBB-Strecke an.

Die sich in diesem Zusammenhang stellenden Fragen waren Gegenstand einer von der aargauischen Baudirektion einberufenen Konferenz vom 28. August 1961 in Reinach, an der die Kreisdirektion II der SBB, die Direktion der WSB und die Gemeinderäte von Reinach, Menziken und Burg teilnahmen. Dabei einigte man sich auf die weitere Verfolgung nachstehender Konzeption.

1. Uebernahme der SBB-Strecke Beinwil—Beromünster durch die WSB.
2. Personenverkehr auf Schmalspur zwischen Aarau—Reinach—Beromünster und Beinwil—Beromünster.
3. Güterverkehr auf Normalspur zwischen Beinwil—Reinach (evtl. Leimbach) — Menziken — Beromünster.
4. In baulicher und betrieblicher Hinsicht würde das erfordern:

- a) Einbau einer dritten Schiene für den Personenverkehr Beinwil — Beromünster.
- b) Bau einer Geleiseverbindung für Schmal- und Normalspurbetrieb (3. Schiene) zwischen dem WSB-Geleise in Reinach/Eien und dem SBB-Geleise in Reinach (evtl. Verlängerung der 3. Schiene für Normalspurbetrieb bis Leimbach).
- c) Geleiseanschluss mit Normalspur des im Entstehen begriffenen neuen Industriegebietes in Reinach/Eien.
- d) Erweiterung und Anpassung der verschiedenen Stationsanlagen.
- e) Bau von Gleichrichterstationen für die Speisung der Fahrleitung mit Gleichstrom.
- f) Anschaffung von Fahrzeugen für den Personenverkehr entsprechend dem Bedürfnis der Linie Beinwil — Beromünster und von Traktionsfahrzeugen für den Güterverkehr.

Es wurde die Bestellung einer Arbeitsgruppe, in welcher die SBB, die WSB, die Gemeinden Reinach und Menziken sowie die Baudirektion vertreten wären, in Aussicht genommen, die vorerst ein generelles Betriebskonzept mit Kostenschätzung auszuarbeiten hätte, das die Grundlage für weitere Planungen und Massnahmen bilden würde.

Durchgehende Suhrentalbahn

Ueber den Eingang des Gutachtens desplanung berichteten wir in der letzten Chronik. Ende September 1961 reichten die Kantonsregierungen von Luzern und Aargau dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement eine ausführliche Stellungnahme zu dieser Expertise ein, in der sie die zugunsten der Autolösung lautende Schlussfolgerung der Gutachter ablehnen der Schweizerischen Vereinigung für Lan-

ten und am Konzessionsgesuch für die durchgehende Schmalspurbahn festhielten. Gleichzeitig erneuerten sie die Einladung an den Departementsvorsteher, sich durch einen Augenschein von den tatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen des Suhrentales eine persönliche Orientierung zu verschaffen. Am 19. Dezember 1961 nahm Herr Bundesrat Dr. Spühler zusammen mit seinen engsten Mitarbeitern diese Besichtigung vor.

Tankstellen und Verkehrssicherheit

Gestützt auf § 60 des aargauischen Baugesetzes, der alle den Verkehr und die Sicherheit auf den Strassen gefährdenden Vorrichtungen verbietet, lässt der Kanton Aargau an Ausserortsstrecken von Land- und Ortsverbindungsstrassen grundsätzlich keine Benzintankstellen zu, da das Ein- und Ausbiegen von Kundenfahrzeugen an diesen erfahrungsgemäss mit hohen Geschwindigkeiten befahrenen Strecken häufig zu Unfällen führt. Diese Praxis, die sich an die Normen der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner anlehnt, war vor kurzem Gegenstand der Ueberprüfung durch das Bundesgericht in einem staatsrechtlichen Beschwerdeverfahren.

Unser oberster Gerichtshof gelangte dabei zu einer Gutheissung der Auffassung der aargauischen Behörden. Nach der Feststellung, dass § 60 des Baugesetzes eine zureichende Rechtsgrundlage für ein Verbot von Benzinverkaufsstellen an öffentlichen Strassen bilde, führt das Urteil vom 17. Mai 1961 folgendes aus:

«Tankstellen bilden allgemeiner Erfahrung gemäss insofern eine Gefahrenquelle, als die zu- und weggehenden Kunden den durchgehenden Verkehr behindern und damit dessen Sicherheit gefährden (BGE 83 I 151). Diese Behinderung und Gefährdung ist um so erheblicher, je höher die Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs ist. Nach dem im Oktober 1956 erschienenen Normblatt 40 628 der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner kommen deshalb vor allem die Randzonen von Ortschaften und übersichtliche Innerortsstrecken mit genügender Strassenbreite für den Bau von Tankstellen in Frage (Ziff. 6 Abs. 1), weil die Fahrgeschwindigkeiten in jenen Bereichen geringer sind und sich die Kundenfahrzeuge demgemäss leichter in den allgemeinen Verkehr einordnen können. Lange, unbebaute und hindernisfreie Strecken, die hohe Geschwindigkeiten zulassen, sind dagegen als Standorte ungeeignet (Ziff. 6 Abs. 2 lit. g). In Uebereinstimmung mit diesen Normen, die das Bundesgericht schon bei früheren Gelegenheiten als sachlich begründet bezeichnet hat (BGE 83 I 151 Erw. 6; erwähntes Urteil i. S. Lehmann, Erw. 1), lässt die aargauische Baudirektion in ihrer neueren Praxis an Ausserortsstrecken grundsätzlich keine Tankstellen zu. Diese Stellungnahme liegt zweifellos im Interesse der Verkehrssicherheit. Da die Ausser-

ortsstrecken in dem dicht besiedelten Kanton verhältnismässig kurz sind, werden die Erfordernisse einer genügenden Treibstoffversorgung kaum je eine Ausnahme notwendig machen.

Es fragt sich demnach, ob der vom Beschwerdeführer vorgesehene Standort an einer Ausserortsstrecke oder in der Randzone der Ortschaft liege. Aus den Plänen ergibt sich, dass der Bauplatz über 800 m ausserhalb des Signals «Ende der Höchstgeschwindigkeit» und rund 500 m ausserhalb der Ortsbezeichnungstafel liegt. Nach Ansicht des Beschwerdeführers sollte die letztgenannte Tafel richtigerweise so aufgestellt werden, dass sein Grundstück innerorts liegen würde. Demgegenüber ist festzuhalten, dass es in diesem Zusammenhang nur auf die Geschwindigkeit des Verkehrs ankommt; für diese aber sind die Geschwindigkeitsbegrenzungstafeln massgebend. Nach Art. 8 Abs. 1 des Bundesratsbeschlusses vom 8. Mai 1959 über die Höchstgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge (AS 1959 S. 445 ff.), abgeändert am 24. Mai 1960 (AS 1960 S. 482), sind die Innerortsstrecken «möglichst kurz zu halten»; die Signale «Höchstgeschwindigkeit» und «Ende der Höchstgeschwindigkeit» sind darum «unmittelbar beim Beginn und beim Ende des dichtbebauten Ortschaftsgebietes» anzubringen. Der Bauplatz des Beschwerdeführers liegt an einem Strassenabschnitt, der von Wiesen und Feldern sowie von vereinzelt Bauern- und Einfamilienhäusern gesäumt ist. Solange der heutige ländliche Zustand währt, besteht daher kein Grund, die Geschwindigkeitsbegrenzungstafel ausserhalb des Grundstückes des Beschwerdeführers anzubringen. — Der Beschwerdeführer wendet ein, es wäre zulässig, auf seinem Grundstück eine Fabrik zu bauen, obwohl eine solche ebenfalls einem starken Verkehr rufen würde; gebe in diesem Fall die Möglichkeit einer Verkehrsgefährdung keinen Anlass zum Verbot des Bauvorhabens, so bestehe auch kein Grund, die Errichtung einer Tankstelle zu untersagen. Dem kann nicht gefolgt werden. Ein Industriebetrieb weist in der Regel weniger Zu- und Wegfahrten von Motorfahrzeugen auf als eine Tankstelle, weshalb sich gegen seine Zulassung keine Bedenken erheben; Fabriken mit bedeutendem Zubringerverkehr aber kann der direkte Anschluss an die Ueberlandstrasse versagt werden.»

Baselland

Planungsgrundlagen

Im Geschäftsjahr 1961 mussten von der Planungsstelle 92 Gemeindeversammlungsbeschlüsse über Zonen- und Bauungspläne, generelle oder endgültige Bau- und Strassenlinienpläne, Strassenprojekte, vorsorgliche Zonenvorschriften sowie Bau- und Zonenreglemente bearbeitet und dem Regierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Dieser hat davon 77 genehmigt, 9 teilweise und 6 nicht

genehmigt. In diesem Zusammenhang mussten 45 Einsprachen behandelt werden. In einem Fall ist der Einsprecher im Anschluss an den regierungsrätlichen Einsprache-Entscheid mit zwei Eingaben an den Landrat gelangt. Dieser stellte fest, dass sich die beiden Eingaben gegen zwei von den zuständigen Verwaltungsbehörden ordnungsgemäss und endgültig abgeschlossene Verfahren richten. Deshalb könnten sie weder als Beschwerden noch als Rekurse entgegengenommen werden. Die Zuschriften seien somit als Eingaben im Rahmen des allgemeinen Petitionsrechtes zu betrachten. Es sei aber nicht zugänglich, via Petition eine von der zuständigen Instanz abgeurteilte Sache vor eine in der Angelegenheit nicht zuständige Behörde zu bringen. Deshalb ist der Landrat auf die beiden Eingaben nicht eingetreten.

Als heikle und zeitraubende Arbeit erwiesen sich erneut die vielen Gutachten, die zu Baugesuchen zu machen waren, die in effektivem oder scheinbarem Widerspruch zu Zonenbestimmungen standen.

Von den Gemeindebehörden wurde die Planungsstelle in vielen Fällen für einschlägige Fragen als beratende Instanz zugezogen, wobei die Zusammenarbeit meistens recht erfreulich war.

Subventionierung der Planungen

Auf dem Bausektor herrscht nach wie vor Hochkonjunktur. Sie kommt auch in einer kantonalen Bevölkerungszunahme von 38 % für die Zeitspanne von 1950 bis 1960 zum Ausdruck. Diese Erscheinung hat wiederum verschiedene Gemeinden veranlasst, eine Ortsplanung durchzuführen oder die vorhandenen aber revisionsbedürftigen Planungsgrundlagen den heutigen Erkenntnissen anzupassen, damit die bauliche Entwicklung künftig zweckmässiger gelenkt werden kann. So sind heute in 39, d. h. mehr als der Hälfte aller Gemeinden Planungsarbeiten in Vorbereitung oder Ausführung begriffen. Sie umfassen: neue Ortsplanungen, Ortsplanungsrevisionen, neue Ortskernplanungen, Gesamtüberbauungen und neue Zonenreglemente.

Das Problem der Subventionierung der Planungsarbeiten konnte in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt weitergeführt und auf kantonalen Ebene zum Abschluss gebracht werden. So hat der Landrat am 10. April 1961 gestützt auf das Bundesgesetz über die Vorbereitung der Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung vom 30. September 1954 und die bundesrätliche Vollzugsverordnung vom 12. März 1956 einen entsprechenden Beschluss gefasst. Am 18. April 1961 hat schliesslich der Regierungsrat den erforderlichen Beschluss über den Vollzug des erwähnten Landratsbeschlusses erlassen. Gestützt auf diese Grundlagen werden nun die Kosten dieser Arbeiten je nach deren Art und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinden mit Beiträgen von 15 bis höch-

stens 35 % subventioniert. Als subventionsberechtigt werden anerkannt: Die Honorarkosten nach den einschlägigen Normen SIA und die unerlässlichen Nebenkosten, wie Aufwendungen für die Beschaffung der notwendigen Bearbeitungsgrundlagen; für Pläne, Geländeaufnahmen, Höhenkurvenpläne, Modelle, Verträge, öffentliche Urkunden usf. Bis zum Jahresende sind beim Arbeitsamt die ersten Beitragsgesuche eingereicht worden. Sie konnten mit dem erforderlichen, von der Planungsstelle verfassten fachtechnischen Mitbericht der zuständigen Instanz des Bundes zugestellt werden. Auf Grund der finanziellen Leistungsfähigkeit unseres Kantons wird vom Bund an die subventionsberechtigten Arbeiten und Kosten ein Beitrag von 15 % ausgerichtet.

Topographischer Kataster

Die bereits im Vorjahr begonnenen Verhandlungen, welche die Erstellung eines topographischen Katasters mit Höhenkurven von 1 m Aequidistanz über das ganze Kantonsgebiet zum Ziele haben, wurden mit den interessierten Amtsstellen weitergeführt. Mit der Ausarbeitung des Programmes und der Bereitstellung der erforderlichen Unterlagen wurde die Dienststelle für Meliorationen beauftragt. Bis zum Jahresende konnten die entsprechenden Arbeiten erfreulich weit vorangetrieben werden. Diese Unterlagen sollen dann auch den interessierten Gemeinden gegen eine angemessene Gebühr in Kopie zur Verfügung gestellt werden, und es ist nicht daran zu zweifeln, dass diese Kurvenpläne für die vielfältigen Planungsarbeiten eine wertvolle Hilfe darstellen.

Fachkommissionen

Die kantonale *Planungskommission* wurde im Berichtsjahr zu 7 Sitzungen einberufen. Sie befasste sich vor allem mit der 2. Kantonsstrasse im Raume Liestal/Füllinsdorf sowie dem Ausbau und der teilweisen Neuanlage der Fernverkehrsstrasse Nr. 18 (Basel Dreispitz — Aesch). Da infolge der anhaltend starken baulichen Entwicklung und der enormen Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs das heutige kantonale Strassennetz den künftigen Anforderungen nicht mehr zu genügen vermag, ist es äusserst wichtig, das für Korrekturen und für neue Strassen notwendige Land durch geeignete Planungsmassnahmen frühzeitig sicherzustellen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die sich dabei stellenden Probleme regional gelöst werden können. In Ermangelung einer umfassenden Regionalplanung wurde eine aus 5 Mitgliedern bestehende Subkommission beauftragt, vorerst für die Region Leimental—Birstal die Strassenverhältnisse zu überprüfen und einen generellen Vorschlag, der einer auf weite Sicht zu erwartenden Ueberbauung Rechnung trägt, auszuarbeiten. Die gestellte Aufgabe wurde unter ständiger Fühlungnahme mit den Behörden der betroffenen

Gemeinden in 23 Sitzungen gelöst. Auf Jahresende war es möglich, diese umfangreiche Arbeit, bestehend aus einem Plan 1 : 12 500, einem Bericht und den zugehörigen Unterlagen über den heutigen und zukünftigen motorisierten Verkehr, an die Gesamtkommission weiterzuleiten.

Die aus Mitgliedern der kantonalen Planungskommission und der staatlichen Kommission für Natur-, Pflanzen- und Heimatschutz zusammengesetzte «Subkommission für Gesamtüberbauungen und Hochhäuser» wurde zu 9 Sitzungen aufgeboden. Sie behandelte 19 Gesuche für einzelne Hochhäuser, d. h. Gebäude mit mehr als 5 Geschossen, und konnte davon dem Regierungsrat deren 9 zur Bewilligung empfehlen, während sie in 3 Fällen Ablehnung beantragen musste. Bei 7 Gesuchen empfahl sie den Projektverfassern unter Angabe bestimmter Richtlinien die Weiterbearbeitung der Projekte. Die Kommission nahm ferner zu 12 Gesamtüberbauungs- bzw. Dorfkernsanierungsprojekten Stellung. Davon konnte sie dem Regierungsrat deren 10 zur Genehmigung unterbreiten, während bei 2 Projekten die Nichtgenehmigung empfohlen werden musste. Die für eine Stellungnahme erforderlichen Untersuchungen wurden grösstenteils von der Planungsstelle durchgeführt und in entsprechenden Prüfungsberichten zusammengestellt.

Basel-Stadt

Allgemeine bauliche Entwicklung

Die im letzten Heft (Nr. 2, 1961) dargestellte Entwicklung des Wohnungsbaues im Jahre 1960 setzte sich im gleichen Sinne im Jahre 1961 fort. Gegenüber rund 2000 neuen Wohnungen im Jahre 1960 konnten 1961 von der Baupolizei sogar über 2300 neue Logis abgenommen werden. Wie einem Bericht des Statistischen Amtes entnommen werden kann, fielen jedoch fast 600 Wohnungen den Baggern zum Opfer, so dass der Reinzuwachs an Wohnungen in der Stadt Basel lediglich 1319 und in den Landgemeinden 405 beträgt. Dieses Ergebnis reicht knapp aus, um den laufenden Bedarf zu decken. Am Jahresende waren im ganzen Kantonsgebiet bloss 65 Wohnungen und ein Einfamilienhaus zu mieten, was weniger als *ein Promille* des ganzen Wohnungsbestandes ausmacht. Bei den 65 Wohnungen handelte es sich um elf Ein- und Zweizimmerwohnungen mit einem Mietzins von über 2400 Fr. im Jahr, um 49 Dreizimmerwohnungen, von denen zwei Drittel die Mieter 3500—4000 Fr., die übrigen 3200—3400 Fr. im Jahr kosten, sowie um fünf Vierzimmerwohnungen, für die im Mittel 3900 Fr. verlangt werden. Nicht nur diese Zahlen, sondern auch die Gliederung der Wohnungen nach der Zimmerzahl lässt eindrücklich erkennen, dass die Wohnungsnot gross und das Wohnungsproblem ungelöst ist. Der Anteil der Ein- und Zweizimmerlogis hat auf

Kosten der Wohnungen mit vier und mehr Zimmern zugenommen. Ueber die Hälfte aller Wohnungen sind Ein- (26,1 %) und Zweizimmerlogis (27,8 %). Die Dreizimmerwohnungen nehmen lediglich rund ein Drittel (32,6 %) ein, die Wohnungen mit vier und mehr Zimmern bloss 13,5 %. Nicht einmal die Hälfte aller neu erstellten Wohnungen war somit für den Bedarf der eigentlichen Familien, die ja in der Regel mindestens drei Zimmer benötigen, bemessen.

Was bereits in der letzten Chronik in bezug auf die Bauherrschaft festgestellt wurde, trifft auch im vergangenen Jahre zu. Ueber die Hälfte der Wohnungen wurden von privaten juristischen Personen erstellt, und zwar überwiegend von Aktiengesellschaften, die den Wohnungsbau ausschliesslich zur Kapitalanlage betreiben, um eine möglichst hohe Rendite zu erzielen. Der Charakter einer typisch spekulativen Bauweise hat sich daher verschärft. Die Freiheit, die das Baugesetz den Bauherren gibt, wird leider heute als Recht zur Rücksichtslosigkeit gegenüber den Nachbarn und den Mietern missbraucht. In immer grösserem Ausmass wird eine chaotische Hinterhausbebauung mit völlig ungenügenden Belichtungs- und Belüftungsverhältnissen geschaffen. Die Grossratskommission, welche die Gesetzesvorlage über höhere Gebäude und Hochhäuser behandelt (Ratschlag Nr. 5687, vorgelegt am 23. Juni 1960), hat daher dem Grossen Rat einen Anzug eingereicht, mit dem der Regierungsrat beauftragt wird, Sofortmassnahmen vorzuschlagen, um eine derartige sozial äusserst bedenkliche Hinterhausbebauung zu bekämpfen. Der Anzug wurde dem Regierungsrat überwiesen. Er bildet Gegenstand der Beratungen der von der Verwaltung eingesetzten Expertenkommission.

Im übrigen hat die soeben genannte Grossratskommission ihre Beratungen, in deren Verlauf sie als Experten den Präsidenten der deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Herrn Prof. Dr.-Ing. Hollatz, Beigeordneten der Stadt Essen, anhörte, abgeschlossen. Sie gelangte im wesentlichen zu einer Zustimmung zu den Anträgen des Regierungsrates. Sie beschloss, die vom Regierungsrat im Gebiet der Altstadt vorgeschlagene hochhausfreie Zone auf die Landgemeinden Riehen und Bettingen auszudehnen.

Sozialer Wohnungsbau

Zufolge der schwierigen Verhältnisse auf dem Wohnungsmarkt kommt dem sozialen Wohnungsbau besondere Bedeutung zu. Seit den letzten Mitteilungen wurde an zwei Wohngenossenschaften die Hilfe des Bundes und des Kantons zugesichert. Die im Bau befindlichen Projekte sehen 72 vorwiegend Dreizimmerwohnungen an der Mülhauerstrasse in Basel sowie 25 Drei- und Vierzimmerwohnungen in Riehen vor.

Mit der Beitragszusicherung an zwei weitere Projekte, die 90 Wohnungen schaffen werden, kann demnächst gerechnet werden. In einem Falle handelt es sich um ein Projekt der staatlichen Pensions-, Witwen- und Waisenkasse, in drei Fällen um genossenschaftliche Bauvorhaben, die im Baurecht ausgeführt werden, und zwar zwei auf staatlichem und eines auf kirchlichem Grundbesitz. In keinem Falle ist somit der soziale Wohnungsbau auf rein private Initiative zurückzuführen.

Nationalstrassenplanung

Mit Beschluss vom 20. Februar 1962 genehmigte der Regierungsrat grundsätzlich das im Masstab 1 : 2000 vorgelegte generelle Projekt für die Einführung der schweizerischen Autobahn. Das Projekt wurde vom Ingenieurbureau Aegerter und Dr. O. Bosshardt AG in enger Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons und den Vertretern des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau ausgearbeitet. Das Projekt ist dem Bundesrat zur Genehmigung eingereicht worden.

Städtische Strassenkorrekturen

Die Grossratskommission, die den Basler Gesamtverkehrsplan nun bereits seit über drei Jahren berät, hat dem Grossen Rat im vergangenen Jahre zwei Zwischenberichte unterbreitet. Mit dem ersten Bericht hat sie die Kreditbewilligung für Sofortmassnahmen zur Verkehrsplanung beantragt. Der Grosse Rat ist ihren Anträgen gefolgt und hat einen Gesamtkredit von 2 300 000 Fr. bewilligt für Korrekturen an verschiedenen stark belasteten Strassenzügen und -kreuzungen (Schifflande/Blumenrain, Totentanz, Dorenbachviadukt, Margarethenstrasse, Leimgrubenweg, Horburgstrasse). Er hat ferner einen Kredit von 800 000 Fr. für die Planung und generelle Projektierung verschiedener Massnahmen bewilligt. Die wichtigsten dieser Massnahmen bilden die Planung für die Parking-Grossgaragen, wobei auch den Bedürfnissen des Zivilschutzes Rechnung zu tragen ist, sowie die generelle Projektierung der Tiefbahn im Gebiet Bankverein - Aeschenplatz. Der zweite Bericht betrifft die Ueberführung des Luzernerrings über den Sankt-Johann-Bahnhof, wodurch eine direkte Verbindung zur Dreirosenbrücke geschaffen wird. Dadurch wird eine wesentliche Entlastung des inneren Rings (Spalenring-Steinenring) ermöglicht, indem nun der äussere Ring (Luzerner- ring, Wasgenring, Morgartenring, Laupenring, Holestrasse, Dorenbachviadukt, Gundeldingerstrasse) durch die Verbindung zur Dreirosenbrücke und damit zum Industriegebiet Kleinbasels geschlossen wird. Der Grosse Rat hat am 11. Januar 1962 entsprechend dem Antrag der Kommission den Kredit von 6 700 000 Fr. für die Erstellung der Luzernerring-Ueberführung bewilligt.