# Ortsplanungen und Güterzusammenlegungen im Einflussbereich der Nationalstrassen

Autor(en): **Schwörer, Georg**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **28 (1971)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782607

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Ortsplanungen und Güterzusammenlegungen im Einflussbereich der Nationalstrassen

Georg Schwörer, dipl. Architekt BSA-SIA/BSP, Planungs- und Architekturbüro, Liestal, unter verdankenswerter Mitarbeit des Kantonalen Meliorationsamtes Baselland

**Vorbemerkung**

*An der Generalversammlung der RPG+NW vom 29. Oktober 1970 referierten der Verfasser und Vermessungsingenieur Daniel Rohner über dieses Thema. Die nachfolgenden Ausführungen behandeln Probleme aus beiden Referaten. Im übrigen erhebt dieser Artikel weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf wissenschaftliche Genauigkeit. Er ist vielmehr als Bericht aufzufassen, der im Rückblick Begebenheiten und Erkenntnisse aus der Praxis aufzeigt.*

**1. Der Impuls**

Ende der fünfziger Jahre stand der Kanton Baselland vor der Aufgabe, für die N 2 ein Trassee festzulegen, das die Räume Mittelland und Rheinebene miteinander verbindet. Dieser Auftrag entsprach einer historischen Tradition des Kantons: Schaffung und Unterhalt der Juraübergänge in der N-S-Richtung (Hauensteinpässe und Hauensteintunnels).

Nach einem heftig geführten «Variantenkrieg» stand anfangs der sechziger Jahre die Linienführung fest: Augst—Arisdörfertal—Tunnel—Ueberquerung des Ergolztals—Tunnel—Diegtertal—Belchentunnel.

Diese Linienführung ist in dem Sinne als unkonventionell zu bezeichnen, als sie zwei Täler benützt, die bis anhin keinen Transitverkehr kannten. Dementsprechend galten diese Talschaften bisher als abgelegen und wiesen keine oder nur unbedeutende bauliche Entwicklungen auf.

Mit Hilfe eines grossen Kredites begann nun die Kantonale Baudirektion Baselland in den zukünftigen Autobahngemeinden Land aufzukaufen. Das Ziel dieser Aktion bestand darin, das erworbene Land später mit Hilfe von Umlegungen so zu placieren, dass es auf das Trassee der Autobahn und der erforderlichen Nebenanlagen zu liegen kommt. Um diese Umlegungen verwirklichen zu können, mussten sich alle Gemeinden, die von der Nationalstrasse durchfahren oder tangiert wurden, einer Felderregulierung (Güterzusammenlegung) unterziehen. Damit war das Signal zu einer grossen planerischen Aktion gegeben, welche die Gemeinden gemäss Abb. 1 umfasste.

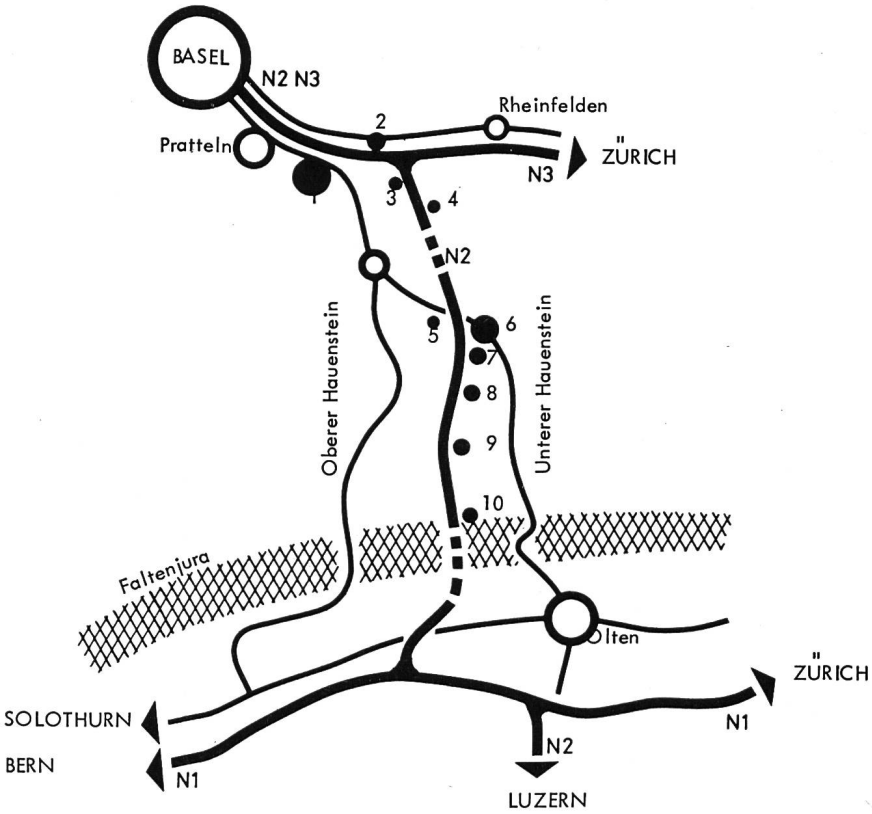



*Abb. 1 Situation*

| | | |
|---|---|---|
| 1 Pratteln | (teilweise) | Rheintal |
| 2 Augst | (teilweise) | |
| 3 Giebenach | | Arisdörfertal (Talkessel) |
| 4 Arisdorf | | |
| 5 Itingen | (teilweise) | Ergolztal |
| 6 Sissach | (teilweise) | |
| 7 Zunzgen | | Diegtertal (Talkessel) |
| 8 Tenniken | | |
| 9 Diegten | | |
| 10 Eptingen | | |

**2. Die Felderregulierung als Mittler**

Das bestehende kantonale Vermessungsamt war durch die neuartige und weitreichende Aufgabe überfordert. Der Kanton rief daher ein Meliorationsamt ins Leben, das als Stabsstelle die Arbeiten zu koordinieren und zu überwachen hatte. Teilweise übernahm dieses Amt, neben privaten Büros, selbst die Durchführung mehrerer Regulierungen. Der erste Schritt galt der Bereitstellung der Planunterlagen. Hier wurde gleich ein langfristiges Ziel angestrebt und verwirklicht. Nebst der Erstellung der Planunterlagen für die Projektierung der Nationalstrasse wurden die geflo-

genen Höhenkurven ausgewertet und in der Folge über den ganzen Kanton ausgedehnt. Heute liegen die 1-m-Kurvenpläne im Massstab 1 : 1000 vollumfänglich vor.
Bei der sachlichen Bearbeitung stellte es sich bald heraus, dass eine Güterzusammenlegung ohne gleichzeitige Ortsplanung nicht zum Ziel führen konnte (auf die Gründe kommen wir später zurück). Somit war der Anlass gegeben, dass sich alle Regulierungsgemeinden zu einer Ortsplanung entschliessen mussten, soweit dies nicht schon vorher geschehen war.
Es kam nun dazu, dass in allen genannten Gemeinden gleichzeitig drei getrennte Unternehmen anliefen, die einen entscheidenden Einfluss auf die Gestaltung und Entwicklung ausüben:
Die Autobahn-Projektierung,
die Felderregulierung und
die Ortsplanung (neu oder Revision).
Das folgende Schema zeigt, dass der Güterzusammenlegung dabei die Rolle des Mittlers zufallen musste:

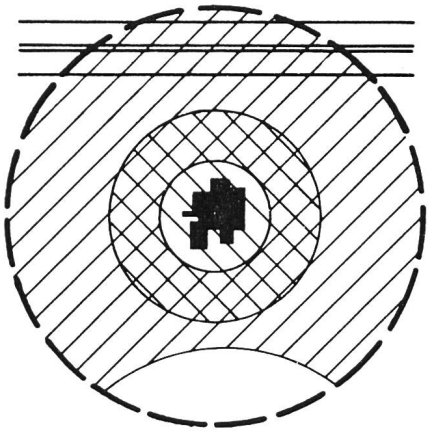


*Abb. 2 Schema Autobahn-Projektierung Feldregulierung und Ortsplanung*

- Gemeindegrenze
- Autobahn
- Feldregulierung
- Ortsplanung (ohne Landschaftsplan)
- Ortskern

**3. Das Umlegungsprinzip für das Areal der Autobahn**

Voraussetzung für die Umlegung des vom Kanton erworbenen zerstreuten Areals war das Vorhandensein eines generellen Projektes der Autobahn samt ihren *Nebenanlagen.* Unter diesem Begriff seien hier verstanden: Anschlusswerke, Böschungen, Stützmauern, Ueberführungen, Unterführungen, Zufahrtsstrassen, Kantonsstrassenverlegungen, Bachverlegungen, Werkhöfe usw.
Da in der Güterregulierung nach dem sogenannten Bonitierungssystem (Wertumlegung) verfahren wird, war es notwendig, dass die erworbenen Areale nicht nur flächen-, sondern auch wertmässig dem Bedarf der Autobahn und ihrer Nebenanlagen entsprachen. Wo dies nicht der Fall war, musste zum Erwerb einzelner Objekte bzw. zur Expropriation gegriffen werden.
Graphisch vereinfacht dargestellt, sieht das Umlegungsprinzip wie folgt aus:

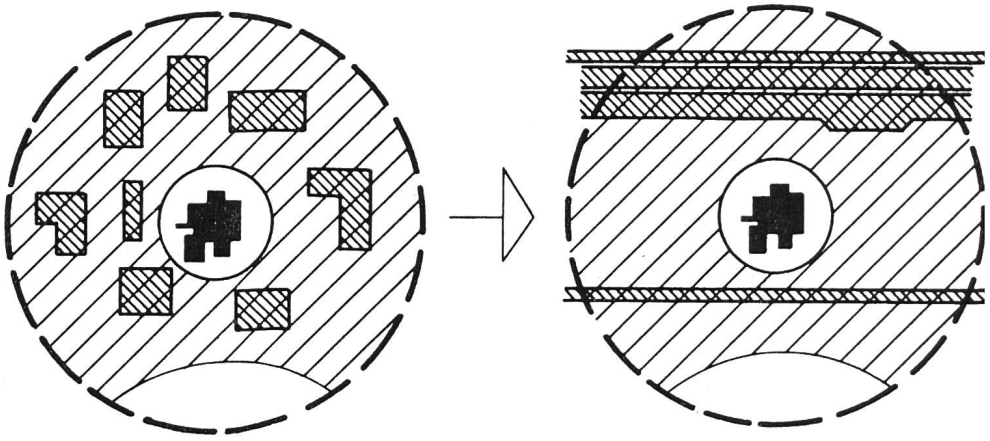


*Abb. 3 Graphisch vereinfachtes Umlegungsprinzip*

- Gemeindegrenze
- Regulierungsgebiet
- Vom Kanton erworbene Parzellen
- Ortskern
- Umgelegte Kantonsparzellen für:
  1. Autobahn
  2. Neue Kantonsstrasse
  3. Neues Flussbett

**4. Das Umlegungsprinzip in Verbindung mit der Ortsplanung**

Die äussere Begrenzung des Regulierungsgebietes erfolgte in der Regel nach den Erfordernissen der Land- und Forstwirtschaft und der politischen Gemeindegrenzen. Für die innere Begrenzung waren der Ortskern und die bestehende Bebauung massgebend. Auf dieser Basis konnten die Felderregulierungs-Unternehmungen gestartet werden. Schon bald zeigte es sich jedoch, dass aus Gründen der Bewertung und der Rechtssicherheit eine weitere Abgrenzung innerhalb des Regulierungsgebietes notwendig war: Die zukünftige Baugebietsgrenze! Diese Schwelle konnte nur mit Hilfe der Ortsplanung sinnvoll und einigermassen sicher festgelegt werden.
Für die Ortsplanung bedeutete dies einerseits rasches Handeln und anderseits Ausscheidung von Baugebieten für langfristigen Bedarf (Z. 2). Rasches Handeln, damit die Regulierung unter Berücksichtigung der Wertschwelle Baugebietsgrenze — Landwirtschaft ihre Arbeit auf einer soliden Grundlage aufbauen konnte; langfristig dienliches Baugebiet, damit nicht schon in wenigen Jahren die kritische Schwelle verschoben werden muss und dabei ungerechtfertigte Zuteilungsgewinne oder -verluste entstehen (vgl. Bundesgerichtsurteil vom 22. 1. 58 in Sachen Dr. Hugo Heinis, Therwil).
Stand die zukünftige Baugebietsgrenze fest, so konnte die Felderregulierung nach folgendem Schema umlegen:
A: Neuzuteilung nach den Grundsätzen der Felderregulierung (Arrondierungen, Verschieben der Grundstücke innerhalb des ganzen Gebietes, Strassenabzüge klein).

B: Neuzuteilung nach den Grundsätzen der Baulandumlegung (annähernd gleiche Lage, grössere Strassenabzüge, erhöhte Beitragsleistung).
Eine Verlegung von B nach A oder von A nach B ist dabei nur mit Zustimmung der Grundeigentümer möglich. Im ersten Fall ergibt sich eine Flächenvergrösserung im Verhältnis von etwa 1 : 4 bis 1 : 5 (Verkehrswert des Landwirtschaftslandes zum Bauzonenwert), im zweiten Fall eine entsprechende Reduktion.
Da Landumlegungen nicht von einem Umlegungsunternehmen in ein benachbartes vorgenommen werden konnten,

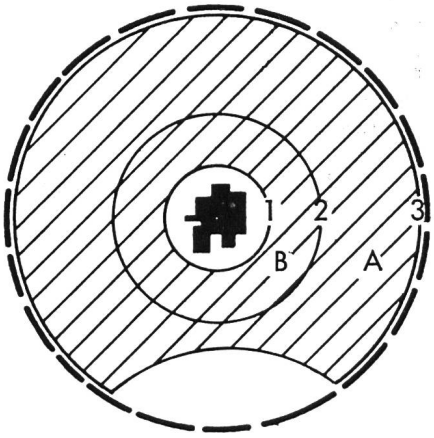



*Abb. 4*
1. Innerer Regulierungsperimeter
2. Baugebietsperimeter
3. Aeusserer Regulierungsperimeter

war es notwendig, das jeweils erforderliche Autobahnareal im jeweiligen Felderregulierungsbereich zu beschaffen. Der so getätigte Landerwerb in den nachfolgend dargestellten Gemeinden betrug ungefähr 297,6 ha Kulturland und 32,2 ha Wald, insgesamt also etwa 3,3 Mio m².
Die einzelnen Felderregulierungen umfassen folgende Gebiete (Abb. 5):

**5. Das Umlegungsprinzip im Baugebiet**
Im Gebiet B (künftiges Baugebiet, *Abb. 4),* wurden die Parzellen so geformt, dass sie vorerst der landwirtschaftlichen Nutzung dienen, jedoch durch einfache Teilung auch in Bauparzellen unterteilbar sind. Diese Transformierbarkeit erforderte eine ausgeklügelte Kombination von Regulierungswegen und Erschliessungsstrassen für die Wohnzone.
Schematisch dargestellt sieht das etwa so aus:

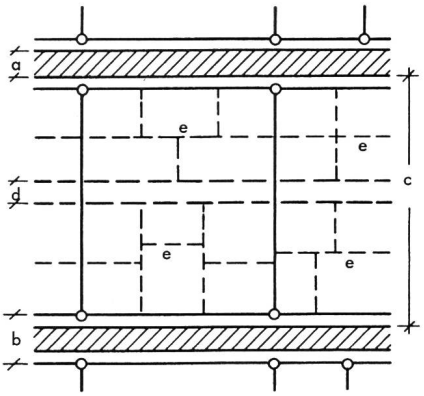



*Abb. 6*

- *a* *Ausgebauter Regulierungsweg, z. B. drei m breit*
- *d* *Vermarktung durch Regulierung für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung, z. B. 6 m breit*
- *c* *Abstand der Regulierungswege für landwirtschaftliche Bewirtschaftung, rund 100—120 m*
- *b* *Parzellierungsmöglichkeit für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung*
- *e* *Feinparzellierungsmöglichkeit für spätere Bauparzellen*

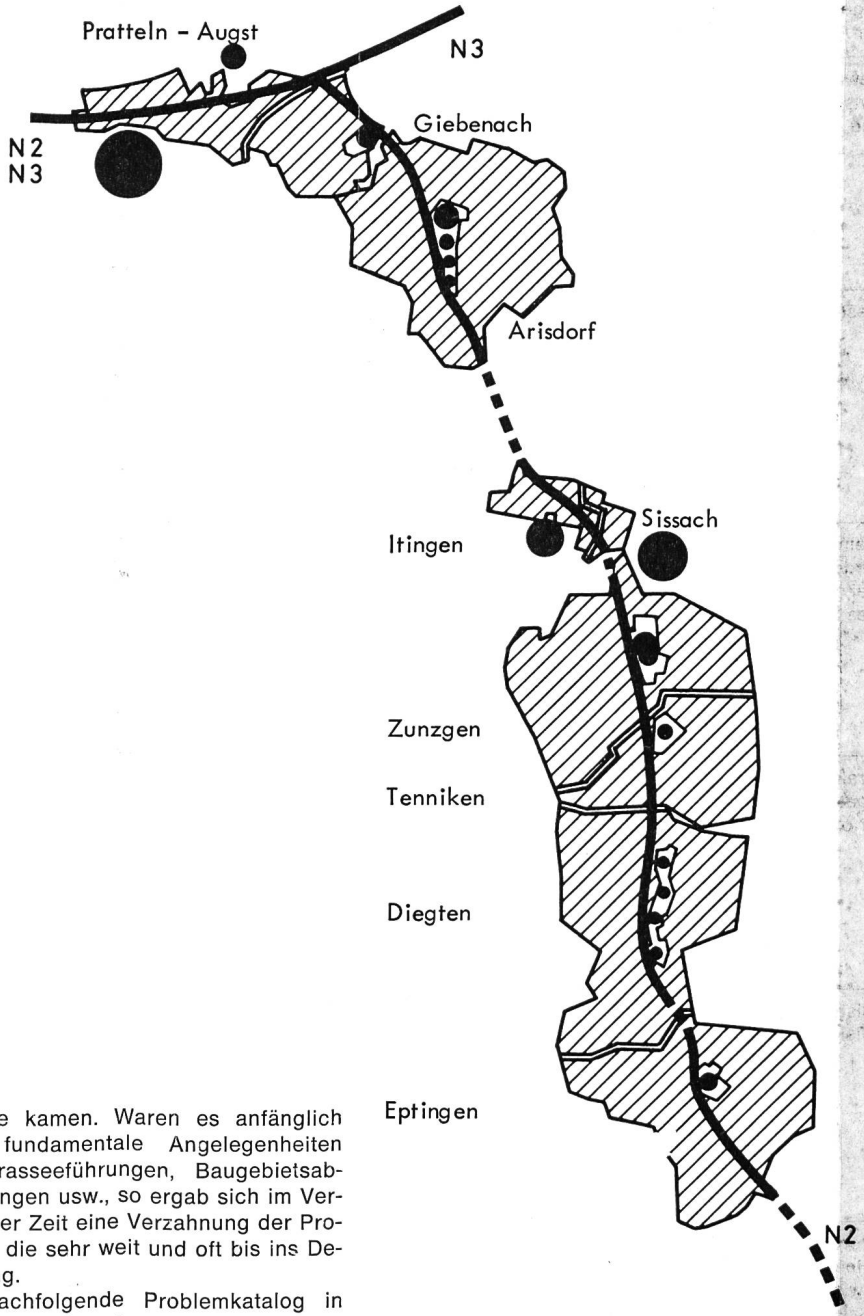
Dieses Vorgehen stiess anfänglich bei den Meliorations- und Vermessungsfachleuten auf strikte Ablehnung. Es bedurfte der Intervention des neugeschaffenen Meliorationsamtes, um dieser entwicklungsfähigen Lösung zum Durchbruch zu verhelfen.

**6. Berührungspunkte zwischen den einzelnen Unternehmen**
Gleich zu Beginn der Arbeit zeigte es sich, dass sich die einzelnen Unternehmen auf verschiedenen Gebieten ins Gehege kamen. Waren es anfänglich noch fundamentale Angelegenheiten wie Trasseeführungen, Baugebietsabgrenzungen usw., so ergab sich im Verlaufe der Zeit eine Verzahnung der Probleme, die sehr weit und oft bis ins Detail ging.
Der nachfolgende Problemkatalog in Stichworten erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Er mag zum Teil wohl auch von der Landesgegend abhängig sein.

*Autobahn — Felderregulierung*
Querverbindungen
Zerschneidung landwirtschaftlicher Betriebe
Böschungsgestaltungen
Bachverlegungen
Strassenverlegungen
Feldereinteilung
Rodungen
Aufforstungen
Neuzuteilungen
Verlegung von Schiessplätzen
Ansiedlungen

*Felderregulierung — Ortsplanung*
Innerer Perimeter der Regulierung
Baugebietsabgrenzung
Baulandumlegung innerhalb des Baugebietes

*Abb. 5 Die durchgeführten Feldregulierungen*




Landwirtschaftliche Eignung
Regulierungswege
Wohnstrassenrhythmus
Umfahrungsstrassen
Schutzzonen aller Art
Orts- und Landschaftsbild
Gewässerregulierungen

*Ortsplanung — Autobahn*
Situationsmässige Baugebietsabgrenzung
Nutzungsart der Bauzonen
Auswirkung der Immissionen
Standorte der öffentlichen Bauten und Anlagen
Einfluss auf die Wachstumschancen
Einfluss auf die Bevölkerungs- und Erwerbsstruktur
Einfluss auf die Grösse des Baugebietes
Einfluss auf das Verkehrssystem der Gemeinde
Einfluss auf das Ortsbild

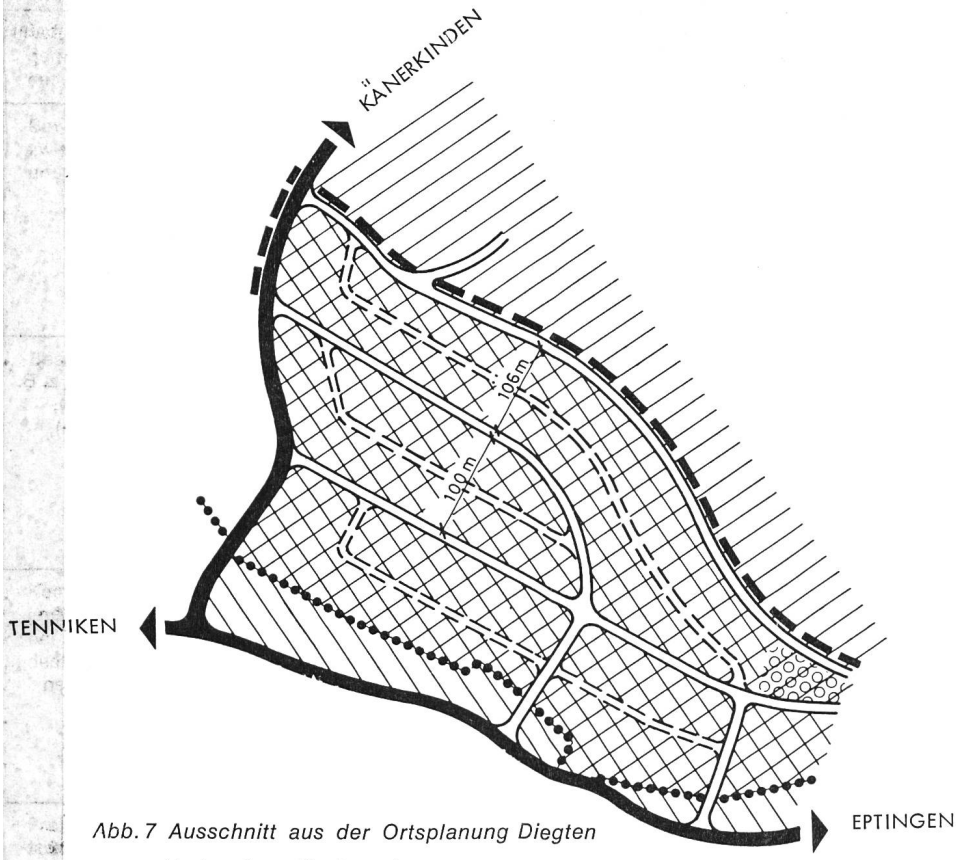



*Abb. 7 Ausschnitt aus der Ortsplanung Diegten*

- Vorhandene Kantonsstrassen
- Regulierungsstrassen zum späteren Ausbau als Erschliessungsstrassen in der Wohnzone
- Geplante Erschliessungsstrassen in der Wohnzone
- Innerer Perimeter der Felderregulierung
- Perimeter des Baugebietes
- Regulierungsgebiet
- Baugebiet ausserhalb Regulierung
- Baugebiet innerhalb Regulierung

Dem Aussenstehenden vermögen wohl nur wenige dieser Stichworte eine Vorstellung von den Auswirkungen dieses Problemkatalogs zu vermitteln. Versucht man sogar die Probleme zu werten, so ist dies selbst von fachtechnischer Seite her nicht möglich, da sich die Interessenkonflikte von Fall zu Fall sehr unterschiedlich präsentieren.

**7. Die Auswirkungen in den einzelnen Gemeinden**

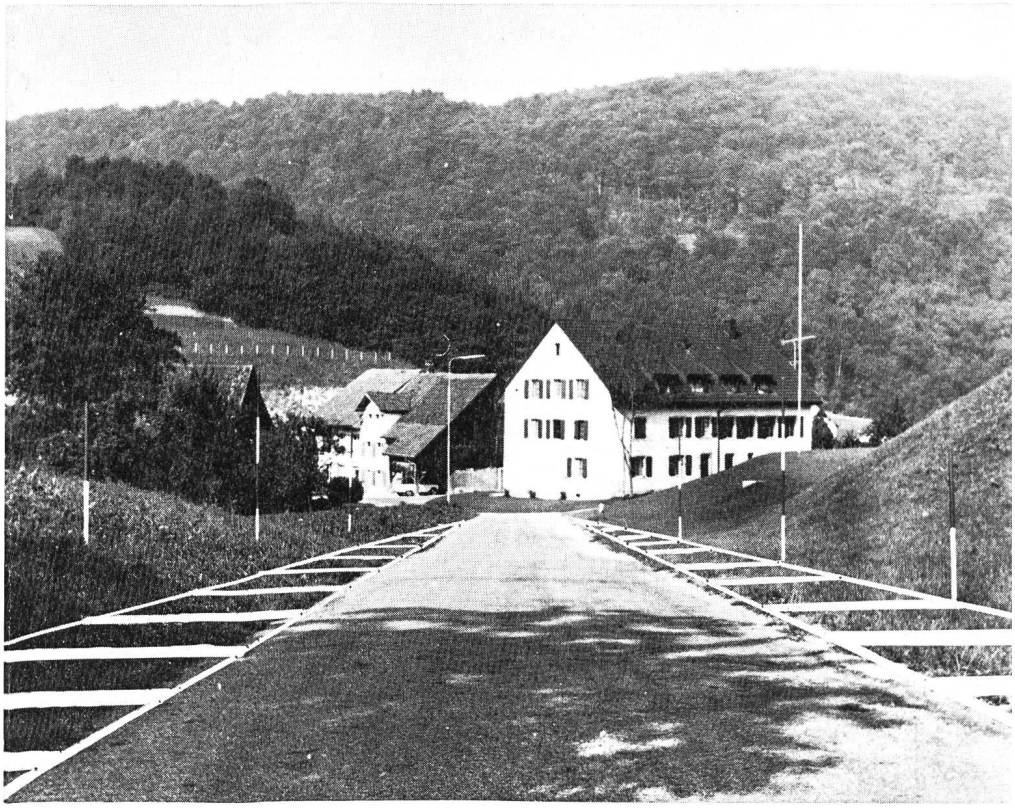
Es würde zu weit führen, alle Auswirkungen der Autobahn auf die Ortsplanungen im einzelnen darzustellen. In der folgenden Tabelle sei daher nur stichwortartig auf die typischen Konsequenzen hingewiesen. Wiederholungen könnten als Hinweis für eine allfällige Gesetzmässigkeit der Konfliktpunkte aufgefasst werden.

Sieht man von den fast durchwegs positiven, zum Teil sehr günstigen Auswirkungen ab, die die Regulierung auf die Landwirtschaft und die Ortsplanung ausübt, so ergeben sich etwa drei Gruppen mit ungefähr gleichen Auswirkungen der Autobahn auf die Ortschaften.

— Die Gemeinden im Arisdörfertal werden beeinträchtigt, ohne einen direkten Nutzen zu ziehen.
— Die Ergolztalgemeinden werden wenig beeinträchtigt und ziehen direkten Nutzen durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr und die bessere Verkehrsgunst.
— Die Diegtertaler Ortschaften werden zwar durch einen neuen Verkehrsstrom beeinträchtigt, haben jedoch bessere Entwicklungschancen durch den Anschluss an die Autobahn.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass die Wertungen in der nachfolgenden Tabelle subjektiven Charakter haben und vom Ortsplaner aus der Planungsphase heraus zu verstehen sind. Anwohner, Landeigentümer oder Behörden würden zum Teil anders werten. Zur objektiven Beurteilung der Störungsfaktoren, insbesondere des Lärms, wurden kürzlich von der EMPA Untersuchungen (Lärmmessungen) angestellt. Auf die Ergebnisse kann jedoch aus verschiedenen Gründen in diesem Bericht nicht eingetreten werden.

*Abb. 8. Neu erstellter Regulierungsweg im Baugebiet Tenniken*
*Die Neuvermarkung wird im Rahmen der Regulierung vorgenommen und ermöglicht bei Bedarf eine bauliche Verbreiterung des Weges zur Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung. Die Jalons bezeichnen die Grenzen des der Gemeinde anfallenden Areals. Der beidseitige Verbreiterungsstreifen ist in die Aufnahme hineinretouchiert.*



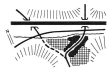
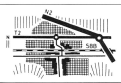
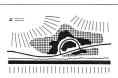
| Gemeinde | Lage der Autobahn | Störwirkung der Autobahn | Schutzmassnahmen gegen Störwirkung der Autobahn | Einfluss der Autobahn auf das Ortsbild | Einfluss der Autobahn auf die Verkehrsgunst (auch Kantonsstrassen) | Bevölkerungsentwicklung 1950 | 1960 | 1970 | Einfluss der Autobahn auf die bauliche Entwicklung | Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebietes | Einfluss der Autobahn auf Zoneneinteilung | Einfluss der Autobahn auf öffentliche Werke | Nutzeffekt der Regulierung | Projektverfasser der verschiedenen Unternehmen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Giebenach**  | Erhöhte Lage am nördlichen Hangfuss | Relativ stark, akustisch (teilweise), Abgase (je nach Witterung) | Bewusste Distanz zwischen Baugebiet und Autobahn | Gering. Durch Einsprache konnte Stützmauerhöhe reduziert werden | Gering. Steigerung durch Anschlusswerk bei Augst, Richtung Basel. Ortsumfahrung durch neue Kantonsstrassen | 169 | 180 + 6,5 % | 169 — 6,1 % | Besseres Image als Wohngemeinde. Baustätigkeit erst im Anlaufen begriffen (Auswärtspendler) | Verdrängen der Bauzonen in weniger günstige Lagen. Verlust des Südhanges als Wohnzone | Gewerbezone am Ostrand des Baugebietes (als Pufferzone) | Zwei Standortvarianten für neues Schulareal. Entscheidung erst nach Abklärung der Störwirkung der Autobahn | Guter Effekt im übergeordneten Strassennetz. Gemeinschafts-Schiessanlage mit den Gemeinden Augst und Füllinsdorf (Dammschüttung durch Autobahn) | N 2 Hollinger AG<br>FR Rohner<br>OP Arbeitsgemeinschaft: Schwörer + Bütler Iltin + Kipfer |
| **Arisdorf** | Erhöhte Lage am Westhang | Relativ stark, akustisch (teilweise, z. B. im neuen Baugebiet), ästhetisch (teilweise), Abgase (?) | Bestockte Böschungen | Meistens sehr grosseäugige flachgezogene Böschungen, welche als solche kaum zu erkennen sind, teilweise hohe Stützmauern | Nur geringe Steigerung, da Anschlusswerk Augst etwa 5—6 km entfernt. Entlastung des langen Dorfes durch projektierte Umfahrungsstrasse | 720 | 759 + 5,4 % | 807 + 6,3 % | Besseres Image als Wohngemeinde. Baustätigkeit langsam steigend (Pendler nach Basel und Liestal) | Eher positiv, da eindeutige Konzentration an guter Lage im Quertal Richtung Olsberg | Relativ gering. Gewerbe und Wohn-/Geschäftszonen an der westlichen Peripherie des Baugebietes | Gering | Sehr guter Effekt in bezug auf Hangerschliessung und Freihalten des Kirchenhügels durch entsprechende Landzuteilungen | N 2 Hollinger AG<br>Tunnel<br>Aegerter + Bosshardt AG<br>FR Rohner<br>OP Arbeitsgemeinschaft: Schwörer + Bütler Iltin + Kipfer |
| **Ilingen**  | Tunnelrampe am Südhang auf der dem Dorfkern gegenüberliegenden Talseite | Gering Dauergeräusch im derzeitigen Baugebiet, später im Baugebiet am darunterliegenden Südhang | Keine (zurzeit nicht erforderlich), vielleicht nötig bei späterer Bebauung des Südhanges | Praktisch Null. Anschlusswerk Sissach mit teilweise sehr flach gezogenen Böschungen | Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk Sissach (Basel/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung vom früheren Durchgangsverkehr | 644 | 882 + 27 % | 1187 + 34,6 % | Starke Zunahme der Bautätigkeit (Industrien, Einfamilienhäuser) | Erwünschte obere Begrenzung des Baugebietes am Südhang (subjektive Ansicht) | Praktisch Null | Praktisch Null | Grosse Teile des zukünftigen Baugebietes im Rahmen der Regulierung umgelegt. Oeffentliche Zonen und Strassenareale ausgeschieden | N 2 Hollinger AG<br>FR Rohner<br>OP Schwörer + Bütler |
| **Sissach** | Talüberquerung im Bereich der westlichen Banngrenze. Tunnel Ebennain. Erhöhte Lage an der südwestlichen Banngrenze | Relativ gering, Dauergeräusch im westlichen Teil des Südhanges | Praktisch keine. Vielleicht später bei Schulhausbau erforderlich | Gering, abse.ts | Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk (Basel/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Aufhebung eines SBB-Niveauübergangs. Später vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T2 | 3493 | 4574 + 31 % | 5028 + 9,9 % | Stärkere Zunahme der Bautätigkeit in Aussicht (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gesamtüberbauungen, Läden) | Keinen | Praktisch Null | Verlegung der Schiessanlage. Beeinträchtigung des Realschulareals | Nur in geringem Masse, da nur ein geringer Teil von der Regulierung erfasst | N 2 Blattner<br>Tunnel<br>Aegerter + Bosshardt AG<br>FR Meliorationsamt<br>OP Schwörer + Bütler |
| **Zunzgen** | Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuss | Stark, akustisch (teilweise erheblich), Abgase (?) | Bisher keine, Diskussionen im Gang | Relativ gering | Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diegten liegend | 954 | 1196 + 25,4 % | 1681 + 40,5 % | Sehr starke Zunahme der Bautätigkeit (billigeres Land als in Sissach? Grösseres Angebot ?) | Etwas problematische Entwicklung in der Längsrichtung (Talboden). Reduktion durch regierungsrätliche Nichtgenehmigung längs der Autobahn | Schwierigkeiten bei der Lagebestimmung der Gewerbezone | Konflikt mit dem bestehenden Schulhaus (Demonstrationen an der Autobahneröffnung) | Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenareale ausgeschieden | N 2 Blattner<br>FR Meliorationsamt<br>OP Schwörer + Bütler |
| **Tenniken**  | Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuss | Relativ stark, akustisch (am gegenüberliegenden Hanggebiet) ästhetisch, Abgase (?) | Vorerst Ablehnung einer Schutzaufforstung zwischen Autobahn und Baugebiet. In der Zwischenzeit jedoch ausgeführt | Abschnittweise unterschiedlich (teilweise im Einschnitt, Hanganschnitte, Stützmauern, Felsbefestigungen) | Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diegten liegend. Umfahrung des Korns mit neuer Kantonsstrasse | 445 | 447 konstant | 549 + 22,8 % | Starke Zunahme seit Autobahnentscheid | Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung. Einengung im westlichen Teil des Talbodens | In tolerierbaren Grenzen. Gewerbezonen als Puffer zwischen Wohnzone und Autobahn | Erhöhter Geräuschpegel beim neuen Schulhaus | Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenareale ausgeschieden | N 2 Blattner<br>FR Meliorationsamt<br>OP Schwörer + Bütler |
| **Diegten** | Erhöhte Lage am westlichen Hangfuss | Relativ stark, akustisch (am gegenüberliegenden Hanggebiet) ästhetisch (teilweise) Abgase (?) | Bestockte Böschungen (noch nicht wirksam) | Abschnittweise unterschiedlich (Einschnitte, langgezogener harter Damm) | Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk. Keine Umfahrungsstrasse für das langgezogene Strassendorf | 711 | 641 — 9,8 % | 928 + 45 % | Starke Zunahme seit Autobahnentscheid. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmungen inbegriffen | Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung sowie Förderung der Längsentwicklung | In tolerierbaren Grenzen. Langgezogene Gewerbe- und Wohn-/Geschäftszonen längs der Autobahn | Erhöhter Geräuschpegel | Rückwärtige Erschliessungsstrassen und Hangstrassen im neuen Baugebiet. Umlegungen im neuen Baugebiet | N 2 Blattner<br>Tunnel<br>Aegerter + Bosshardt AG<br>FR Meliorationsamt<br>OP Schwörer + Bütler |
| **Eptingen** | Stark erhöhte Lage über dem Dorf | Relativ stark, akustisch (hinter Hang im Talkessel) ästhetisch | Praktisch nicht möglich | Vermehrte Einengung des bereits im Talkessel liegenden Dorfes. Hohe Stützmauern und Felsbefestigungen | Steigerung durch Halbanschluss Richtung Mittelland | 556 | 553 konstant | 669 + 21 % | Geringe Zunahme seit Autobahnentscheid. Evt. Pendlerzuzug aus dem klimatisch ungünstigeren Mittelland. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmungen inbegriffen | Offenes Südhanggebiet durch Autobahnbau nicht zu Wohnzwecken benützbar. Einengung in westlicher Richtung | Reduktion bzw. Verlagerung der Gewerbezone zufolge Erdrutschs des Edelweisshanges | Friedhof durch Erdrutsch beschädigt und durch gleich hohe Autobahn gestört. Verlegungsmöglichkeit gemäss Ortsplanung | Neue Kantonsstrasse Richtung Läufelfingen kann neues Baugebiet erschliessen | N 2 Blattner<br>Tunnel<br>Aegerter + Bosshardt AG<br>FR Meliorationsamt<br>OP Schwörer + Bütler |

*Abb. 9. Die Autobahn bei Tenniken*
*Links der angeschnittene Hang, teilweise mit Felsbefestigungen (Grössenvergleich: Personenwagen). Die Begrünung derartiger Einschnitte dürfte einige Probleme bereiten.*
*Zwischen Autobahn und Strasse liegt das Areal, das zur Aufforstung bestimmt ist. Mit einer solchen Kulisse kann zwischen Autobahn und Baugebiet (rechts im Bild) eine optische Trennung herbeigeführt werden.*
*Das der Autobahn nächstgelegene Gebiet ist als Puffer der Gewerbezone zugeteilt. Ganz rechts im Bild sind Teile der Wohnzone sichtbar.*

**8. Die Koordination zwischen den einzelnen Unternehmen**

Rückblickend ist man erstaunt, dass die Koordination der drei Unternehmen ohne allzu grosse Fehlresultate und ohne (bürokratische) Maschinerie relativ gut gespielt hat. Man muss sich immerhin vergegenwärtigen, dass die Träger und die Beauftragten der einzelnen Arbeiten zum vornherein theoretisch nichts miteinander zu tun hatten:

| Unternehmen | Auftraggeber | Oberaufsicht | Bearbeitung |
|---|---|---|---|
| Autobahn | Kanton | Ingenieurbüro Aegerter + Bosshardt | Projektierung und Bauführung durch private Ingenieurbüros |
| Felderregulierung | Regulierungsgenossenschaft | Meliorationsamt | Private Geometerbüros Meliorationsamt |
| Ortsplanung | Gemeinde | kantonales Planungsamt | Private Planungsbüros |

Welche Gründe waren es, welche (nach einigen Anlaufschwierigkeiten) eine teilweise recht erfolgreiche Zusammenarbeit aufkommen liessen? Ich vermute:

— der Zeitdruck,
— ein gewisser Pioniergeist,
— die direkten Kontakte zwischen den Beauftragten,
— der Wille zur Vermittlung unter den Amtsstellen und Gemeinden.

Oder war es gar das Fehlen einer Superorganisation?

Um aber nicht in Euphorie zu verfallen, sei nicht verschwiegen, dass auch einiges schief ging, dass Positionen ausgenützt wurden und dass auch gewisse Ressentiments nicht ausblieben.

Wenn ich zum Schluss noch auf zwei fehlende Unternehmen hinweisen muss, so soll dies nicht als Vorwurf an mögliche Auftraggeber oder kantonale Behörden aufgefasst werden:

— Zumindest im Diegtertal hätte eine koordinierende Kleinregionalplanung die Arbeit erleichtert und einige lokale Zufallsentscheidungen verhindert.
— Die Ortsplanungen, die sich aus damals rechtlichen Gründen fast nur auf die Bearbeitung des Baugebietes beschränken mussten, hätten durch umfassende Landschaftsplanungen ergänzt werden müssen. Damit hätte die Felderregulierung, analog ihrem Wirken im Baugebiet, zur Realisierung einer effektiven Landschaftsgestaltung noch wirksamer beitragen können.