

Erfahrungen bei der Verwirklichung geplanter Autobahnen: Vortrag

Autor(en): **Bachmann, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63924>

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.

Erfahrungen bei der Verwirklichung geplanter Autobahnen

DK 625.72:32

Vortrag von Ing. G. Bachmann, Tiefbauamt des Kts. Bern, am S.I.A./VSS-Kurs für Strassenprojektierung in Lausanne 1957

Die andern Referate des Kurses behandeln die theoretischen Grundlagen der Autobahnplanung in unserm Lande. Sie zeigen die Faktoren, welche die Variantenwahl beeinflussen. Mit dem Entscheid der Planungskommission über die einzelnen Strecken ist die erste Etappe der technischen Planung theoretisch abgeschlossen. Die Autobahn ist im Masstab 1:25 000 fixiert.

Da aber in unserer Demokratie weitgehend der Bürger mit dem Stimmzettel mit über das Schicksal unserer Verkehrsanlagen entscheidet, erachten wir es als unsere Pflicht im Rahmen des Autobahnbaues, die Bürger über Sinn und Zweck der geplanten Neuanlagen zu orientieren. Nachdem die Trassen durch die Planungskommission bestimmt sind, müssen sie den betroffenen Gemeinden unterbreitet werden. Meinungsverschiedenheiten über die Linienführung sind vor der Ausarbeitung der Detailprojekte zu bereinigen. Wir gewinnen Zeit, wenn diese Differenzen erledigt sind, ehe das Parlament zu den Vorschlägen Stellung nimmt. Wir müssen vorher möglichst viele Einwände zu entkräften suchen.

Im folgenden soll an Hand der Autobahnstrecke von Schönbühl bis Koppigen gezeigt werden, wie wir versuchen, diese Aufgabe zu lösen. Die Erfahrungen beweisen, dass die lebhaften Diskussionen eine Beherrschung der Materie verlangen. Die Grundlagen, die Grenzen und die Möglichkeiten der Autobahn müssen geläufig sein. Die Stimmbürger lassen sich einzig durch fachliche Argumente überzeugen, wenn's um ihren Grund und Boden geht.

Die zu besprechende Autobahnstrecke wurde vom 5. bis 26. Aug. 1957 öffentlich aufgelegt. Sie ist 17½ km lang und berührt zehn Gemeinden. 42 Einsprachen sind ordnungsgemäss eingereicht worden. Das sind 4,2 Einsprachen pro Gemeinde und 2,4 Einsprachen pro Kilometer. 18 Einsprachen stammen aus der Gemeinde Kirchberg und 15 aus der Gemeinde Rütli. Die andern neun verteilen sich auf die übrigen acht Gemeinden. Drei Einsprachen kommen von grundsätzlichen Gegnern des Autobahnbaues im Kanton Bern. 30 andere behandeln hauptsächlich ihre durch die Neuanlage zerstückelten Parzellen und den Landverlust. Von den zehn Gemeinden haben nur zwei das Trasse abgelehnt, eine mit, eine ohne stichhaltigen Grund.

Wie wurde dieses Resultat erreicht?

Der Kanton Bern ist am Nationalstrassennetz beteiligt mit folgenden Strecken: Kerzers-Bern-Rütli-Bipperramt; Bern-Thun-Rawyl; Bern-Freiburg; Neuenburg-Biel-Solothurn.

Zuerst bearbeiteten wir die Verbindung gegen Norden nach Zürich und Basel. Der Regionalgruppe «Mitte» wurden zwei Varianten zur Beurteilung unterbreitet. Das Trasse durchs Wasseramt erhielt den Vorzug gegenüber der Linie längs der heutigen Hauptstrasse Nr. 1. Am 22. Febr. 1956 hat die Planungskommission diesen Entscheid gutgeheissen. Gemäss dem Geheimhalteabkommen der Mitglieder nahmen wir den Kontakt mit den Gemeinden erst nach dem Kommissionsbeschluss auf. Die genehmigten Pläne 1:25 000 wurden im Mai 1956 den interessierten Departementen und Verbänden durch den Bund zur Vernehmlassung zugestellt. Der bernische Bauernverband ersuchte darauf die kantonale Baudirektion, es seien die betroffenen Gemeinden mündlich über die Planung zu orientieren. Die Autobahn geisterte, vor allem beidseits der Emme, als Unheil herum und bot Stoff zu den unmöglichsten Gerüchten. Den Landeigentümern musste deshalb das Problem «Autobahn» im allgemeinen und die Trassenführung durchs Amt Burgdorf im besondern erläutert werden. In der bernischen Tagespresse erschien unter andern ein Artikel mit dem Titel: «Fünf Gemeinden gegen das Autobahnprojekt». Daraus lesen wir:

«Vertreter der Gemeinden Aepliigen, Ersigen, Kernenried, Kirchberg und Rütli sowie die beiden Grossräte... nahmen zur Autobahnplanung Bern-Kirchberg-Koppigen-Aarburg Stellung... Den

Gemeinden und vielen Landwirtschaftsbetrieben würden riesiger Schaden und harte Beeinträchtigung der Eigentumsrechte erwachsen, wobei der Verlust der Landfläche gegenüber den Nachteilen für die Bewirtschaftung der Gebiete im abgeschnittenen Land ein kleines Uebel wäre. Sowohl Gemeinden wie die hartgetroffenen Landeigentümer sehen ein, dass ihre Interessen, so hart es auch ist, den Gesamtinteressen zu weichen haben. Dass sich aber die Betroffenen fragen, wo die Gesamtinteressen wirklich liegen, ist verständlich...»

Dann wird die sog. Variante «Mitte» vorgeschlagen als Autobahn mitten zwischen der Hauptstrasse Nr. 1 (Bern-Langenthal) und der Hauptstrasse Nr. 5 (der sog. Jurafuss-Strasse). Es heisst unter andern weiter:

«... Alle Wirtschaftszentren längs der Autobahnaxe sollen gleich berücksichtigt werden, also führe die Bahn in der Mitte durch, mit zirka gleich langen Anschlüssen und damit Befreiung vom Autofernverkehr auf zwei Strassen! Alles andere liegt nicht im Gesamtinteresse! Die betroffenen Gemeinden und Landbesitzer von Kirchberg und Umgebung sind nicht dazu zu bewegen, so grosse Opfer auf sich zu nehmen, ohne von der Richtigkeit und Notwendigkeit dieser Planung überzeugt zu sein. Sie werden daher dieses Projekt mit aller Entschiedenheit ablehnen und hoffen, dass sich berufenere Leute dieser Sache annehmen.»

So war die Stimmung, als wir an Hand von Diagrammen und Karten 1:25 000 am 18. Mai in Hindelbank, am 22. Mai in Alchenflüh und am 23. Mai in Utzenstorf antraten. Zu diesen drei Versammlungen wurden 12 Gemeinden begrüsst. Das Interesse war gewaltig, haben wir doch rund 750 Zuhörer gezählt. Eine Delegation von Rütli besuchte sämtliche Tagungen.

Mit dem Diagramm der Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes der Schweiz von 1910 bis 1956 und der Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen von 1948 und 1955 der Strassen im Gebiet des Kantons Bern liessen sich auch eingefleischte Gegner überzeugen, dass etwas geschehen müsse. Dass nur mit Neuanlagen das bestehende Missverhältnis zwischen Verkehrsbedürfnis und Verkehrsfläche verbessert werden kann, konnte ohne grosse Kommentare verständlich gemacht werden mit dem Hinweis auf die allen bekannte Verkehrszunahme auf den Hauptstrassen und die Unzukömmlichkeiten berückichtigter Dorfdurchfahrten.

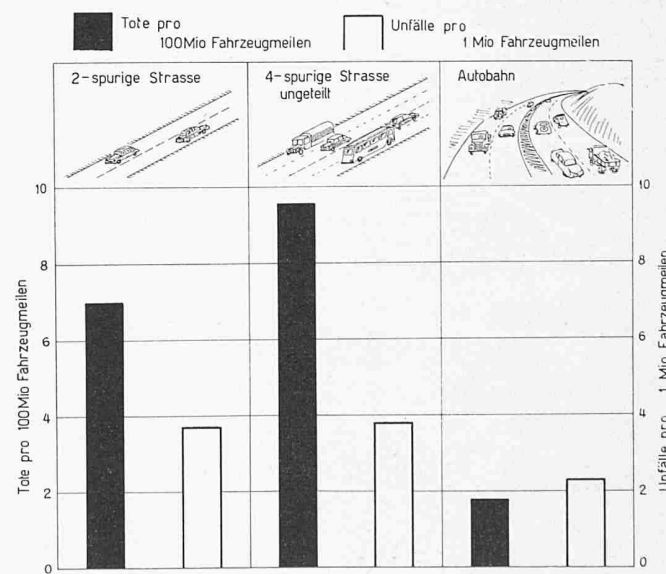
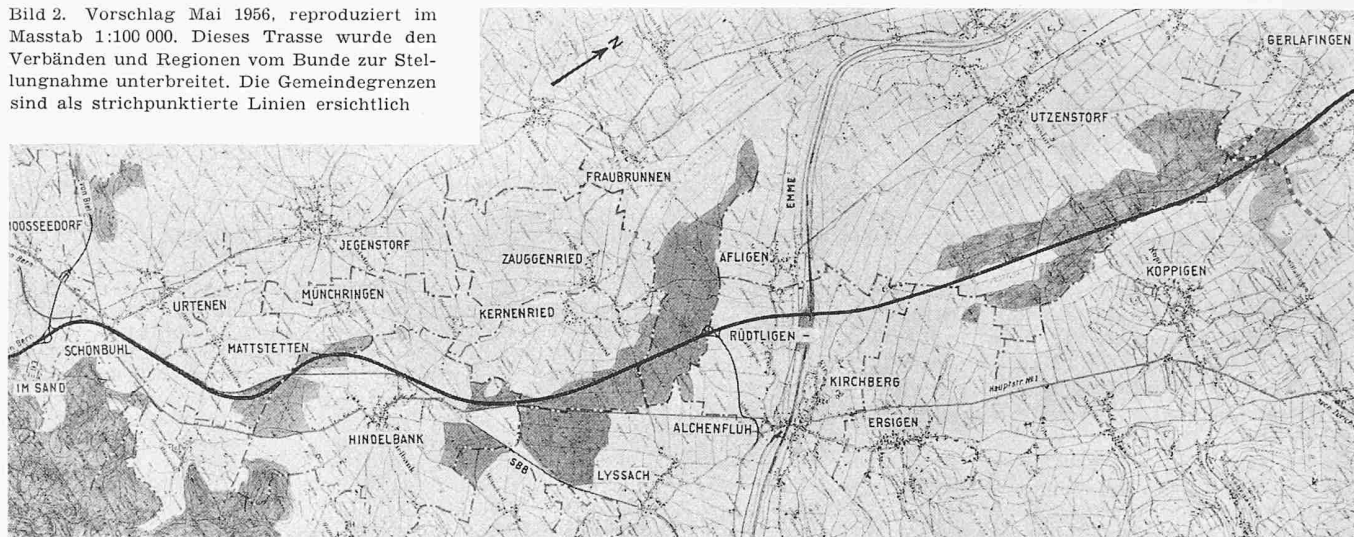


Bild 1. Mit der graphischen Darstellung der amerikanischen Unfallstatistik konnte den Grundbesitzern gezeigt werden, dass als Neuanlagen nur Autobahnen in Frage kommen. Angesichts der Säulen der Verkehrstoten wurde die Autobahn an sich nicht bestritten

Bild 2. Vorschlag Mai 1956, reproduziert im Masstab 1:100 000. Dieses Trasse wurde den Verbänden und Regionen vom Bunde zur Stellungnahme unterbreitet. Die Gemeindegrenzen sind als strichpunktierte Linien ersichtlich



Dass als Neuanlage nur die Autobahn in Frage kommt, zeigten wir unter anderm mit dem Diagramm der Sicherheit auf der Strasse (Bild 1). Angesichts der schwarzen Säulen der Verkehrstoten wurde die Autobahn an sich nicht bestritten. Mittels der Verkehrsbedürfnisse und der Verkehrsbeziehungen musste die Richtigkeit der Trassenführung durch das betroffene Amt und die betroffenen Gemeinden nachgewiesen werden. Hie und da war auch der Hinweis auf Sankt Florian am Platz.

Zur Frage der Entschädigung erklärten wir, wo immer möglich Realersatz zu bieten. Aber auch ein Kanton von der Grösse Berns besitzt nicht in jeder seiner Gemeinden eigenes Land. Wir forderten deshalb die Leute auf, uns irgendwie käufliches Land zu melden. Zudem ersuchten wir sämtliche längs des Trasses amtierenden Notare, uns auf Kaufgelegenheiten aufmerksam zu machen. Auf Grund der bis heute eingetroffenen Meldungen sind wir überzeugt, einen grossen Teil des Landbedarfes vor dem Bau freihändig erwerben zu können. Dadurch sind wir in der Lage, den Landpreis in erträglichen Grenzen zu halten. Wir müssen nicht jeder Forderung nachgeben.

Nach jeder Orientierung wurde lebhaft diskutiert. Bemerkenswert war dabei die herrschende Sachlichkeit. Wir haben, mit einer Ausnahme, keine Polemik vernommen! Nach den erwähnten Zeitungsartikeln und nach Aussage Beteiligten war diese sachliche Atmosphäre nicht von vornherein zu erwarten.

Die drei Veranstaltungen waren sehr wertvoll. Die Landbesitzer konnten ihren Kropf leeren. Und wir erkannten klar die kritischen Stellen unseres Vorschlages.

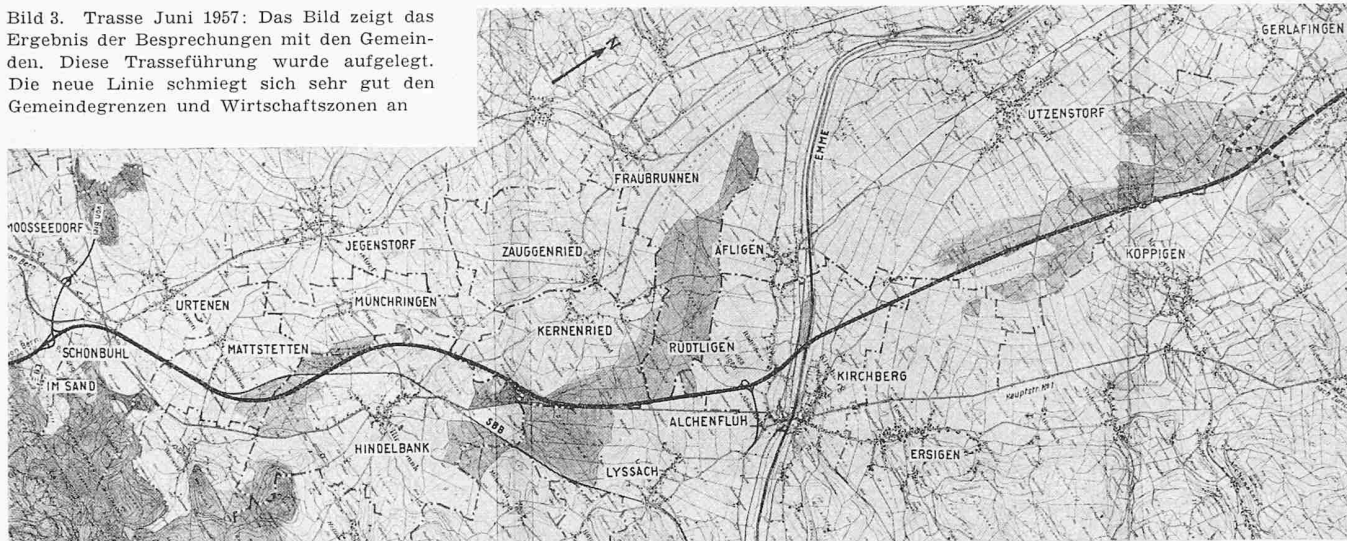
Mit den Einladungen erhielten sämtliche Gemeinden je eine Kopie des Planes 1:25 000 (Bild 2) zur Orientierung. Nach den Tagungen baten wir um eine Vernehmlassung zum Problem und um Eintragung von Abänderungsvorschlägen in den Plan. Das Ergebnis ist interessant. Abgesehen von den durch Sankt Florian beeinflussten Linien konnten wir den meisten der geäusserten Begehren entgegenkommen durch leichte Anpassungen des Trasses (Bild 3). Dadurch aber tragen die Gemeinden mit an der Verantwortung für die Linienführung! Sie ist ihnen nicht aufgezwungen worden! Und wir bereinigten die Trassenführung vor der Auflage.

Aus den Diskussionen und den Vernehmlassungen schälte sich, wie erwartet, der Emmeübergang als Hauptproblem heraus



Bild 4. Swissair-Luftaufnahme des Emmeüberganges. Im Vordergrund die Ortschaft Kirchberg; direkt über der Spitze des Kirchturmes befindet sich die schmale Emmebrücke (Kreuzen verboten). Auf dem linken Emmeufer liegt Rüdtligen-Alchenflüh und, im Hintergrund, Aefligen. Die zukünftige Autobahn fährt quer durch das Bild

Bild 3. Trasse Juni 1957: Das Bild zeigt das Ergebnis der Besprechungen mit den Gemeinden. Diese Trasseführung wurde aufgelegt. Die neue Linie schmiegt sich sehr gut den Gemeindegrenzen und Wirtschaftszonen an



(Bild 4). Nach verschiedenen Besprechungen mit den Gemeindefunktionären konnten wir uns mit Rüdtligen und Kirchberg einigermassen einigen. Danach fanden wir auch mehr oder weniger befriedigende Lösungen für die andern Gemeinden.

Diese Besprechungen führten wir auf Grund von Feldbegehungen und Planskizzen im Masstab 1:5000 durch. Mit Absicht verwendeten wir stets Situationspläne ohne Grundstücksgrenzen. Wir vertraten von jeher die Ansicht, dass das Autobahnproblem nur mittels Parzellenumlegungen befriedigend gelöst werden könne. Noch heute erkennt man in verschiedenen Landesgegenden Parzellen, die seinerzeit durch die Eisenbahn zerschnitten wurden. Die Autobahn darf diesen Fehler *nicht* wiederholen! Dazu kommt noch, dass es angesichts unseres Personalmangels nicht gleichgültig ist, ob für den Landerwerb mit jedem einzelnen Eigentümer verhandelt werden muss oder nur mit einer Flurgenossenschaft. Zudem spielt der alte Besitzstand bei der Trassewahl mit einer Felderregulierung keine entscheidende Rolle. Der heute unter dem Trasse liegende Besitz gehört wahrscheinlich nach der Neuzuteilung einem andern Eigentümer. Diese Faktoren sind im Entwurf zum Nationalstrassengesetz berücksichtigt.

Als wir bei den Besprechungen mit Hindelbank festfuhren, weil die Landeigentümer immer nur ihre zerstückelten Parzellen und die Umwege auf dem alten Wegnetz sahen, erstellten wir eine Wegnetzskizze. Sie wirkte Wunder! Das Gebiet ist seit langem reif für eine Felderregulierung. Aus der Skizze (Bild 5) ersahen die Eigentümer nun eine annehmbare Möglichkeit der Einteilung. Das Resultat: Aus Hindelbank kam eine einzige Einsprache.

In rund 50 Besuchen in den einzelnen Gemeinden haben wir die verschiedensten Vorschläge diskutiert. Im Herbst 1957 durften wir annehmen, ein Trasse gefunden zu haben, das den geringsten Widerstand erregen würde. Ein Vergleich zwischen dem ersten Entwurf (Bild 2) und der neuen Linie (Bild 3) zeigt den Unterschied. Bemerkenswert ist, dass wir weitgehend die Forderung erfüllen können, die Autobahn sei an die Nahtstellen der Gemeinden und Wirtschaftsgebiete zu legen.

Während des Winters bereinigten wir das Ergebnis der Besprechungen mit den Funktionären des Eidg. Oberbauinspektorates. Am 13. März 1957 haben wir die Skizze 1:5000 der technischen Expertengruppe vorgelegt. Am 18. Juni 1957 hat das Departement des Innern das Projekt genehmigt. Dann wurde es im August öffentlich aufgelegt. Diese Auflage soll die Linienführung in den zehn Gemeinden fixieren. Erst wenn die Einsprachen gegen die Linienführung erledigt sind, werden die Detailprojektierung sowie die Parzellenregulierung und die Waldzusammenlegung bearbeitet. Aus der Erfahrung mit projektierten Neuanlagen haben wir gelernt, dass sehr viel Zeit verloren geht, wenn erst das fertige Bauprojekt aufgelegt wird. Die Erledigung der Einsprachen kann ein teilweise neues Projekt erfordern. Die 5000er-Skizze ist aber rascher abgeändert als das Detailprojekt.

Aus den zehn Gemeinden wurden 42 Einsprachen eingereicht. Von den fünf Gemeinden, die, wie erwähnt, der Autobahn den Kampf ansagten, ist nur noch eine dagegen, Rüdtligen. Diese Gemeinde bildet jedoch auf dieser Autobahnstrecke einen Sonderfall, sie liegt wie ein Riegel quer zur Linienführung. Vor und nach dem Gemeindegebiet von Rüdtligen gelingt uns eine sehr gute Anpassung an die Kontaktzonen der

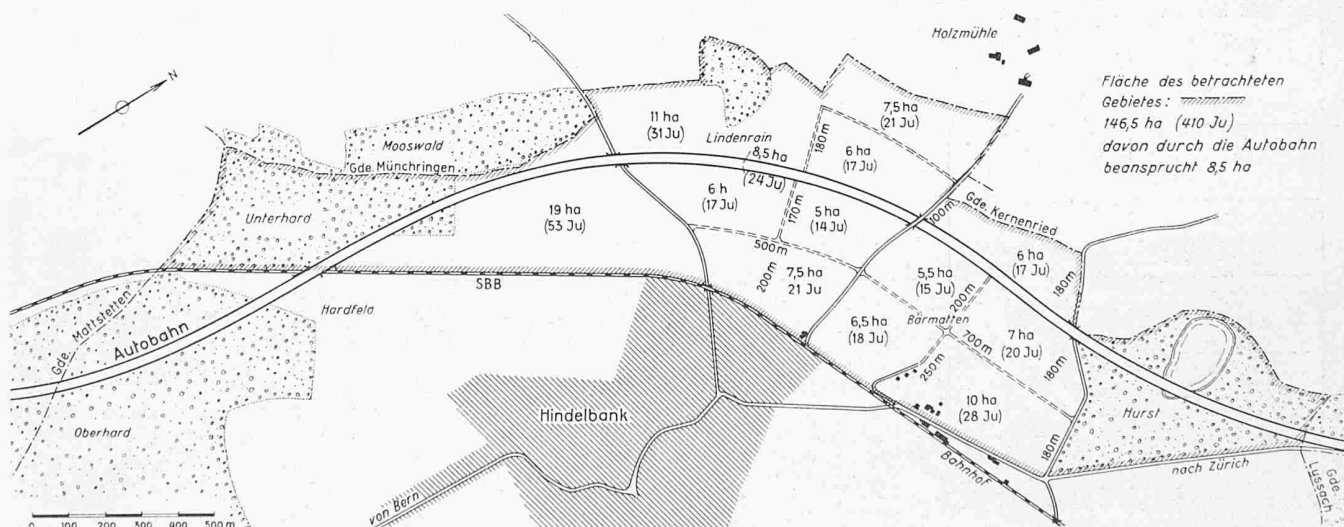
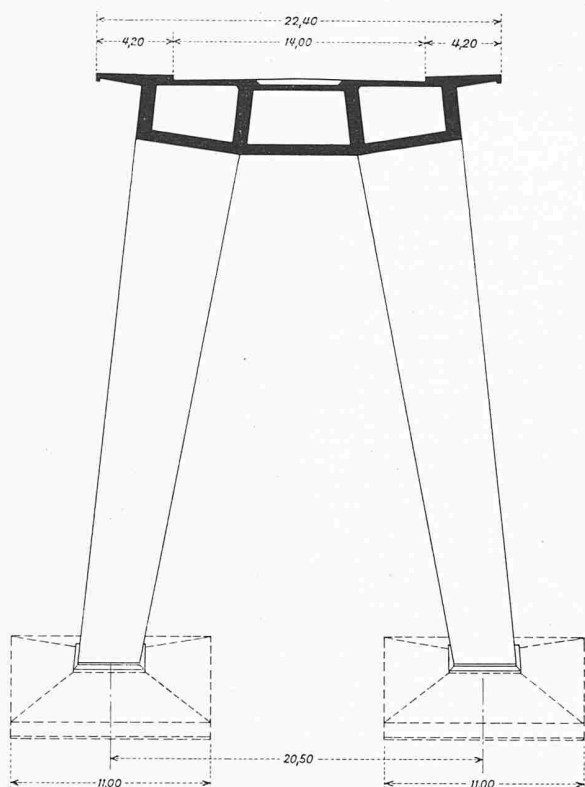
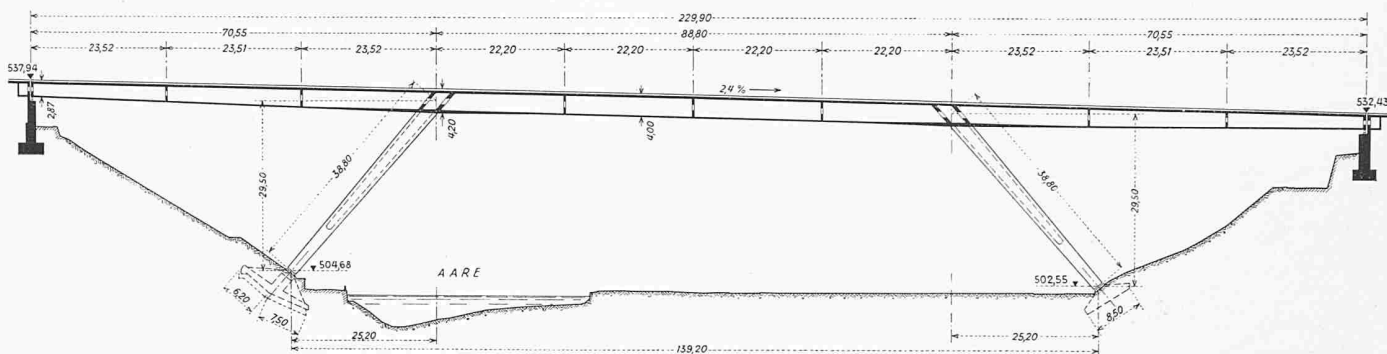


Bild 5. Wegnetzskizze Hindelbank, 1:20 000. Eine einfache Neuzuteilungsskizze zeigt, dass das Land auch nach Erstellung der Autobahn rationell bewirtschaftet werden kann. Sie zeigt auch, dass keine Parzellen zerstückelt zurückbleiben. Durch zweckmässige Anlage des neuen Flurwegnetzes lassen sich Umwege weitgehend vermeiden.



Projekt Nr. 14. Verfasser: **E. Schubiger**, Ing. S.I.A. Zürich, Architektonische Berater: **Haechler & Pfeiffer**, Arch. BSA/S.I.A. Zürich. Längsschnitt 1:1250, Querschnitt 1:400. Baukosten: 3,86 Mio Fr.

Wirtschaftsgebiete. Der Bund verlangt zudem einen Anschluss, der das Einzugsgebiet des Emmentals bedient. Die guten Strassenverbindungen von Burgdorf nach Norden, Westen und Süden verlangen den Anschluss so nahe am Städtchen wie möglich. Nur so kann der von dort kommende Verkehr angezogen werden. Den Anschlusspunkt legten wir ins Meienhölzli. Um seine optimale Leistung zu gewähren, wurde er von der Expertengruppe näher an die Ortschaft geschoben, nicht zur Freude der Rüdltiger. Leider haben wir es unterlassen, mit einer Neuzuteilungsskizze analog wie in Hindelbank den Leuten vor der Auflage die Möglichkeiten einer neuen Parzelleneinteilung zu zeigen. Dem schreiben wir die vielen Einsprachen aus dieser Gemeinde zu. Dazu kommt der grosse Landbedarf des Bauwerkes. Der Staat Bern hat jedoch mit dem freihändigen Landerwerb begonnen. Wir können heute schon für eine grosse Strecke im Gemeindegebiet Realersatz leisten. In Zusammenarbeit mit dem Meliorationsamt arbeiten wir einen Neuzuteilungsentwurf aus. Damit glauben wir, die meisten der 15 Einsprachen aus der schwierigsten der zehn Gemeinden ohne Gericht erledigen zu können.

Unser bisheriges Vorgehen lässt sich kurz so zusammenfassen: *Erster Schritt:* Nach dem Entscheid der Planungskommission wurden die Pläne 1:25 000 den Verbänden und Regionen vorgelegt und diskutiert. *Zweiter Schritt:* An Hand von 5000er-Skizzen suchten wir darauf mit den Gemeinden das im Detail günstigste Trasse; mit der Auflage dieser Pläne wird die Linienführung zur Weiterbearbeitung rechtlich fixiert, erst jetzt beginnt die Kleinarbeit des Detailprojektes, der Felder- und Waldregulierung. *Dritter Schritt:* Mit dem Bauprojekt 1:1000 werden dann mit den Landbesitzern allfällig noch notwendig werdende Anpassungen ihrer Grundstücke bereinigt.

So liegt heute auf den besprochenen 17 km die freizuhaltende Bauzone fest.

Nach unsern bisherigen Erfahrungen glauben wir, auf dem rechten Weg zu sein, auf dem Weg, der es uns ermöglicht, die erforderlichen reifen Baupläne bereit zu haben, wenn der Bau des Autobahnnetzes freigegeben wird.

Adresse des Verfassers: Rathausplatz 1, Bern.

