

Umfahrungsstrasse mit Güterregulierung bei Berschis SG

Autor(en): **Iklé, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 23

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63989>

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.

seine Bestandteile einen Ausweg. Dieser Umstand wird die künftige Entwicklung zunächst nur einschränken, aber kaum hindern; da es, wie bereits erwähnt, zahlreiche Fälle gibt, bei denen die transformierte Energie so verbraucht werden kann, wie die Sonne sie uns darbietet.

Noch stehen wir am Anfang einer neuen Technik. Noch muss die Wissenschaft und die Empirie weitere gesicherte Arbeitsgrundlagen schaffen. Und hierfür kann auch ein hoch-industrialisiertes Land mit seinen Forschungsstätten und technischen Möglichkeiten Wesentliches beitragen, obgleich da nicht jeden Tag die Sonne scheint wie im heißen Süden.

Die Bilder stammen z. T. aus: «Proceedings of the World Symposium on applied Solar Energy» und «Solar Energy Research», F. Daniels & J. A. Duffie.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr.-Ing. habil. J. Böhm, c/o Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin-Grünwald, Hohenzollerndamm 150.

Umfahrungsstrasse mit Güterregulierung

bei Berschis SG

DK 625.711:631.12

Das Baudepartement des Kantons St. Gallen hat im Jahre 1954 erstmals am Beispiel von Berschis (Walenstadt) die kreuzungsfreie Autostrasse mit der Güterzusammenlegung kombiniert. Dieses Vorgehen des Kantons zeugt von grossem Verständnis für die landwirtschaftlichen Belange eines von Natur aus wenig begünstigten Voralpentaales.

Es wird heute allgemein erkannt, dass die Autostrassenplanung Hand in Hand mit der Planung der Nebenstrassen und Güterwege gehen muss. Je nach den örtlichen Verhältnissen wird die Planung der Lokalverbindungen sich auf kleinere Anpassungen beschränken oder grössere, zusammenhängende Gebiete erfassen müssen. Das vorhandene Wegnetz einerseits und die künftige Lage der Autostrasse bezüglich der Siedlungszone andererseits werden für das praktische Vorgehen wegweisend sein.

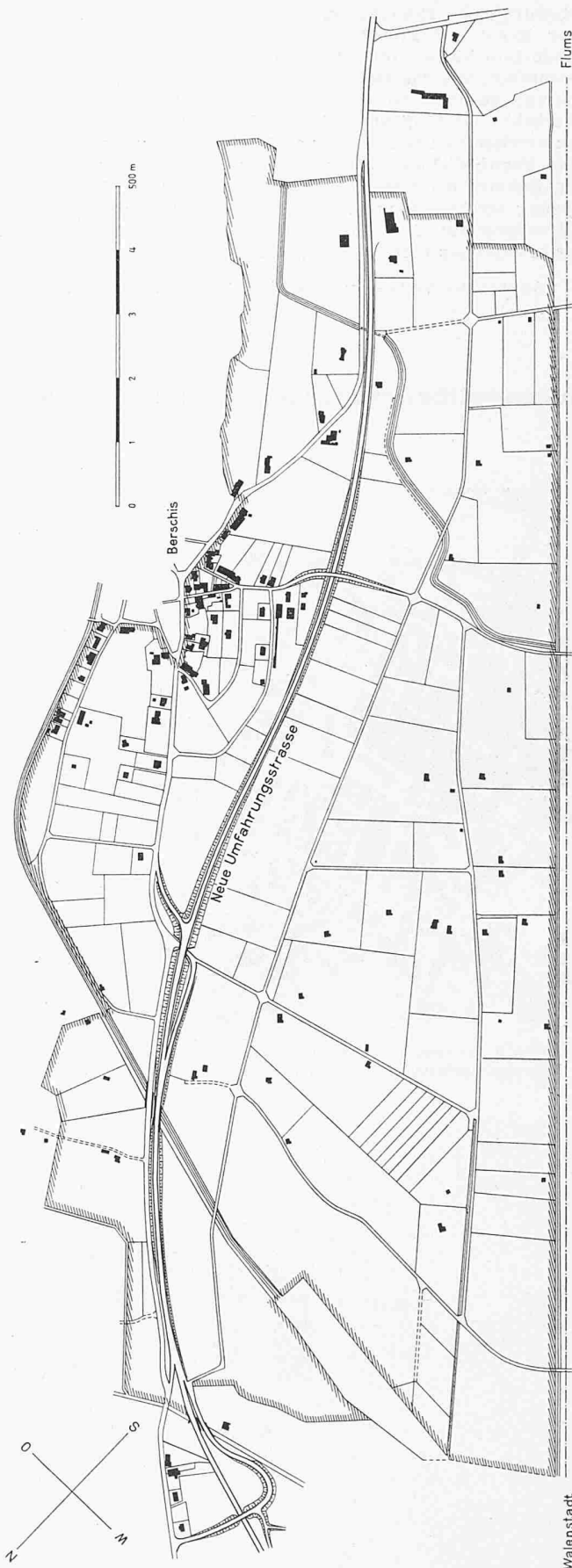
Das Projekt der Umfahrungsstrasse Berschis, als Teilstück der Autostrasse Walenstadt-Sargans¹⁾, führt in Form einer langgezogenen S-Kurve am Südwestrand des Dorfes vorbei. Verschiedene Feldwege werden gekreuzt, zahlreiche dorfnah und wertvolle Grundstücke durchschnitten. In einer Entfernung von 300 bis 600 m liegt die Bahnlinie. Der Berscherbach im Nordwesten und das Dorf Flums im Südosten umgrenzen das engere Wirtschaftsgebiet. Ueber 250 Parzellen sind etwa 110 Grundeigentümern zugeordnet und verteilen sich auf eine Fläche von rund 120 Hektaren. Es liegen ausgesprochene Kleinbauernbetriebe der Talsohle vor.

Auf Grund dieser Ausgangslage hat das Kantonale Baudepartement die bis ins Dorfgebiet reichende Güterzusammenlegung beschliessen lassen und mit 90 % der Kosten subventioniert. Damit wurde es möglich, ein weitgehend neues Wegnetz zu schaffen, das den vielen wichtigen lokalen Verbindungsbedürfnissen Rechnung trägt. Der Vorteil der kreuzungssicheren Autostrasse ist unbestritten und liegt im Interesse der Landwirtschaft selbst. Von der richtigen Wahl der Uebergänge aber, in bezug auf Anzahl, Lage und Art der Ausführung, hängt weitgehend der Erfolg der Güterregulierung ab. Es gibt nachher «inneres» und «äusseres» Land, «bequemes» und «unbequemes» und zwar scharf getrennt durch den Umfahrungsring. Es ist eine wesentliche Aufgabe der Güterwegplanung, dieses «äussere» Land möglichst gut mit dem Dorfe zu verbinden, es also wieder aufzuwerten. Steile Rampen und insbesondere schmale Uebergänge oder Durchfahrten sind sehr unbeliebt. Eine freie Fahrbahn von 4 m für Unter- und Ueberführungen dürfte bei 3 m Normalwegbreite den praktischen Bedürfnissen entsprechen.

Die sorgfältig und solid ausgebauten Güterwege haben sich bewährt; der landwirtschaftliche und der nichtmotorisierte Ortsverkehr, insbesondere auch der Fussgängerverkehr, machen regen Gebrauch von diesen bequemen, lärmlosen und gutunterhaltenen Strässchen.

Dem neuen Wegnetz angepasst ist, gleichzeitig mit dem Wegebau, die Güterregulierung zur Durchführung gelangt. Der Landbedarf für die neue Umfahrungsstrasse war von Anfang an durch vorsorgliche Landkäufe des Kantons sichergestellt; er beträgt rund 3,5 ha oder knapp 3 % des Beizugs-

1) Siehe diese in SBZ 1955, Nr. 25, S. 376.



Umfahrungsstrasse bei Berschis, 1:10 000

gebietes. Für die Güterwege wird der Boden nicht gekauft, sondern, wie üblich, dem alten Bestand in Form eines prozentualen Abzugs entnommen.

Sowohl für die Anlage der Lokalstrassen als auch für die Zusammenlegung der Grundstücke selbst kann ein weit gezogener Beizugs-Perimeter bedeutende Vorteile bieten.

Nachträgliche Erweiterungen sind schwierig und stossen in der Regel auf grossen Widerstand. Gemeindegrenzen und Bachläufe können oft nicht mit der Planungsgrenze zusammenfallen, wie das Beispiel Berschis zeigt. Es muss vielmehr darauf geachtet werden, die Zusammenhänge des lokalen Verkehrs von Dorf zu Dorf, von Weiler zu Weiler klar heraus zu arbeiten und von Anfang an in die Planung einzubeziehen. Die Verwirklichung dieser Planung wird gelingen, wenn sie im Rahmen der Güterregulierung, eventuell der Baulandumlegung erfolgen kann; ausserhalb dieses Rahmens geht das Einzelinteresse dem Gemeinnutzen voraus und nur selten kann dann das gesteckte Ziel erreicht werden.

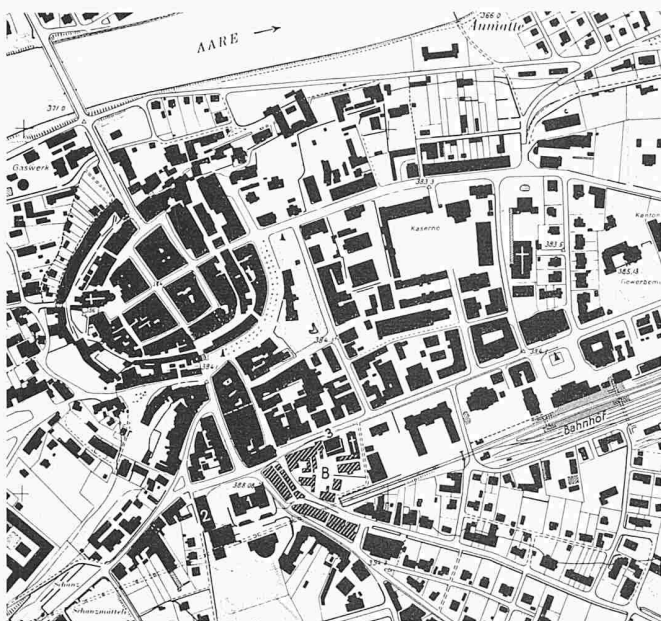
Adresse des Verfassers: J. Iklé, dipl. Ing., Busskirch, Rapperswil 9 SG.

Die vorgehend skizzierte Zusammenarbeit Güterregulierung-Strassenbau gestattet ein rasches Arbeiten für beide Teile. Unmittelbar nach beschlossener Zusammenlegung ist der Weg frei für die Inangriffnahme der Autostrasse. Land-erwerbs- und Entschädigungsverhandlungen fallen dahin, das heisst, diese Aufgaben werden im Verfahren der Güterregulierung mit den ohnehin zur Verfügung stehenden Organen der Schätzungs- und Rekurskommission erledigt.

Die Umfahrung Berschis darf sicher als gut gelungenes Werk bezeichnet werden. Hoffen wir, dass bei dieser Gelegenheit gemachte Erfahrungen andernorts wieder nutzbringend verwertet werden.

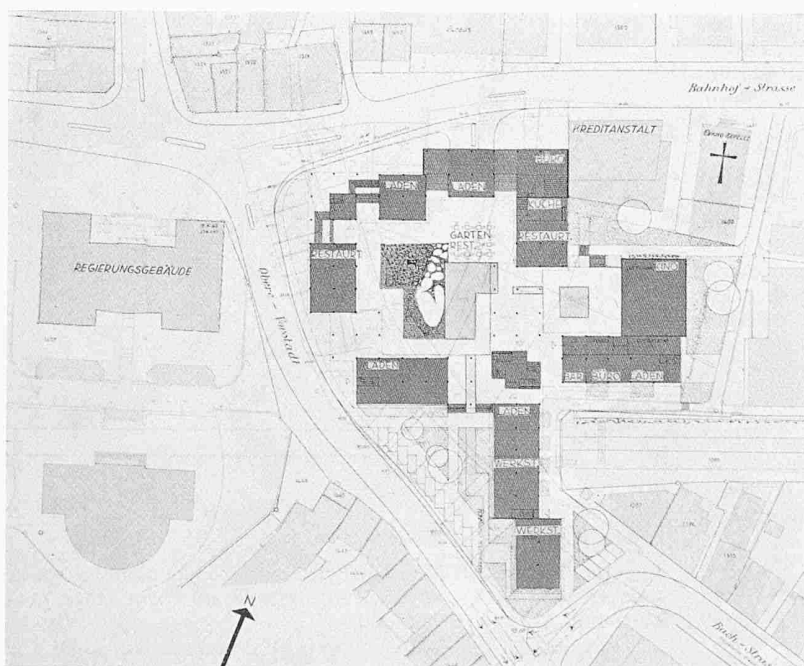
Ideenwettbewerb für die Ueberbauung des Behmenareals in Aarau

DK 711.5



Ausschnitt aus dem Stadtplan von Aarau, 1:10 000. B = Behmenareal, 1 Regierungsgebäude, 2 Kunsthaus, 3 Kreditanstalt

Der Gemeinderat von Aarau veranstaltete einen Ideenwettbewerb unter den aargauischen und sechs eingeladenen auswärtigen Architekten zur Erlangung von Ueberbauungsvorschlägen für ein Areal, das einerseits an die Altstadt und andererseits an das Regierungsviertel angrenzt (Bild). Das Gebiet ist heute mit alten Wohnbauten, Werkstattgebäuden und Hinterhofbauten bebaut. Die neue Führung der «oberen Vorstadt», einer Strasse, die im Zuge der Verkehrssanierung umgebaut werden muss, bedingt eine völlige Veränderung des veralteten Baubestandes. Das rd. 11 000 m² messende Wettbewerbsareal stellte somit ein ideales Objekt dar, städtebauliche Entwürfe anzufertigen und — was bei uns so selten vorkommt — der Phantasie freien Lauf zu lassen. Einschränkungen für die Projektierungen wurden nur durch die Grenzen des Gebietes und den Ausnutzungskoeffizienten von 1,5 gesetzt. Gebäude und Gebäudelänge waren freigegeben, die interne Erschliessung des Areals war den Bewerbern überlassen, es durften auch Korrekturen an den Hauptstrassen vorgeschlagen werden. Auch für die Benützung des Gebietes waren keinerlei Vorschriften aufgestellt worden, so dass den Architekten alle nur erdenklichen Freiheiten eingeräumt worden waren. Die Veranstalter erhofften sich eine Fülle von Anregungen, von Ideen im besten Sinne des Wortes. Diese Aufforderung zum Tanz ist nur von vereinzelten Teilnehmern richtig verstanden worden. Die meisten bemühten sich brav und solide in herkömmlicher Art und Weise Baukörper zu gruppieren, Baulinien vorzuschlagen, Verbindungen, Ein- und Ausfahrten usw. zu studieren. Der freie Flug der Gedanken aber blieb leider aus. Schade, so schnell bietet sich nicht wieder eine Gelegenheit, alle Register zu ziehen. Meistens —



Erdgeschossgrundriss 1:2000

Projekt Nr. 31. Ausnutzung 1,475. Das Projekt zeichnet sich durch eine feinmasstäbliche Gliederung der Baumasse aus, die sich selbstverständlich in die bestehende Bebauung, seien es Altstadtbauten, neue Geschäftshäuser oder Regierungsbauten, einfügt. Längs der Strassen ist die Höhenentwicklung der Bauten zurückhaltend, ebenso anschliessend an die Zonen niederer Bebauung. Die Massierung der Baumassen ist in das Zentrum des Geländes gerückt. Dadurch entstehen von allen Richtungen interessante Ueberschnitten. Die Art der Nutzung ist sehr vielgestaltig und sorgfältig durchgearbeitet. Das Ladenzentrum ist um reizvolle Innenhöfe gruppiert. Der Vorschlag, die Innenhöfe durch Zierbassins unter Verwendung des gereinigten Stadtbaches zu beleben, ist originell. Der Flügel gegen die Obere Vorstadt enthält richtigerweise die Gewerbebetriebe. Das Hochhaus, in seiner Lage vom Verkehrslärm isoliert, ist geeigneterweise als Wohnblock vorgeschlagen. Die Projektierung einer zweistöckigen Goss-garage für ca. 210 Wagen gehört richtigerweise zu einem Einkaufszentrum im vorgeschlagenen Ausmass. Die Zufahrt in die Parkgarage mit Servicestation aus der stark belasteten Bahnhofstrasse in nächster Nähe des Knotenpunktes Rathausplatz ist verkehrstechnisch ungünstig. Das Projekt bietet die Möglichkeit, die Obere Vorstadt-Strasse vom Regierungsgebäude etwas abzurücken und rechtwinklig in die Bahnhofstrasse einzuführen. Die Fussgängerverbindungen sind in allen Richtungen günstig. Der grosse Vorteil dieses Projektes ist seine Realisierbarkeit. Durch die starke Aufteilung in kleinere Baumassen und durch die sorgfältige Differenzierung der Nutzung ist es möglich, die Besitzverhältnisse umzulegen und wieder in kleinere Lose aufzuteilen.