Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 5 (1962)

Artikel: Dia Autobahn im Bipperamt

Autor: Bachmann, Gottfried

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1072097

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE AUTOBAHN IM BIPPERAMT

GOTTFRIED BACHMANN

Unsere Strassen entsprechen nicht mehr überall den Anforderungen des heutigen Verkehrs. Zwei Gründe bilden vor allem die Hauptursache für dieses Ungenügen:

1. Grund: Die Strassen entstanden zur Zeit der Postkutsche. Ihre Anlage entspricht den Forderungen des Pferdefuhrwerkes. Sie führt vom Zentrum der einen Ortschaft zum Zentrum der andern. Sie nimmt Rücksicht auf wichtige Marchsteine und Bäume (durch enge Kurve, deren Ursache heute oft nicht mehr vorhanden ist!). Kurz: Das heutige Strassennetz entspricht in grossen Teilen noch nicht den Bedürfnissen des modernen Verkehrsmittels, des Autos.

2. Grund: Die stürmische Zunahme des Motorfahrzeugbestandes hat alle Voraussagen weit überflügelt. Der Strassenbau konnte nicht Schritt halten und hinkt beträchtlich hinten nach. Während das heutige schweizerische Strassennetz sich in der Länge der Hauptzüge gegenüber dem vor 50 Jahren kaum wesentlich unterscheidet, ist die Zahl der Motorfahrzeuge von 7942 im Jahre 1910 auf 865 106 im Jahre 1960 gestiegen. Und binnen kurzem ist die Million Motorfahrzeuge in der Schweiz erreicht.

Das Resultat dieses Missverhältnisses zwischen der vorhandenen Verkehrsfläche und dem heutigen Verkehrsbedürfnis zeigt sich in der Zahl der Unfälle. 1961 wurden in der Schweiz 53 501 Unfälle registriert mit 36 244 Verletzten und 1404 Toten. Seit 1900 haben in der Schweiz 28 637 Menschen auf der Strasse ihr Leben verloren.

Diese paar Zahlen zeigen deutlich, dass die Strassen dem Verkehrsbedürfnis angepasst werden müssen. Da in unserem Staate die Strassenhoheit Sache der Kantone war, konnte ein übergeordnetes Strassennetz nicht verwirklicht werden, ehe die bestehenden Strassen zum mindesten staubfrei waren.

Am 6. Juni 1958 hat das Schweizervolk durch die Annahme eines zusätzlichen Verfassungsartikels den Bund beauftragt, das sog. Nationalstrassen-

netz zu schaffen. Damit ging ein Teil der Strassenhoheit in die Hände des Bundes über.

Das von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz weist eine Länge von rund 1830 km auf. Es setzt sich zusammen aus 740 km Autobahnen (Nat. Str. 1. Klasse), 590 km Autostrassen (Nat. Str. 2. Klasse), 440 km Fernverkehrsstrassen (Nat. Str. 3. Klasse) und 60 km Expressstrassen (städtische Nationalstrassen).

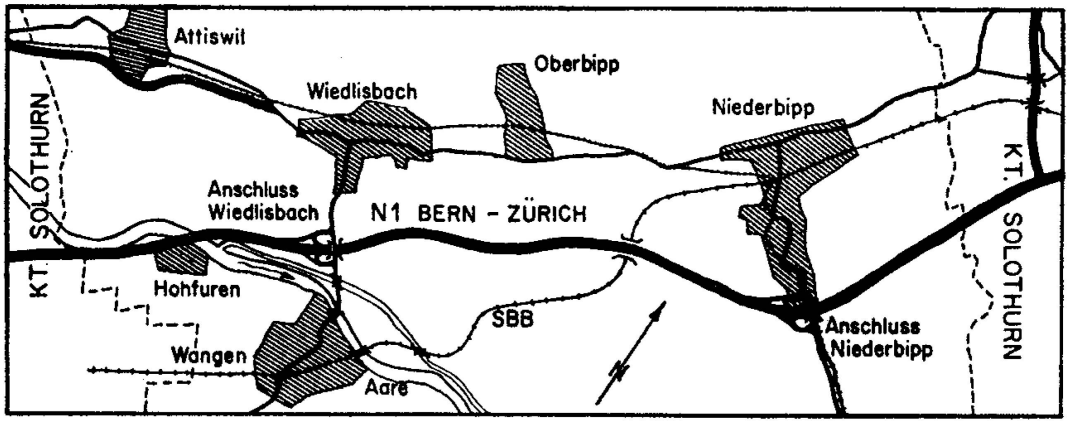
Davon entfallen auf den Kanton Bern 240 km oder rund 13% des gesamten Netzes. Die Erstellung der Nationalstrassen untersteht direkt dem Kantonsoberingenieur. Den Kreisoberingenieuren kann diese Mehrbelastung nicht zugemutet werden. Dem kantonalen Tiefbauamt wurden deshalb noch zwei Büros angegliedert. Für die Planung und Projektierung ist das «Büro für Strassenplanung» zuständig. Aufgaben, die mit dem Bau zusammenhangen, werden durch das «Büro für Autobahnbau» ausgeführt. Dieses ist dann auch verantwortlich für den spätem Unterhalt des Werkes.

Die wichtigste Nationalstrasse im Kanton Bern ist die Teilstrecke der N1, von Genf über Lausanne, Bern, Zürich nach St. Margrethen. Von Genf bis Egerkingen bildet sie ein Teilstück der von der UNO bezeichneten Europastrasse E4 (Lissabon — Barcelona — Genf — Bern — Basel — Hamburg — Kopenhagen — Stockholm), der sog. Vogelfluglinie. Der erste Abschnitt der N1 im Kanton Bern, die «Grauholzstrasse», steht seit dem 10. Mai 1962 unter Verkehr. Der zweite Abschnitt, Schönbühl bis Rüdtligen, ist im Bau. Wenn alles gut geht, soll er gegen Ende 1963 eröffnet werden können. Auf dem dritten Abschnitt, Rüdtligen bis Kantonsgrenze bei Koppigen, wurde mit dem Bau begonnen. Im folgenden solothurnischen Abschnitt wurden die Arbeiten im Herbst 1962 aufgenommen.

Die Autobahn im Bipperamt bildet den letzten bernischen Abschnitt der N1 gegen Norden. Westlich von Wangen a. A. betritt die Nationalstrasse wieder bernischen Boden. Sie folgt der Aare, um den Fluss oberhalb der Wehranlage bei Hohfuhren zu queren. Entlang dem Steilhang nördlich des Aarekanals schwingt sich das Trasse ins Wiedlisbach-Moos und steigt anschliessend, unter Umgehung der Schiessanlage, auf das Plateau des Bipperamtes. In der Gemeinde Oberbipp schmiegt sich die Autobahn an den Plateaurand. Südlich von Ränkholz überquert sie die SBB-Linie. In einem weiten Bogen umfährt sie das Dorf Niederbipp, um in der Walksmatte den Kanton Bern endgültig zu verlassen.

Im Wiedlisbach-Moos liegt der Anschluss «Wiedlisbach». Sein Einzugsgebiet reicht dank dem Ausbau der Jurafuss-Strasse (Umfahrung Flumenthal und Attiswil, Attisholz, Feldbrunnen!) bis an den Ostrand der Stadt Solothurn. Dazu werden neben Wangen a. A. auch Herzogenbuchsee und sein Hinterland angeschlossen. In diesem Zusammenhang wird vom Kanton die Umfahrung von Wiedlisbach und Wangen studiert.

N 1 AUTOBAHN BERN - ZÜRICH
im Bipperamt



Zwischen Scharnageln und Holzhäusern liegt der Anschluss «Niederbipp». Er dient dem Verkehr aus Langenthal und seinem Hinterland. Zudem erreicht hier der Verkehr aus dem Bipperamt nach Osten und Norden die Autobahn.

Beide Anschlüsse weisen die Form eines halben Kleeblattes auf. Das generelle Projekt im Massstab 1:5000 wurde vom 17. Januar bis 7. Februar 1959 in den Gemeinden öffentlich aufgelegt. Vorgängig wurde mit den Gemeinden und ihren Behörden Besprechungen zur Festlegung des Trasses abgehalten. Während der Auflagefrist wurden 5 Einsprachen eingereicht. Anlässlich der Einspracheverhandlungen konnten drei zurückgezogen werden. Die beiden Gemeindeeinsprachen mussten, da öffentlich-rechtlich unbegründet, abgelehnt werden. Ihren Argumenten wird jedoch im Güterzusammenlegungsverfahren weitgehend Rechnung getragen.

Vom 27. September bis 27. Oktober 1962 wurde das Detailprojekt im Massstab 1:1000 öffentlich aufgelegt. Diese Auflage schafft die rechtlichen Grundlagen für den Bau.

Der Bau des Abschnittes beginnt im Winter 1962/63. Als erste Arbeit wird die Aarebrücke oberhalb Hohfuhren in Angriff genommen. Der Autobahnbau sieht in der Regel eine dreijährige Bauzeit vor. Im ersten Jahr werden die Kunstbauten, die Ueber- und Unterführungen, die Kanalisationen und Flurweganpassungen erstellt. Im zweiten Jahr erfolgen die grossen Erdbewegungen mit den Maschinen. Das dritte Jahr bringt den Belagseinbau und die Umgebungsarbeiten. Diese Regel kann durch ungünstige Witterung und durch verschiedene Erschwernisse durchbrochen werden. Wenn aber einmal die Erdarbeiten richtig einsetzen, dann dürfte das Ende der Arbeit in die Nähe rücken.

Neben den Arbeiten an der Autobahn werden die Arbeiten der Güterzusammenlegungen in Wiedlisbach/Wangen, Oberbipp und Niederbipp durchgeführt. Damit wird verhindert, dass die neue Autobahn Bewirtschaftungsparzellen zerschneidet. Alle Parzellen und das gesamte Flurwegnetz werden der Autobahn angepasst. Die Bewirtschaftung des Kulturlandes wird rationeller gestaltet.

Die Arbeiten an der Autobahn im Bipperamt haben begonnen. Wenn alles gut geht, sollen sie 1965 beendet werden. Dann hoffen wir, dass das grosse Werk dem ganzen Amte zu Segen und Nutzen dienen kann.