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

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 17 (1974)

Artikel: Die Auswirkungen des Autobahnanschlusses Wangen a.A.-Wiedlisbach

Autor: Stauffer, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071981

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 AUSWIRKUNGEN DES AUTOBAHNANSCHLUSSES WANGEN a. A.—WIEDLISBACH

ERNST STAUFFER

1. Einführung

Im Rahmen eines Geographieseminars an der Universität Bern über Landschaftswandel wurde die Autobahn N 1 zwischen Bern und Rothrist (58 km) und vor allem ihre Auffahrten danach untersucht, inwieweit sie die unmittelbar anliegenden Gemeinden seit ihrem Bau beeinflusst haben[1]. So liegen heute Arbeiten über die Gemeinden Egerkingen, Kriegstetten, Oensingen, Rothrist und Wangen a.A.[2] vor. Die Resultate der einzelnen Untersuchungen der genannten Gemeinden wurden daraufhin analysiert, verarbeitet, zusammengefasst und in der Zeitschrift «Geographica Helvetica»[3] veröffentlicht. Aus diesem Grunde geht es in diesem Artikel nicht darum, die Auswirkungen des Autobahnanschlusses Wangen a.A.—Wiedlisbach auf die beiden Gemeinden Wangen a.A. und Wiedlisbach für sich allein darzustellen. Vielmehr müssen sie mit den Resultaten der Gesamtuntersuchung verglichen und danach entsprechend interpretiert werden.

2. Die Autobahn

Das schweizerische Nationalstrassennetz wurde hauptsächlich aus verkehrsstruktureller und oekonomischer Sicht geplant und gebaut. Die Autobahnen sollten das bereits bestehende Strassennetz vom immer noch mehr anwachsenden motorisierten Verkehr entlasten und dazu die Fahrzeiten über grössere Distanzen verkürzen. Für den einzelnen Autobenützer sollten sich ebenfalls Vorteile ergeben: niedrigere Kosten für Fahrzeugbetrieb und -unterhalt, grössere Fahrsicherheit durch Herabsetzung der Unfallhäufigkeit und Fahrzeitersparnis.

2.1. Prognosen, Meinungen, Tatsachen vor und während des Autobahnbaus

Prognosen über die Auswirkungen der Autobahn auf die anliegende Landschaft, z.B. gestützt auf Untersuchungen der damals bereits bestehenden Autobahnen in Deutschland und in den USA, wurden von keiner Seite gemacht. Man verliess sich eher auf Vermutungen und Andeutungen. So nahm die Planungskommission an, dass «... die Auswirkungen der Autobahn auf Industrie, Handel und Gewerbe nicht die gleichen seien wie seinerzeit diejenigen des Eisenbahnbaus, denn expansionsgeladene Kräfte, denen die Autobahnen — wie vor 100 Jahren die Eisenbahnen — den Weg bereiten könnten, fehlen.» (Planung 6/1959: 89). Schon vier Jahre später konnte man genauere Prognosen erfahren. Damals schrieb Winkler in einem Aufsatz über die «Schweizer Landschaft der Zukunft»: «Die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes ... und der 1960—1980 durchgeführte Bau der Strassen selbst wird massgebenden Einfluss auf die Gesamtlandschaft nehmen ... Insbesondere werden die Anschlusswerke ... als Siedlungskerne bzw. Herde der Siedlungsausweitung wirken ...» (Winkler, 1963: 11) Im gleichen Jahr äusserte sich auch Keller zum gleichen Problem: «Zahlreiche Beobachtungen über die Entwicklung der Kosten, insbesondere der Industriebetriebe, scheinen mir ein deutliches Anzeichen dafür zu sein, dass wirtschaftlich günstige Verkehrsmittel mehr als bisher die Niederlassung neuer Betriebe im Raum, also den Standort bestimmen werden ... Es lässt sich feststellen, wie in gewissen künftig von Autobahnen berührten Gebieten der Schweiz die Unternehmer sich heute schon herandrängen und sich für künftige Betriebsniederlassungen Boden sichern und wie als Folge davon bereits auch der Wohnungsbau reger wird.» (Keller, 1963: 543).

Seit einiger Zeit konnte man tatsächlich in der Umgebung zahlreicher Autobahnanschlüsse eine vermehrte Bautätigkeit feststellen, was von mehreren Autoren (u.a. Zuberbühler 1966, Pfister 1971) auf den Einfluss des neuen Verkehrsträgers zurückgeführt wird. Heute vertreten Fachleute auf dem Gebiete des Landschaftsschutzes wie z.B. Trillitzsch (1972: 19) die Meinung, dass Autobahnausfahrten in noch grösserem Masse Baugebiete provozieren werden als seinerzeit die Bahnhöfe.

2.2. Wichtigste Ergebnisse der Untersuchung der Einflüsse der Autobahnanschlüsse der N 1 zwischen Bern-Wankdorf und Rothrist auf die anliegenden Gemeinden

Die Untersuchung hat aufgezeigt, dass die Neuzuzügerbetriebe zuverlässige Merkmale einer autobahnbedingten Entwicklung sind. Pfister und Moll

(1973: 205) sagen aus: «Die Neuzuzügerbetriebe sind die zuverlässigsten Indikatoren einer autobahnbedingten Entwicklung, weil ihre Standortwahl meist auf rationalen Kriterien, teilweise sogar wissenschaftlichen Analysen beruht. Wesentlich schwieriger ist es, den Einfluss der Autobahn auf die bauliche und demographische Entwicklung einer Gemeinde zu belegen oder gar zu gewichten.»

Als Neuzuzügerbetriebe werden Betriebe eingestuft, welche sich seit dem Autobahnbau oder in Kenntnis der zu erwartenden Entwicklung in der Gemeinde niedergelassen haben, oder innerhalb der Gemeinde an die Autobahn verlegt worden sind. Der Hauptteil der Untersuchung richtete sich nun auf die Neuzuzügerbetriebe entlang der N 1 von Bern-Wankdorf bis Rothrist[4].

Das Auffällige an der Lage der einzelnen Neuzuzügerbetriebe ist, dass sie sich räumlich in zwei Gebieten konzentrieren. Pfister und Moll (1973: 207) schreiben dazu: «Auffällig ist, dass die Entwicklung am Autobahnkreuz von Egerkingen und im agglomerationsperipheren Schönbühl kulminiert und gegen Oensingen und Kirchberg hin allmählich bis zu den Anschlüssen Kriegstetten und Wangen a.A. absinkt, wo keine Auswirkungen mehr feststellbar sind.» Die Art der Verteilung stimmt genau mit den Resultaten von Kubin (1969) überein, wonach Kreuzungen und Gabelungen von Autobahnen sowie Anschlüsse an der Peripherie grösserer Städte gegenüber andern Anschlüssen über Lagevorteile zu verfügen scheinen.

Sind aber die besten Plätze an den verkehrsmässig günstigsten Stellen bereits besetzt, werden die nächstbesten Anschlusswerke interessant. Die ganze Problematik, die damit verbunden ist, erklären Pfister und Moll wie folgt: «Darin (im Ausweichen auf die nächstbesten Plätze) scheint sich eine Art «Rückstaueffekt» abzuzeichnen: offenbar weichen «zu spät gekommene» oder finanzschwächere Betriebe nach dem Verkauf der bestgelegenen Plätze an den verkehrsmässig optimalen Standorten einfach an die nächstgelegenen Anschlüsse aus. Wenn diese Entwicklung weiter andauert, so ist eine allmähliche «Auffüllung» aller Anschlüsse nach dem Dominoprinzip zu erwarten.» (Pfister und Moll, 1973: 207). Durch die Neuzuzügerbetriebe wurden natürlich in den betreffenden Gemeinden eine teils beträchtliche Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen (z.B. in Egerkingen 370). Das hat einerseits einen grösseren Zustrom an Pendlern, andrerseits regeren Wohnbau zur Folge gehabt. Durch den vermehrten Wohnungsbau und die Neuzuzügerbetriebe setzte eine plötzliche Nachfrage nach Bauland ein, was den Bodenpreis in die Höhe schnellen liess. Zudem hat die Bevölkerung in den betreffenden Gemeinden sehr stark zu-

genommen (z.B. Egerkingen um 40%, Rothrist um 31% je von 1960 bis 1970).

Es muss an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass die meisten der oben genannten Gemeinden von der Entwicklung, die sich durch den Bau der Autobahn ergeben hat, überrascht worden sind. Die wenigsten von ihnen konnten die Entwicklung durch eine zielgerichtete und genaue Planung steuern, weil ihnen niemand Anhaltspunkte darüber gab oder geben konnte, wie sie verlaufen würde.

3. Auswirkungen des Autobahnanschlusses Wangen a.A. — Wiedlisbach auf die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der beiden Gemeinden

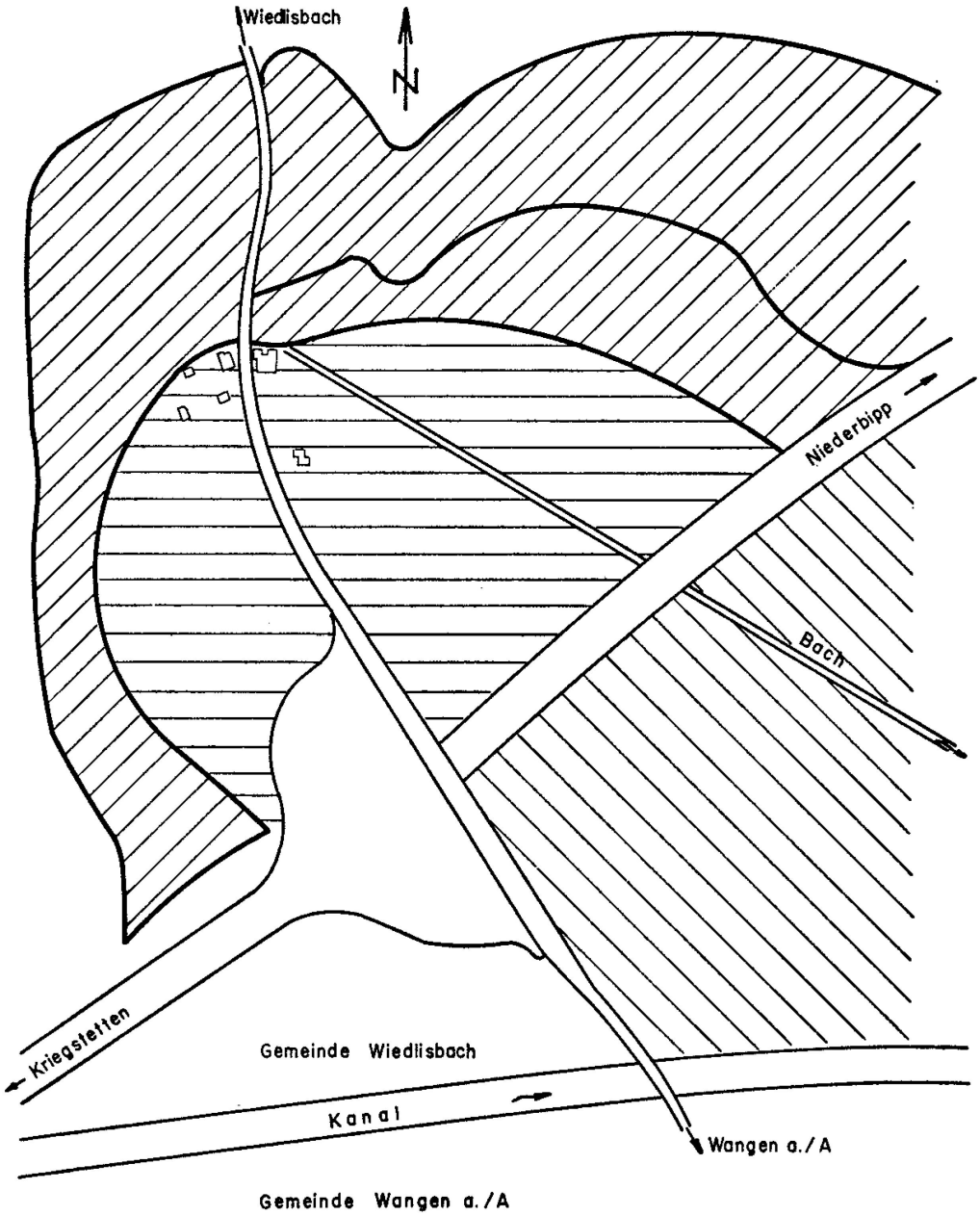
3.1. Neuzuzügerbetriebe

Weder in der Gemeinde Wangen a.A. noch in der Gemeinde Wiedlisbach haben sich Neuzuzügerbetriebe im obigen Sinne angesiedelt. In Wiedlisbach hat es wohl im Jahre 1964 eine Betriebseröffnung gegeben, doch war bei der Standortwahl der Autobahnanschluss nicht der Hauptgrund. In beiden Gemeinden gab es Betriebsverlegungen zu verzeichnen, aber auch das ohne Motivation durch die Autobahn. Rationalisierungsmassnahmen und neuzeitlichere Einrichtungen waren dafür entscheidend.

Neuzuzügerbetriebe hätten natürlich ihren Standort in unmittelbarer Nähe des Anschlusswerkes gewünscht. Das war und ist heute nicht möglich, da die Parzellen in unmittelbarer Umgebung der Auffahrt nicht in der Industrie- oder Bauzone der betrachteten Gemeinden liegen. Für eine Überbauung käme auf jeden Fall nur das nördlich der Autobahn gelegene Gebiet in Frage (im Süden davon befinden sich der Kanal, die Aare und das Waffenplatzareal. Siehe Planskizze oder Luftbild). Dieses ist aber durch eine halbkreisförmige Böschung, einer Endmoräne des Rhonegletschers[5], nach Norden hin abgeschlossen und nicht sehr gross.

Sowohl Wangen a.A. als auch Wiedlisbach hätten trotzdem die Möglichkeit gehabt, Neuzuzügerbetriebe anzusiedeln, die bereit gewesen wären, in den bereits ausgeschiedenen Industriezonen zu bauen, die nicht unmittelbar am Anschluss liegen. In Wangen a.A. hat aber eine öffentliche Korporation mit ihrer Bodenpolitik ein solches Unterfangen verunmöglicht. In Wiedlisbach war man nicht bereit, auf die Forderungen der Interessenten einzugehen und die verlangte Erschliessung der Industriezone (vor allem leistungsfähiger Zubringer zur Autobahn) selbst zu leisten.

Planskizze Autobahnanschluss Wangen a./A
Wiedlisbach 1:5'000



Legende

- Waffenplatzareal
- Hanggebiete des Endmoränenstadiums
- Ebenes Gelände des Endmoränenstadiums, das nicht in der Bauzone liegt

3.2. Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszunahme der beiden Gemeinden zwischen 1960 und 1970 war ausserordentlich bescheiden (Wangen a.A. um 4%, Wiedlisbach um 7,9%), verglichen mit andern Orten an Autobahnanschlüssen (Egerkingen um 40%, Oensingen um 16,5%, Rothrist um 31%). Überraschend wirkt diese Entwicklung keineswegs, wenn man weiss, dass die Zahl der Arbeitsplätze, zwischen 1960 und 1970[6], in Wangen a.A. um 3,6% gesunken und in Wiedlisbach nur um 5,4% gestiegen ist, da beide Seiten keine Neuzuzügerbetriebe aufzuweisen hatten. Das heisst, dass viele Arbeitnehmer der beiden Gemeinden in anderen Ortschaften arbeiten gehen müssen. Diese Tendenz zeigt sich sehr deutlich in der Pendlerstatistik von Wangen a.A., wo die Zahl der Wegpendler von 213 im Jahre 1960 auf 314 im Jahre 1970[7] gestiegen ist (Zunahme: 47,4%). Für Wiedlisbach ist der Anteil nicht so gross (Zunahme: 7%), weil die Zahl der Arbeitsplätze ja minim gestiegen ist.

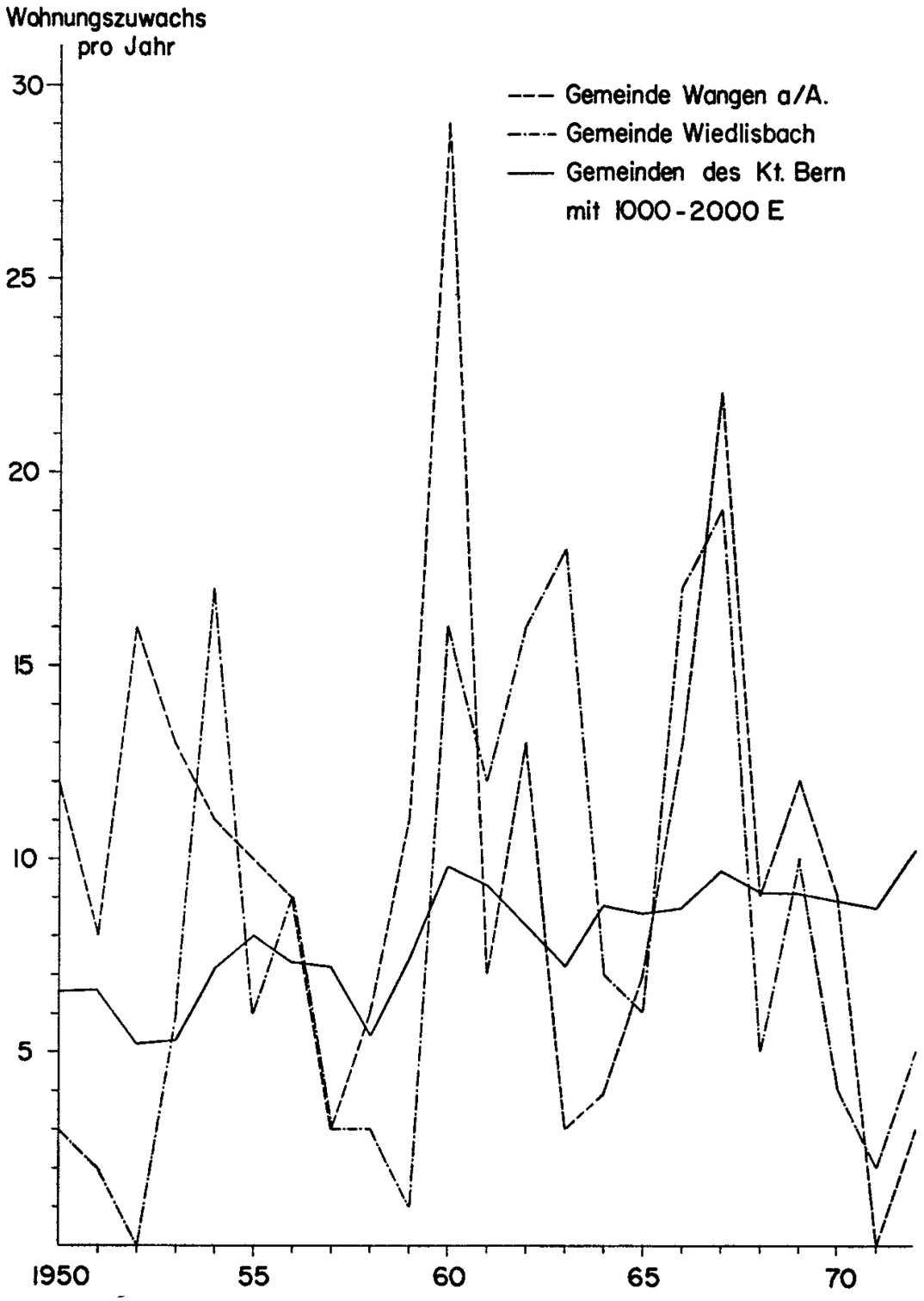
3.3. Wohnungsbau[8]

Die Wohnbautätigkeit der beiden Gemeinden weist gegenüber dem bernischen Mittelwert[9] in drei Phasen höhere Werte auf (siehe Figur 1), nämlich:

a) zu Beginn der 50-er Jahre
b) zu Beginn der 60-er Jahre
c) in den Jahren 1966/67

Die beiden ersten Spitzen sind sicher nicht autobahnbedingt, weil damals die Autobahn noch gar nicht geplant oder wenigstens noch nicht gebaut war. Zusätzlich hat die Untersuchung der andern Anschlusswerke gezeigt, dass der Wohnungsbau dem Autobahnbau eher hintennachhinkt als ihm vorauszugehen (z.B. Oensingen). Die beiden Extremwerte sind wohl eher auf die angekündigten Erhöhungen der Baumaterialien zurückzuführen. Einige Leute haben die Gelegenheit ergriffen, noch mit den alten Preisen zu bauen. Ein weiterer Grund für die grosse Anzahl der neu entstandenen Wohnungen ist der, dass eine nicht autobahnbedingte Nachfrage nach Wohnungen bestand, der durch den Bau von Mehrfamilienhäusern entsprochen wurde.

Auch für die Wohnungsspitze in den Jahren 1966/67 durfte die Autobahn nicht die Hauptverantwortung tragen. Die damalige Nachfrage nach Neuwohnungen ist ebenfalls durch die Erstellung von Mehrfamilienhäusern gestillt worden. Man sieht also ganz deutlich, dass der Wohnungsbau der beiden Gemeinden nicht durch den Anschluss beeinflusst worden ist, umsomehr als



Figur 1: Wohnbautätigkeit in den Jahren 1950—1972 in Wangen a.A., Wiedlisbach und in den Gemeinden des Kantons Bern mit Einwohnerzahlen zwischen 1000 und 2000.

auch die Werte nach 1967 nur noch wenig über dem Mittel liegen oder sogar daruntergefallen sind.

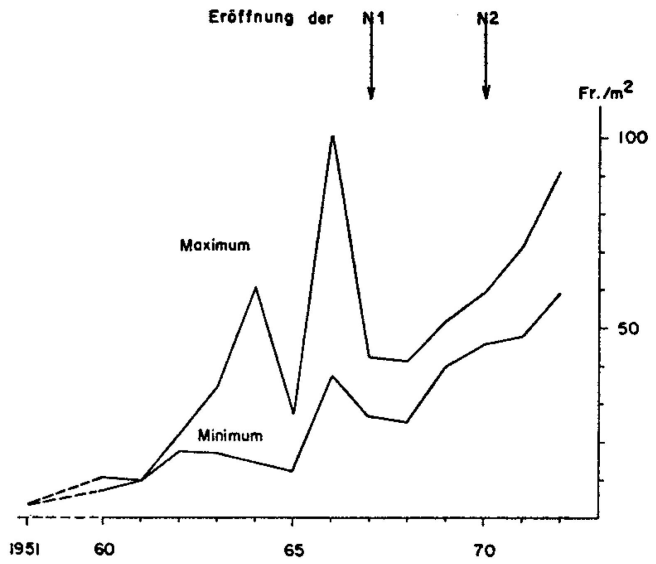
3.4. Bodenpreisentwicklung

Die Bodenpreisentwicklung der Gemeinde Egerkingen (siehe Figur 2), die ja eine sehr starke, autobahnbedingte Entwicklung durchgemacht hat, zeigt, dass die Preise bis ins Jahr 1960 ziemlich homogen waren, danach aber ein sprunghaftes Auseinanderklaffen der Minima und Maxima begonnen hat, das eine plötzlich einsetzende Nachfrage nach Industrie- und Bauland vermuten lässt (nach Pfister und Moll 1973: 213). Vergleicht man die Bodenpreisentwicklung in den Gemeinden Wangen a.A. und Wiedlisbach damit, so sieht man eindeutig, dass die Preise nicht sprunghaft in die Höhe schnellten, sondern kontinuierlich angestiegen sind. Unterdessen haben sie zwar auch hohe Werte erreicht. Schuld daran trägt aber nicht die Autobahn, sondern die kleine oder zumindest kleiner gewordene Baulandreserve, die jeder der Gemeinden noch zur Verfügung steht. In Wangen a.A. kommt dazu, dass das restliche Bauland praktisch nur noch in den Händen einer öffentlichen Korporation oder deren Mitglieder liegt, die so die Bodenpolitik und indirekt damit den Wohnungsbau und das Wachstum der Ortschaft bestimmen können. Bisher hat die Korporation auf diesem Gebiet eher als Bremse gewirkt, und es sieht nicht danach aus, als ob sich das in nächster Zeit ändern wird. Zusammen mit der Tatsache, dass sie mit ihrer Bodenpolitik verhindert hat, Neuzuzügerbetriebe ansiedeln zu lassen, ist sie am geringen Wachstum der Gemeinde zwischen 1960 und 1970 massgeblich beteiligt.

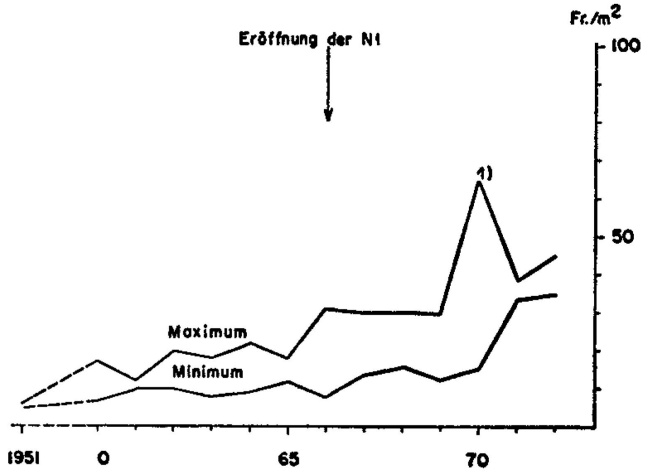
3.5. Zusammenfassung der Resultate und Standortbestimmung der beiden Gemeinden Wangen a.A. und Wiedlisbach

Neuzuzügerbetriebe sind in Wangen a.A. und Wiedlisbach aus den oben erwähnten Gründen ausgeblieben. Dadurch ist das Arbeitsplatzangebot nur gering gestiegen (Wiedlisbach) oder sogar gesunken (Wangen a.A.), was zur Folge hatte, dass vor allem in Wangen a.A. die Zahl der Wegpendler stark zugenommen hat bei fast gleichbleibender Zupendlerzahl (1960: 581, 1970: 596). Die Bevölkerungsentwicklung in beiden Gemeinden war zwischen 1960 und 1970 sehr bescheiden, ausserdem war die Wohnungszunahme etwa normal, jedenfalls nicht überdurchschnittlich. Die Folgerung aus der Untersuchung lautet also einfach ausgedrückt: Das Anschlusswerk der Autobahn hat die beiden Gemeinden bis jetzt nicht oder nur unwesentlich beeinflusst. Wied-

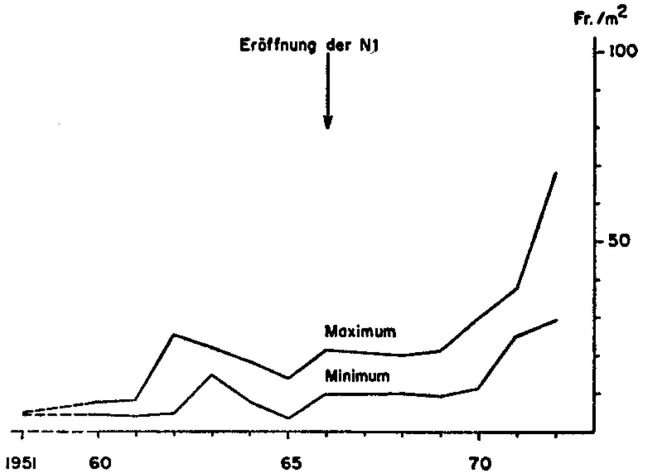
Autobahnanschluss der N 1 zwischen Wangen a.d. Aare (unten, mit Aarebrücken) und Wiedlisbach (oben), auf einer der Endmoränen des letzteiszeitlichen Wangener Stadiums. Aufn. Eidg. Landestopographie.



Gemeinde Egerkingen
(nach Moll, 1972)



Gemeinde Wangen a.A.
1) Dieser Extremwert rührt von einem einzigen Verkauf her. Alle übrigen Höchstpreise im selben Jahr bewegten sich zwischen 30 und 40 Franken.



Gemeinde Wiedlisbach

Figur 2: Entwicklung der Grundstückpreise im Bereich von Autobahnanschlüssen.

lisbach hat in der Zeitspanne von 1960—1970 ein minimes Wachstum aufzuweisen, Wangen a.A. hat praktisch stagniert. Aus Gesprächen mit Bewohnern der Gemeinden konnte man feststellen, dass einige mit dem geschilderten Zustand zufrieden sind, andere ein grösseres Wachstum angestrebt hätten.

4. Ausblick

Im letzten Satz des vorgehenden Kapitels wird ein wichtiges Problem der Gegenwart angetönt: Ist es für eine Gemeinde heute noch sinnvoll, allgemeines Wachstum und Expansion anzustreben? Noch vor einigen Jahren hätte man diese Frage bejaht. Heute ist man eher gegenteiliger Auffassung, jedenfalls gegen ein unbeschränktes Wachstum.

Die Bewohner von Wangen a.A. und Wiedlisbach sind noch nicht von den Einflüssen des Autobahnanschlusses überrannt worden wie andere Gemeinden (Egerkingen, Moosseedorf). Nach den Aussagen von Pfister und Moll (1973: 207) scheint es aber durchaus möglich, dass er die beiden Ortschaften in der Zukunft bedeutend beeinflussen kann. Nämlich genau dann, wenn der beschriebene Rückstaueffekt eintritt, der Neuzuzügerbetriebe von den verkehrsmässig optimalen Standorten an weniger günstige Plätze ausweichen lässt. Das hätte ja, wie wir weiter oben sahen, die allmähliche Auffüllung aller Anschlusswerke nach dem Dominoprinzip zur Folge.

Für diesen Fall können sich jetzt die beiden Städtchen vorsehen. Sie können sich überlegen, wie sie eine solche Entwicklung steuern wollen. Sie haben die Möglichkeit und die Gelegenheit, aus den Fehlern, die anderen autobahnbeeinflussten Ortschaften unterlaufen sind, zu lernen und für sich die nötigen Schlüsse zu ziehen. Durch eine sorgfältige Planung und ein klares Konzept, das es auszuarbeiten gilt, könnte einem beginnenden Einfluss des Autobahnanschlusses in die yon den Gemeinden gewünschte Form gelenkt werden.

Anmerkungen

[1] Die genaue Themenstellung lautete: Autobahnanschlüsse als Standortfaktoren. Untersuchung der Entwicklung von Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur in Gemeinden im Einzugsbereich von Autobahnanschlüssen.

[2] Diese Seminararbeiten (Masch. Schrift) befinden sich im Geographischen Institut der Universität Bern. Im Verlaufe des Artikels werden Prozent- und andere Zahlen auftauchen, die den genannten Arbeiten entnommen worden sind, ohne dass an jenen Stellen noch nachdrücklich darauf hingewiesen wird.

[3] Geographica Helvetica, Heft Nr. 4, 28. Jg., 1973: 200—217.

[4] Das sind insgesamt 82 Neuzuzügerbetriebe, die sich auf neun Anschlüsse in 14 Gemeinden verteilen. Für 52 Betriebe (63%) spielte der Autobahnanschluss bei der Standortwahl eine Rolle, für 30 Betriebe (37%) nicht.

[5] Vergleiche: Nussbaum, F., 1910: Das Endmoränengebiet des Rhonegletschers in Wangen a.A.. Mitteilungen der naturforschenden Gesellschaft in Bern, Nr. 1740— 1769: 141—168. Bern.

[6] Eidg. Stat. Amt, 1964: Eidg. Volkszählung 1. 12. 1960, Bd. 7, Kanton Bern. Statistische Quellenwerke der Schweiz, Heft 364. — Eidg. Stat. Amt, 1972: Eidg. Volkszählung 1. 12. 1970, Bd. 2, Gemeinden. Statistische Quellenwerke der Schweiz Heft 476. — Bemerkung: 1960 wurden die Teilzeiterwerbenden getrennt von den Vollerwerbstätigen erhoben. 1970 wurde diese Trennung nicht mehr gemacht.

[7] Siehe Anmerkung 6.

[8] Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit: Die Wohnbautätigkeit in den Jahren 1950—1972. Je Heft 5 «Die Volkswirtschaft» 1950—1972.

[9] Durchschnittliche Anzahl von Wohnungen, die von bernischen Gemeinden mit 1000—2000 Einwohnern pro Jahr erstellt wurden (Wangen a.A. und Wiedlisbach fallen zwischen 1950 und 1970 in diese Kategorie). Siehe auch Anmerkung 8.

[10] Preis pro Quadratmeter ausgerechnet aus den Eigentümer- und Dienstbarkeitsbelegen zu den Grundbüchern der Gemeinden Wangen a.A. und Wiedlisbach.

Literaturverzeichnis

Unveröffentlichte Arbeiten Geographisches Institut der Universität Bern

Seminararbeiten (Masch. Schrift) zum Thema: Die Autobahn als Standortfaktor. Untersuchung der Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur von Gemeinden im Einzugsbereich von Autobahnanschlüssen:

Jäger H., 1972: Die Gemeinde Rothrist.

Keller A., 1973: Die Gemeinde Kriegstetten.

Moll M., 1972: Die Gemeinde Egerkingen.

Stauffer E., 1972: Die Gemeinde Wangen a.A.

Stauffer P., 1973: Die Gemeinde Oensingen.

Publizierte Literatur

Aerni K. und Pfister Ch., 1973: Der Kulturlandschaftswandel im Moosseeraum. Umgestaltung von Landschaft und Verkehrsnetz in der Teilregion Bern-Nord. Bern — von der Naturlandschaft zur Stadtregion. Jubiläumsbericht zum hundertjährigen Bestehen der Geographischen Gesellschaft Bern, Bern.

Keller T., 1963: Strasse und Volkswirtschaft. Strasse und Verkehr 9/1963: 540—543.

Kubin J., 1969: Autobahn und Umland; verkehrsstrukturelle und wirtschaftliche Auswirkungen. Bonn.

Pfister Ch. und Moll M., 1973: Landschaftswandel im Bereich von Autobahnanschlüssen. Geographica Helvetica, Heft Nr. 4, 28. Jg: 200—217.

Pfister Ch., 1971: Die Autobahn — Schrittmacher der Expansion? Bund 29. Juni: 3. Planung, 1959: Bericht der Kommission für die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes. 6 Bde. Bern.

Trillitzsch F., 1972: Aaretalraum Bern–Thun. Landesplanerisches Gutachten. Stadtgärtnerei Bern. Winkler E., 1963: Die Schweizer Landschaft der Zukunft. Geographische Rundschau 1/1963: 7—15.

Zuberbühler W., 1966: Meinungsäusserungen des Präsidenten der TCS-Sektion Thurgau zum Thema «Autobahnen». Clubnachrichten Sektion Thurgau 9/1966: 5—6.