Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und

Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 28 (1971)

Heft: 6

Artikel: Ortsplanungen und Güterzusammenlegungen im Einflussbereich der

Nationalstrassen

Autor: Schwörer, Georg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782607

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: 25.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 aufzutassen, 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

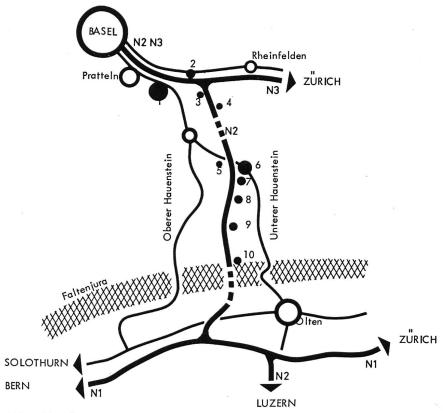


Abb. 1 Situation

	PratteIn Augst	(teilweise) (teilweise)	}	Rheintal
	Giebenach Arisdorf		}	Arisdörfertal (Talkessel)
5 6	Itingen Sissach	(teilweise) (teilweise)	}	Ergolztal
	Zunzgen Tenniken Diegten Eptingen			Diegtertal (Talkessel)

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.

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:

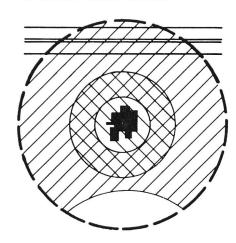


Abb. 2 Schema Autobahn-Projektierung Feldregulierung und Ortsplanung

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 (Wert-

umlegung) 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:

richtsurteil 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).

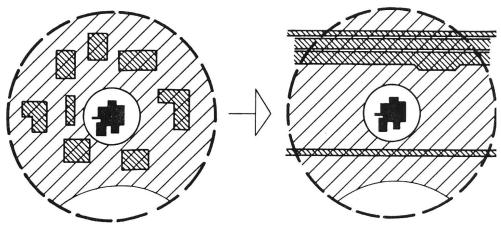


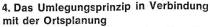
Abb. 3 Graphisch vereinfachtes Umlegungsprinzip

Gemeindegrenze

Regulierungsgebiet

Vom Kanton erworbene Parzellen

Ortskern



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 Diese Schwelle Baugebietsgrenze! 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. Bundesge-



- 1. Autobahn
- 2. Neue Kantonsstrasse
- 3. Neues Flussbett

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,

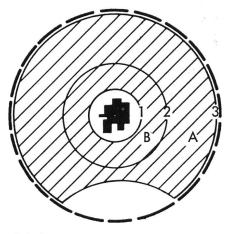


Abb. 4

- 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 ausgeklügelte Kombination von Reguund Erschliessungslierungswegen strassen für die Wohnzone.

Schematisch dargestellt sieht das etwa so aus:

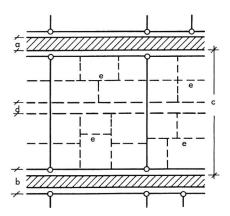


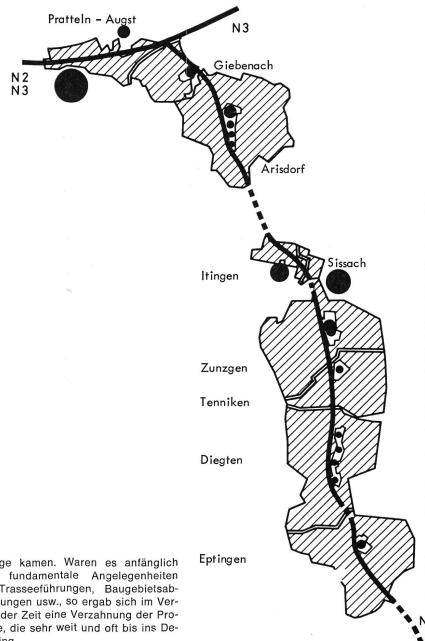
Abb. 6

- Regulierungsweg, Ausgebauter a z. B. drei m breit
- Vermarktung durch Regulierung ď für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung, z. B. 6 m breit
- Abstand der Regulierungswege C für landwirtschaftliche Bewirtschaftung, rund 100-120 m
- b Parzellierungsmöglichkeit spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung
- Feinparzellierungsmöglichkeit e 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 Abb. 5 Die durchgeführten Feldregulierungen



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.

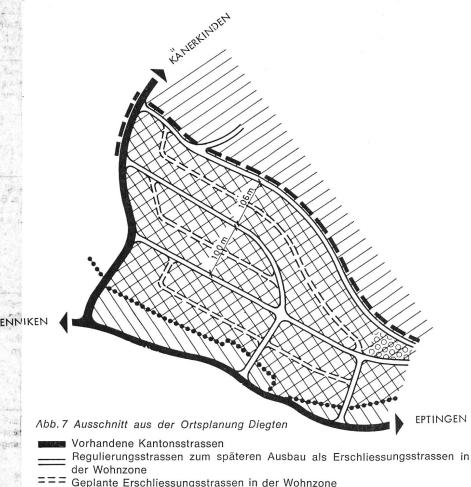
Der nachfolgende Problemkatalog in Stichworten erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Er mag zum Teil wohl auch von der Landesgegend abhängig sein.

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

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

Ortsplanung - Autobahn Situationsmässige Baugebietsabgrenzuna 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



=== 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.

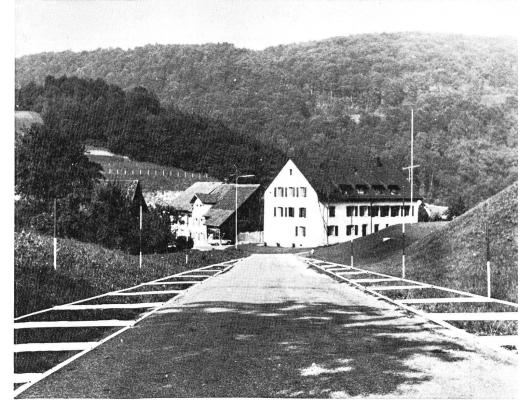
Sieht man von den fast durchwegs positiven, zum Teil sehr günstigen Auswirkungen ab, die die Regulierung auf die Landwirtschaft und die Ortsplanung ausübt, so ergeben sich etwa drei Gruppen mit ungefähr gleichen Auswirkungen der Autobahn auf die Ortschaf-

- 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 Lärms, wurden kürzlich von der EMPA Untersuchungen (Lärmmessungen) angestellt. Auf die Ergebnisse kann jedoch aus verschiedenen Gründen in diesem Bericht nicht eingetreten wer-

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)	Bevõlk 1950	erungsentwic	klung 1970	Einfluss der Autobahn auf die bauliche Entwicklung	Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebletes	Einfluss der Autobahn auf Zoneneinteilung	Einfluss der Autobahn auf öffentliche Werke	Nutzeffekt der Regulierung	Projektverfasser der ve schiedenen Unternehm
Glebenach		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 An- schlusswerk bei Augst, Richtung Basel. Ortsumfahrung durch neue Kantonsstrassen	169 + 6,5	180	169	Besseres Image als Wohn gemeinde. Bautätigkeit erst im Anlaufen begriffen (Auswärtspendler)	Verdrängen der Bauzonen in weniger günstige Lagen. Verlust des Süd- hanges als Wohnzone	Gewerbezone am Ostrand des Baugebietes (als Pufferzone)	Zwei Standortvarianten für neues Schulareal, Ent- scheidung erst nach Ab- klärung der Störwirkung der Autobahn	Guter Effekt im über- geordneten Strassennetz. Gemeinschafts Schiessanlage mit den Gemeinden Augst und Füllinsdorf (Damm- schüttung durch Auto- bahn)	N2 Holinger AG FR Rohner OP Arbeitsgemeinscha Schwörer + Bütler Itin + Kipfer
Arlsdorf		Erhöhte Lage am Westhang	Relativ stark, akustisch (teilweise, z. B. im neuen Baugebiet), ästhetisch (teilweise), Abgase (?)	Bestockte Böschungen	Meistens sehr grosszügige flachgezogene Böschun- gen, welche als solche kaum zu erkennen sind, teilweise hohe Stütz- mauern	Nur geringe Stelgerung, da Anschlusswerk Augst etwa 5—8 km entfernt. Entlastung des langen Dorfes durch projektierte Umfahrungsstrasse	720 + 5,4	759 9/0 +	807	Besseres Image als Wohn gemeinde. Bautätigkeit langsam steligend (Pendler nach Basel und Liestal)	Eher positiv, da ein- deutige 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 Kirchenbigels durch ent- sprechende Land- zuteilungen	N2 Holinger AG Tunnel Aegerter + Bossha AG FR Rohner OP Arbeitsgemeinschs Schwörer + Bütler Itin + Kipfer
Ringen	72 500	Tunnelrampe am Südhang auf der dem Dortkern gegenüberliegenden Tal- seite	Gering Dauergeräusch im der zeitigen Baugebiet, später im Baugebiet am darunterliegenden Südhang	Keine (zurzeit nicht er- forderlich), vielleicht nötig bei späterer Bebauung des Südhanges	Praktisch Null. Anschlusswerk Sissach mit tellweise sehr flach gezogenen Böschungen	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk Sissach (Base/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Ent- lastung vom früheren Durchgangsverkehr	644 + 27	882 /e + 3	1187 4,6 °/o	Starke Zunahme der Bau- tätigkeit (Industrien, Ein- familienhäuser)	Erwünschte obere Begrenzung des Bau- gebietes am Südhang (subjektive Ansicht)	Praktisch Null	Praktisch Null	Grosse Teille des zu- künftigen Baugebietes im Rahmen der Regulie- rung umgelegt. Oeffent- liche Zonen und Strassen- areale ausgeschieden	N2 Holinger AG FR Rohner OP Schwörer + Bütler
Sissach		Talüberquerung im Bereich der westlichen Banngrenze. Tunnel Ebenrain. Erhöhte Lage an der südwestlichen Banngrenze	Relativ gering, Dauergeräusch im west- lichen Teil des Südhanges	Praktisch keine. Vielleicht später bei Schulhausbau erforderlich	Gering, absetts	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk (Basel/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Aufhebung eines SBB-Niveauüberganges. Später vollständige Ent- lastung der Hauptstrasse durch T2	3493 + 31	4574	5028	Stärkere Zunahme der Bautätigket in Aussicht (Industrien, Einfamilien- häuser, projektierte Ge- samtüberbauungen, Läden)	Keinen .	Praktisch Null	Verlegung der Schless- anlage. Beeinträchtigung des Realschulareals	Nur in geringem Masse, da nur ein geringer Teil von der Regulierung erfasst	N2 Blattner Tunnel Aegerter + Bossha AG FR Mellorationsamt OP Schwörer + Bütles
Zunzgen		Leicht erhöhte Lage am westl/chen Hangfuss	Stark, akustisch (teilweise erheblich), Abgase (?)	Bisher keine, Diskussionen im Gang	Relativ gering	Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diegten liegend	954 + 25,	1196	1681	Sehr starke Zunahme de Bautätigkeit (billigeres Land als in Sissach? Grösseres Angebot ?)	Etwas problematische Entwicklung in der Längs- richtung (Talboden). Reduktion durch reglierungsrätliche Nicht- genehmigung längs der Autobahn	Schwierigkeiten bei der Lagebestimmung der Gewerbezone	Konflikt mit dem bestehen- den Schulhaus (Demon- strationen an der Auto- bahneröffnung)	Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassen- areale ausgeschieden	N2 Blattner FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler
Tenniken		Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuss	Relativ stark, akustisch (am gegen- überliegenden Hang- gebiet) ästhetisch, Abgase (?)	Vorerst Ablehnung einer Schutzaufforstung zwischen Autobahn und Baügebiet, In der Zwischenzeit jedoch aus- geführt	Abschnittweise unter- schiedlich (teilweise im Einschnitt, Hang- anschnitte, Stützmauern, Felsbefestigungen)	Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diegten liegend, Umfahrung des Kerns mit neuer Kantonsstrasse	445 konsti	447 ant + 2	549 12,8 %	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 Strassen- areale ausgeschieden	N2 Blattner FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler
Diegten		Erhöhte Lage am westlichen Hangfuss	Relativ stark, akustisch (am gegen- überliegenden Hang- gebiet) ästhetisch (teilweise) Abgase (?)	Bestockte Böschungen (noch nicht wirksam)	Abschnittweise unter- schiedlich (Einschnitte, langgezogener harter Damm)	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk. Keine Umfahrungsstrasse für das langgezogene Strassendorf	711 — 9,8	641	928 45 %	Starke Zunahme seit Autobahnentscheid. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeit der Bauunternehmungef inbegriffen	Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung sowie Förderung der Längsentwicklung	In tolerierbaren Grenzen. Langgezogene Gewerbe- und Wohn-/Geschäfts- zonen längs der Autobahn	Erhöhter Geräuschpegel	Rückwärtige Erschliessungsstrassen und Hangstrassen im neuen Baugebiet, Um- legungen im neuen Bau- gebiet	N2 Blattner Tunnel Aegerter + Bosshai AG FR Meliorationsamt 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 Fels- befestigungen	Steigerung durch Halb- anschluss Richtung Mittelland	556 konst	553	669 21 %	Geringe Zunahme seit Autobahnentscheid. Evi Pendlerzuzug aus dem klimatisch ungünstlgere Mittelland. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär an- sässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmunger inbegriffen.	Offenes Südhanggebiet durch Autobahnbau nicht zu Wohnzwecken benütz- bar. Einengung in west- licher Richtung	Reduktion bzw. Verlagerung der Gewerbezone zufolge Erdrutschs des Edelweiss- hanges	Friedhof durch Erdrutsch beschädigt und durch gleich hohe Autobahn gestört. Verfegungs- möglichkeit gemäss Ortsplanung	Neue Kantonsstrasse Richtung Läufelfingen kann neues Baugebiet erschliessen	N2 Blattner Tunnel Aegerter + Bosshar AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler
			plan 6/71	252						plan 6/71	plan 6/71			*	4

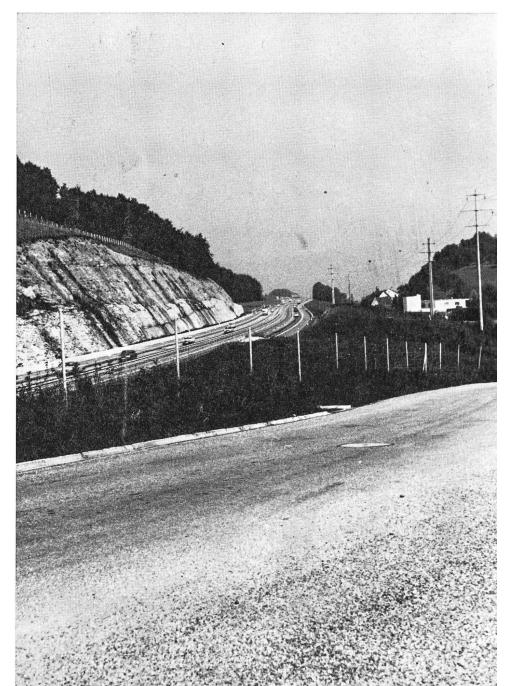


Abb. 9. Die Autobahn bei Tenniken Links der angeschnittene Hang, teilweise mit Felsbefestigungen (Grössenvergleich: Personenwagen). Die Begrünung derartiger Einschnitte dürfte einige Probleme bereiten.

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.