

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: 13.01.2026

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 Basel-Land

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 aufzufassen, der im Rückblick Begebenheiten und Erkenntnisse aus der Praxis aufzeigt.

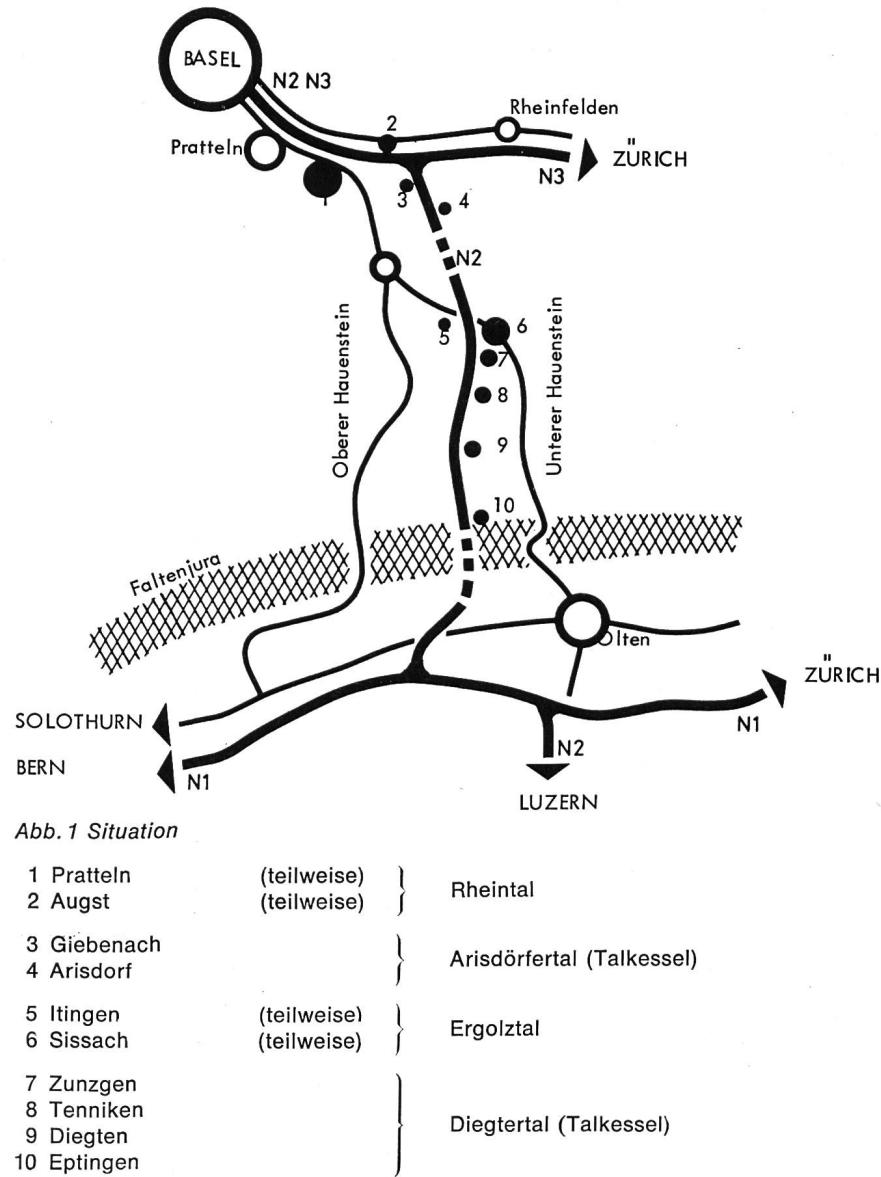
1. Der Impuls

Ende der fünfziger Jahre stand der Kanton Basel-Land 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 Hauensteintunneln).

Nach einem heftig geführten «Variantenkrieg» stand anfangs der sechziger Jahre die Linienführung fest: Augst—Arisdörfertal—Tunnel—Überquerung des Ergolztals—Tunnel—Diegtal—Belchentunnel.

Diese Linienführung ist in dem Sinne als unkonventionell zu bezeichnen, als sie zwei Täler benutzt, 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 Basel-Land in den zukünftigen Autobahngemeinden Land aufzukaufen. Das Ziel dieser Aktion bestand darin, das erworbene Land später mit Hilfe von Umlegungen so zu plazieren, dass es auf das Trassee der Autobahn und der erforderlichen Nebenanlagen zu liegen kommt. Um diese Umlegungen verwirklichen zu können, mussten sich alle



Gemeinden, die von der Nationalstrasse durchfahren oder tangiert wurden, einer Felderregulierung (Güterzusammenlegung) unterzogen. 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:

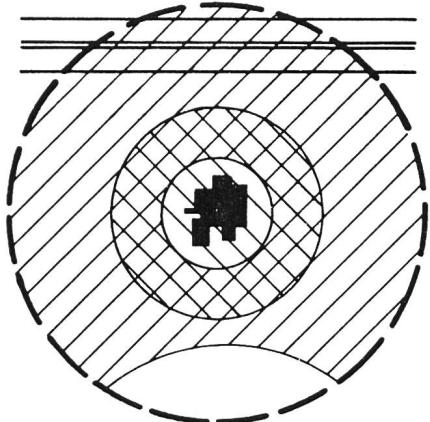


Abb. 2 Schema Autobahn-Projektierung
Felderregulierung und Ortsplanung

- Gemeindegrenze
- Autobahn
- Felderregulierung
- Ortsplanung (ohne Landschaftsplan)
- +

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, Kantsstrassenverlegungen, 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).

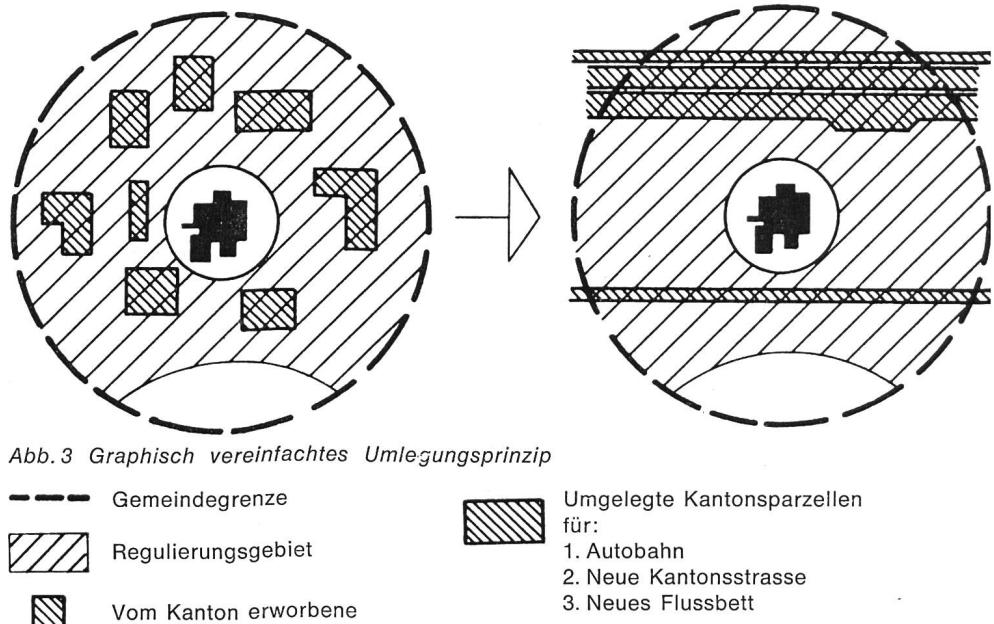


Abb. 3 Graphisch vereinfachtes Umlegungsprinzip

- Gemeindegrenze
 - Regulierungsgebiet
 - Vom Kanton erworbene Parzellen
 - +
- Umgelegte Kantonsparzellen für:**
1. Autobahn
 2. Neue Kantsstrasse
 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,

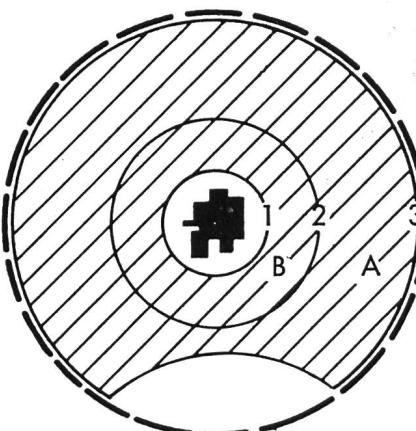


Abb. 4

1. Innerer Regulierungsperimeter
2. Baugebietsperimeter
3. Äusserer 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 eine ausgeklügelte Kombination von Regulierungswegen und Erschliessungsstrassen für die Wohnzone.

Schematisch dargestellt sieht das etwa so aus:

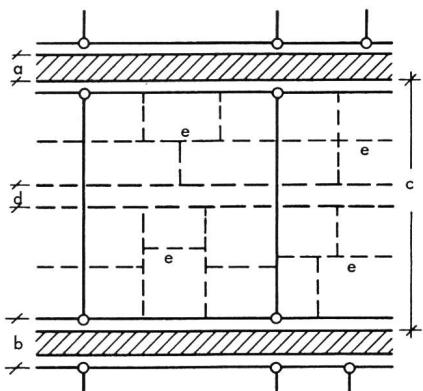


Abb. 6

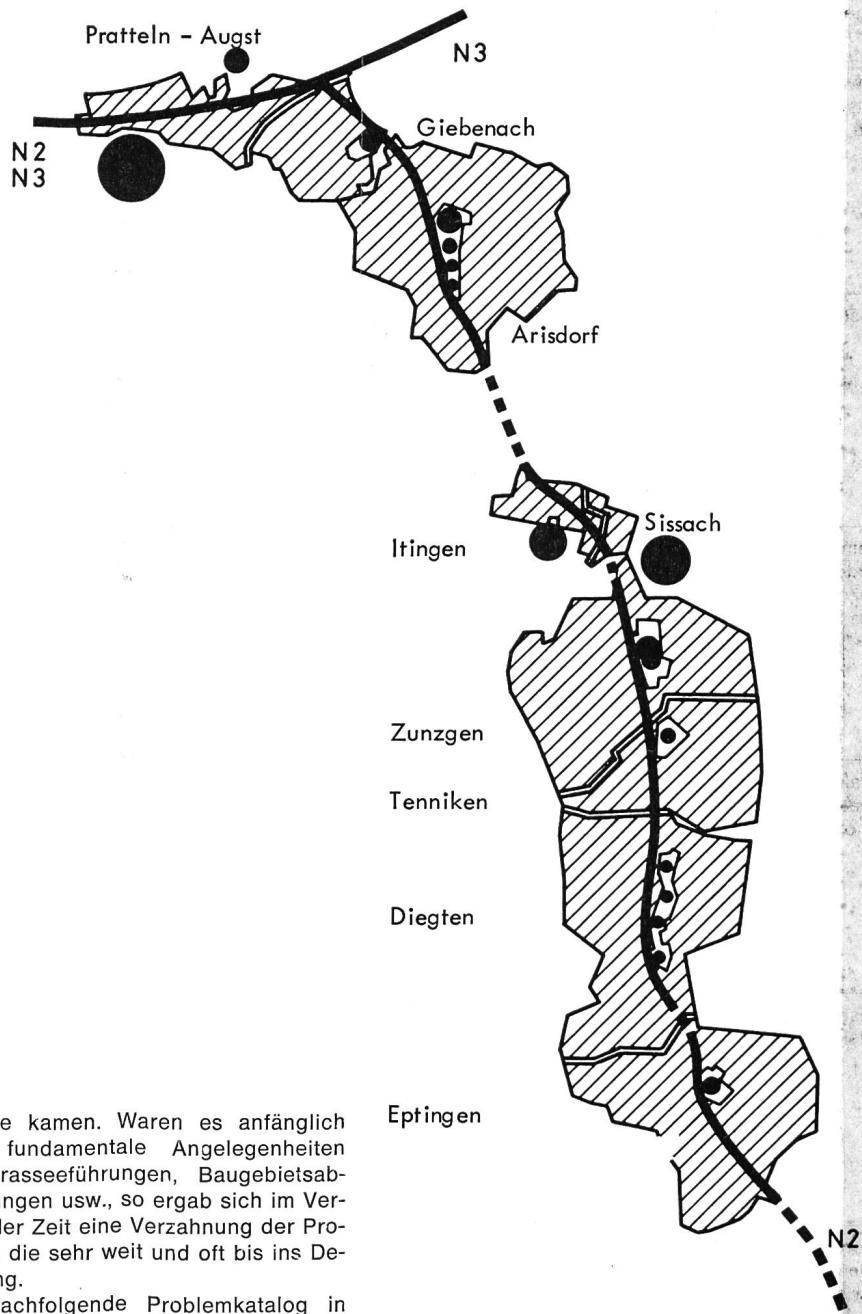
- a Ausgebauter Regulierungsweg, z. B. drei m breit
- d Vermarktung durch Regulierung für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung, z. B. 6 m breit
- c Abstand der Regulierungswände für landwirtschaftliche Bewirtschaftung, rund 100—120 m
- b Parzellierungsmöglichkeit für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung
- e Feinparzellierungsmöglichkeit für spätere Bauparzellen

Dieses Vorgehen stiess anfänglich bei den Meliorations- und Vermessungsfachleuten auf strikte Ablehnung. Es bedurfte der Intervention des neu geschaffenen 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 durchgeföhrten Felderregulierungen



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
 Regulierungswände
 Wohnstrassenrhythmus
 Umfahrungsstrassen
 Schutzzonen aller Art
 Orts- und Landschaftsbild
 Gewässerregulierungen

Ortsplanung — Autobahn
 Situationsmässige Baugebietsabgrenzung
 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

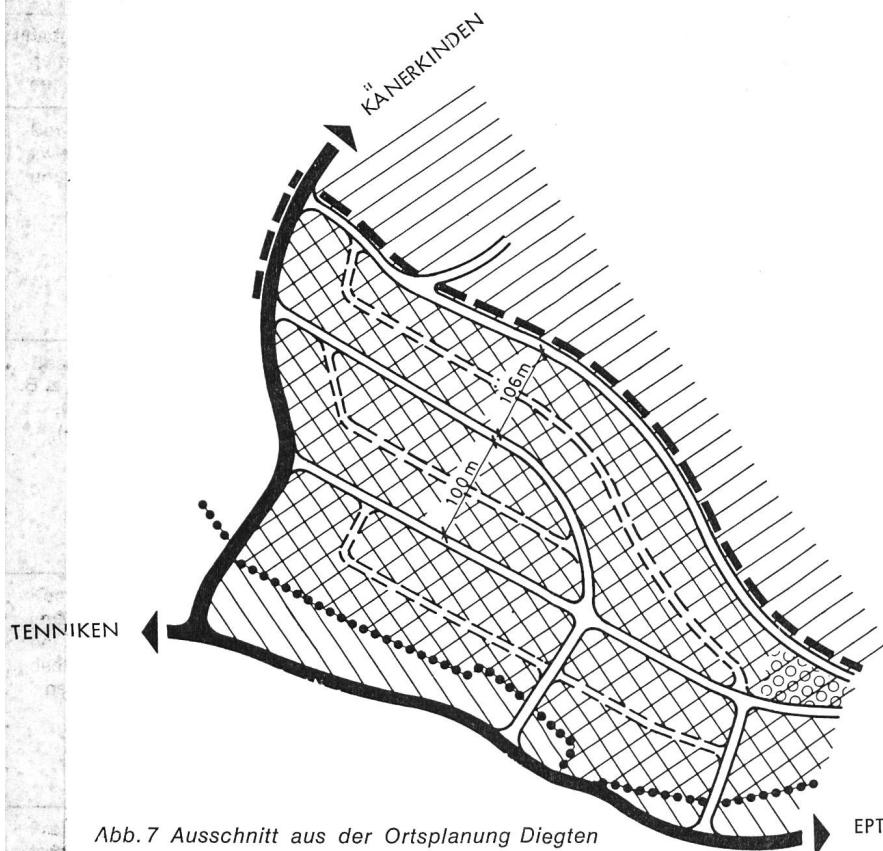


Abb. 7 Ausschnitt aus der Ortsplanung Diegten

- Vorhandene Kantonsstrassen
- Regulierungsstrassen zum späteren Ausbau als Erschliessungsstrassen in der Wohnzone
- - - 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 Ortspläne 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 Auswir-

kungen der Autobahn auf die Ortschaften.

- Die Gemeinden im Arisdörfer Tal 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 Diegertaler 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 des Lärms, wurden kürzlich von der EMPA Untersuchungen (Lärmessungen) angestellt. Auf die Ergebnisse kann jedoch aus verschiedenen Gründen in diesem Bericht nicht eingetreten werden.

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 Jalous bezeichnen die Grenzen des der Gemeinde anfallenden Areals. Der beidseitige Verbreiterungsstreifen ist in die Aufnahme hineinretocht.



Gemeinde	Lage der Autobahn	Störwirkung der Autobahn	Schutzmaßnahmen gegen Störwirkung der Autobahn	Einfluss der Autobahn auf das Ortsbild	Einfluss der Autobahn auf die Verkehrsgüst (auch Kantonsstrassen)	Bevölkerungsentwicklung 1950 1960 1970	Einfluss der Autobahn auf die bauliche Entwicklung	Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugesütes	Einfluss der Autobahn auf Zonenneinteilung	Einfluss der Autobahn auf öffentliche Werke	Nutzefekt der Regulierung	Projektleiter der verschiedenen Unternehmen	
Giebenach		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	169 + 6,5 % 180 169 - 6,1 %	Besseres Image als Wohngemeinde, Bautätigkeit erst im Anlaufen begriffen (Auswärtspendler)	Verdrängen der Bauzonen in weniger günstige Lagen, Verlust des Südhangs als Wohnzone	Zwei Standortvarianten für neues Schulareal, Entscheidung erst nach Abklärung der Störwirkung der Autobahn	Guter Effekt im überbaute Strassennetz.	N2 Holinger AG FR Rohner OP Arbeitsgemeinschaft: Schwörer + Büttler Ilin + Kipfer		
Arisdorf		Erhöhte Lage am Westhang	Relativ stark, akustisch (teilweise, z. B. im neuen Baugebiet), ästhetisch (teilweise), Abgase (?)	Bestockte Böschungen	Meistens sehr grosszügige flachgezogene Böschungen, welche als solche kaum zu erkennen sind, teilweise hohe Stützmauern	720 + 5,4 % 759 807 + 6,3 %	Besseres Image als Wohngemeinde, Bautätigkeit langsam steigend (Pendler nach Basel und Liestal)	Eher positiv, da ein deutige Konzentration an guter Lage im Quertal Richtung Olsberg	Relativ gering: Gewerbe und Wohn-/Geschäftszenen an der westlichen Peripherie des Baugesütes	Gering	Sehr guter Effekt in bezug auf Hangbeschleunigung und Freihalten des Kirchenhügels durch entsprechende Landzuteilungen	N2 Holinger AG Tuner Aegerter + Bosshardt AG FR Rohner OP Arbeitsgemeinschaft: Schwörer + Büttler Ilin + Kipfer	
Hünen		Tunnelrampe am Südhang auf dem Dorfkern gegenüberliegenden Talseite	Gering. Dauergerausch im davorliegenden Baugebiet, später im Baugebiet am darunterliegenden Südhang	Keine (zurzeit nicht erforderlich), vielleicht nötig bei späterer Bebauung des Südhangs	Praktisch Null. Anschlusswerk Sissach mit teilweise sehr flach gezogenen Böschungen	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk Sissach (Basel/Mittelrand) und durch T 2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung vom früheren Durchgangsverkehr	644 + 27 % 882 1187 + 34,6 %	Starke Zunahme der Bautätigkeit (Industrie, Einfamilienhäuser)	Erwünschte obere Begrenzung des Baugesütes am Südhang (subjektive Ansicht)	Praktisch Null	Praktisch Null	Grosses Teile des zu künftigen Baugesütes im Rahmen der Regulierung umgelegt. Öffentliche Zonen und Strassenareale ausgeschieden	N2 Holinger AG FR Rohner OP Schwörer + Büttler
Sissach		Talüberquerung im Bereich der westlichen Bangrenze, Tunnel Ebenrain, erhöhte Lage an der südwestlichen Bangrenze	Relativ gering, Dauergerausch im westlichen Teil des Südhangs	Praktisch keine, vielleicht später bei Schulhausbau erforderlich	Gering, abseits	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk (Basel/Mittelrand) und durch T 2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung eines SIS-Niveauüberganges. Später vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T 2	3493 + 31 % 4574 5028 + 9,9 %	Stärkere Zunahme der Bautätigkeit! In Aussicht (Industrie, Einfamilienhäuser, projektierte Gesamtüberbauungen, Läden)	Keinen	Praktisch Null	Verlegung der Schlossanlage, Beeinträchtigung des Realschulareals	Nur in geringem Masse, da nur ein geringer Teil von der Regulierung erfasst	N2 Blattner Tuner Aegerter + Bosshardt AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Büttler
Zunigen		Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuß	Stark, akustisch (teilweise erheblich), Abgase (?)	Beiher keine, Diskussionen im Gang	Relativ gering	Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diengen liegend	954 + 25,4 % 1196 1681 + 40,5 %	Sehr starke Zunahme der Bautätigkeit (billigeres Land als in Sissach? Grösseres Angebot?)	Schwierigkeiten bei der Lagebestimmung der Gewerbezone	Konflikt mit dem bestehenden Schulhaus (Dosenstationen an der Autobahneröffnung)	Neue Baugesüte im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenareale ausgeschieden	N2 Blattner FR Meliorationsamt OP Schwörer + Büttler	
Tenniken		Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuß	Relativ stark, akustisch (am gegenüberliegenden Hanggebiet) ästhetisch, Abgase (?)	Vorlest Ablehnung einer Schutzaufsetzung zwischen Autobahn und Baugebiet. In der Zwischenzeit jedoch ausgeführt	Abschnittweise unterschiedlich (teilweise im Einschnitt, Hanganschnitte, Stützmauern, Felsbefestigungen)	Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diengen liegend, Umfahrung des Kerns mit neuer Kantonsstrasse	445 konstant 447 549 + 22,8 %	Starke Zunahme seit Autobahnenherrschaft	Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung, Einengung im westlichen Teil des Talbodens	In tolerierbaren Grenzen, Gewerbebezonen als Puffer zwischen Wohnzone und Autobahn	Erhöhter Geräuschpegel beim neuen Schulhaus	Neue Baugesüte im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenareale ausgeschieden	N2 Blattner FR Meliorationsamt OP Schwörer + Büttler
Diengen		Erhöhte Lage am westlichen Hangfuß	Relativ stark, akustisch (am gegenüberliegenden Hanggebiet) ästhetisch, Abgase (?)	Bestockte Böschungen (noch nicht wirksam)	Abschnittweise unterschiedlich (Einschnitte, langgezogener harter Damm)	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk. Keine Umfahrungstrasse für das langgezogene Strassendorf	711 - 9,8 % 641 928 + 45 %	Starke Zunahme seit Autobahnenherrschaft. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmungen inbegriffen	Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung, sowie Förderung der Längsentwicklung	In tolerierbaren Grenzen, Langzeitogene Gewerbe- und Wohn-/Geschäfts-zonen längs der Autobahn	Erhöhter Geräuschpegel	Rückwärtige Erreichungsgassen und Hangstrassen im neuen Baugebiet. Umlegungen im neuen Gebiet	N2 Blattner Tuner Aegerter + Bosshardt AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Büttler
Epiingen		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 Felsbefestigungen	Steigerung durch Halbanschluss Richtung Mittelland	556 konstant 553 669 + 21 %	Geringe Zunahme seit Autobahnenherrschaft. Evtl Pendlerzug aus dem klimatisch ungünstigeren Mittelland. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmungen inbegriffen	Offenes Südhanggebiet durch Autobahnhalt nicht zu Wohnzwecken nutzbar. Einengung in westlicher Richtung	Reduktion bzw. Verlegung der Gewerbezone zufolge Erdutsch des Edelweiss-hanges	Friedhof durch Erdutsch beschädigt und durch gleich hohe Autobahn gestört. Verlegungsmöglichkeit gemäss Ortsplanung	Neu Kantonsstrasse Richtung Läufeligen kann neues Baugesüte erschliessen	N2 Blattner Tuner Aegerter + Bosshardt AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Büttler

Abb. 9. Die Autobahn bei Tenneniken
 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:

— Zumdest im Diergtal 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 Landschaftspläne ergänzt werden müssen. Damit hätte die Felderregulierung, analog ihrem Wirken im Baugebiet, zur Realisierung einer effektiven Landschaftsgestaltung noch wirksamer beitragen können.