

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 84 (1966)
Heft: 27

Artikel: Landschaftsschutz und Eigentumsrechte
Autor: VLP
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68944>

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: 29.04.2026

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

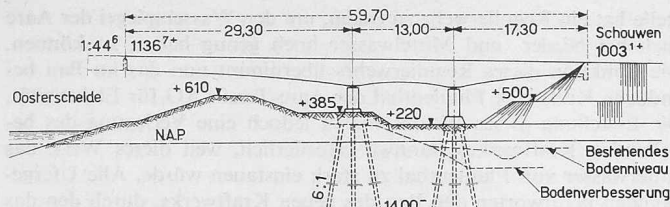
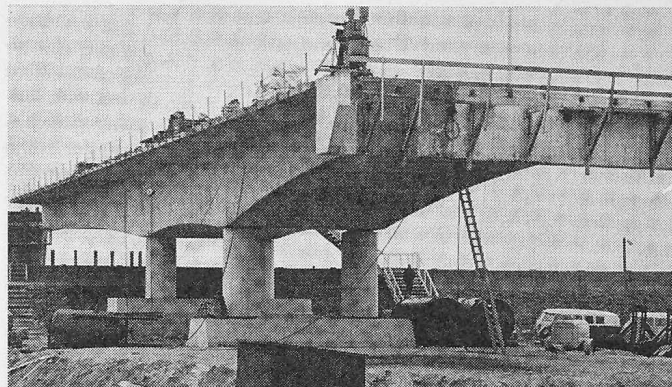


Bild 38 (oben). System der Rampenbrücke, Ansicht 1:1000

Bild 39 (nebenstehend). Die Rampenbrücke wurde in Ortsbeton erstellt



Klappenkeller befindet sich das Bedienungshaus, während in diesem Keller die Transformatorenanlagen, Schaltgeräte und Platz für ein Notsystem vorgesehen sind. Ebenfalls auf diesem Klappenkeller sollen die Schalter für die Brückenzollzahlung gebaut werden. Sollte jemals der Verkehrsandrang so gross werden, dass noch mehr Schalter nötig sind, hat man beim Fährhafen De Val einen grossen Platz hierfür zur Verfügung.

Rampenbrücken

Jede Brücke, so auch diese, beginnt und endet irgendwo. Die Ausführungsmethoden von Foundation und Überbau machten es unmöglich, die normale Brückenkonstruktion über die Oosterschelde-Deiche hinweg fortzusetzen. Somit waren auf beiden Seiten auf andere Weise Rampenbrücken zu erstellen, die über die Deiche hinweg so weit über das Wasser hinausragten, dass die normale Brückenkonstruktion daran angeschlossen werden konnte. Vorgeschrieben war ferner, dass in den Deichkörper selbst keine Stützpunkte gestellt werden durften, dass bei beiden Ufern direkt hinter dem Deich eine Lokalstrasse überquert wird und dass die bestehenden Deiche in genügender Höhe gekreuzt werden müssen, damit eine allfällige Deicherhöhung um rund 2 m möglich bleiben würde. Wegen dieser letzten Bedingung war es notwendig, einen schweren Erddamm bis rund N.A.P. + 10 m für den Anschluss der Strasse an die Rampenbrücke zu erstellen. Um Bodenverschiebungen und Horizontaldrucke auf die noch zu bauenden Rampenbrücken soviel wie möglich zu vermeiden, sind bis zu einer Tiefe von N.A.P. — 1,60 m auf Noord-Beveland und N.A.P. — 3,50 m auf Schouwen-Duiveland Bodenverbesserungen durchgeführt worden. Die Rampenbrücken sind fundiert auf Rammpfählen aus armiertem Beton auf N.A.P. — 9,00 m auf Noord-Beveland und auf N.A.P. — 14,00 m auf Schouwen-Duiveland.

Ebenfalls zur Vermeidung von horizontalen Kräften auf die Pfähle ist vor dem Pfahlschlagen ein Teil der Sandfüllung eingebracht worden. Bei der weiteren Herstellung der aufgehäuften Wegkörper

sind dank diesen Massnahmen keine horizontalen Verschiebungen aufgetreten.

Die obenstehenden Bedingungen und Ausführungsweise haben zur Rampenbrückenform gemäss Bild 38 geführt; die Rampenbrücke ruht auf zwei Pfahljochen mit einem gegenseitigen Abstand von 13 m mit Kragarmen von 29,30 m wasserseits und 17,30 m landseits. Die landseitigen Pfeiler wirken als Pendelstützen; die wasserseitigen sind unten in der Fundation eingespannt und besitzen oben ein Gelenk. Der Querschnitt des Überbaues ist im Prinzip gleich dem der übrigen Brückenteile.

Auch hier besteht eine Längsvorspannung mit Freyssinet-Kabeln in der Brückenfahrbahn. Beide Rampenbrücken sind an Ort in Holzschalungen betoniert worden (Bild 39). Weil die Senkungen der Schalungsunterstützung auf dem Deichkörper beim Einbringen des Betons nicht genau vorausgesagt werden können, ist die Auflagerung des Überbaues auf den Pendelstützen so ausgeführt worden, dass nach Erhärtung und Ausrüstung die Höhenlage des Überbaues mit Hilfe von Pressen einige Zentimeter nach oben oder unten justiert werden kann. Erst nachher wird die definitive Auflagerung betoniert und vorgespannt.

Schlussbemerkungen

Beim Bau der Oosterschelde-Brücke sind die folgenden Quantitäten verarbeitet worden:

- 130000 m³ Beton (im Unterbau ist 60% und im Überbau 95% vorfabriziert)
- 7400 t Armierungsstahl
- 3300 t Vorspannstahl nach den Systemen Freyssinet, BBRV und Dywidag
- 162 Pfähle mit einer totalen Länge von rund 7000 m.

Deutsche Fassung von C. Lloyd Thomas Jr. und Gerald Welbergen, dipl. Bauingenieure ETH, Bureau BBR, Sophienstrasse 16, 8030 Zürich.

Landschaftsschutz und Eigentumsrechte

DK 719.5:342

Manche Uferpartien des Neuenburgersees sind besonders reizvoll. Dazu gehören auch jene der Gemeinde Bevaix, die zwischen den bekannteren Ortschaften Cortaillod und St. Aubin liegt. Im Mai 1963 hiess die Gemeinde ein Reglement über den Schutz der Seeufer gut, das vom neuenburgischen Staatsrat nicht genehmigt wurde. Der Staatsrat schrieb der Gemeinde, er halte den Seeuferschutz für dringlich; er unterbreite ihr eine von kantonalen Stellen ausgearbeitete Vorlage. Diese wurde von den kommunalen Vorinstanzen gebilligt, an der Urne aber mit einer geringen Mehrheit verworfen. Hierauf erliess der Staatsrat zum Schutz des Seeufers und der dahinterliegenden Rebberge ein provisorisches Reglement, das sofort in Kraft getreten ist.

Das Bundesgericht hatte am 13. Oktober 1965 eine staatsrechtliche Beschwerde gegen das Vorgehen des Staatsrates zu beurteilen (BGE 91 I 329). Sein Entscheid, mit dem es die staatsrechtliche Beschwerde abwies, ist in rechtlicher Beziehung für den Landschaftsschutz wegweisend. Einerseits dehnt das Bundesgericht die freie Überprüfungsbefugnis gegenüber einer mit staatsrechtlicher Beschwerde angefochtenen Massnahme aus; andererseits präzisiert es, wann Einschränkungen der Eigentumsgarantie entschädigungspflichtig sind.

Nach der früheren Praxis prüfte das Bundesgericht üblicherweise die Rechtsgrundlage einer öffentlichrechtlichen Eigentumsbeschränkung nur vom Standpunkt der Willkür aus. Die Rechtsgrundlage

musste also ganz besonders «wackelig» sein, wenn der Beschwerdeführer Aussicht auf Erfolg haben wollte. Frei überprüft wurde bisher die Rechtsgrundlage nur, wenn die umstrittene Eigentumsbeschränkung einen ausgesprochen schweren Eingriff in die Eigentumsrechte darstellte und wenn diese in ihrer Art überdies nicht üblich war. Die Rechtsgrundlage für Baulinien, die praktisch in allen Kantonen seit Jahrzehnten festgesetzt werden, wurde vom Bundesgericht immer nur vom Standpunkt der Willkür aus beurteilt, mochte sich auch ausnahmsweise im Einzelfall der Eingriff für den Grundeigentümer noch so hart auswirken. In Zukunft hingegen spielt es keine Rolle mehr, ob es sich um eine übliche oder noch nicht allgemein bekannte Eigentumsbeschränkung handelt. Die Rechtsgrundlage jeder Eigentumsbeschränkung, die besonders weit geht, wird vom Bundesgericht frei und nicht mehr nur auf Willkür hin überprüft. Im vorliegenden Fall konnte sich der Staatsrat des Kantons Neuenburg auf einwandfreie gesetzliche Grundlagen berufen.

Ein Eingriff ins Eigentum ist aber auch dann, wenn eine gesetzliche Grundlage vorliegt, nur zulässig, wenn er im öffentlichen Interesse liegt. Das Bundesgericht erklärt, es habe schon oft entschieden, dass der Landschaftsschutz zu den Aufgaben im öffentlichen Interesse zähle. Das Verbot oder die Beschränkung von Bauten bildet das einzige Mittel, das Bild der Heimat für die künftigen Generationen so zu bewahren, wie es war, bevor es der Mensch entscheidend umgestaltet

und dabei oft auch verunstaltet. In den Regionen mit schnell wachsender Bevölkerungs- und Überbauungsdichte kann nur der Landschaftsschutz dafür sorgen, dass für die Menschen Plätze geschaffen werden, wo sie die Erholung geniessen können, die sie bei den steigenden Anforderungen des modernen Lebens immer mehr nötig haben. In dieser Hinsicht drängt sich der Landschaftsschutz in der Nähe städtischer Agglomerationen ganz besonders auf. Das Bundesgericht anerkannte denn auch, dass der vom neuenburgischen Staatsrat für die Seeufer und Rebberge verfügte Schutz im öffentlichen Interesse liege.

Wird ein Grundeigentümer durch eine Eigentumsbeschränkung so hart wie bei einer Enteignung getroffen, hat er Anspruch auf volle Schadloshaltung, es sei denn, dass die Rechte sehr vieler Bodenbesitzer in der gleichen Weise beschränkt werden. Dabei gilt der Schutz sowohl der Wahrung der bisherigen als auch der in Zukunft möglichen Nutzung des Bodens. Nach dem neuen Bundesgerichtsentscheid vom 13. Oktober 1965 lösen besonders schwerwiegende Eingriffe unabhängig von der Zahl der Betroffenen immer die Entschädigungspflicht der öffentlichen Hand aus. Dieser Erweiterung der Entschädigungspflicht durch das Gemeinwesen steht ein sehr beachtlicher Vorteil gegenüber. Das Bundesgericht erklärt nämlich, nicht alle in der Zukunft möglichen Nutzungen verdienen den Schutz der Eigentums-garantie. Schutzwürdig seien nur Nutzungen, deren Realisierung in einer nahen Zukunft den Umständen entsprechend sehr wahrscheinlich sei. Das bundesgerichtliche Urteil eröffnet damit die höchst willkommene Möglichkeit, jene besonders schönen und erhaltenswürdigen Landschaften zu schützen, für deren Kauf oder Überbauung noch kein grosses Interesse vorhanden ist. Anders als im beispielhaften Fall von Bevaix wird der Schutz von Seeufern und Rebbergen leider mancherorts nicht zu erreichen sein, sei es, dass es an der nötigen Einsicht der zuständigen Instanzen fehlt, sei es, dass wegen der Wahrscheinlichkeit von Nutzungsänderungen Entschädigungen ausgerichtet werden müssen, die von der Öffentlichkeit nicht aufgebracht werden.

VLP

Mitteilungen

Schweiz. Verein für Schweissttechnik. Rund 400 Mitglieder, ausländische Gäste, Vertreter von eidg. und kantonalen Behörden und von Fachverbänden, haben an der diesjährigen Jahresversammlung des Schweiz. Vereins für Schweissttechnik teilgenommen, die am 8. und 9. Juni in Zürich-Oerlikon durchgeführt wurde. Der erste Versammlungstag im Stadthof in Zürich-Oerlikon brachte schweissttechnische Vorträge und Filmvorführungen. Nach der Begrüssung durch den Vizepräsidenten des Vereins, Ing. *W. von Orelli* (VSM), folgten vier Fachvorträge: Werkstoff, Rohr und Schweissung im Pipelinebau; CO₂-Schutzgasschweissen in Industrie und Gewerbe; Schweissttechnische Beispiele aus der Reaktortechnik; Plasmaschweissen. Die gezeigten Filme behandelten das Schutzgasschweissen im Pipelinebau, das Dünndrahtschweissen, die Herstellung von Reaktordruckgefässen und Versuche an nuklothermisch bestrahlten Stählen. Der zweite Tag wurde durch die Abhaltung der 55. ordentlichen Hauptversammlung eingeleitet, welche unter der straffen Leitung des Vereinspräsidenten, Dir. *R. Mayr*, in kurzer Zeit reibungslos abgewickelt werden konnte. Anschliessend referierte der Präsident in Vertretung des erkrankten Vereinsdirektors, A. Werner, dipl. Ing., über die ersten 10 Jahre des Schweiz. Vereins für Schweissttechnik, welcher vorher Schweiz. Acetylen-Verein geheissen hatte. Am nachfolgenden Bankett dankte der Ehrenpräsident des Vereins, Prof. Dr. *P. Schläpfer*, seinem Amtsnachfolger und den Mitgliedern des Vorstandes für die ausgezeichnete Führung der Vereinsgeschäfte. Die Teilnehmer der Veranstaltung begaben sich darauf nach Winterthur und Oberwinterthur zu einer Besichtigung der Werke der Gebr. Sulzer AG. Die ausserordentlich interessanten und instruktiven Werkführungen bildeten den guten Abschluss dieser Tagung.

Das neue Kraftwerk Bannwil. Der Bau dieses Kraftwerkes, der an der ordentlichen Generalversammlung der Bernischen Kraftwerke (BKW) vom 12. Juni 1965 beschlossen und mit dem neulich begonnen wurde, hängt mit der II. Juragewässerkorrektion (JGK) zusammen, durch welche weitere Überschwemmungen im Gebiet des Neuenburger-, Bieler- und Murtensees verhindert werden sollen. Dazu muss das Abflussvermögen der Aare unterhalb des Bielersees durch Ausbaggern des Nidau-Büren-Kanals gesteigert und es müssen die Verbindungskanäle Zihl und Broje vergrössert werden. Weiter ist die Aare zwischen Büren und der Emmemündung zu vertiefen und dabei ein natürlicher Felsriegel unterhalb Solothurn zu entfernen. An dessen

Stelle hat ein Regulierwehr zu treten, um den Wasserspiegel der Aare auch bei Nieder- und Mittelwasser hoch genug halten zu können. Die Funktion dieses Regulierwehres übernimmt nun das im Bau befindliche Kraftwerk Flumenthal der Aare-Tessin AG für Elektrizität. Die Erstellung dieses Wehres macht jedoch eine Verlegung des bestehenden Kraftwerkes Bannwil erforderlich, weil dieses Werk das Unterwasser von Flumenthal zu stark einstauen würde. Alle Ufergemeinden befürworten den Bau des neuen Kraftwerkes, durch den das Landschaftsbild gegenüber dem heutigen Zustand eher verbessert würde. Die Verwendung von Rohrturbinen ermöglicht erhebliche Einsparungen. Rund 44% der erzeugten Energie fallen auf das Winterhalbjahr. Der Energiegestehungspreis von 3,5 Rp./kWh ist annehmbar, um so mehr, als die Energie mitten im Versorgungsgebiet anfällt.

Bahnhof für Auto-Reisezüge. Die Britischen Eisenbahnen haben kürzlich ihre erste ausschliesslich dem Auto-Reisezugsverkehr dienende Bahnhofanlage dem Betrieb übergeben. Sie befindet sich in Kensington, im Herzen Londons und im Zentrum des nach allen Richtungen ausstrahlenden Strassen- und Bahnnetzes. Die neue Anlage kann zu gleicher Zeit vier Autoreisezüge aufnehmen. Für den Verlad der Strassenfahrzeuge stehen ein- und zweistöckige Wagen zur Verfügung. Die Verladerrampen, der Parkplatz und sämtliche zugehörigen Bahneinrichtungen sind vollständig überdacht. In der Sommer-Spitzenverkehrszeit wird Kensington täglich acht Züge mit 250 bis 300 Automobilen abfertigen, die London in Richtung Perth (Schottland), Fishguard und Holyhead (Häfen des englisch-irischen Fährdienstes) sowie Totnes und St-Austell (in der Westregion) verlassen.

Nekrologe

† **Rudolf Joss**, Arch. S.I.A., starb am 14. Februar 1966 in Locarno, wo er sich zu erholen gedachte, an den Folgen eines Herzinfarkts. Die Nachricht vom Hinschied dieses vielseitig begabten, feinsinnigen Architekten ruft in allen, die ihn näher kannten, ein Gefühl tiefer Trauer wach. Er hinterlässt einige Dutzend bemerkenswerte Bauwerke von kommunaler und industrieller Zweckbestimmung, viele im Stadium der Vollendung, etliche aber auch erst im Zustand der Verwirklichung oder gar der Planung. Um so grösser ist die Lücke, die sein Ableben in alle die Gruppen reiss, denen er sich zur gemeinsamen Arbeit angeschlossen hatte.

Rudolf Joss wurde am 11. Nov. 1906 in seiner Vaterstadt Bern als Sohn eines Sekundarlehrers geboren, durchlief dort die Schulen und wandte sich dann an der ETH in Zürich dem Studium der Architektur zu. Schon als Student baute er in Braunwald für seinen Onkel, den Sanatoriumsdirektor Joss, ein Chalet, das durch seine innere Organisation den geborenen Baukünstler verrät.

Nach einem Stage im Bureau Le Corbusiers in Paris trat er bei Karl Knell in Küsnacht als Mitarbeiter ein, wo er u. a. am Landgasthof der «Ländli 1939» im Zürichhorn mitwirkte. Als er einige Jahre darauf im Wettbewerb für das Schulhaus Heslibach in Küsnacht den ersten Preis und damit den ersten grösseren Auftrag erhielt, rief er ein eigenes Architekturbüro ins Leben, das sich bald eines zunehmenden Arbeitsumfangs und Erfolgs erfreute. So baute er vor allem in Küsnacht, Zumikon, Feldmeilen, Meilen, Thalwil und Knollau Privathäuser und umfangreiche Schulanlagen, teilweise in mehreren Bauetappen.

Seine Wohngemeinde Küsnacht lag ihm besonders am Herzen, erstellte er doch ausser dem erwähnten Schulhaus auch das Kirchengemeindehaus und das Altersheim Wangensbach. Mit der Weitsicht, die ihm eigen war, entwarf er im Auftrag des Gemeinderates zusammen mit Architekt Walter Niehaus eine Bahnhofüberbauung als Dorfzentrum. Für einige Gemeinden des Kantons – darunter auch für Küsnacht – erstellte Joss Überbauungs- und Richtpläne. Dazu kamen einige Industriebauten in der Zentral- und Ostschweiz; die repräsentativste Leistung dürfte die Tüllindustrie in Münchwil sein. Da er sich als Bernburger zeitlebens mit seiner Vaterstadt eng verbunden fühlte, befasste er sich auch gerne noch mit kniffligen Bauaufgabe in der Berner Altstadt. Darunter stellte der Neubau des Zunfthauses der Gesellschaft zu Schmieden, bei dem er sich mit seinem Vetter, Architekt Walter Joss in Bern, zusammentat, die schwierigsten Probleme.

Das grösste Projekt, das er je zu bearbeiten hatte, entstammte dem Wettbewerb um das neue Zürcher Stadtspital im Triemli, wo ihm und seinem Mitarbeiter Helmut A. Rauber der erste Preis zugesprochen wurde. Zusammen mit einer Gruppe von Kollegen wurde er mit