Umfahrungsstrasse Celerina

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-84380

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Umfahrungsstrasse Celerina

DK 625.711.1

Verglichen mit dem oben behandelten Fall der N 3 im Aaretal handelt es sich hier um ein Miniaturproblem. Es ist aber von grundsätzlicher Bedeutung und verdient deshalb alle Beachtung.

Das kantonale Bauamt von Graubünden hatte das in Bild 1 gezeigte Projekt für die Umfahrung von Celerina aufgestellt. Die Gemeinde erhob Einspruch dagegen, weil sie sich gegen die Zerschneidung der vom Inn durchflossenen Talebene zwischen Celerina und dem Kirchenhügel von San Gian wehrte; sie verlangte eine Lösung gemäss Bild 2. Im Sommer 1968 sprach sich das Eidg. Departement des Innern zu Gunsten des kantonalen Projektes aus. Gegen diesen Entscheid legten der Schweizer Heimatschutz, der schweizerische Bund für Naturschutz und die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung im Einverständnis mit der Gemeinde Celerina Beschwerde beim Gesamtbundesrat ein, und zwar gestützt auf Art. 12 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über Natur- und Heimatschutz. Sie sind mit ihrer Beschwerde durchgedrungen; der Bundesrat hat sich im Herbst 1969 für die Lösung gemäss Bild 2 entschieden. Dr. N. Biert widmet diesem Vorfall eine einlässliche, überzeugende Betrachtung in der «NZZ» vom 30. November 1969, Nr. 702, S. 33.

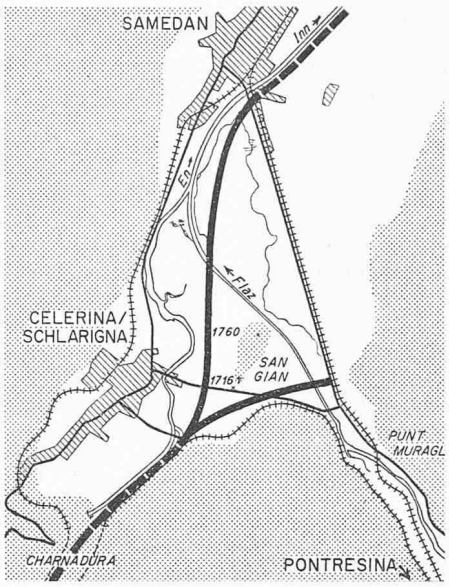


Bild 1. Umfahrung von Celerina gemäss kantonalem Projekt

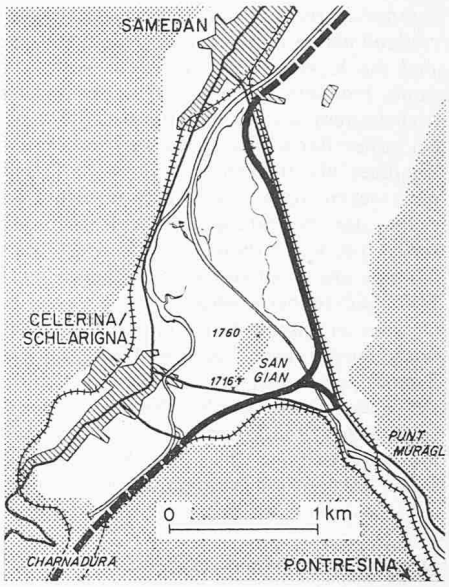


Bild 2. Gegenvorschlag der Gemeinde Celerina; zur Ausführung bestimmt

An der Linienführung über Schinznach-Bad wird beanstandet, dass der etwa 6 bis 12 m hohe und 500 m lange Damm in der Ebene von Schinznach-Dorf sehr stören würde. Wollte man diesen Eingriff mildern, könnte anstelle des Dammes auch eine Brücke gebaut werden. Dies sind aber Probleme, denen keine primäre Bedeutung beigemessen werden darf.

Seit dem 1. Jan. 1967 ist das Gesetz über Natur- und Heimatschutz in Kraft, wonach alle eidgenössischen Stellen verpflichtet sind, bei ihren eigenen Bauten, bei Bauten, die der Bund subventioniert und bei solchen, die eine Konzession des Bundes erfordern, die Belange des Natur- und Heimatschutzes zu berücksichtigen. Zur Abklärung dieser Fragen hat der Bundesrat eine Kommission bestimmt. Diese *Eidg. Kommission für Natur- und Heimatschutz* lehnt nun das Hochbrückenprojekt eindeutig ab und befürwortet die Tunnelvariante, weil nach ihrer Meinung hier die Eingriffe wesentlich kleiner sind. Würde also ein Projekt gewählt, bei welchem die Belange des Natur- und Heimatschutzes nicht gebührend berücksichtigt werden, so hätten die zuständigen schweizerischen Verbände für Natur- und Heimatschutz ein Rekursrecht an den Gesamtbundesrat.

Ein derartiger Entscheid des Gesamtbundesrates ist kürzlich im Fall «Celerina» gefallen. Es sei uns erlaubt, wenigstens den Kernsatz des Entscheides zu zitieren: «Die weite Ebene zwischen dem Dorf Celerina und dem Kirchenhügel San Gian bildet mit den Flussschlaufen des Inn einen charakteristischen Abschnitt des Oberengadins, der es verdient, in seiner heutigen Eigenart erhalten zu bleiben.»

Bei der N 3 in Brugg ist die Sache heute insofern noch einfacher, als das offizielle Projekt bis jetzt nur von den technischen Stellen auf Bundes- und Kantonsebene vertreten wird. Die aargauische Regierung hat ihren Entscheid noch nicht getroffen.

Stellungnahme von Verbänden, Behörden usw.

Folgende Verbände und Instanzen lehnen das offizielle Projekt über den Bözberg (Variante Hochbrücke) ab:

- ASPA, Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer
- Autovia, Verband des Autotransportgewerbes
- VHTL, Verband der Berufschauffeure
- Regionalplanungsgruppe Brugg und Umgebung
- Aargauischer und schweizerischer Naturschutzbund
- Eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz
- die betroffenen Gemeinden

Zusammenfassung:

Für die Tunnelvariante sprechen folgende Punkte:

1. die erhöhte Verkehrssicherheit,
2. die Verkehrskonzeption,
   Kreuzung Aaretalstrasse – Nationalstrasse N 3
3. die grossen volkswirtschaftlichen Vorteile,
4. die geringere Beeinträchtigung der Landschaft, Belange des Natur und Heimatschutzes.

Diese Darstellung zeigt eindeutig, dass man sich nicht von einem Bauwerk wie der geplanten Hochbrücke beeindrucken lassen darf, nur weil dieses ein sicher gewaltiges und schönes Werk werden könnte. Man soll es auch nicht ablehnen, nur weil man allein dessen Beeinträchtigung der Umgebung als zu gross empfindet. All die im Laufe der Diskussion erarbeiteten Grundlagen ergeben heute ein ganz anderes, viel umfassenderes Bild, und bieten somit eine bessere Beurteilungsmöglichkeit.

Adresse des Verfassers: Dipl.-Ing. *Josef Killer,* Dr. sc. techn., 5400 Baden, Römerstrasse 16.

Nachwort. Da Arch. H. Marti auf eine Rückäusserung zu den Ausführungen von Dr. J. Killer verzichtet, seien mir einige Worte gestattet.

Zunächst ist festzustellen, dass H. Marti von der Annahme ausging, die verkehrstechnischen und bautechnischen Fragen seien für beide Varianten abgeklärt, wobei sich Vorteile und Nachteile jeder Lösung etwa die Waage halten möchten. Dies scheint nun nach J. Killer in verschiedener Hinsicht nicht ganz zuzutreffen. Die Glatteisgefahr am Bözberg, die Nachteile der Hochbrücke für das unter ihr liegende Baugebiet und besonders die Unmöglichkeit einer Verknüpfung der N 3 mit der Aaretalstrasse sind Mängel der Variante Hochbrücke, deren Gewicht nicht unterschätzt werden darf. Anderseits sind bei der Variante Schinznach die Bedenken wegen der Beeinträchtigung des Kurgebietes von Bad Schinznach und der Zerschneidung des schönen Südhanges zwischen Scherz und Habsburg, auf die H. Marti hinweist, durch J. Killer nicht entkräftet worden.

In Anbetracht dieser Mängel beider Varianten sei der Blick nochmals auf die als *Variante Mitte* bezeichnete Möglichkeit hingelenkt. Sie vermeidet alle bereits genannten Nachteile um den Preis eines rund 2,3 km langen Tunnels unter der Habsburg, während der Bözbergtunnel rund 400 m kürzer ist als bei der Variante Schinznach. Weil sich bei der Variante Mitte zwei Tunnel von