Zeitschrift: Berner Geographische Mitteilungen : Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: - (1975)

Artikel: Autobahnen und Umland : der Einfluss des neuen Verkehrsträgers auf Wirtschaft und Landschaft, dargestellt an ausgewählten Beispielen im westlichen Mittelland

Autor: Pfister, Christian / Aerni, K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-320329

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: 02.07.2025

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

ihre kleine Auswahl an. Das traditionelle Handwerk wie Indigofärberei, Schnitzerei und Keramik funktioniert noch immer und dürfte dank touristischem Absatz weit in die Zukunft Bestand haben. Die Handwerker sind zum Teil in Genossenschaften zusammengeschlossen. Daneben sind erste Industrieanlagen entstanden: Brauereien und andere Niederlassungen von Getränkefirmen sowie Veredlungsbetriebe von Agrarprodukten. Wo vorhanden, werden Bodenschätze abgebaut und Energiequellen genutzt. Zum traditionellen Eingriff in das Ökosystem kommt die Einwirkung der modernen trechnischen Erschliessung. Die Umweltbelastung erreicht dabei das Ausmass, wie es für Industrieländer typisch ist.

Programm zum Schutz der Umwelt

Eine der dringlichsten Aufgaben ist die Harmonisierung zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und der Erhaltung einer gesunden Umwelt. Ökologische Voruntersuchungen sollten Bestandteil jedes grösseren Projektes sein. Eine Umfrage unter afrikanischen Wissenschaftern zeigt, dass sie das Problem erkannt haben. Hauptpunkte für ein Programm zum Schutz der Umwelt wären nach ihrer Beurteilung (in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit): Schutz des Ökosystems gegen weitere Zerstörung, Konservierung des Bodens gegen Auslaugung und Erosion, Bekämpfung der Umweltverschmutzung und der Verunreinigung der Küstengewässer.

Als grösste Schwierigkeiten bei der Behebung von Umweltschäden wurde das Bevölkerungswachstum und die wirtschaftliche Schwäche der betroffenen Staaten angegeben. Den jungen wissenschaftlichen Institutionen der afrikanischen Länder mangelt es zudem an Erfahrung, um diese Probleme allein zu bewältigen. Wenn auch Massnahmen zum Schutz der Umwelt vor allem im regionalen Rahmen verwirklicht werden müssen, so sind doch die Probleme von globalem Ausmass. Internationale Zusammenarbeit ist unumgänglich. Mit dem Programm "Der Mensch und die Biosphäre" (Man and the Biosphere, kurz MaB) leistet die UNESCO neben anderen Organisationen wie FAO, UNDP einen wesentlichen Beitrag dazu. Untersucht werden sowohl die grossen Ökosysteme der Erde wie auch ihre weltweiten Beeinflussungen durch die Aktivitäten des Menschen. Wo sich aber die Wissenschafter in ihrer Zusammenarbeit einig sind über unumgängliche Massnahmen, so wird doch letzten Endes auf der Ebene der Politik entschieden, was ausgeführt wird und was nicht. Massnahmen zur Bewahrung der Umwelt können nur dort ergriffen werden, wo Regierung und Volk die Gefahr erkennen. Dies ist aber nur dann möglich, wenn der Mensch das Funktionieren eines Ökosystems versteht. Ohne Umweltserziehung geht es nicht. Diese Aufgabe können aber die afrikanischen Länder unmöglich ohne fremde Hilfe lösen.

R. Volz (Der Bund, 11.3.1975, Nr. 58)

Autobahnen und Umland
Der Einfluss des neuen Verkehrsträgers auf Wirtschaft und Landschaft, dargestellt an ausgewählten Beispielen im westlichen Mittelland

Dr. Christian Pfister, Geograph. Institut der Universität Bern, 18.3.1975

"Die Auswirkungen der Autobahnen auf Industrie, Handel und Gewerbe werden nicht die gleichen sein wie seinerzeit diejenigen des Eisenbahnbaues, denn heute fehlen jene expansionsgeladenen Kräfte, die vor 100 Jahren beim Bau der Eisenbahnen vorhanden gewesen sind", prognostizierte die Kommission für die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes im Jahre 1959. Das Opfer an Land für den Autobahnbau sei "einmalig". – Wie sind diese Prognosen im Rückblick zu beurteilen? Wie hat sich der Autobahnbau tatsächlich auf Wirtschaft und Landschaft im Umland ausgewirkt? Zu diesen Fragen nahm Dr. Christian Pfister, Assistent am Geographischen Institut, in einem sehr gut dokumentierten Vortrag vor der Geographischen Gesellschaft Bern Stellung.

Einleitend skizzierte der Referent die Motive der Standortwahl von 82 Neuzuzügerbetrieben an den neun Autobahn-Anschlüssen längs der 58 km langen Strecke Bern–Rothrist. Für 52 Firmen war die Autobahnnähe entscheidend bei der Standortwahl. Dadurch sind entlang der Autobahn insgesamt 3348 neue Arbeitsplätze geschaffen worden.

Egerkingen und Schönbühl

In Egerkingen ist der Drang neuer Betriebe, sich an der Autobahn anzusiedeln, besonders deutlich zu beobachten. Vom dortigen Autobahnkreuz aus liegen die wichtigsten Agglomerationen der deutschen Schweiz (Zürich, Basel, Bern und dereinst Luzern) in einem Fahrbereich von weniger als einer Autostunde. Die Ansiedlung grosser Verteilzentren sind in vollem Gang. Die Migros versorgt von dort aus einen Drittel, die Sunlight gar die ganze Schweiz. Weitere 21 Grossbetriebe, davon 11 Verteilerbetriebe, haben sich Land gesichert, aber noch nicht gebaut.

Eine ähnliche Entwicklung findet in Schönbühl statt, wo Verkaufsbetriebe für die Agglomeration Bern aus dem Boden schiessen. Schönbühl ist der Ausgangspunkt für die Verkehrslinien, mit welchen der Kanton Bern am günstigsten bedient werden kann.

Gewaltiges Opfer an Agrarraum

Für den Autobahnbau zwischen Bern und Rothrist mussten 500 Hektaren Land geopfert werden. Bis 1973 sind aber bereits weitere 184 ha durch Lager und Fabriken überbaut worden, um das Kreuz N 1/N2 allein 84 ha. Bedenklich ist vor allem, dass vorwiegend das hochwertige Ackerland in den grossen Tälern und Niederungen, das für mechanisierte Bearbeitung und vielseitige Bewirtschaftung am besten geeignet ist, für den Bau von Strassen, Industrieanlagen und die dadurch induzierten neuen Wohnbauten geopfert werden muss. Die Landwirtschaft ist in diesem Nutzungskonflikt als wirtschaftlich schwächster Partner stets Verlierer. In den letzten 20 Jahren hat sie gesamtschweizerisch zugunsten der andern Wirtschaftsbereiche 80 000 ha Kulturland abgegeben.

Im Gäu soll sich nach den Vorstellungen der Planer dereinst eine Bandstadt von Olten bis Oensingen ziehen, die Industrien um das Autobahnkreuz angeordnet, die Wohnbauten in bevorzugter Südlage am Jurafuss. Dies ist nur möglich auf Kosten eines "Agrargebietes von nationaler Bedeutung", wie das Gäu in einem Gutachten genannt worden ist.

Strassenbau schafft Verkehr

Eines der gewichtigsten Argumente für den Bau neuer Strassen, nämlich die zu erwartende Entlastung der bestehenden, ist nach Ansicht von Dr. Pfister nicht stichhaltig. Im Gegenteil, alle Indizien deuten daraufhin, dass die Nationalstrassen erst recht Verkehr schaffen. So hat die Belastung der N1 durch den Schwerverkehr seit 1970 jedes Jahr um 25 Prozent zugenommen, was einer Verdoppelungsrate in einem dreijährigen Rhythmus gleichkommt. Daran sind die untersuchten autobahninduzierten Betriebe nicht unbeteiligt. So belasten die um das Kreuz N 1/N2 angesiedelten Betriebe die Autobahn bereits heute mit 400 schweren Fahrzeugen pro Tag. Für die Entlastung der überbeanspruchten Nationalstrassenstrecken sind erneute Strassenbauten vorgesehen, nämlich eine vierspurige Expressstrasse zwischen Egerkingen und Koblenz sowie zur Entlastung des Raumes Schönbühl eine Verdoppelung der N 1 bis Bern-Wankdorf.

Abschliessend unterstrich Dr. Pfister, dass durch die Nationalstrassenbauten im Gegensatz zur seinerzeitigen Prognose dynamische Prozesse ausgelöst worden sind, welche die Nachbarschaft der Autobahn stärker belasten, als ursprünglich vorausgesehen worden ist. – Dem Zuhörer stellte sich die Frage, ob die geschilderte Entwicklung ungestört weitergehen kann, oder ob nicht durch demokratische Planungsverfahren oder durch wirtschaftspolitische Erlasse eine Umstellung erzwungen werden müsste.

K. Aerni (Der Bund, 27.3.1975, Nr. 72)

Nomaden im Sahel – Ergebnisse der Reise 1975

Dr. h.c. René Gardi, Bern, 21.10.1975

Die diesjährige Vortragsreihe der Geographischen Gesellschaft Bern eröffnete René Gardi mit einem Erlebnisbericht über seine letzte Afrikareise, die ihn im Winter 1975 ins Gebiet des Tschadsees geführt hatte. Der Titel, "Nomaden im Sahel", habe eigentlich nur dazu gedient, Publikum