# Umfahrungsstrasse mit Güterregulierung : ein Beispiel aus dem Kanton St. Gallen

Autor(en): **Iklé, J.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **15 (1958)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783396

**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 mit Güterregulierung

*Ein Beispiel aus dem Kanton St. Gallen*

Von J. Iklé, dipl. Kulturingenieur, Rapperswil

Das Baudepartement des Kantons St. Gallen hat im Jahre 1954 erstmals am Beispiel von Berschis (Walenstadt) die kreuzungsfreie Autostrasse mit der Güterzusammenlegung kombiniert. Dieses Vorgehen des Kantons zeugt jedenfalls von grossem Verständnis für die landwirtschaftlichen Belange eines von Natur aus wenig begünstigten Voralpentales.

Es wird heute allgemein erkannt, dass die Autostrassenplanung Hand in Hand mit der Planung der Nebenstrassen und Güterwege gehen muss. Je nach den örtlichen Verhältnissen wird die Planung der Lokalverbindungen sich auf kleinere Anpassungen beschränken, oder aber grössere, zusammenhängende Gebiete erfassen müssen. Das vorhandene Wegnetz einerseits und die künftige Lage der Autostrasse bezüglich der Siedlungszone anderseits, werden für das praktische Vorgehen wegweisend sein.

Das Projekt der Umfahrungsstrasse Berschis, als Teilstück der Autostrasse Walenstadt - Sargans, führt in Form einer langgezogenen S-Kurve am Südwestrand des Dorfes vorbei. Verschiedene Feldwege werden gekreuzt, zahlreiche dorfnahe und wertvolle Grundstücke durchschnitten.

In einer Entfernung von 300 bis 600 m liegt die Bahnlinie. Der Berschnerbach im Nordwesten und das Dorf Flums im Südosten umgrenzen das engere Wirtschaftsgebiet.

Ueber 250 Parzellen sind etwa 110 Grundeigentümern zugeordnet und verteilen sich auf eine Fläche von rund 120 ha. Es liegen ausgesprochene Kleinbauernbetriebe der Talsohle vor.

Auf Grund dieser Ausgangssituation hat das Kantonale Baudepartement die bis ins Dorfgebiet reichende Güterzusammenlegung beschliessen lassen und mit 90 % der Kosten subventioniert. Damit wurde es möglich, ein weitgehend neues Wegnetz zu schaffen, das den vielen wichtigen lokalen Verbindungsbedürfnissen Rechnung trägt.

Der Vorteil der kreuzungssicheren Autostrasse ist unbestritten und liegt im Interesse der Landwirtschaft selbst. Von der richtigen Wahl der Uebergänge aber, in bezug auf Anzahl, Lage und Art der Ausführung, hängt weitgehend der Erfolg der Güterregulierung ab. Es gibt nachher «inneres und «äusseres» Land, «bequemes» und «unbequemes» und zwar scharf getrennt durch den Umfahrungsring. Es ist eine wesentliche Aufgabe der Güterwegplanung, dieses «äussere» Land möglichst gut mit dem Dorfe zu verbinden, also wieder aufzuwerten.

Steile Rampen und insbesondere schmale Uebergänge oder Durchfahrten sind sehr unbeliebt. Eine freie Fahrbahn von 4 m für Unter- und Ueberführungen dürfte bei 3 m Normalwegbreite den praktischen Bedürfnissen entsprechen.

Die sorgfältig und solid ausgebauten Güterwege haben sich bewährt; der landwirtschaftliche und der nichtmotorisierte Ortsverkehr, insbesondere auch der Fussgängerverkehr machen regen Gebrauch von diesen bequemen, lärmlosen und gut unterhaltenen Strässchen.

Dem neuen Wegnetz angepasst ist gleichzeitig mit dem Wegebau die Güterregulierung zur Durchführung gelangt. Der Landbedarf für die neue Umfahrungsstrasse war von Anfang an durch vorsorgliche Landkäufe des Kantons sichergestellt; er beträgt rund 3,5 Hektaren oder knapp 3 % des Beizugsgebietes. Für die Güterwege wird der Boden nicht gekauft, sondern, wie üblich, dem alten Bestand in Form eines prozentualen Abzugs entnommen.

Sowohl für die Anlage der Lokalstrassen, als auch für die Zusammenlegung der Grundstücke selbst, kann ein weit gezogener Beizugs-Perimeter bedeutende Vorteile bieten. Nachträgliche Erweiterungen sind schwierig und stossen in der Regel auf grossen Widerstand. Gemeindegrenzen und Bachläufe können oft nicht mit der Planungsgrenze zusammenfallen, wie das Beispiel Berschis zeigt. Es muss vielmehr darauf geachtet werden, die Zusammenhänge des lokalen Verkehrs von Dorf zu Dorf, von Weiler zu Weiler, klar herauszuarbeiten und von Anfang an in die Planung einzubeziehen. Die Verwirklichung dieser Planung wird gelingen, wenn sie im Rahmen der Güterregulierung, eventuell der Baulandumlegung erfolgen kann; ausserhalb dieses Rahmens geht das Einzelinteresse dem Gemeinnutzen voraus und nur selten kann dann das gesteckte Ziel erreicht werden.

Die vorgehend skizzierte Zusammenarbeit Güterregulierung - Strassenbau gestattet ein rasches Arbeiten für beide Teile. Unmittelbar nach beschlossener Zusammenlegung ist der Weg frei für die Inangriffnahme der Autostrasse. Landerwerbs- und Entschädigungsverhandlungen fallen dahin, das heisst, diese Aufgaben werden im Verfahren der Güterregulierung mit den ohnehin zur Verfügung stehenden Organen der Schätzungs- und Rekurskommission erledigt.

Die Umfahrung Berschis darf sicher als gut gelungenes Werk bezeichnet werden. Hoffen wir, dass bei dieser Gelegenheit gemachte Erfahrungen andernorts wieder nutzbringend verwertet werden.

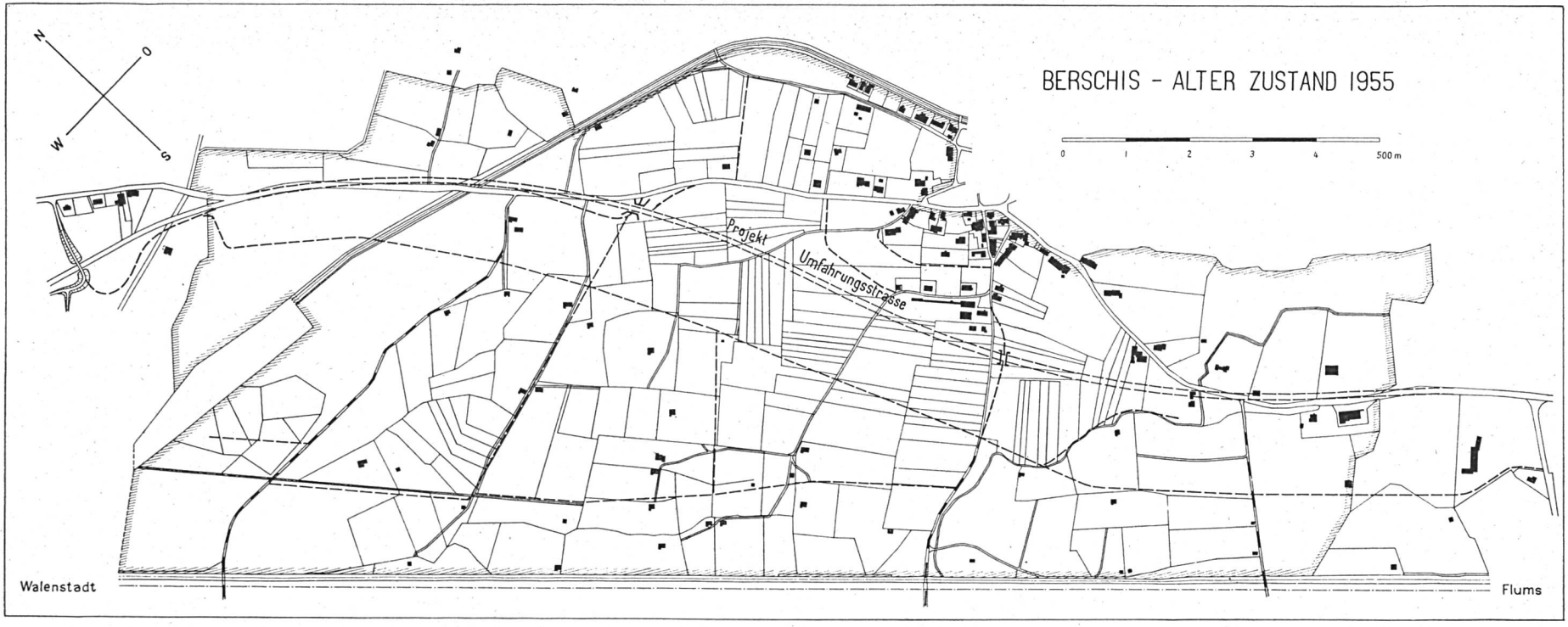


Abb. 1. Zustand vor der Güterregulierung mit gleichzeitigem Bau der Umfahrungsstrasse.
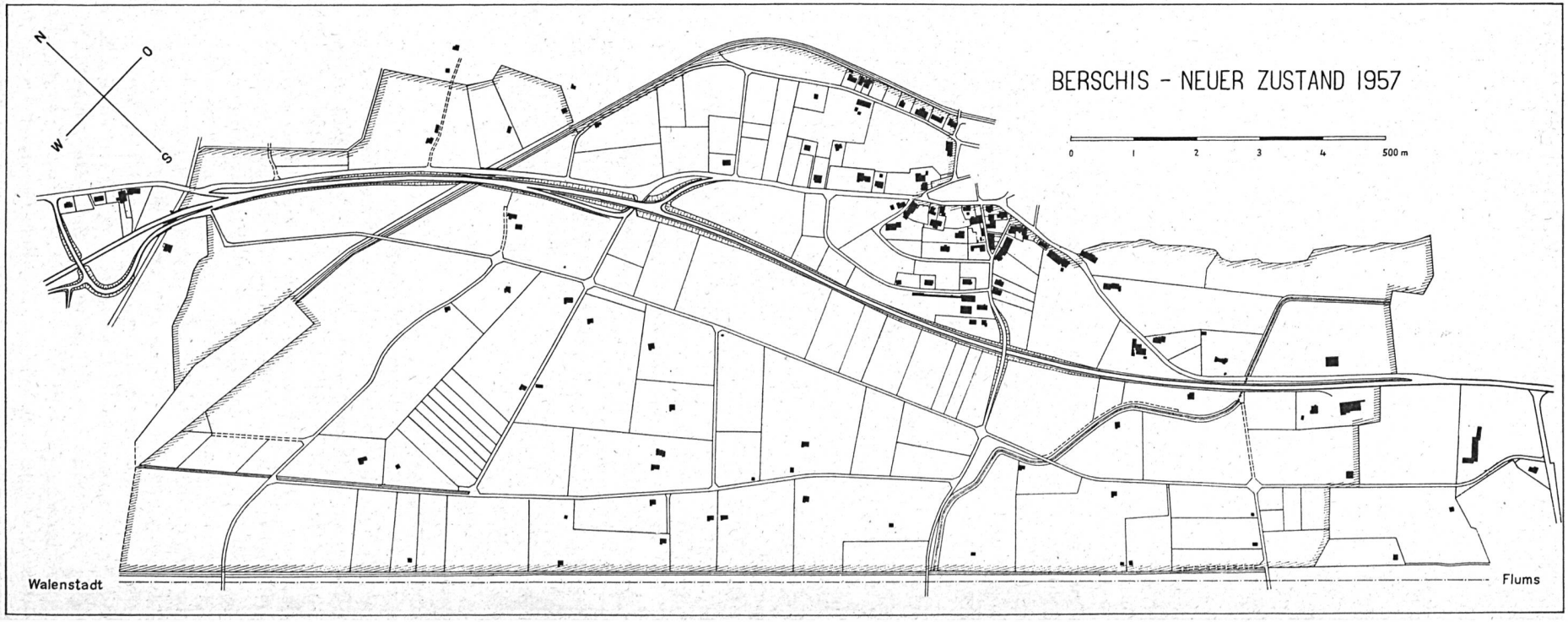
Abb. 2. Zustand nach der Güterregulierung und dem Bau der Umfahrungsstrasse.