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: 02.07.2025

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 Baselland

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 Baselland 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 Hauensteintunnels).

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

Diese Linienführung ist in dem Sinne als unkonventionell zu bezeichnen, als sie zwei Täler benützt, 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 Baselland in den zukünftigen Autobahngemeinden Land aufzukaufen. Das Ziel dieser Aktion bestand darin, das erworbene Land später mit Hilfe von Umlegungen so zu placieren, 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) unterziehen. Damit war das Signal zu einer grossen planerischen Aktion gegeben, welche die Gemeinden gemäss Abb. 1 umfasste.

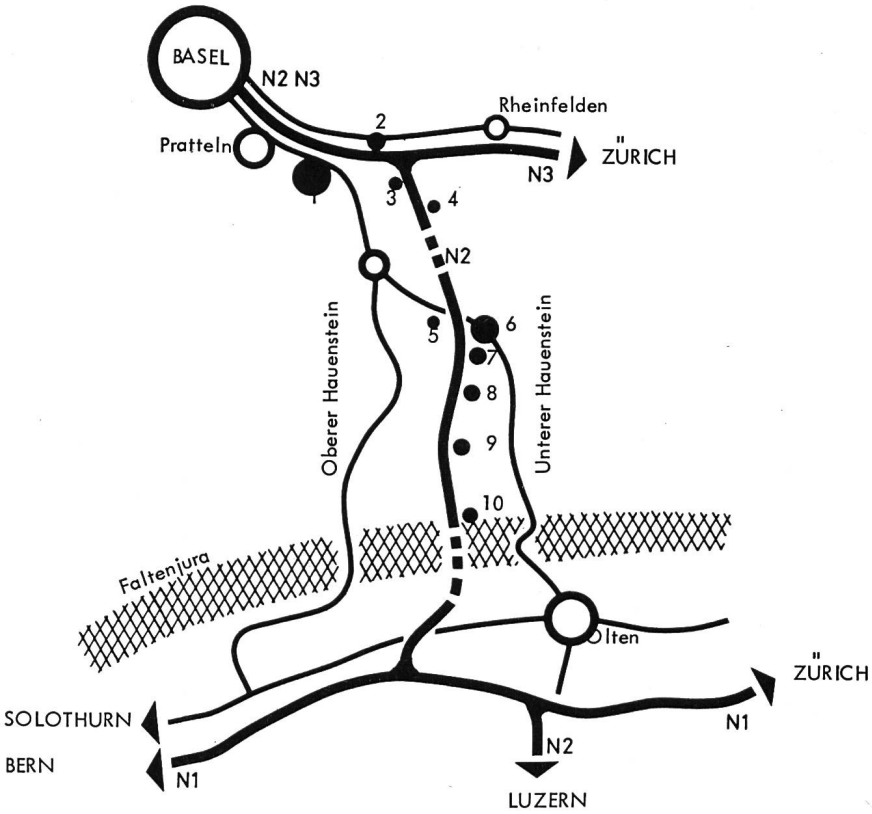


Abb. 1 Situation

1 Pratteln	(teilweise)	Rheintal
2 Augst	(teilweise)	
3 Giebenach		Arisdörfertal (Talkessel)
4 Arisdorf		
5 Itingen	(teilweise)	Ergolztal
6 Sissach	(teilweise)	
7 Zunzgen		Diegtertal (Talkessel)
8 Tenniken		
9 Diegten		
10 Eptingen		

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:

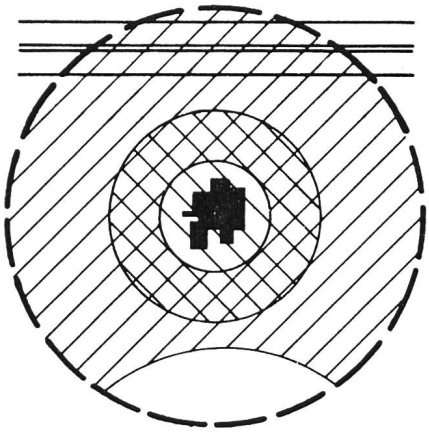


Abb. 2 Schema Autobahn-Projektierung Feldregulierung und Ortsplanung

- Gemeindegrenze
- Autobahn
- Feldregulierung
- Ortsplanung (ohne Landschaftsplan)
- Ortskern

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, Kantonsstrassenverlegungen, Bachverlegungen, Werkhöfe usw.
Da in der Güterregulierung nach dem sogenannten Bonitierungssystem (Wertumlegung) 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:

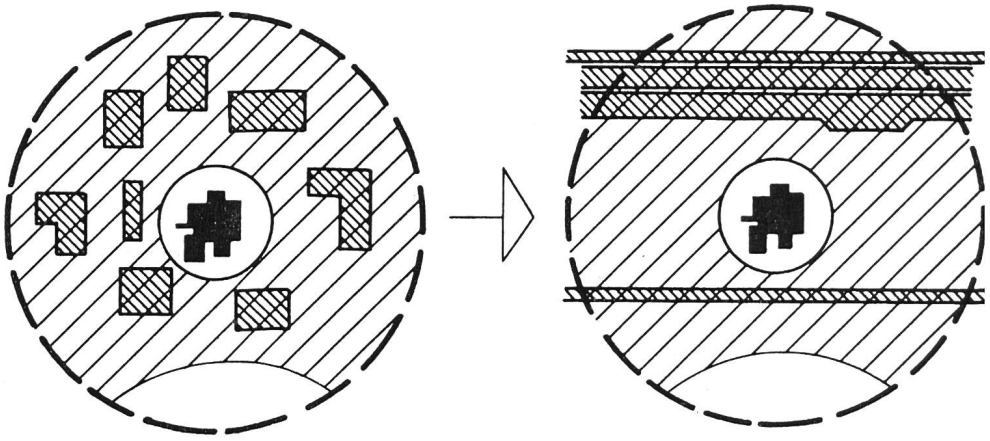


Abb. 3 Graphisch vereinfachtes Umlegungsprinzip

- Gemeindegrenze
- Regulierungsgebiet
- Vom Kanton erworbene Parzellen
- Ortskern
- Umgelegte Kantonsparzellen für:
  1. Autobahn
  2. Neue Kantonsstrasse
  3. Neues Flussbett

4. Das Umlegungsprinzip in Verbindung mit der Ortsplanung

Die äussere Begrenzung des Regulierungsgebietes erfolgte in der Regel nach den Erfordernissen der Land- und Forstwirtschaft und der politischen Gemeindegrenzen. Für die innere Begrenzung waren der Ortskern und die bestehende Bebauung massgebend. Auf dieser Basis konnten die Felderregulierungs-Unternehmungen gestartet werden. Schon bald zeigte es sich jedoch, dass aus Gründen der Bewertung und der Rechtssicherheit eine weitere Abgrenzung innerhalb des Regulierungsgebietes notwendig war: Die zukünftige Baugebietsgrenze! Diese Schwelle konnte nur mit Hilfe der Ortsplanung sinnvoll und einigermassen sicher festgelegt werden.
Für die Ortsplanung bedeutete dies einerseits rasches Handeln und anderseits Ausscheidung von Baugebieten für langfristigen Bedarf (Z. 2). Rasches Handeln, damit die Regulierung unter Berücksichtigung der Wertschwelle Baugebietsgrenze — Landwirtschaft ihre Arbeit auf einer soliden Grundlage aufbauen konnte; langfristig dienliches Baugebiet, damit nicht schon in wenigen Jahren die kritische Schwelle verschoben werden muss und dabei ungerechtfertigte Zuteilungsgewinne oder -verluste entstehen (vgl. Bundesgerichtsurteil 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).

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,

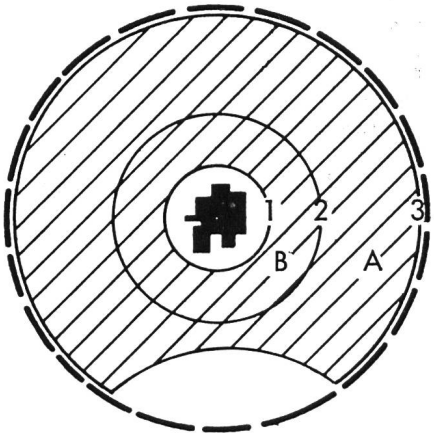


Abb. 4
1. Innerer Regulierungsperimeter
2. Baugebietsperimeter
3. Aeusserer Regulierungsperimeter

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:

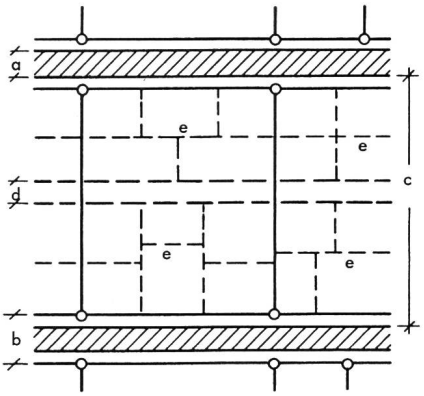


Abb. 6

- *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 Regulierungswege für landwirtschaftliche Bewirtschaftung, rund 100—120 m*
- *b* *Parzellierungsmöglichkeit für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung*
- *e* *Feinparzellierungsmöglichkeit für spätere Bauparzellen*

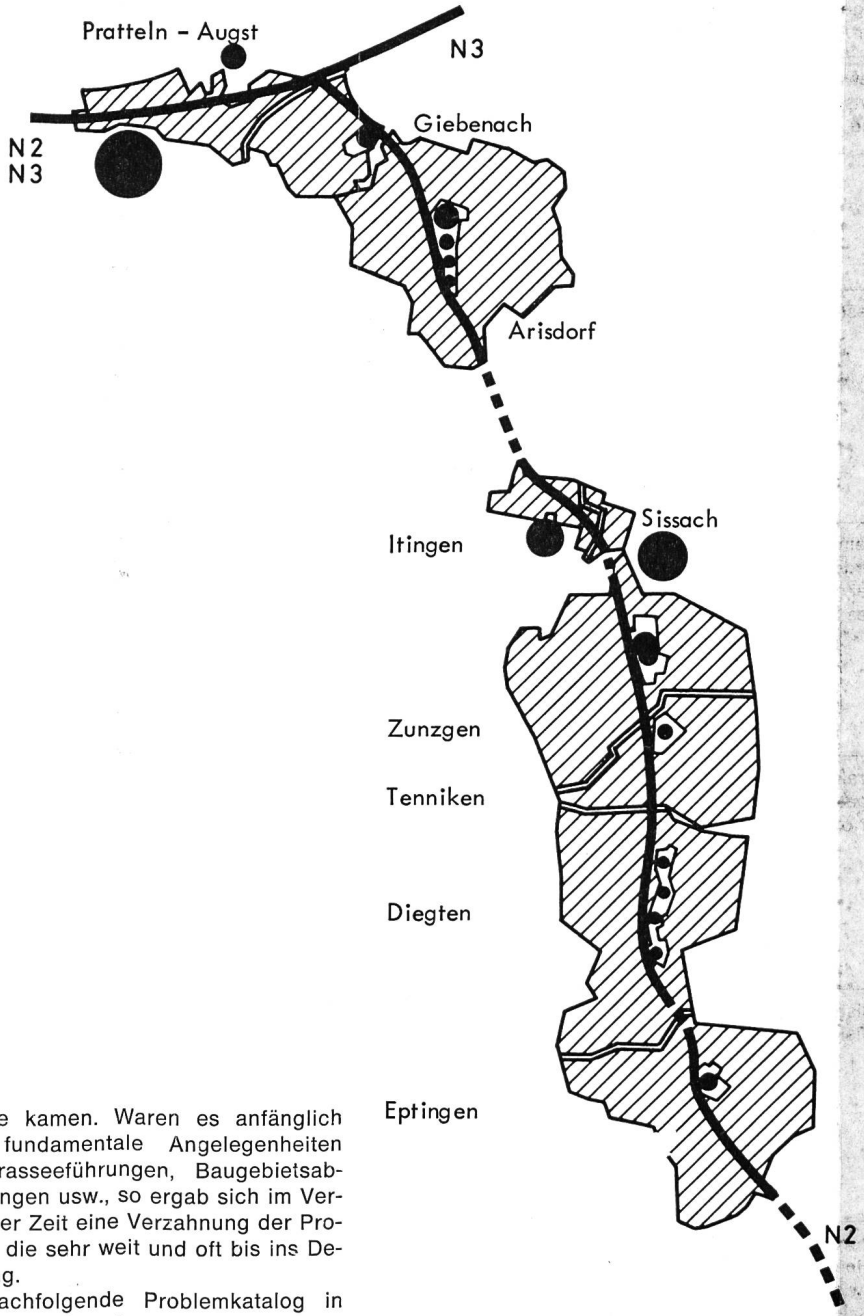
Dieses Vorgehen stiess anfänglich bei den Meliorations- und Vermessungsfachleuten auf strikte Ablehnung. Es bedurfte der Intervention des neugeschaffenen Meliorationsamtes, um dieser entwicklungsfähigen Lösung zum Durchbruch zu verhelfen.

6. Berührungspunkte zwischen den einzelnen Unternehmen
Gleich zu Beginn der Arbeit zeigte es sich, dass sich die einzelnen Unternehmen auf verschiedenen Gebieten ins 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

Abb. 5 Die durchgeführten Feldregulierungen



Landwirtschaftliche Eignung
Regulierungswege
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

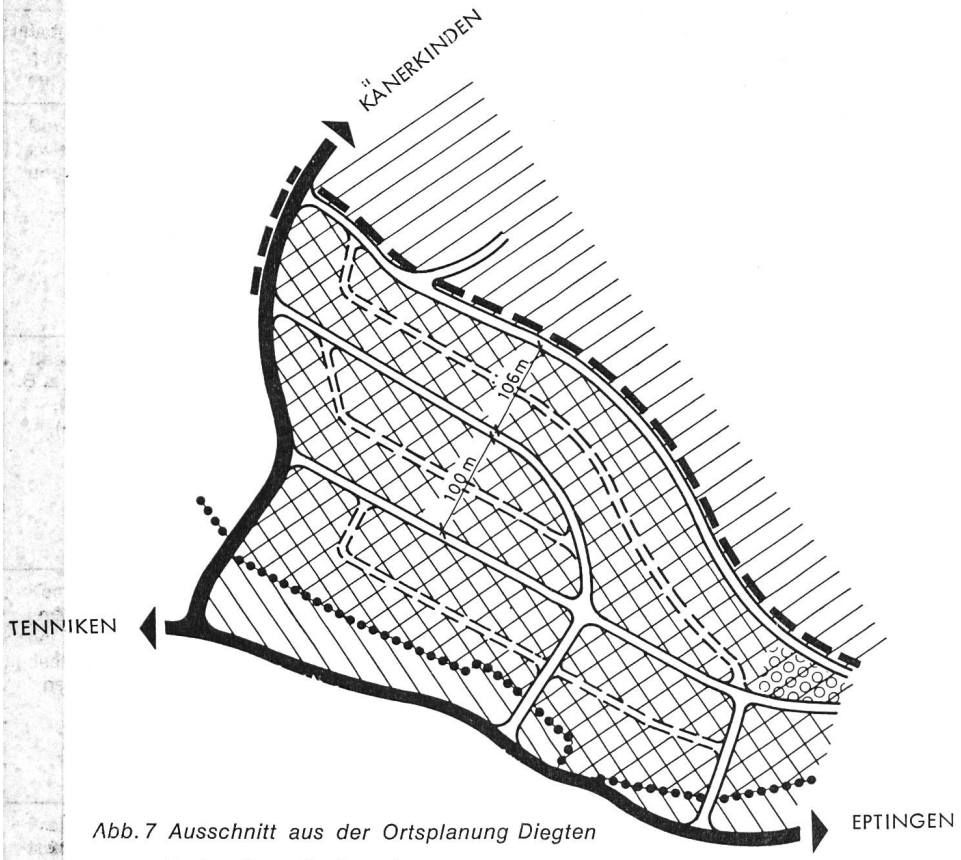


Abb. 7 Ausschnitt aus der Ortsplanung Diegten

- 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

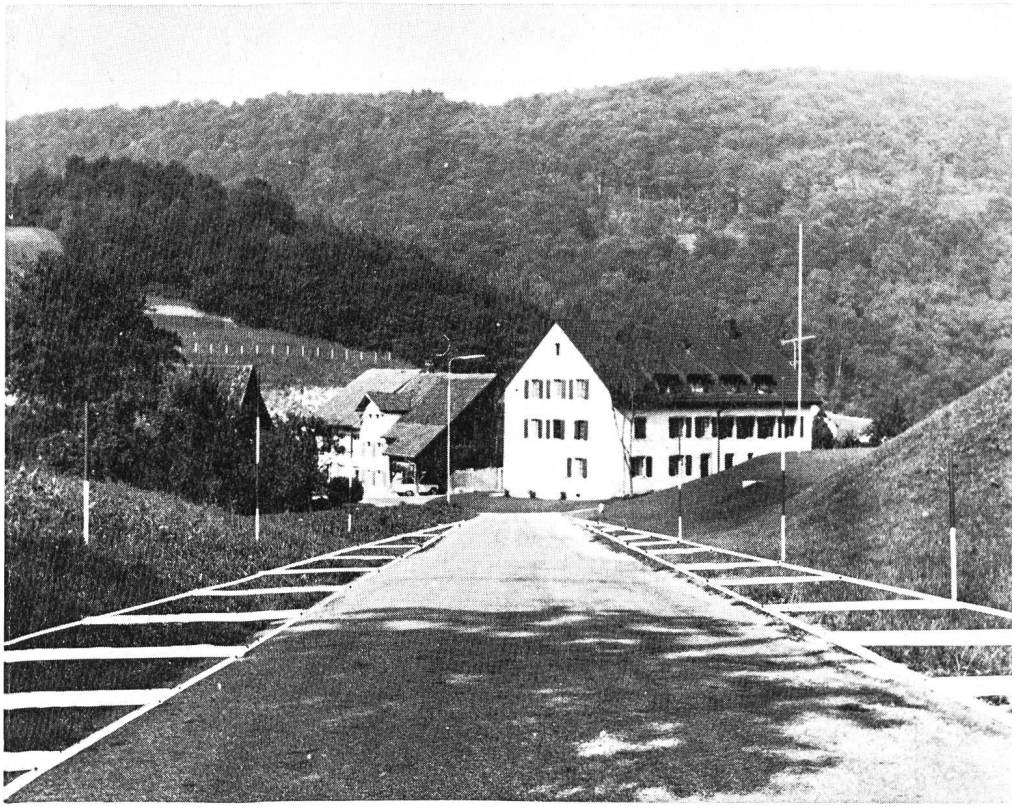
Es würde zu weit führen, alle Auswirkungen der Autobahn auf die Ortsplanungen im einzelnen darzustellen. In der folgenden Tabelle sei daher nur stichwortartig auf die typischen Konsequenzen hingewiesen. Wiederholungen könnten als Hinweis für eine allfällige Gesetzmässigkeit der Konfliktpunkte aufgefasst 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 Auswirkungen der Autobahn auf die Ortschaften.

— Die Gemeinden im Arisdörfertal 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 Diegtertaler 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 (Lärmmessungen) 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 Jalons bezeichnen die Grenzen des der Gemeinde anfallenden Areals. Der beidseitige Verbreiterungsstreifen ist in die Aufnahme hineinretouchiert.



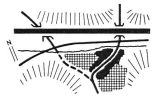
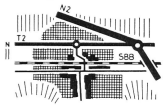
Gemeinde		Lage der Autobahn	Störwirkung der Autobahn	Schutzmassnahmen gegen Störwirkung der Autobahn	Einfluss der Autobahn auf das Ortsbild	Einfluss der Autobahn auf die Verkehrsgunst (auch Kantonsstrassen)	Bevölkerungsentwicklung 1950	1960	1970	Einfluss der Autobahn auf die bauliche Entwicklung	Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebietes	Einfluss der Autobahn auf Zoneneinteilung	Einfluss der Autobahn auf öffentliche Werke	Nutzeffekt der Regulierung	Projektverfasser 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	Gering. Steigerung durch Anschlusswerk bei Augst, Richtung Basel. Ortsumfahrung durch neue Kantonsstrassen	169	180 + 6,5 %	169 — 6,1 %	Besseres Image als Wohngemeinde. Bautätigkeit erst im Anlaufen begriffen (Auswärtspendler)	Verdrängen der Bauzonen in weniger günstige Lagen. Verlust des Südhanges als Wohnzone	Gewerbezone am Ostrand des Baugebietes (als Pufferzone)	Zwei Standortvarianten für neues Schulareal. Entscheidung erst nach Abklärung der Störwirkung der Autobahn	Guter Effekt im übergeordneten Strassennetz. Gemeinschafts-Schiessanlage mit den Gemeinden Augst und Füllinsdorf (Dammschüttung durch Autobahn)	N2 Holinger AG FR Rohner OP Arbeitsgemeinschaft: Schwörer + Bütler Itin + 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	Nur geringe Steigerung, da Anschlusswerk Augst etwa 5—6 km entfernt. Entlastung des langen Dorfes durch projektierte Umfahrungsstrasse	720	759 + 5,4 %	807 + 6,3 %	Besseres Image als Wohngemeinde. Bautätigkeit langsam steigend (Pendler nach Basel und Liestal)	Eher positiv, da eindeutige Konzentration an guter Lage im Quertal Richtung Olsberg	Relativ gering. Gewerbe und Wohn-/Geschäftszonen an der westlichen Peripherie des Baugebietes	Gering	Sehr guter Effekt in bezug auf Hangerschliessung und Freihalten des Kirchenhügels durch entsprechende Landzuteilungen	N2 Holinger AG Tunnel Aegerter + Bosshardt AG FR Rohner OP Arbeitsgemeinschaft: Schwörer + Bütler Itin + Kipfer
Itingen		Tunnelrampe am Südhang auf der dem Dorfkern gegenüberliegenden Talseite	Gering Dauergeräusch im derzeitigen Baugebiet, später im Baugebiet am darunterliegenden Südhang	Keine (zurzeit nicht erforderlich), vielleicht nötig bei späterer Bebauung des Südhanges	Praktisch Null. Anschlusswerk Sissach mit teilweise sehr flach gezogenen Böschungen	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk Sissach (Basel/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung vom früheren Durchgangsverkehr	644	882 + 27 %	1187 + 34,6 %	Starke Zunahme der Bautätigkeit (Industrien, Einfamilienhäuser)	Erwünschte obere Begrenzung des Baugebietes am Südhang (subjektive Ansicht)	Praktisch Null	Praktisch Null	Grosse Teile des zukünftigen Baugebietes im Rahmen der Regulierung umgelegt. Oeffentliche Zonen und Strassenareale ausgeschieden	N2 Holinger AG FR Rohner OP Schwörer + Bütler
Sissach		Talüberquerung im Bereich der westlichen Banngrenze. Tunnel Ebenrain. Erhöhte Lage an der südwestlichen Banngrenze	Relativ gering, Dauergeräusch im westlichen Teil des Südhanges	Praktisch keine. Vielleicht später bei Schulhausbau erforderlich	Gering, abseits	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk (Basel/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Aufhebung eines SBB-Niveauüberganges. Später vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T2	3493	4574 + 31 %	5028 + 9,9 %	Stärkere Zunahme der Bautätigkeit in Aussicht (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gesamtüberbauungen, Läden)	Keinen	Praktisch Null	Verlegung der Schiessanlage. Beeinträchtigung des Realschulareals	Nur in geringem Masse, da nur ein geringer Teil von der Regulierung erfasst	N2 Blattner Tunnel Aegerter + Bosshardt AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler
Zunzgen		Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuss	Stark, akustisch (teilweise erheblich), Abgase (?)	Bisher keine, Diskussionen im Gang	Relativ gering	Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diegten liegend	954	1196 + 25,4 %	1681 + 40,5 %	Sehr starke Zunahme der Bautätigkeit (billigeres Land als in Sissach? Grösseres Angebot ?)	Etwas problematische Entwicklung in der Längsrichtung (Talboden). Reduktion durch regierungsrätliche Nichtgenehmigung längs der Autobahn	Schwierigkeiten bei der Lagebestimmung der Gewerbezone	Konflikt mit dem bestehenden Schulhaus (Demonstrationen an der Autobahneröffnung)	Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenareale ausgeschieden	N2 Blattner FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler
Tenniken		Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangfuss	Relativ stark, akustisch (am gegenüberliegenden Hanggebiet) ästhetisch, Abgase (?)	Vorerst Ablehnung einer Schutzaufforstung zwischen Autobahn und Baugebiet. In der Zwischenzeit jedoch ausgeführt	Abschnittweise unterschiedlich (teilweise im Einschnitt, Hanganschnitte, Stützmauern, Felsbefestigungen)	Steigerung, da zwischen den Anschlüssen Sissach und Diegten liegend, Umfahrung des Kerns mit neuer Kantonsstrasse	445	447 konstant	549 + 22,8 %	Starke Zunahme seit Autobahnentscheid	Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung. Einengung im westlichen Teil des Talbodens	In tolerierbaren Grenzen. Gewerbezonen als Puffer zwischen Wohnzone und Autobahn	Erhöhter Geräuschpegel beim neuen Schulhaus	Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenareale ausgeschieden	N2 Blattner OP Schwörer + Bütler
Diegten		Erhöhte Lage am westlichen Hangfuss	Relativ stark, akustisch (am gegenüberliegenden Hanggebiet) ästhetisch (teilweise) Abgase (?)	Bestockte Böschungen (noch nicht wirksam)	Abschnittweise unterschiedlich (Einschnitte, langgezogener harter Damm)	Erhebliche Steigerung durch Anschlusswerk. Keine Umfahrungsstrasse für das langgezogene Strassendorf	711	641 — 9,8 %	928 + 45 %	Starke Zunahme seit Autobahnentscheid. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmungen inbegriffen	Einseitige Entwicklung in östlicher Richtung sowie Förderung der Längsentwicklung	In tolerierbaren Grenzen. Langgezogene Gewerbe- und Wohn-/Geschäftszonen längs der Autobahn	Erhöhter Geräuschpegel	Rückwärtige Erschliessungsstrassen und Hangstrassen im neuen Baugebiet. Umlegungen im neuen Baugebiet	N2 Blattner Tunnel Aegerter + Bosshardt AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler
Eptingen		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	553 konstant	669 + 21 %	Geringe Zunahme seit Autobahnentscheid. Evtl. Pendlerzuzug aus dem klimatisch ungünstigeren Mittelland. In der Bevölkerungszahl 1970 sind die temporär ansässigen Fremdarbeiter der Bauunternehmungen inbegriffen	Offenes Südhanggebiet durch Autobahnbau nicht zu Wohnzwecken benützbar. Einengung in westlicher Richtung	Reduktion bzw. Verlagerung der Gewerbezone zufolge Erdrutschs des Edelweisshanges	Friedhof durch Erdrutsch beschädigt und durch gleich hohe Autobahn gestört. Verlegungsmöglichkeit gemäss Ortsplanung	Neue Kantonsstrasse Richtung Läufelfingen kann neues Baugebiet erschliessen	N2 Blattner Tunnel Aegerter + Bosshardt AG FR Meliorationsamt OP Schwörer + Bütler

Abb. 9. Die Autobahn bei Tenniken
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:

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