Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 58 (1960)

Heft: 4

Artikel: Autobahn und Güterzusammenlegung

Autor: Braschler, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-216092

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: 13.07.2025

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

Das Projekt «Auer» wie auch die Wasserführung der Auen wurden von Herrn Prof. Ramser sehr gründlich untersucht, begutachtet und zur Ausführung empfohlen.

Der Mann, der die Kanalidee vertrat, Herr Auer, lebt nicht mehr, aber seine gute Idee lebt weiter und verdient, daß diese für die Bevölkerung von Salez und Sennwald sehr wichtige Frage gründlich überprüft wird. Hoffen wir, daß die verantwortlichen Behörden und Ingenieure einsichtig genug sind, das Entwässerungsproblem losgelöst von Prestige einer Lösung entgegenzuführen, die die allgemeine Anerkennung sämtlicher Beteiligter findet.

Anmerkung der Redaktion: Wir würden es begrüßen, wenn die zuständigen Fachleute zum Entwässerungsproblem Sennwald-Salez und vor allem zu den vorliegenden Projekten Stellung beziehen könnten. Eine sachliche Abklärung scheint hier notwendig zu sein, werden doch hiefür beträchtliche öffentliche Mittel benötigt.

Autobahn und Güterzusammenlegung

H. Braschler, dipl. Ing., St. Gallen

Der stets zunehmende Motorfahrzeugbestand in unserem Lande ruft nach dem Bau von Autobahnen, weil das bestehende Straßennetz den großen Verkehr nicht mehr aufzunehmen vermag. Mit einem gewaltigen technischen und finanziellen Aufwand sind wir nun daran, den Nationalstraßenbau zu verwirklichen. In beschleunigtem Tempo geht es nun an den nationalen Straßenbau. Vergleichbar ist dieses gewaltige Bauvorhaben mit dem seinerzeit ausgeführten Bau der Eisenbahnen. Nur geht es dank dem Fortschritt der Technik und dem Einsatz moderner Baumaschinen heute bedeutend rascher vorwärts. Ein wesentlicher Unterschied besteht allerdings gegenüber dem früheren Eisenbahnbau. Das Kulturland ist in den letzten hundert Jahren ein bedeutend rarerer und damit ein um so mehr begehrter Artikel geworden. Dabei ist zu bedenken, daß die schweizerischen Autobahnen zur Hauptsache in unserem Mittelland erstellt werden müssen. Das heißt, wertvollstes Kulturland, sowohl in land- und forstwirtschaftlicher Hinsicht sowie auch siedelungspolitischer Art, wird beansprucht. Wir müssen deshalb mit diesem Boden äußerst sparsam umgehen, soweit dies mit den technischen Anforderungen des Autostraßenbaues vereinbar ist. 1 km Autobahn zu 26 m Breite beansprucht 26000 m² Kulturland, und wo Dämme und Einschnitte zu erstellen sind, entsprechend mehr. Das ergibt auf 3 bis 5 km Autobahn die Fläche eines existenzfähigen Bauernhofes eines Familienbetriebes. Total sind von der Planungskommission vorgeschlagen und sollen bis 1980 erstellt werden:

Nationalstraßen 1. Klasse	571 km
Nationalstraßen 2. Klasse	559 km
Nationalstraßen 3. Klasse	542 km

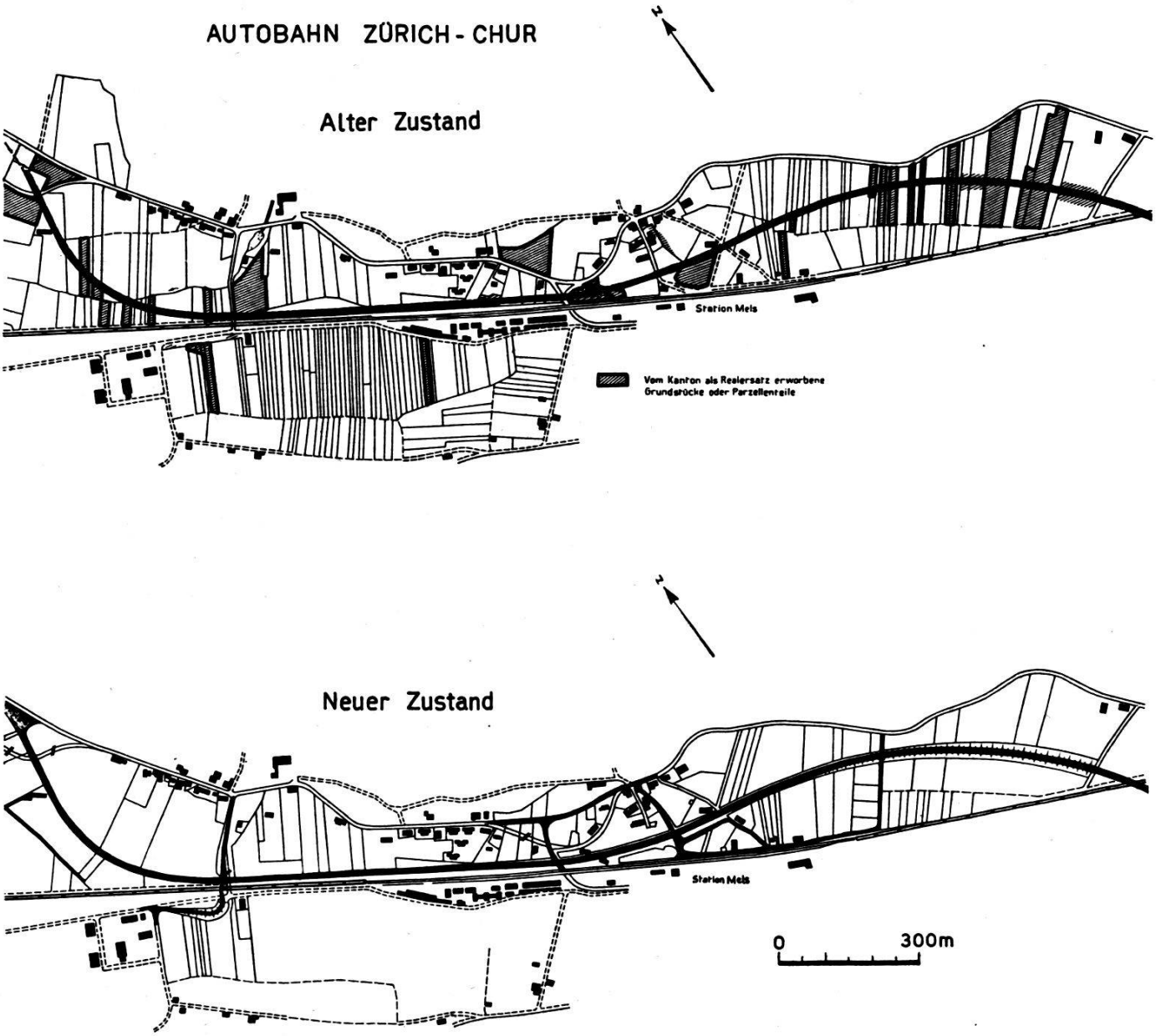
Dazu kommen noch die geplanten Expreßstraßen und städtischen Nationalstraßen 3. Klasse.

Weiter ist zu berücksichtigen, daß bei den Eisenbahnen seinerzeit zahlreiche Niveauübergänge erstellt wurden und das Bahntrasse ohne Rücksicht auf die Grundeigentumsverhältnisse einfach expropriiert wurde, mit Nachteilen, die zum Teil noch bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben sind. Demgegenüber müssen die Autostraßen niveaufrei gekreuzt werden. Das bedingt, daß meist ein neues Nebenstraßennetz erstellt werden muß, will man die Über- und Unterführungen auf ein absolutes Minimum beschränken, da es sich hier vielfach um kostenmäßig sehr ins Gewicht fallende Bauobjekte handelt. Als man die Eisenbahnen baute, sprach man noch wenig von Rationalisierung in der Landwirtschaft. Auf Güterzusammenlegungen und Aussiedelungen hat allerdings der Emmentaler Schriftsteller und Pfarrherr zu Lützelflüh im Emmental, Jeremias Gotthelf, schon vor dem Bahnbau hingewiesen. Er wurde jedoch bis in die heutige Zeit hinein vielenorts nicht erhört. Das Dienstbotenproblem kannte man in der Landwirtschaft damals noch nicht. Es spielte dem Bauern keine wesentliche Rolle, wenn er mehrere Parzellen zu bebauen hatte; auch ob er durch den Bahnbau noch beidseits der Schiene einen Teil einer ehemals zusammenhängenden Parzelle zu bewirtschaften hatte. Heute, im Zeitalter der Rationalisierungsbestrebungen in der Landwirtschaft und mit dem Bedürfnis, in beschleunigtem Verfahren die Güterzusammenlegungen in zahlreichen Gemeinden unseres Landes und unseres Kantons durchzuführen, liegen nun die Verhältnisse völlig anders. Deshalb müssen auch andere Methoden angewendet werden, auch wenn das einzelne Straßenbauer nicht wahrhaben wollen, weil sie eben mit der Detailprojektierung, Inangriffnahme, Durchführung und Vollendung ihrer Bauwerke in eine arge Zeitnot geraten sind. Man muß sich aber vergegenwärtigen, was es für einen Landwirt mit einem arrondierten Hof bedeutet, wenn derselbe durch eine neue Straße in zwei Teile getrennt wird, die Gebäude auf der einen Seite stehen und das Land dazu gegenüber der Autostraße zu liegen kommt. Eine Überquerung der Straße ist nicht möglich, und der zu bewirtschaftende Boden kann nur mehr auf einem zeitraubenden Umweg erreicht werden. Oder dann der Fall, wie er heute noch vielfach in unserem Lande anzutreffen ist, daß ein Landwirt zahlreiche kleinere Grundstücke bewirtschaften muß, die nun teilweise durch den Nationalstraßenbau entzweigeschnitten werden, so daß oft kleine Restparzellen entstehen, deren Bewirtschaftung erschwert, wenn nicht überhaupt verunmöglicht wird. Der ohnehin schon ungünstige Parzellierungsgrad wird durch den Bau der Autobahnen vielfach erhöht, und die Verhältnisse werden somit noch ungünstiger. Das hätte nun zahlreiche Inkonvenienzen zur Folge, die auch mit dem Einsatz größter finanzieller Mittel nicht behoben werden könnten. Man muß sich im klaren sein, daß die Möglichkeit der Expropriation heute für den Straßenbau besteht. Damit kommt man aber in unserem Zeitalter nicht mehr zum Ziel. Zahlreiche sehr wertvolle Bauernbetriebe müßten durch den Straßenbau vollumfänglich aufgekauft werden. Das ergäbe sehr weittragende finanzielle,

staatspolitische und volkswirtschaftliche Nachteile. Das Eigentum an Grund und Boden muß respektiert werden, und es ist dies in unserem Staatswesen in rechtlicher und ideeller Hinsicht dermaßen verankert wie kaum in einem unserer Nachbarländer. Es sollte daher das Enteignungsverfahren selten und nur in Ausnahmefällen angewendet werden. Aus den vorerwähnten Tatsachen geht deutlich hervor, welch enorme Bedeutung dem Landerwerb für unsern Nationalstraßenbau zukommt. Es ergibt

Das Plänchen zeigt deutlich, wie ein Anschlußbauwerk in einem Gebiet mit einigermaßen regelmäßigen Grundstücksformen einer neuen Einteilung ruft. Innerhalb der Schleifen kann nunmehr ein einziger Eigentümer zugeteilt werden. Bestehende Wege müssen zum Teil aufgehoben und urbarisiert werden; zum Teil sind neue Flurwege anzulegen.

sich weiter, daß eine Neueinteilung der Grundbesitzverhältnisse nicht umgangen werden kann, auch wenn dies nochmals viel Geduld, Zeit, technischen Aufwand und etwas Geld beanspruchen wird. Man kann diese Probleme nicht einfach übers Knie brechen. Dafür können nun verschiedene Verfahren angewendet werden, die allerdings nur zum Teil das erstrebenswerte Endziel erreichen. Eine Möglichkeit besteht in einer Landumlegung in dem Sinne, daß die Grundstücksgrenzen auf die neuen Straßenbauten angepaßt werden, wobei in einem beschränkten Umfange auch eine Reduktion der Parzellenzahl möglich ist. Diese Methode wird vor allem in Baugebieten und über Landwirtschaftszonen kleineren Umfanges zur Anwendung kommen. Eine weitere Maßnahme bedeutet eine



Oben:

Deutlich ist ersichtlich, wie die neue Autobahn die Grundstücke ungünstig durchschneidet und damit das Gebiet bei Heiligkreuz einen ungünstigeren Parzellierungsgrad erreichen würde. Der ohnehin schon enge Talboden des Seeztales wird in seiner Längsrichtung durchschnitten durch die Seez, durch die SBB, durch die bestehende Kantonsstraße und nun erneut durch die Autobahn, sodaß eine neue Einteilung des Landes unumgänglich ist. Nur so ist es möglich, das vom Kanton als Realersatz erworbene Land ins Autobahntrassee zuzuteilen.

Unten:

Neuzustand nach erfolgter Landumlegung.

Güterzusammenlegung in einer beschränkten Zone im Einzugsgebiet der neuen Autostraße. Dabei werden sämtliche Grundstücke längs der Autobahn beidseitig in einer Breite von etwa 50 bis 400 m mit einbezogen. Es entsteht eine Schlauchzusammenlegung, wobei auch die notwendigen Entwässerungen und neuen Flurwege für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung zu erstellen sind. Oft können aber nicht sämtliche Parzellen der beteiligten Landwirte erfaßt werden. Somit müssen auch hier gewisse Nachteile in Kauf genommen werden, die erst mit einer späteren Güterzusammenlegung über die ganze Gemeinde endgültig behoben werden können.

Im Zusammenhang der Gesamtlösung sind natürlich auch die nötigen Um- und Aussiedelungen zu verwirklichen, was wieder für die Autostraße in vielen Fällen ein großer Vorteil sein kann. Es lohnt sich eigentlich immer, einen Bauern mit der Erstellung neuer Gebäude umzusiedeln, anstatt für ihn eine teure Über- oder Unterführung der Autostraße zu erstellen.

Die Gesamtmelioration einer Gemeinde muß nach unsern gesetzlichen Grundlagen von der Mehrheit der Grundeigentümer, die zugleich über das Mehr der einbezogenen Bodenfläche verfügen, beschlossen werden. Das neue Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Nationalstraßen sieht ferner vor, daß die Kantonsregierungen die Güterzusammenlegung über die betreffenden Gebiete verfügen können. Damit soll verhindert werden, daß einzelne Querulanten diese für alle Teile so bedeutungsvolle und wohltuende Maßnahme verhindern können. Es ist zu hoffen, daß die politischen Behörden den nötigen Mut und die entsprechende Standhaftigkeit aufbringen, von dieser Maßnahme recht regen Gebrauch zu machen, weil sie allen Beteiligten letzten Endes sehr wertvolle Dienste leisten wird. Diese Bestimmung unterstreicht mit aller Deutlichkeit die große Bedeutung der Güterzusammenlegung für den Bau der Nationalstraßen. Es braucht aber auch Verständnis und vernünftige Haltung der Bodenbesitzer, und das fehlt vielfach noch bei uns.

Daraus ergibt sich, daß das Meliorationswesen rechtzeitig vorausplanen muß, denn die Durchführung einer Güterzusammenlegung braucht Zeit. Der alte Bestand ist überall dort aufzunehmen, wo noch keine Grundbuchvermessung besteht. Der Boden ist zu schätzen, und mit den Leuten ist zu verhandeln über die Neuzuteilung. Differenzen sind zu bereinigen und Planauflagen durchzuführen. Das Mitspracherecht der Grundeigentümer ist in jedem Falle zu wahren. Die durch den Nationalstraßenbau bedingten Güterzusammenlegungen haben natürlich gegenüber andern den Vorrang.

Selbstverständlich muß jede mögliche Vereinfachung in Bodenschätzung, Neuzuteilung, Wegnetzgestaltung usw. eingehalten werden, weil sie eine Beschleunigung und Verbilligung bringt. Freiwillige Zusammenlegungen führen nicht zum Ziel. So behandelt, kann der Bau der Autobahnen unserer Landwirtschaft in vielen Gemeinden zum Vorteil werden.

Betrachten wir nun unsere speziellen Verhältnisse im Kanton St. Gallen. Durch den Nationalstraßenbau bedingte Zusammenlegungen sind

notwendig in den Gemeinden Oberbüren, Goßau (eventuell nur ein Teilgebiet), Goldach, Rorschacherberg und Thal, ferner in der Ebene des Sarganser Landes und des Seeztales. Die Rheinstraße erfordert keine Güterzusammenlegungen, weil sie an der Peripherie der Wirtschaftsgebiete verläuft. In Zuzwil und Wil wird praktisch nur Korporationsland beansprucht. Die Gemeinde Mörschwil wird durch die Autobahn nur am Rande berührt, so daß sich voraussichtlich hier eine Güterzusammenlegung erübrigt. Überall dort, wo neue Nationalstraßen bereits fertig erstellte Güterzusammenlegungsgebiete durchqueren, muß nochmals eine neue Zusammenlegung der Parzellen durchgeführt werden. Diese Kosten sind vollständig vom Autostraßenunternehmen zu tragen. Aus der vorgenannten Schilderung ergibt sich eindeutig, daß das Meliorationswesen ganz wesentlich beitragen muß, die große nationale Aufgabe des Autostraßenbaues verwirklichen zu helfen. Frühzeitige gemeinsame Vorausplanung in engster Zusammenarbeit mit den Ingenieuren des Straßenbaues und den verantwortlichen Kulturingenieuren ist unerläßlich, soll der bestmögliche Enderfolg erreicht werden. Das Kulturland soll weitgehend erhalten und die Landwirtschaft soll rationalisiert werden. Diese Postulate müssen der Bedeutung des Austraßenbaues gleichgestellt werden. Es darf an dieser Stelle wieder einmal auf ein weiteres Fachgebiet hingewiesen werden, das mit all diesen Planungsarbeiten großen Stils aufs engste verbunden ist und das man in Unkenntnis der Sachlage gerne vergißt – das Vermessungswesen. Der Autostraßenbauer schafft große, von jedermann bestaunte und bestimmt auch in unserer Zeit dringend notwendige Bauwerke. Wie wollte er aber die Planung vornehmen, ohne über die äußerst präzisen Plangrundlagen unserer Grundbuchvermessung und ohne über die Übersichtspläne 1 : 5000 zu verfügen? Ohne ein genaues Fixpunktnetz wären die nötigen Absteckungsarbeiten im Gelände unmöglich. Der Vermessungsfachmann ist ein Präzisionsarbeiter im stillen, und auch seine Tätigkeit verdient volle Würdigung der Öffentlichkeit.

In unserer Zeit sind vor allem technische Berufe Mangelberufe geworden. Ingenieure, Architekten, Geometer, Techniker und Zeichner sind in Privatwirtschaft und Verwaltung mehr als vollbeschäftigt und rar geworden. Auch dieses Moment muß mit all den geplanten Projekten und deren Ausführung, nicht nur im Zusammenhang mit dem Nationalstraßenbau, sondern ganz allgemein, gebührend berücksichtigt werden.

A propos des autoroutes

Bn. Au moment où la Suisse s'apprête à construire des autoroutes, il paraît intéressant de mettre l'accent sur leur nécessité et de voir ce qui se fait ailleurs. A ce sujet, *Le Courrier de l'Unesco*, dans sa livraison de juin 1959, nous apporte des informations et un enseignement fort utiles. Nous lui empruntons ce qui suit.