

# Güter- und Alpwegbauten (Bergstrassen) im Kanton St. Gallen

Autor(en): **Braschler, H.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **65 (1967)**

Heft 12

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-221552>

## **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.

# **Güter- und Alpwegbauten (Bergstraßen) im Kanton St. Gallen**

*von H. Braschler, Dipl. Ing.*

## *1. Allgemeines*

Das Meliorationswesen in unserem Kanton ist außerordentlich vielgestaltig, da sich unsere Landwirtschaft aus Tal- und Bergbetrieben zusammensetzt und dazu noch eine ausgedehnte Alpwirtschaft betrieben wird.

Aus der Vielfalt an Maßnahmen zeichnen sich für die heutige Zeit vier Hauptaufgaben ab, die für den Kanton St. Gallen ununterbrochen weitergeführt werden müssen. Es sind dies:

1. Die Gesamtmeliorationen mit Güterzusammenlegungen (inklusive Kulturland, Waldungen und Reben), Gewässerkorrekturen, Entwässerungen, Wegbauten, Windschutzanlagen und die Erstellung neuer landwirtschaftlicher Siedlungen.
2. Der Bau von Bergstraßen zur Erschließung unserer Berggebiete, Waldungen und Alpen.
3. Die Sanierung unzuverlässiger landwirtschaftlicher Ökonomiegebäude inklusive Verringerung der Gebäudezahl in den Bergzonen.
4. Die umfassenden Alpverbesserungen und die Erstellung neuer Alpgebäude.

Alle diese Maßnahmen dienen der Rationalisierung der Landwirtschaft.

Personalmangel sowie vermehrt einsetzende Mechanisierung und Motorisierung auf den Bauernbetrieben bedingten nach dem Zweiten Weltkrieg ein ungeahntes Ansteigen der Meliorationstätigkeit in unserem Kanton. Es ist zu berücksichtigen, daß ein großer Nachholbedarf von früher her bestand und daß verschiedene Güterzusammenlegungen infolge des Nationalstraßenbaues vordringlich wurden.

Wenn wir bedenken, daß heute noch vielfach in den Berggebieten unhygienische Wohn- und Stallverhältnisse vorhanden sind, jede Zufahrtsmöglichkeit zu den Bergheimwesen fehlt, kein Licht- und Kraftstrom und kein einwandfreies Trinkwasser da ist sowie noch stark parzellierter Grundbesitz vorherrscht, so sind das unterentwickelte Gebiete. All das zu bereinigen wird noch jahrelang erhebliche finanzielle Mittel und den Einsatz vieler gutgesinnter Leute erfordern.

Gegenwärtig läuft allenthalben das gewaltige Unternehmen des schweizerischen Nationalstraßenbaues. Wir lesen davon in der Presse, hören darüber in den Verhandlungen der eidgenössischen Räte und in den kantonalen Parlamenten und sehen überall diese Großbaustellen. Seit dem Bau unserer Eisenbahnen ist in unserem Lande kein solch umfassendes Werk mehr in Angriff genommen worden.

Neben dem Bau der Autobahnen müssen wir aber auch der Erschließung unserer Berggebiete, Alpen und Waldungen die gebührende Aufmerksamkeit schenken.

Alle vorgenannten Bodenverbesserungen, mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Hochbauten, müssen in engster Zusammenarbeit mit den Forstorganen gelöst werden.

Bei den Güterzusammenlegungen werden die offene Flur und der parzellierte Privatwald in ein Unternehmen einbezogen. Die umfassenden Alpverbesserungen mit Wald- und Weideausscheidungen sind ebenfalls ein Gemeinschaftswerk von Forstdienst und Meliorationswesen. Der Bergstraßenbau, dem wir uns heute im besonderen zuwenden wollen, muß auf Grund genereller Planungen gelöst werden. In gemeinsamen Begehungen mit den zuständigen Bundesstellen wird jeweils entschieden, welche Wege über das Forst- und welche über das Meliorationswesen finanziert werden sollen. Oft findet auch eine Unterteilung der Projekte statt. In den meisten Fällen dient ein Waldweg auch der Berglandwirtschaft und dem Alpbetrieb, während eine kulturtechnische Güterweganlage auch der Forstwirtschaft von Nutzen ist. So muß für jeden Waldweg ein kulturtechnischer Mitbericht und für jede Güterstraße im Berggebiet ein solcher des Oberforstamtes auch zuhanden der Bundesinstanzen eingereicht werden. Damit wird jede Doppelspurigkeit vermieden.

## *2. Die Notwendigkeit der Bergstraßen*

Wenn wir uns vergegenwärtigen, daß im St.-Galler Oberland, im Linthgebiet, im Toggenburg und Rheintal noch manche ständig bewohnte Bergliegenschaft nur durch eine steile Gasse, die während Regenzeiten zu einem Bachbett werden kann, zu erreichen ist, begreift man die immer zahlreicher eingehenden Begehren für den Bau neuer Erschließungsstraßen. Kranke können nur auf Schlitten oder durch Träger zu Tal gebracht werden; Arzt, Tierarzt und Hebamme müssen den beschwerlichen Weg zu Fuß zurücklegen.

Eine Mechanisierung und Motorisierung und damit eine Erleichterung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung ist ohne Zufahrt nicht möglich.

## *3. Die Wegprojekte*

Diese werden zum Teil von privaten Ingenieurbüros oder durch das technische Personal des kantonalen Meliorations- und Vermessungsamtes ausgeführt. Weil die Nationalstraßen für den raschen Durchgangsverkehr gebaut werden und daher geringe Steigungen sowie große Kurvenradien aufweisen, müssen sehr große Erdbewegungen vorgenommen werden. Unsere Bergstraßen sind keine Autorennbahnen und weisen maximale Steigungen von 10 bis 12% auf, Kurvenradien im Minimum von 10 bis 15 m in den Kehren und Ausbaubreiten von 2,50 bis 3,50 m. Die Straßen sind weitgehend dem Gelände anzupassen. Die Bilder 1 und 2 zeigen ein solches Wegprojekt in der Gemeinde Sevelen.

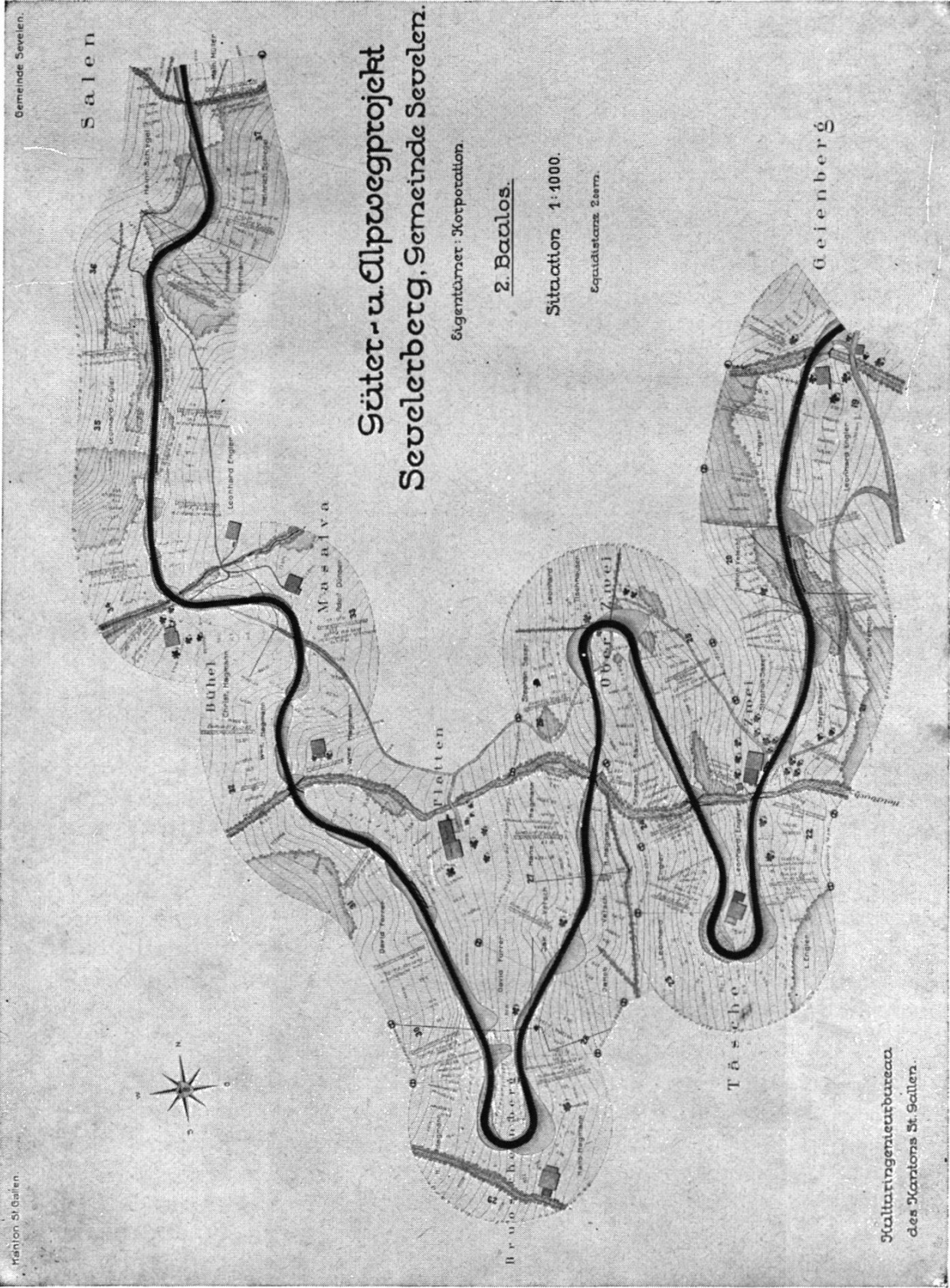


Bild 1: Güterweganlage im Berggebiet von Sevelen

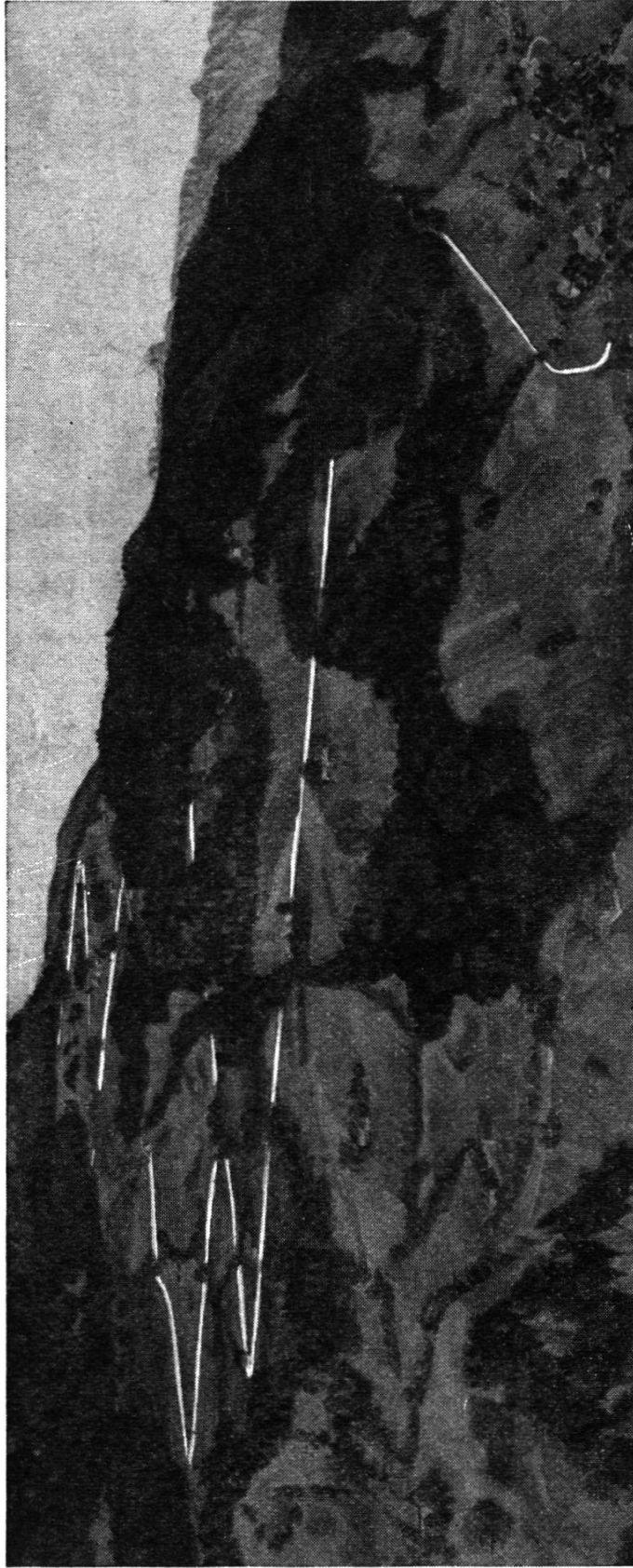


Bild 2: Die Bergstraße «Sevelen» im Gelände



Mit den Kunstbauten, Stütz- und Futtermauern, Brücken, Tunnels, Entwässerungen und dem Bezwingen von Felspartien sind Bergstraßen für den Projektverfasser und den Bauleiter äußerst interessant. Die Detailprojekte enthalten: Situationsplan 1:1000, eventuell 1:2000, die Längen- und Querprofile und die Spezialpläne für die Kunstbauten sowie Massenberechnung, Kostenvoranschlag und technischen Bericht. Das ist erforderlich, um die Projekte durch Bund und Kanton zu beurteilen, wobei eine Geländebegehung unumgänglich ist. Bund und Kanton leisten je 30–35% an diese Weganlagen und die Gemeinden in der Regel 5–15%. Trotzdem bleiben den Perimeterpflichtigen immer noch Restkosten von oft 5000 bis 30000 Franken für einzelne Betriebe. Der Unterhalt bleibt für alle Zeiten zu Lasten der Perimeterpflichtigen. Um diesen auf ein Minimum zu beschränken, werden in neuester Zeit Teerbeläge eingebaut. Zudem sollen diese Straßen allein dem internen Zubringerdienst reserviert werden. Unsere Bergstraßen müssen als *Güterwege* klassifiziert werden. Das ist heute von besonderer Bedeutung für die Allgemeinheit. Irgendwo sollen die Menschen noch in Ruhe wandern können, ohne ständig von Automobilisten belästigt zu werden. Diese Wege dienen der Erholung und der Entspannung und sind darum von allgemeinem Interesse.

Immer wieder kommt es vor, daß Bergstraßen durch Naturereignisse, wie Lawinen, Rufen, Rutschungen, Steinschlag usw., unterbrochen werden. In diesen Fällen ist es möglich, daß Bund, Kanton und Gemeinden mit finanzieller Unterstützung im gleichen Sinne wie bei Neubauten mit-helfen, die Schäden zu beheben.

#### 4. Was wurde bisher gebaut, was ist im Bau und was für die Zukunft vorgesehen?

In den Jahren 1884 bis Ende Juni 1967 wurden vom Kanton St. Gallen 431 Wegprojekte mit einem Kostenaufwand von 28,2 Millionen Franken ausgeführt. Hieran leistete der Kanton 6,3 Millionen Franken und der Bund 7,2 Millionen Franken. Die totale Bausumme ist ungefähr gleich hoch für Straßenbauten wie für die 55 Güterzusammenlegungen in derselben Zeitspanne. Die gesamte Länge dieser Weganlagen mißt 550 km und entspricht, in der Luftlinie gemessen, der Distanz St. Gallen–Wien.

Bei allen Güterzusammenlegungen sind die Hauptposten die Wegbauten. So sind bei Meliorationen an neuen Güterwegen gebaut worden:

Rheinebene	285 km
Linthebene (sankgallischer Teil)	100 km
Sevelen (Tal- und Berggebiet)	33 km
Henau	31 km
Total	449 km

so daß wir mit obgenannten Projekten eine Gesamtlänge von 1000 km erhalten.

Mit den jetzt laufenden und neuen Gesamtmeliorationen, inklusive der autobahnbedingten Güterzusammenlegungen und den neuen Bergstraßen, werden in kurzer Zeit nochmals ungefähr 500 km Güterwege entstehen, was einer Gesamtlänge von 1500 km entspricht.