

Tatsachen und Meinungen : die Strassen im Kanton Bern

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **28 (1971)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-782560>

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.

Tatsachen und Meinungen: Die Strassen im Kanton Bern

25.7/18/494.241 (079.5)

o. T. II

Der Politiker im Interview:



Regierungsrat Erwin Schneider

Geboren 1910, heimatberechtigt in Brugg/Biel. Sozialdemokrat. War Gewerkschaftssekretär, kantonaler Parteisekretär. Ueber 12 Jahre lang Berner Stadtrat; Grossrat; 1962 in den Berner Regierungsrat gewählt (bis 1966 Fürsorgedirektor). Ab 1966 Baudirektor; 1958 bis 1962 Nationalrat; Nationalrat wieder seit 1970. Wohnt in Kehrsatz. Verheiratet; ein erwachsener Sohn.

PL: Finden Sie persönlich, dass Strassen lebendig, ansprechend und schön gestaltet werden sollten, oder möchten Sie die Verkehrswege als reine Nutzbauten und möglichst billig ausgeführt sehen?

E. Sch.: Strassen müssen vor allem zweckmässig und sicher sein — was aber nicht heissen soll, dass keine Rücksicht auf landschaftliche Schönheiten genommen werden kann. Man darf heute nicht von Umweltschutz sprechen und im Strassenbau das Gegenteil tun.

PL: In diesem Zusammenhang: Es heisst, dass in der Schweiz nicht möglichst verkehrstüchtige «Bundesautobahnen» gebaut werden, sondern «Nationalstrassen», was soviel heissen sollte wie Perfektion, architektonische

Regierungsrat Erwin Schneider, Baudirektor

Sauberkeit, Fortschritt, aber doch Verbundenheit mit der schweizerischen Umgebung. Soll man das so auffassen, dass diese Dinge noch vor die Kapazität der Strasse gestellt werden oder zumindest auf gleiche Ebene?

E. Sch.: Die Nationalstrassen haben dem Verkehr zu dienen. Dieser bestimmt die Strasse. Daneben sollen sie kein Fremdkörper in der Landschaft bilden. Das heisst, dass sie in Gestaltung und Linienführung den topographischen Gegebenheiten angepasst werden sollen. Das Nationalstrassengesetz verlangt, dass die verschiedenen Aspekte gegeneinander abgewogen werden. Für die moderne Technik stellt sich in dieser Beziehung kein Problem, und die politischen Behörden geben sich in dieser Richtung alle Mühe.

Wald und Orchideen

PL: Zahlreiche Autobahnstücke und Autostrassen in der Schweiz führen durch Wald, d. h. man musste diesem heute sehr kostbaren Naturgut grosse Wunden schlagen, was viele Gemüter erregte. Wie stellen Sie sich dazu?

E. Sch.: Nach dem eidg. Forstgesetz muss jeder gerodete Quadratmeter Wald ersetzt werden. Strassenbau ist immer irgendwie ein Eingriff. Das ist nicht zu vermeiden. Vor allem nicht beim heutigen zunehmenden Verkehr, der sozusagen das Diktat über den Strassenbau hat. Soweit wie möglich versucht man aber Rücksicht zu nehmen. Ein etwas extremes Beispiel: Orchideen können stärker sein als die Strasse! Im Kanton Bern wurde ein Landstück, auf dem seltene wilde Orchideen wachsen, vom Strassenbau umfahren, weil die Pflanzen nicht versetzt werden können. — Es kommt vor, dass auch schöne alte Bäume berücksichtigt werden. Etwas makaber mutete es an, als einmal eine alte Eiche, von der man die Strasse respektvoll ferngehalten hatte, nach beendigem Bau vom Besitzer gefällt wurde...

Der Strassenbau im Kanton Bern

PL: Bitte geben Sie uns kurz einige wesentliche Angaben über die National-

strassen auf Kantonsgebiet sowie über die bernischen Kantonsstrassen.

E. Sch.: Der bernische Nationalstrassenbau konnte bisher plangemäss durchgeführt werden. Von den insgesamt 244 Kilometern, die den Anteil des Kantons Bern am gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz bilden, stehen heute dem Verkehr zur Verfügung:

- N 1 von Bern bis ins Bipperramt
- N 5 Eisenbahntunnel Vingelz bei Biel
- N 6 Umfahrung Muri
- N 8 Umfahrung Leissigen
- N 8 Umfahrung Därligen
- N 8 Brünig-Uebergang.

Bedeutende Abschnitte stehen kurz vor der Bauvollendung. Das Hauptgewicht des bernischen Nationalstrassenbaus liegt gegenwärtig im Oberland.

Zu den Kantonsstrassen: Mit der Neuordnung des Strassenwesens musste die Strassenbaupolitik überdacht werden. Die Ueberprüfung ergab folgende Grundsätze:

- die Sanierung der Hauptverbindungen (1. Klass-Strassen) muss forciert werden
- die Staubbefreiung ist zu fördern
- die Planung des Staatsstrassennetzes ist parallel zum Ausbau zu bearbeiten
- die Strassen müssen den Anforderungen des Verkehrs entsprechend unterhalten werden.

Neben den 244 km Nationalstrassen liegen rund 2350 km Staatsstrassen und etwa 7000 km Gemeindestrassen auf dem Gebiet des Kantons. Diese Zahlen zeigen, dass sich auch nach dem Bau der Nationalstrassen der grösste Teil des Verkehrs auf den Staats- und Gemeindestrassen abwickeln wird. Der Verkehr benötigt alle Strassen, keine ist überflüssig!

Kein Strassenzoll

PL: Die Finanzmittel für den Strassenbau sind, wie Sie anlässlich der Bekanntgabe des kantonalen Bauprogramms festhalten mussten, nicht ausreichend für alle Wünsche. Die schönsten Projekte nützen aber nichts, wenn sie nur auf dem Papier stehen. Glauben Sie, dass ein «Autostrassenzoll» wie etwa in Italien eingeführt werden sollte, um weitere Finanzquellen zu schaffen?

E. Sch.: Der «Nationalstrassenzoll» lässt sich — vorab zu sagen — bei uns nicht einführen, da dafür keine gesetzliche Verankerung besteht. Zudem würden hier die Auffassungen in unserer Demokratie sicher sehr auseinandergehen! Meiner persönlichen Meinung nach könnten wir hier nur sehr schwer einen gemeinsamen Nenner finden.

Die Entlastung der Städte

PL: Glauben Sie, dass man die Städte eines Tages für den Autoverkehr wieder schliessen müssen und dass Hochleistungsstrassen an die Städte heran und darum herum gezogen, in der

Stadt selbst aber andere Verkehrsmittel eingesetzt werden müssen?

E. Sch.: Persönlich finde ich, dass nach und nach der Autoverkehr aus der Stadt herausgenommen werden muss. Das Durcheinander — man spürt es schon deutlich — wird immer grösser und hoffnungsloser (die Zunahme an Verkehrsmitteln beträgt im Moment rund 10 % pro Jahr!). Das Entlasten der Städte vom Autoverkehr ist aber nicht leicht zu bewerkstelligen: Zum Beispiel würde sich die Erstellung riesiger Parkflächen oder Parkhäuser am Rande der Stadt aufdrängen — und das bei unserer dichten Ueberbauung und den teuren Bodenpreisen?

PL: Welche wirtschaftliche Bedeutung messen Sie der Strasse allgemein heute und in Zukunft bei?

E. Sch.: Zukünftige Probleme in wirtschaftlicher Sicht werden sich wohl nur durch die koordinierte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger lösen lassen. Das bedingt eine entsprechende Gesamtverkehrsplanung.

PL: Unsere Städte bersten verkehrsmässig aus den Nähten. Schreiben Sie diesen Umstand der Tatsache zu, dass zuwenig früh nach Lösungen gesucht bzw. die Probleme erkannt wurden, dass die Bevölkerungsexplosion unberechenbar war oder dass die meisten Leute zu bequem zum Laufen sind? Oder wirkt alles zusammen?

E. Sch.: Ich möchte nicht den ersten Stein werfen. Es spielt wohl alles ineinander, wenn man diese Entwicklung im Rückblick betrachtet. Auch heute werden unsere Arbeiten ausgeführt unter möglicher Beachtung vorhandener Erkenntnisse. Aber diese Erkenntnisse werden überholt. Wie werden dann unsere Nachfolger urteilen? Nein, so kann das nicht gehen! Unsere Vorgänger könnten wir höchstens verurteilen, wenn nachgewiesen werden kann, dass sie die ihnen damals zur Verfügung stehenden Erkenntnisse zu wenig berücksichtigt haben. Wir sehen heute auch nur Teilaspekte von dem, was sich in Zukunft problematisch ausgewachsen wird. Vielleicht ein kleines Plädoyer für unsere Vorfahren: 1942 hat der Bundesrat im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hauptstrassennetzes geschrieben, man müsse in der Schweiz wahrscheinlich mit 200 000 Motorwagen rechnen. In den Zeitungen der Automobilverbände wurde diese Zahl als «typische beamtenhafte Grossmannssucht und Schwarzmalerei» bezeichnet. Und heute sind alle vorsichtigen Prognosen «ohne Mut». Nur nützt der Mut nichts, wenn die Mittel zur Realisation nicht vorhanden sind. Heute zählt allein der Kanton Bern 277 688 Motorfahrzeuge.

Keine dreispurigen Autostrassen mehr

PL: Würden Sie heute noch den Bau von dreispurigen Autostrassen befürworten?

E. Sch.: Konkret gesagt: Nein. Diese Strassen sind ausgesprochen gefähr-

lich. Im Kanton Bern sind sie, wo immer möglich, eliminiert. Die «berühmte» Strecke Lyss—Biel beispielsweise war ursprünglich nicht als dreispurig geplant worden. Sie wurde in der Folge dreispurig signalisiert. Heute ist sie wieder «entschärft».

PL: Beurteilen Sie unser Nationalstrassennetz als «zukunftsrest»?

E. Sch.: Im Strassenbau kann es bei der heutigen Situation nichts Festes geben. Die Verkehrsentwicklung und die Situation in der Zukunft werden vielleicht einmal ein heute nicht prognostizierbares oder einzubeziehendes Zusatzprogramm erfordern.

PL: Sind zahlreiche Auf- und Abfahrten von und zu den Nationalstrassen mit Rücksicht auf einzelne Ortschaften zu



befürworten oder sind sie, wie auch zu hören ist, gefährlich und verkehrshindernd?

E. Sch.: Beurteilt man vom reinen Sicherheitsstandpunkt aus, so sind zahlreiche An- und Ausfahrten nicht zu befürworten. In unserem Land gibt es aber eine andere Tatsache, die man beachten muss: Die grosse Bevölkerungsdichte.

PL: Befürworten Sie den Alkoholausschank an den Autobahnraststätten?

E. Sch.: Nein.

PL: Nun eine etwas anders gelagerte Frage: Bitte erklären Sie die Organisation des kantonalen Tiefbauamtes.

E. Sch.: Seit dem 1. Dezember 1965 spielt die Neuorganisation für das Strassenwesen des Kantons. Während früher alle Strassenprobleme durch das Tiefbauamt behandelt wurden, ist heute das Autobahnamt für die Nationalstrassen, das Tiefbauamt für die übrigen Strassen — Staats- und Gemeindestrassen — zuständig. Das Tiefbauamt ist in die fünf Kreise Oberland, Mittelland, Seeland, Emmental und Jura eingeteilt, denen je ein Kreisoberingenieur mit seinem Stab vorsteht. Ueber ihnen steht der Kantonsoberingenieur. Folgende Abteilungen bilden die Baudirektion: Sekretariat, Rechtsabteilung, Tiefbauamt, Hochbauamt, Planungsamt, Autobahnamt, Vermessungsamt und

neu ab 1. Januar 1971 das Bauinspektorat.

Kommende Strassenneubauten

PL: Welche Aufgaben stellen sich dem Kanton in Sachen Strassenneubau?

E. Sch.: Für den gesteigerten Verkehr muss neuer Raum geschaffen werden. Die laufend wiederholten Verkehrszählungen zeigen, wie stark der Verkehr zugenommen hat. Dabei steht ihm ein Strassennetz, das praktisch fast gleich lang ist wie vor 50 Jahren, zur Verfügung. Der Neubau von Strassen, der dem Verkehr neue Flächen schaffen muss, ist zur Hauptsache Aufgabe des Autobahnamtes. Aber auch das Tiefbauamt macht hier mit Neuanlagen mit:

Abb. 1. Eine der ersten grossen Kunstbauten des bernischen Nationalstrassennetzes stellt der Worblentalviadukt dar. Das Bauwerk ordnet sich in Situation und Längenprofil dem Strassenband unter. Dadurch wird die harmonische Linienführung der Autobahn nicht gestört. Projekt und Bauleitung: Dipl.-Ing. P. Kipfer, Bern
Photo: Ing. G. Bachmann

- Umfahrung Kehrsatz
- Neue Zihlbrücke
- Autobahn Lyss—Biel
- Taubenlochstrasse
- Umfahrung Meiringen
- Autobahnanschluss Gürbetal bei Uetendorf
- Umfahrung Belp als Autobahnanschluss u. a. m.

... und Ausbaurbeiten

PL: Wie steht es mit dem Ausbau des bestehenden Strassennetzes?

E. Sch.: Die bestehenden Strecken müssen den Bedürfnissen des modernen Verkehrs angepasst werden. Die Umwandlung der «Postkutschenstrassen» in «Motorfahrzeugstrassen» erfolgt nicht so spektakulär wie der Nationalstrassenbau. Für die Sanierungen der wichtigsten Hauptverbindungen (1. Klass-Strassen) sind rund eine hal-

be Milliarde Franken erforderlich. Daneben dürfen die Nebenverbindungen (2. Klassestrassen) nicht vollständig vernachlässigt werden. Deshalb wurde festgehalten, dass eine Verteilung der Mittel von 3 : 2 für die 1. Klassestrassen zu 2. Klassestrassen anzustreben sei. Dieses Verhältnis gilt für den gesamten Kanton. In den einzelnen Kreisen kann es variieren. Da eine halbe Milliarde Franken in 10 Jahren für den Ausbau von Hauptverbindungen nicht zur Verfügung steht, wurde das Programm auf 250 Mio Franken reduziert. So wird keiner Utopie nachgejagt. Dieses Rahmenprogramm für die 1. Klassestrassen enthält die Strecken:

- T 6 Boncourt—Delsberg—Tavannes
- T 6 Taubenlochstrasse
- T 6 Lyss—Schönbühl
- T 6 Verkehrsanlage Worblaufen
- A 6 Ausbau Faulensee
- A 6 rechtsufrige Brienerseeestrasse
- A 6 Grimselstrasse
- T 5 Biel—Pieterlen—Lengnau
- A 72 Frutigen—Kandersteg
- T 18 Delsberg—Angenstein
- T 98 Moutier—Gänsbrunnen
- T 10 Thielle—Müntschemier
- T 10 Bern—Kröschenbrunnen
- T 95 Kiesen—Konolfingen.

Das Rahmenprogramm benötigt für die Zeit 1967—1976 eine Summe von 120 Mio Franken. Alles, was nicht in diesem Programm enthalten ist, muss zusätzlich finanziert werden. Für die Jahre 1967—1970 haben wir einen Fehlbetrag von 47 Mio Franken auf das Programm. Realistischer sind die 2-Jahresprogramme, die sich auf das oben erwähnte Rahmenprogramm stützen. Dasjenige für 1971/72 ist im November vom Grossen Rat genehmigt worden. Das Hauptgewicht im Strassenbau liegt zurzeit neben der Taubenlochstrasse im Oberland mit der rechtsufrigen Brienerseeestrasse, der Grimselstrasse und der Kanderstegstrasse.

Unterhalt

PL: Welches sind die Intentionen im Strassenunterhalt?

E. Sch.: Die Ansprüche der Strassenbenützer werden immer grösser. Der 100%ige Unterhalt wird im Winter wie im Sommer als selbstverständlich vorausgesetzt. Die Erfüllung dieser Pflicht bedeutet zahlreiche Ueberstunden und strenge Nacharbeit unter oft unwirtschaftlichen Verhältnissen für unsere Wegmeister. Der Unterhaltsdienst muss die Strassen reinigen und kleinere Schäden beheben. Er besorgt den Winterdienst. Im Frühling sind Schlaglöcher und Frostschäden möglichst rasch zu beheben. Der Maschinenpark muss ausgebaut werden, Unterhaltsdeposits, Werkhöfe sind anzulegen. Das alles wird durch den Personalmangel und den Mangel an Spezialisten nicht erleichtert.

Planung

PL: Welches sind die grössten laufenden Strassenplanungen?

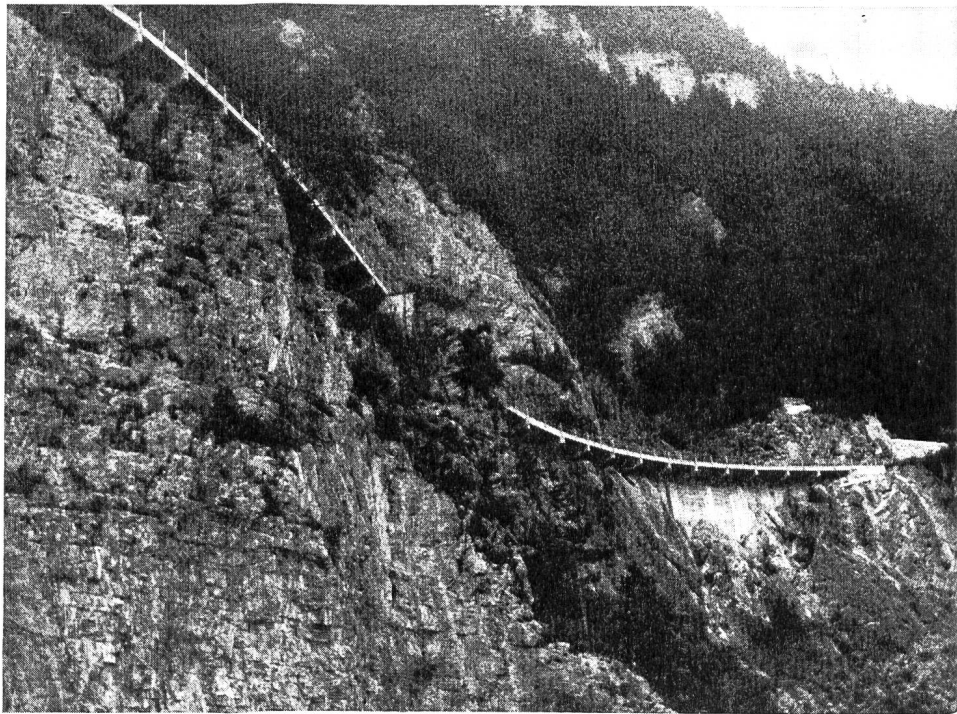
E. Sch.: Da sind die Arbeiten des Tiefbauamtes zu erwähnen:

- Autobahn Lyss—Schönbühl
- Pierre—Pertuis
- Sonceboz—St-Imier
- Seelandtangente
- Juratransversale
- Autobahnanschluss Emmental
- Alpenübergänge

Dazu gehören auch die Strassenplanungen innerhalb der Regionalplanungsverbände. Diese Planungen müssen in das Netz der Staatsstrassen eingepasst werden.

PL: Gibt es eine Koordination unter den kantonalen Tiefbauämtern?

E. Sch.: Es gibt zu diesem Zweck die kantonale Baudirektorenkonferenz, die beratendes Organ des Bundes ist und



die einen sehr engen Kontakt zwischen den kantonalen Tiefbauämtern ermöglicht.

PL: Ist die Berner Bevölkerung dem Strassenbau gegenüber als aufgeschlossen oder zurückhaltend zu bezeichnen?

E. Sch.: Im allgemeinen kann man von Aufgeschlossenheit sprechen.

PL: Wie wird geplant? Wie ist die Planung organisiert?

E. Sch.: Zusammenarbeit ist für uns kein leeres Wort. Das Strassenbauprogramm wird nicht durch Zufälligkeiten geprägt, sondern ist das Resultat von Wünschen, Forderungen werden in Diskussionen behandelt, es entsteht ein Prioritätsprogramm. Dieses wiederum wird diktiert 1. durch den Verkehrsfluss, und 2. durch den Umfang der vorhandenen Finanzen. Die Grenzen für die Aufstellung der jährlichen Arbeitsprogramme sind eng gesteckt. Die Konzeption mit dem Rahmenprogramm hat sich in den vergangenen vier Jahren einigermassen eingespielt.

Abb. 2. Rechtsufrige Thunerseeestrasse. Diese Verkehrsanlage hängt zwischen der Beatenbucht und Sundlauenen zum Teil in der Luft, auf Fertigträgern

(Photo: Ing. G. Bachmann)

Der Kanton Bern und seine Strassen

240 km Nationalstrassen (Teilstrecken N 1, N 5, N 6, N 8, N 12)
 2330 km Staatsstrassen
 6000 bis 7000 km Gemeindestrassen
 5 Kreisoberingenieure
 21 Oberwegmeister
 500 Staatswegmeister
 30 Amtsbezirke
 492 Gemeinden
 994 000 Einwohner (1969)
 6884 km² Fläche
 177 Personenwagen pro 1000 Einwohner (1969)

Der Ingenieur im Interview:



Kantonsoberingenieur Gottfried Bachmann

Geboren 1922 in Bern. Heimatberechtigt in Köniz. Dipl.Ing.ETH. Arbeitete zuerst in Ingenieurbüro. Seit 1955 Ingenieur beim Kanton Bern, vorerst als Vorsteher des Büros für Strassenplanung. Ende 1965 zum Kantonsoberingenieur ernannt. Wohnt in Köniz. Verheiratet, zwei Söhne.

PL: Haben Sie eine persönliche Vorliebe für eine besondere Art von Strassenplanung?

Gottfried Bachmann: Meine persönliche Vorliebe liegt bei den Gebirgsstrassen. Am liebsten würde ich solche und Alpenübergänge planen und projektieren, weil sich hier interessante technische Probleme stellen und weil hier oben nicht so viele Randbedingungen hineinspielen von Strassenanliegern, Landbesitzern usw. Allgemein gesehen ist die Aesthetik der Strasse ein Aspekt, der mich besonders interessiert. Einerseits wirkt die Aesthetik einer Strasse auf den Fahrer und seine Begleiter; eine schön angelegte, optisch ansprechende Strasse erhöht physisch den Fahrkomfort. Das ist die Fahrerperspektive. Andererseits beeinflusst die Strasse das Empfinden des Wanderers oder Anwohners der durch-

Kantonsoberingenieur Gottfried Bachmann

fahrenen Gegend. In diesem Fall spricht man von der Wandererperspektive. Die moderne Strassenplanung muss beides berücksichtigen. Erst die «Kosmetik der Strasse» zeigt das gelungene Ingenieurwerk. Nur so entsteht die optimale Lösung, auch als Aspekt der Landesplanung betrachtet. Die Forderungen der Aesthetik werden durch die Einpassung der Strasse in die Landschaft, durch ihre Trassierung, durch die optische Führung und durch die Strassenbepflanzung erfüllt. Die Projekte, vor allem ihre kritischen Stellen, müssen optisch analysiert werden, wozu verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung stehen.

PL: Wenn Sie unbeschränkte Finanzmittel zur Realisation zur Verfügung hätten, wie würden sie das bernische oder schweizerische Strassennetz gestalten?

G. B.: Ich würde zuerst einmal versuchen, die unbewältigte Vergangenheit zu überwinden. Das heisst, die alten Postkutschenstrassen in Motorverkehrsstrassen umzubauen. Und parallel dazu müssten wir die Zukunft mit dem Bau von Autobahnen vorbereiten.

PL: Was gilt es bei der Strassenplanung speziell zu beachten?

G. B.: Bei der Strassenplanung müssen zwei deutlich verschiedene Aufgaben beachtet werden:

- Ueberwindung der unbewältigten Vergangenheit mit Sanierung, Ausbau und Korrekturen des bestehenden Strassennetzes auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse, Verkehrsbelastungen und Verkehrsbedeutungen der einzelnen Strecken, Eliminierung von Gefahrenstellen.
- Vorarbeiten für die Zukunft: Planung des zukünftigen Strassennetzes als Teilgebiet der Gesamtplanung, aufgebaut auf dem Siedlungs- und Entwicklungsmodell.

Damit in Zusammenhang steht die Notwendigkeit der Finanzplanung: Wir haben uns nach dem vom Grossen Rat erstellten Finanzplan zu richten, unter ständigem Hinweis darauf, dass zur vollständigen Erfüllung unserer Aufgaben im Strassenwesen mehr Mittel notwendig sind. Und zwar mehr Mittel für

Ausbau und Neubau, Unterhalt, Rationalisierung durch Maschinen, für Werkhöfe und Depots. Da man aber weiss, dass der Strassenbau nicht die einzige Aufgabe des Staates ist, muss die Dringlichkeitsordnung der Staatsaufgaben geregelt sein, und zwar auf eine zehnjährige Periode verbindlich, nicht nur auf zwei Jahre wie jetzt. Ich denke vor allem an Strassenbau, Spitalbauten, Bildungswesen, Abwasserreinigung, Umweltschutz usw.

PL: Bestehen in unserer Form der Demokratie Hemmungen für fortschrittliche Grossplanungen und deren schnelle Realisierung?

G. B.: Hemmungen möchte ich nicht sagen; höchstens kann man bemerken, dass auf die rund 6,5 Mio Einwohner, welche die Schweiz heute zählt, sechs Millionen «Strassenfachleute» in eigener Sache fallen. Und da sehe ich die grössten Hindernisse: dass sich Leute in den Strassenbau mischen, die nichts davon verstehen, aber sich in ihren privaten Interessen angegriffen fühlen. Dagegen sehe ich in der Demokratie eher einen gewissen Vorteil, indem diese nämlich dafür sorgt, dass wir nicht eine «Technokratie» bekommen, die Techniker nicht einfach in den Himmel bauen können und sich alles mehrmals überlegen müssen, um die optimale Lösung zu finden.

PL: Sie unterstehen dem Kantonalen Baudirektor und der Regierung. Haben Sie eine gewisse Mitbestimmung?

G. B.: Ich möchte sagen, wir geben uns die grösste Mühe, die verschiedenen möglichen Entscheidungen so zu beleuchten, dass wir den Politikern, die darüber beschliessen müssen, die Konsequenzen der einzelnen Lösungen darlegen. Natürlich kommt es vor, dass ich persönlich anderer Meinung bin als die Behörde. Aber schliesslich leben wir, wie gesagt, in einer Demokratie, wo der Einzelne seine Meinung der Mehrheit unterzuordnen hat.

PL: Bitte erläutern Sie generell das Strassenbauprogramm 1971/72 des Kantons Bern.

G. B. Das 2-Jahres-Programm baut auf dem mehrjährigen Rahmenprogramm auf, das wir seinerzeit in der grossrätlichen Strassenkommission im Jahre 1966 ausarbeiteten. Darin ist vorgesehen, dass gewisse verkehrsmässige wichtige Hauptstrassen im Kanton im Bau forciert werden. Da ist einmal die Strecke von Boncourt über Biel—Bern—Thun—Grimmel, die sogenannte T 6, dann die Verbindung Delsberg—Basel, die Verbindung von Neuenburg über das grosse Moos nach Kerzers und vor allem auch die Zufahrt von Spiez über Frutigen nach Kandersteg zum Lötschbergtunnel. Nach diesem grossen Richtplan stellte man das Programm für 1971/72 zusammen. Hier kommen vor allem Strassenstrecken zum Zug, die baureif sind, d. h. wo der Landerwerb getätigt ist, die Projektierung und alles vorbereitet. Leider haben wir zuwenig Mittel für die rechtsuf-

rige Brienersee-Strasse, die Grimselstrasse und die Spiez—Kandersteg-Strasse, denn in meinen Augen sind das die drei wichtigsten Objekte, wenn man bedenkt, dass 1973, bei geöffnetem Belchentunnel, wenn die Umfahrung von Basel kommt, wir von Hamburg bis Spiez eine durchgehende Autobahn haben.

PL: Bevorzugen Sie bei der Arbeitsvergebung im Strassenbau Firmen mit modernen Maschinen, auch wenn es mehr kosten sollte?

G. B.: Von «bevorzugen» kann keine Rede sein. Nach unserer Submissionsordnung müssen wir dem wirtschaftlich günstigsten Unternehmen den Vorzug geben, sofern dieses in der Lage ist, die Arbeit auszuführen. Sämtliche Bau-firmen, die ihre Offerten eingeben, haben moderne Maschinen.

PL: Wie ist das Vorgehen, ein Strassenbauprojekt von A bis Z zu planen?

G. B.: Bei einer Neuanlage kommen zuerst die Ideenstudien. Dann schreitet man zu den landesplanerischen Untersuchungen, der Variantenwahl, und dann kommt, nach der Idee, welche im Massstab 1 : 25 000 aufgezeichnet wurde, das generelle Projekt in der Grösse 1 : 5000 zur Bearbeitung. Darin wird die Idee mit dem alten Strassennetz verknüpft. Es folgt das Auflageverfahren mit den Einspracheverhandlungen, dann das Genehmigungsverfahren. Nach der Genehmigung des generellen Projekts kommt die Ausarbeitung des Bauprojekts (1 : 1000) und dessen Auflageverfahren. Nach Genehmigung des Projekts durch den Grosse Rat kann der Landerwerb durchgeführt werden. Darauf folgen Submission und Arbeitsvergebung. Dann kann es eigentlich losgehen... Wenn es sich um die Korrektur einer bestehenden Strasse handelt, sieht der Weg folgendermassen aus: Auflageprojekt — Auflageverfahren mit Einspracheverhandlungen — Detailprojekt — Landerwerb — Submission — Baubeginn.

PL: Gibt es im Moment ein besonders aktuelles Problem?

G. B.: Für mich ist es der Ausbau der Zufahrt von Spiez nach Kandersteg zur Verladerampe des Lötschbergtunnels,

weil ich überzeugt bin, dass, wenn einmal die Nationalstrasse bis Spiez offen ist, ein grosser Teil des internationalen Nord—Süd-Verkehrs sich hier abwickeln wird.

PL: Wie und nach welchen Gesichtspunkten erfolgt die Signalisation einer Strasse?

G. B.: Die Signalisation soll dem Ortsunkundigen Aufschluss geben und ihm behilflich sein, sein Ziel zu erreichen. Die Signalisation ist — nebenbei gesagt — Sache der Polizei. Sie ist natürlich nicht einfach, denn es kann ja nur generell, nach Hauptlinien, und nicht in bezug auf jede Ortschaft hin signalisiert werden. Eine Schwierigkeit liegt in der Koordination zwischen den Kartenherstellern und den «Signaleuren».

PL: Nach welchen Aspekten wird eine Strasse beleuchtet und von wem?

G. B.: Die Beleuchtung ist innerorts Sache der Gemeinden. Ausserorts, auf Staatsstrassen, Sache des Kantons. Ein Problem stellt sich bei den Autobahnen; man sprach davon, diese durchgehend zu beleuchten. Indessen ist man zum Schluss gekommen, damit noch etwas zuzuwarten, und ich selbst bin der Meinung, dass, bevor man Autobahnen beleuchtet, man zuerst die andern Strassen ausserorts mit einer Beleuchtung versehen muss. Hier sind viel mehr Gefahrenstellen.

PL: Wie werden Sicherheitsvorrichtungen ausgewählt und angebracht?

G. B.: Sicherheitsvorrichtungen werden vorerst da angebracht, wo man zum vornherein vermutet, dass es sie braucht. Falls sich später im Verkehrsbetrieb Lücken in den Sicherheitsvorrichtungen ergeben, schliesst man diese nach Möglichkeit. Wenn allerdings die Strassen nach den gegebenen Signalisationen, Geschwindigkeitsangaben usw. befahren würden, könnten die anfänglich angebrachten Sicherheitsvorrichtungen genügen. Meist sind es unvernünftige Fahrer, die eine Strecke oder eine Kurve zur «Unfallecke» machen und nicht die fehlende Signalisation... Es ist eben ein Unterschied, ob eine Kurve mit den vorgesehenen 60 km/h gefahren wird, oder mit 90! Dann ist man selber schuld... Die Signalisation ist von mir aus gesehen deshalb so ein «Kreuz», weil allzu viele Aspekte der Persönlichkeit der einzelnen Fahrer und der Ortskenntnisse hineinspielen und beachtet werden sollten.

PL: Werden die Faktoren Signalisation, Beleuchtung und Sicherheitsvorrichtungen in die Planung einbezogen oder befasst man sich damit, wenn die Strasse fertig ist und man die entscheidenden Punkte konkret vor Augen hat?

G. B.: Die Signalisation sollte in der Planung bei den modernen Ingenieurbüros schon ziemlich früh berücksichtigt werden — meistens ist es auch der Fall. Sicherheitsvorkehrungen gehören eigentlich in das Projekt. Im allgemeinen werden die Sicherheitsvorkehrungen auch schon bei der Ausschreibung berücksichtigt.



Abb. 3. Schneeräumung auf der Grimsel. Die Schneefräse befindet sich noch 6 m über dem Strassenniveau!

PL: Wie weit ist das Nationalstrassennetz im Kanton Bern? Wie lange dauert es vermutlich bis zu seiner Fertigstellung?

G. B.: Von mir aus gesehen läuft es gut. Es sollte fertig sein bis 1985, jedenfalls in den achtziger Jahren. Besonders da es im Kanton Bern ein spezielles Amt gibt. Früher einmal dachte man daran, ein gesamtschweizerisches Büro für die Nationalstrassen zu organisieren — ähnlich wie bei den SBB. Es setzte sich dann aber die Meinung durch, dass jeder Kanton seinen Teil am Nationalstrassennetz selbst übernehmen könne. Der erste Kanton, der ein eigenes Autobahnamt einführte, war der Kanton Waadt, dann der Tessin und dann Bern, Anno 1965. Bei uns gibt es 2330 km Staatsstrassen und rund 240 km Nationalstrassen, wenn diese einmal beendet sind.

Das Autobahnamt befasst sich, wie gesagt, nur mit den Nationalstrassen. Das Tiefbauamt behandelt die Staats- und Gemeindestrassen. Dieses System hat sich bis anhin sehr bewährt. Alle Fäden laufen dann beim Baudirektor zusammen.

PL: Im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau müssen manchmal alte Objekte weichen, wie jetzt die Hunzigenbrücke über die Aare bei Belp. Wie sehen Sie diese Frage?

G. B.: Das darf man nicht nur im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau fragen. Wir hatten dieses Jahr ein ähnliches Objekt, die Zihlbrücke bei St. Johannsen, im Zusammenhang mit der II. Juragewässerkorrektur. Wir haben gegenwärtig ein Problem mit der alten Holzbrücke in Oey-Diemtigen — da weiss man noch nicht, was geschehen wird —, und wir haben ein solches Objekt bereits «bearbeitet» mit der neuen Gümnenenbrücke. Grundsätzlich ist zu sagen: Ich möchte schon lange versuchen, ein «Brückenmuseum» im Kanton Bern aufzustellen, dies in dem Sinne, dass alte, ehrwürdige Brücken jeder Art erhalten bleiben, sofern sie architektonisch und bautechnisch interessant sind. Nun müssen aber solche Brücken meines Erachtens einen Zweck erfüllen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Holzbrücke Haslerüegsau, die Brücke mit dem am weitesten gespannten Holzbogen Europas. Wie man es nicht machen sollte, ist in Gümnenen ersichtlich: Die alte Brücke liegt praktisch funktionslos neben der neuen. Nun zur Hunzigenbrücke: Auf der einen Seite herrscht die Meinung, die Brücke müsse erhalten bleiben, auf der andern die Einsicht, dass sie nicht da stehen bleiben kann, wo sie heute ist. Denn sie liegt zu nahe bei der neuen Brücke, der Betonkonstruktion im Zusammenhang mit dem Bau der N 6;

das bringt Gefahren für die Schifffahrt, die auf der Aare mit kleinen Booten recht rege ist (Strudelbildung usw.). In meinen Augen ist es eine rein finanzielle Angelegenheit: Wieviel ist uns die Brücke wert? Ein Fussgängerübergang zwischen Bern und der Hunzigenbrücke über die Aare ist sicher notwendig, denn es ist anzunehmen, dass die drei Fähren in diesem Abschnitt ihren Betrieb nicht ewig aufrechterhalten werden. Soll nun eine neue Betonkonstruktion für die Spaziergänger gebaut werden oder versetzt man die Hunzigenbrücke? Die Differenz der Kosten, wie sie bis jetzt errechnet wurden, ist zwischen den beiden Varianten so gross, dass rein finanziell gesehen besser ein Betonsteg gebaut würde. Doch es herrscht vorwiegend die Ansicht, die alte Brücke müsse versetzt werden. Nun hat sich das Fernsehen eingeschaltet und in der neuen Sendereihe «Grüezi miteneand» eine Sammlung zu diesem Zweck organisiert. Fragezeichen: der Unterhalt der Brücke — dieser muss ja weitergehen. Wir sehen unsere Aufgaben, die wir mit dem Geld der Automobilisten zu erfüllen haben, anderswo. Der Heimatschutz aber sieht sich vorläufig «ausserstande», den Unterhalt der Brücke zu finanzieren...

PL: Wie ist der Strassenunterhalt im Kanton organisiert? Wie die Schneeräumung?

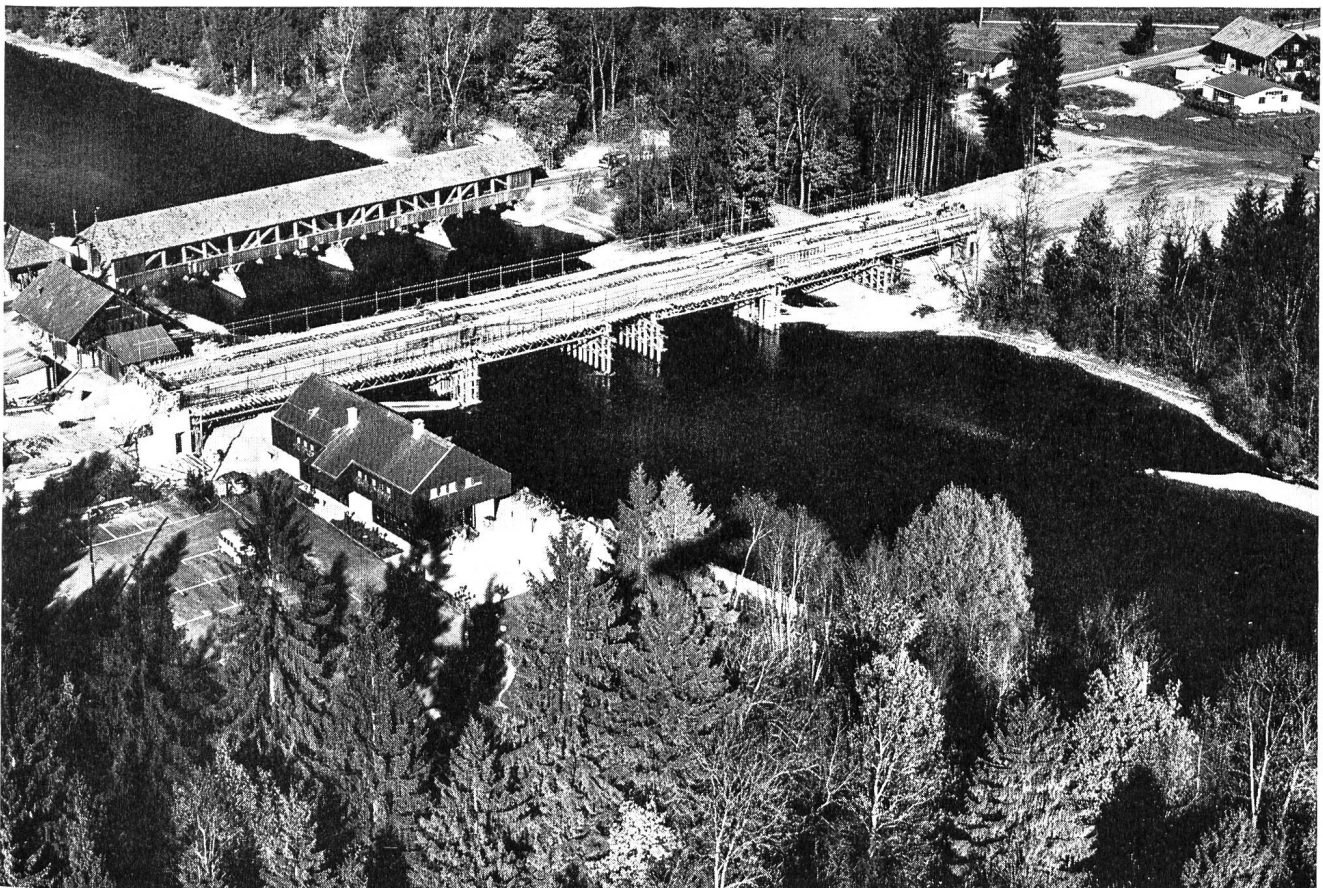
G. B.: Das ist eine der Hauptpflichten der einzelnen Kreise; wir haben in den fünf Oberingenieurkreisen 21 Oberwegmeister, denen der Unterhalt der Stras-

sen anvertraut ist. Sie verfügen über je 15 bis 25 Wegmeister, von denen jeder eine ganz bestimmte Strecke zu überwachen hat. Für die Strassenreinigung stehen fünf Kehrmaschinen (1 pro Kreis) zur Verfügung, von welchen jede auf etwa 120 bis 150 km Staatsstrassen eingesetzt wird. Genau gleich organisiert ist der Schneeräumungsdienst. Dazu ist noch folgendes zu sagen: Unsere Schneepflüge werden von privaten Fuhrhaltern mit ihren Autos geführt. Mit diesen Leuten haben wir Verträge abgeschlossen. Salzstreuer, Schneepflüge usw. gehören ebenfalls grösstenteils dem Tiefbauamt. Von privaten Unternehmen zur Verfügung gestellt werden lediglich die Fahrzeuge, da es sich nicht lohnt, einen so grossen Lastwagenpark zu halten, der im Sommer nicht ausgenützt wird. Das können wir uns nicht leisten. Von uns durchgeführt wird die Passöffnung, wofür wir eigene grosse Schneefräsen besitzen.

PL: Wie stellen Sie sich zu den sogenannten Laternengaragen? Winterthur kassiert von solchen Strassenbelastern 15 Franken pro Monat. Wie steht es in Bern?

G. B.: Es ist heute sicher schwer, genug Garagen zu finden. Aber die Stras-

Abb. 4. Einst und jetzt bei Belp: Die Hunzigenbrücke, ein Flussübergang aus dem «Postkutschenzeitalter» und die moderne Betonkonstruktion der Zufahrt zur N 6 nebeneinander Comet-Flugaufnahme



sen sind für den rollenden Verkehr gebaut, und die, welche ihr Auto einfach abstellen, sei es, weil sie keine Garage finden (kleiner Teil), keine bezahlen können oder wollen, die profitieren von der Gutmütigkeit der andern Strassenbenützer. Ein weiterer Punkt: Diese Mondscheinparkierer sind eine grosse Behinderung für die Strassenreinigung und die Schneeräumung. In meinen Augen sind sie rücksichtslos gegenüber den andern. Man müsste in diesem Sinn eingreifen: Es sollte ein Verbot erlassen werden, mit der Begründung, dass auf den öffentlichen, mit «Automobilistengeld» für den rollenden Verkehr gebauten Strassen kein Fahrzeug zu parkieren hat. Auf Quartierstrassen mag der Fall zum Teil anders liegen, aber auch dort wird die Dauerparkiererei langsam lästig.

PL: Was denken Sie über die Verkehrsplanung in den Städten?

G.B.: Wir müssen uns grundsätzlich überlegen, ob wir autogerechte Städte

wollen oder solche, in denen der Autoverkehr abgeleitet wird. Aus unsern historisch gewachsenen Städten jedenfalls lassen sich keine autogerechten Städte machen, ohne dass sie ihren ehrwürdigen Charakter verlieren. Aber für diese Frage bin ich wohl schon zu alt... Jedenfalls gilt es heute, wenn in der Stadt Strassen verbreitert und umgebaut werden, genau zu überlegen, ob es sich lohnt, für noch mehr Verkehr, noch mehr Lärm und noch mehr Gestank Bäume umzulegen und Grünanlagen zu vernichten. Der Umweltschutz muss sich auch unter den Planern noch stark durchsetzen — sonst schadet man der Sache schlussendlich mehr als dass man nützt. Hier geht's nämlich ans Lebendige.

PL: Was ist die Aufgabe des 1969 eingeführten Planungsamtes?

G.B.: Es soll Leitbilder herstellen für den Kanton Bern. Im Moment werden noch die Grundlagen bearbeitet. Eine der ersten Aufgaben wird die Koordination zwischen den einzelnen Regionalplanungen sein.

PL: Glauben Sie, dass, falls der Verkehr im heutigen Rahmen zunimmt, für zukünftige Verkehrssituationen alle Pla-

nung nichts mehr nützt und uns nur noch der Humor wird helfen können?
G.B.: Wenn wir den Humor hätten, könnten wir es überwinden. Aber bekanntlich fehlt er gerade dem Schweizer Automobilisten sehr... Also müssen wir planen. Und zwar nicht nur nach statistischen Prognosen, sondern mit dem Mut, viel weiter zu sehen und viel realistischer zu denken!

Berner Strassenbauprogramm 1971/72

80 Mio Franken will der Kanton Bern in den Jahren 1971/72 für den Ausbau seines Staatsstrassennetzes aufwenden. Das Zweijahresprogramm weist die folgenden Hauptposten auf: Strassen 1. Klasse 44,6 Mio Franken, Strassen 2. Klasse 34,4 Mio Franken und Reserve der Baudirektion 0,9 Mio Franken. Herausragende Posten sind die Strecken Richiger—Grosshöchstetten (5 Mio), die rechtsufrige Brienerseestrasse (4,5 Mio), Bévillard—Sorvillier (2,3 Mio) und Kehrsatz—Hunzigenbrücke (4,5 Mio). Dazu kommen im Jahre 1971 noch 13 Mio Franken für besondere Strassenstrecken. Es sind die Taubenlochstrasse und die Autobahn Schönbühl—Lyss.

Abb. 5. N 6-Anschlussbauwerk bei Thun-Heimberg. (Comet-Flugaufnahme)



Demokratie und Strassenbau

Die Schweizer Stimmbürger lassen sich durch fachliche Argumente überzeugen, wenn es um ihren Grund und Boden geht. Da hat es beim Strassenbau denn etwa «Sand im Getriebe». Das zeigte sich deutlich am Nationalstrassenteilstück Schönbühl bis Koppigen: Diese Strecke wurde vom 5. bis am 26. August 1957 öffentlich aufgelegt. Sie ist 17,5 km lang und berührt 10 Gemeinden. 42 Einsprachen sind ordnungsgemäss eingereicht worden. Das sind 2,4 Einsprachen pro Kilometer. 18 Einsprachen stammten aus der Gemeinde Kirchberg und 15 aus Rütlingen. Die andern 9 verteilten sich auf die übrigen acht Gemeinden. 3 Einsprachen kamen von grundsätzlichen Gegnern des Nationalstrassenbaus im Kanton Bern. 30 andere behandelten hauptsächlich ihre durch die Neuanlagen zerschnittenen Parzellen und den Landverlust. Von den 10 Gemeinden lehnten nur 2 das Trasse ab, eine mit und eine ohne stichhaltigen Grund.