

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 11 (1954)
Heft: 2

Artikel: Strassenbau und Landwirtschaft
Autor: Ursprung, Jörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783741>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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

nicht aus (Abb. 2). Da auch hier mit Garagen gerechnet werden muss, will der Bauherr zur Erschliessung der mittleren Bauparzellen einen fahrbaren Weg vorsehen an Stelle der bisher bei ähnlichen Verhältnissen üblichen Zugangstreppen.

Der Gemeinderat begrüsst eine solche Lösung, verlangt eine Minimalbreite von 4 m, Ausweich- oder Kehrplätze etwa alle 60 m (als solche können auch Garagevorplätze gelten) und bestimmt ausdrücklich, dass die Gemeinde diese Privatstrasse nicht übernehmen werde.

Schlussbemerkung

In meinen Ausführungen habe ich versucht, ausser technischen Belangen die gesetzlichen Möglichkeiten aufzuzeigen, welche zur Lenkung des baulichen Anwachsens einer Gemeinde und der Er-

Dr. Jörg Ursprung, Direktionssekretär, Suhr

Strassenbau und Landwirtschaft

1. Der stets zunehmende motorisierte Strassenverkehr erfordert gebieterisch einen grosszügigen Ausbau unseres Strassennetzes. Vielerorts wird eine Verbesserung — Verbreiterung — der bestehenden Strassen genügen. Die Verkehrszählungen und andere Studien der Fachkreise haben aber ergeben, dass wir nicht darum herum kommen, für besonders stark belastete Strecken Neuanlagen zu schaffen, sei es, dass wir gewisse Ortschaften mit engen und unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen umfahren, oder sei es, dass wir auf längere Strecken für den Durchgangsverkehr neue, nur dem motorisierten Verkehr zugängliche Strassen bauen.

Bei aller Bejahung des Fortschrittes muss uns diese Entwicklung zu denken geben. In der kleinen Schweiz wird der landwirtschaftlich genutzte und landwirtschaftlich nutzbare Boden mehr und mehr zur Mangelware. Industrie- und Kraftwerkbauten, Waffen-, Flug- und Sportplätze, der Wohnungsbau u. a. m. entziehen unserer Landwirtschaft in beängstigendem Ausmass wesentliche Teile der Existenzgrundlage. Wie sich dies bei der stets zunehmenden Bevölkerung in einem neuen Völkerringen auswirken wird, ist wohl nicht abzuschätzen. Es ist deshalb die Pflicht der Behörden und der Politiker, diesem stetigen Zurückgehen des bebaubaren Bodens nach Möglichkeit Einhalt zu gebieten. Mit diesen Massnahmen sollte in Friedenszeiten begonnen werden; denn die Erfahrungen haben gezeigt, dass Meliorationen und Güterregulierungen ihre Früchte nicht sofort tragen.

Wohl das tauglichste Mittel zur Erhaltung einer leistungsfähigen Landwirtschaft ist die Güterregulierung. Diese Erkenntnis hat sich nicht nur bei uns, sondern auch im Ausland Bahn gebrochen. Die Tatsache, dass zu den eigentlichen Kriegsvorbereitungen unseres nördlichen Nachbarn nicht nur der Bau von Waffenfabriken, sondern vor allem auch

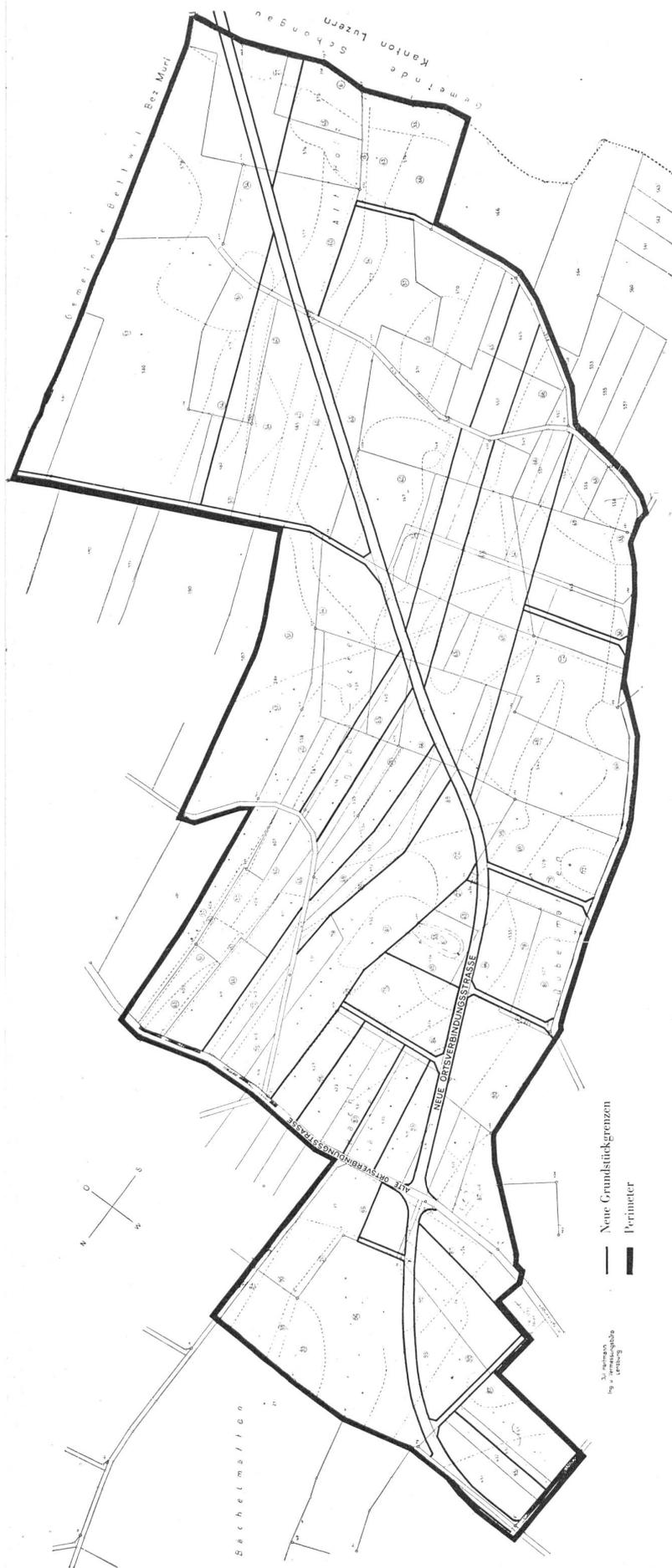
schliessung neuer Baugebiete zur Verfügung stehen. Ich bin mir dabei bewusst, dass wir Schweizer weder von Anwendung gesetzlicher Grundlagen noch von Lenkung der Ueberbauung gerne hören und noch weniger gerne Gebrauch machen. Wenn ich trotzdem ein solches Vorgehen dringend empfehle und für unumgänglich halte, so geschieht es einmal dem zukünftigen Aussehen unserer Dörfer und Städte zuliebe und aber auch zur Schonung der Gemeinden in ihrer finanziellen Beanspruchung für Massnahmen der Baulanderschliessung. Ich bin der Meinung, dass sich unsere Bauinteressenten wieder vermehrt auf die stolze Selbständigkeit des freien Bürgers und insbesondere des Grundeigentümers besinnen sollten auch dann, wenn es gilt, das Bauland zu erschliessen und nicht nur dann, wenn es gilt, sich gegen die Vorschriften der öffentlichen Hand zur Wehr zu setzen.

gewaltige Anstrengungen innenkolonialisatorischer Natur gehörten, erhärtet dies nachdrücklich.

2. Die Eingriffe, die der Strassenbau in die Belange der Landwirtschaft zur Folge hat, bestehen einmal im eigentlichen Landbedarf der heute erforderlichen Anlagen. Nicht weniger nachteilig wirkt sich aber die Tatsache aus, dass die Strassen selbstverständlich in erster Linie nach den Erfordernissen eines schnellen Verkehrs gebaut werden müssen. Der Strassenbauer kann bei der Projektierung auf die bestehenden Grundstücksformen und -grenzen nicht Rücksicht nehmen. Dies hat zur Folge, dass die Grundstücke durchschnitten werden. Eine rationelle Bewirtschaftung wird verunmöglicht oder zum mindesten sehr erschwert. Es werden aber nicht nur die Grundstücke selbst entzweigesehnt. Ganze Betriebe werden getrennt. Zwischen ein einst harmonisches Ganzes schiebt sich der Fremdkörper Strasse als ein gefährliches Hindernis.

Die Güterregulierungsorgane waren in richtiger Erkenntnis der Sachlage vielerorts bestrebt, bei der Projektierung des Wegnetzes und der Ausarbeitung des Zuteilungsentwurfes auf projektierte Strassenkorrekturen und -neuanlagen Rücksicht zu nehmen. So war es — namentlich bei der Durchführung des ausserordentlichen Meliorationsprogrammes — möglich, die Belange der Landwirtschaft und des Strassenbaues aufeinander abzustimmen. Hierbei wurde verschieden vorgegangen. Es kam vor, dass die öffentliche Hand vor der Regulierung im Perimeter Grundstücke erwarb und sich dieselben im Trasse der künftigen Strasse zuteilen liess. In einigen Fällen wurden die Güterregulierungsunternehmen veranlasst, die Strassentrasses aus der Masse dem Strassenbau zuzuteilen, wobei dann die öffentliche Hand die so geschaffenen Strassengrundstücke vom Güterregulierungsunternehmen käuflich übernahm. Diese Bestrebungen haben sich bewährt.

3. Was soll aber geschehen, wenn im Bereiche der zu bauenden Strasse nicht — mehr oder weniger zufälligerweise — eine Güterregulierung im Gange ist? Der Strassenbauer hat selbstverständlich die Möglichkeit, den Landerwerb im Enteignungs-



verfahren oder freihändig zu bewerkstelligen. Für seine Belange wird er ohne Zweifel von den Zielen kommen. Die Grundeigentümer werden nach den Vorschriften der einschlägigen Gesetzesbestimmungen entschädigt. Den Erfordernissen der Eigentumsgarantie ist damit Genüge getan. Was aber bei diesem Vorgehen in vielen Fällen nicht berücksichtigt wird — und nicht berücksichtigt werden kann — das sind die Belange der Landwirtschaft und damit unserer Volkswirtschaft überhaupt. Es ist den vom Enteignungsverfahren tangierten Landwirten in den wenigsten Fällen möglich, die ihnen ausbezahlten Entschädigungen dazu zu verwenden, um die Kapazität ihrer Betriebe auf der bisherigen Höhe zu erhalten. Die Produktion landwirtschaftlicher Erzeugnisse geht bei jedem tangierten Betrieb mehr oder weniger merklich zurück. Zusammengefasst ist eine nicht wieder gutzumachende Schädigung der Lebensmittelproduktion — neben den hier nicht zur Diskussion stehenden übrigen Nachteilen — das Resultat.

Um alle die geschilderten Nachteile zu verhindern, hat man im Kanton Aargau in den letzten Jahren in zwei Fällen den Versuch unternommen, den Landerwerb durch speziell zu diesem Zwecke ins Leben gerufene Güterregulierungen zu bewerkstelligen. Es sei im folgenden der dabei eingeschlagene Weg kurz skizziert.

a) Die Ortsverbindungsstrasse Fahrwangen - Bettwil

Der Grosse Rat beschloss mit Dekret vom 10. September 1946, die Ortsverbindungsstrasse 108, Fahrwangen - Bettwil, sei neu anzulegen. Das Projekt sah vor allem eine Reduktion der verhältnismässig grossen Steigungen vor. Die Linienführung der neuen Strasse hatte zur Folge, dass — vor allem im Gemeindebann Fahrwangen — zahlreiche Grundstücke durchschnitten wurden. Trotzdem war ursprünglich vorgesehen, den Landerwerb für die ganze Strecke im Enteignungsverfahren durchzuführen. Auf die Einsprache zahlreicher Grundeigentümer und der Gemeindebehörden von Fahrwangen hin liess dann aber die Baudirektion durch das kantonale Meliorationsamt die Frage prüfen, ob eine Umlegung zum Ziele führen würde. Die Studien ergaben, dass eine Güterzusammenlegung im Gemeindebann Fahrwangen den erhofften Erfolg bringen werde. Vorverhandlungen zwischen dem Gemeinderat Fahrwangen und der Baudirektion führten zu folgendem Resultat:

1. Die Regulierungskosten werden in das Strassenbaunternehmen einbezogen.
2. Das zu gründende Güterregulierungsunternehmen stellt der Einwohnergemeinde Fahrwangen (nach aargauischem Recht

Abb. 1. Plan der Güterregulierung Ortsverbindungsstrasse Fahrwangen - Bettwil.

sind die Ortsverbindungsstrassen Eigentum der Einwohnergemeinden) zuhanden des Strassenbauunternehmens das erforderliche Land mit dem Gründungsbeschluss zur Verfügung.

Eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens konnte in der Folge durch die Gemeindebehörden dadurch erzielt werden, dass es gelang, im Perimeter ein Grundstück zu erwerben, das für die Ausscheidung des Trasses ausreichte.

Gestützt auf dieses Verhandlungsergebnis stellte der Gemeinderat den Beteiligten gemäss den einschlägigen Vorschriften des aargauischen Flurgesetzes den Antrag auf Durchführung einer Güterregulierung. Diesem Antrag wurde mit grossem Mehr zugestimmt. Das Verfahren nahm seinen Lauf. Es war nun nicht einfach, in diesem verhältnismässig kleinen Perimeter mit zum Teil nicht sehr günstigen Terrainverhältnissen (ausgedehnte Hanglagen!) eine zweckmässige Zuteilung zu bewerkstelligen. Es ist vor allem dem ausführenden Grundbuchgeometer (J. Hartmann, Lenzburg) zu verdanken, dass das Zuteilungsverfahren trotz dieser nicht sehr günstigen Ausgangslage zur Zufriedenheit aller Beteiligten abgeschlossen werden konnte. Die Beschwerdeinstanzen wurden in keinem einzigen Falle angerufen. In zahlenmässiger Hinsicht dürfte folgendes von Interesse sein:

Grösse des Zusammenlegungsgebietes . . .	27 ha
Zahl der Grundstücke im alten Bestand . . .	75
Zahl der Grundstücke im neuen Bestand . . .	34
Zahl der Grundbesitzer im alten Bestand . . .	30
Zahl der Grundbesitzer im neuen Bestand . . .	30

Wege wurden keine gebaut. Wo nötig, wurden Rasenwege ausgeschieden. Die Abzüge für diese Anlagen schwankten je nach den Verhältnissen zwischen 0 und 1,5 %. Das für den Strassenbau benötigte Land wurde, wie erwähnt, von der Einwohnergemeinde eingeworfen, so dass also die Grundeigentümer an die Strasse kein Land verloren.

Zur Illustration sei auf den abgedruckten Plan verwiesen. Die alten und die neuen Grundstücksgrenzen sowie die alte und die neue Ortsverbindungsstrasse sind darin ersichtlich. Der Plan zeigt deutlich, wie nachteilig für die Landwirtschaft sich ein Landerwerb im Enteignungsverfahren ausgewirkt hätte. Die Güterregulierung brachte es demgegenüber mit sich, dass neue, zweckmässig geformte Parzellen mit verbesserten Zufahrtsverhältnissen geschaffen werden konnten. Dass die Parzellenzahl im neuen Bestand auf zirka 45 % reduziert werden konnte, ist ein weiterer, nicht zu übersehender Vorteil.

Das Vorgehen war nicht nur für die betroffenen Landeigentümer, sondern auch für das Strassenbauunternehmen von Vorteil, indem die normalerweise recht schwierigen Landerwerbsverhandlungen mit den einzelnen Grundeigentümern wegfielen. Mit den Bauarbeiten konnte sofort nach dem Gründungsbeschluss begonnen werden. Ein erfahrungsgemäss oft langwieriges Expropriationsverfahren konnte vermieden werden. Kostenmässig wirkten sich die beiden Verfahren ungefähr gleich aus. Der «Nutzeffekt» des Güterregulierungsverfahrens ist

aber für die Landwirtschaft ohne Zweifel bedeutend.

b) Die Surbtalstrasse zwischen Endingen und Unterendingen

Der Grosse Rat beschloss mit Dekret vom 13. Januar 1938 den Neubau der Surbtalstrasse zwischen Döttingen und der Kantonsgrenze bei Murzeln. Der Landerwerb wurde für gewisse Strecken im Enteignungsverfahren, für gewisse Strecken im Zuge von Güterregulierungen des ganzen Gemeindegebietes — z. B. Lengnau — durchgeführt. Zwischen Endingen und Unterendingen kommt die neue Strasse auf ein völlig neues Trasse in die Talsohle zu liegen. Sie durchschneidet zahlreiche Grundstücke und hätte eine weitere Parzellierung des ohnehin schon stark zerstückelten Grundbesitzes in jenem Gebiet zur Folge gehabt. Die Grundeigentümer beschlossen deshalb auf eigene Initiative eine Güterregulierung für den Strassenbau. Zwischen dem Staat Aargau und dem Unternehmen kam eine Vereinbarung mit im wesentlichen folgendem Inhalt zustande:

1. Das Regulierungsunternehmen tritt dem Staat an die neue Surbtalstrasse einen 4 m breiten Streifen Landes unentgeltlich ab.
(Die unentgeltliche Abtretung erfolgte deshalb, weil die neue Surbtalstrasse für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Talsohle ebenfalls von Vorteil ist!)
Der Rest des erforderlichen Landes wird vom Staat mit Fr. 2.— je Quadratmeter entschädigt.
2. Der Staat übernimmt sämtliche Regulierungskosten und allfällige, trotz der Regulierung entstehende Inkonvenienzentschädigungen der einzelnen Grundeigentümer.

Die Umlegung dieses Gebietes wurde erschwert durch ein altes Bewässerungssystem. Ursprünglich war vorgesehen gewesen, dasselbe eingehen zu lassen. Die vergangenen Trockenjahre brachten es aber mit sich, dass die Grundeigentümer auf ihre alten Wasserrechte nicht verzichten wollten. Es musste somit bei der Neuzuteilung auf diese Verhältnisse Rücksicht genommen werden. Trotz diesen erschwerten Bedingungen gelang es dem ausführenden Grundbuchgeometer (O. Wassmer, Zurzach), einen befriedigenden Zuteilungsentwurf aufzustellen, der mit ganz wenigen Ausnahmen die Billigung der Beteiligten fand. Schwierig war die Arbeit des Geometers und der Ausführungskommission auch wegen des kleinen Perimeters (11,01 ha), der nur geringe Ausweichmöglichkeiten bot. Trotzdem war es möglich, nicht nur gutgeformte Grundstücke zu erhalten, sondern es konnte sogar die Parzellenzahl von 48 auf 46 (Zahl der Grundeigentümer alt 41, neu 40) reduziert werden. Auch dieses Werk kann in jeder Hinsicht als gelungen qualifiziert werden.

4. Wo der Landerwerb im Zuge eines schon bestehenden Regulierungsunternehmens bewerkstelligt werden kann oder wo die Grundeigentümer sich entschliessen können, für den Strassenbau eine Zusammenlegung zur Durchführung zu bringen,

können die Schäden für die Landwirtschaft durch den Strassenbau vermindert werden. Schwierig werden die Verhältnisse aber dann, wenn weder die eine, noch die andere dieser Voraussetzungen gegeben ist. Wer die Gelegenheit hat, sich im Güterregulierungswesen zu betätigen, weiss, wie schwer es oft ist, ein Unternehmen zustandezubringen, das für die Gründung eines Unternehmens erforderliche qualifizierte Mehr zu gewinnen. Nur langsam bricht sich bei der Bevölkerung vielerorts die Einsicht in die Nützlichkeit einer Zusammenlegung Bahn. Wo der Grundbesitz nicht durch ein grosses öffentliches Werk, wie eine Strasse dies darstellt, gestört wird, kann man, in normalen Zeiten wenigstens, den Entschluss zu einer Regulierung ruhig reifen lassen. Es ist falsch und es widerspricht unserer Staatsauffassung, hier etwas erzwingen zu wollen. Wesentlich anders sieht aber die Sache dann aus, wenn durch ein grosses öffentliches Werk plötzlich grosse Eingriffe in das Grundeigentum nötig werden. Ist es nicht wirtschaftlich unverantwortlich, zuerst landwirtschaftliche Grundstücke und ganze Betriebe unter einem grossen Kostenaufwand (Minderwerts- und Inkonvenienzenbeschädigungen!) zu schädigen und hernach, vielleicht Jahrzehnte später, mit hohen öffentlichen Subventionen durch Güterregulierungen wieder zu sanieren? Ist es nicht viel vernünftiger, diesen Problemen in *einem Zuge* zu Leibe zu rücken? Dies wäre nämlich sowohl für die Staatskasse, als auch für die Grundeigentümer von Vorteil. Für diese ist der Vorteil nicht nur auf der rein wirtschaftlichen Ebene zu suchen, sondern es bleibt ihnen, *ein* unangenehmes Verfahren erspart. Sowohl ein Enteignungs-, als auch ein Güterregulierungsverfahren bringt dem Grundeigentümer, auch bei noch so seriöser Leitung und Planung, Umtriebe und Aerger, kleinere und grössere Auseinandersetzungen mit Behörden und Nachbarn. Es wäre falsch, die in beiden Verfahren notwendigerweise auftauchenden grossen und kleinen menschlichen Probleme zu übersehen.

Es gilt, unseres Erachtens diese Fragen zu lösen, bevor man grosse Durchgangsstrassen in Angriff nimmt. Im Ausland hat man dies auch getan. In Bayern z. B. besteht die Möglichkeit, eine Güterregulierung auch ohne Zustimmung der Grundeigentümer anzuordnen, wenn «für eine Anlage, die, insbesondere auch wegen der Beschaffung von Arbeitsgelegenheit, eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung für das deutsche Reich, für die deutsche Reichsautobahn oder die Reichsbahn, für den bayerischen Staat oder die Allgemeinheit hat, die Abtretung von land- und forstwirtschaftlich oder gärtnerisch benütztem oder nutzbarem Grund und Boden notwendig wird, und durch die Anlage oder durch die Grundabtretung hierüber die wirtschaftlichen Verhältnisse von Gemeinden... oder von einzelnen Grundbesitzern einschneidend berührt werden» (Gesetz über die beschleunigte Durchführung von Flurbereinigungen vom 7. Dezember 1933 in der Fassung des Aenderungsgesetzes vom 3. September 1937 und des Wiedereinführungsgesetzes vom 15. Juni 1946, Art. 1). Die Kompetenzen der

Flurbereinigungsbehörden sind in diesem Verfahren ganz wesentlich erweitert. Hervorzuheben ist andererseits, dass sämtliche Regulierungskosten von dem Unternehmen aufzubringen sind, zu dessen Gunsten die Bereinigung angeordnet wird.

Man wird einwenden, die zwangsweise Durchführung eines Güterregulierungsunternehmens widerspreche unserer Rechtsauffassung, unserer Anschauung von der Freiheit des Grundeigentums. Ich gehe damit vollkommen einig in bezug auf Unternehmen, die in normalen Zeiten und unter normalen Voraussetzungen zur Durchführung gelangen. Wie verhält sich das aber, wenn eine Strasse ohnehin *gegen* den Willen der betroffenen Grundeigentümer erstellt werden *muss*? Dass hierbei der öffentlichen Hand das Enteignungsrecht zur Verfügung steht, das ihr erlaubt, Grund und Boden gegen den Willen der Eigentümer an sich zu ziehen, ist uns fast selbstverständlich geworden. Aber Hand aufs Herz: welches der beiden Institute stellt einen schwereren Eingriff in die Privatrechte dar, die Enteignung oder die Umlegung? Man kann mit guten Gründen verschiedener Auffassung sein. Kein Zweifel kann aber wohl darüber bestehen, dass das Güterregulierungsverfahren schlussendlich sowohl für die Allgemeinheit, als auch für den einzelnen entschieden den Vorzug verdient. Nicht nur, dass die Grundstücke zweckmässig geformt und erschlossen werden können! Das Güterregulierungsverfahren hat darüber hinaus noch den grossen Vorteil, dass der Landverlust gleichmässig auf zahlreiche Grundeigentümer verteilt werden kann. Die Zufahrtswege usw. können zweckmässig angelegt, Kreuzungen können vermieden werden. Wenn Bonitierung und Neuzuteilung darüber hinaus mit einer Orts- und Regionalplanung sinnreich in Einklang gebracht werden, lassen sich für die Allgemeinheit weitere grosse Vorteile erzielen, ohne dass die Grundeigentümer gleichzeitig geschädigt werden.

Wenn die zwangsweise Durchführung von Regulierungen im Zusammenhang mit öffentlichen Anlagen aus politischen Gründen abgelehnt werden sollte, gibt es noch eine andere Möglichkeit, um zum Ziele zu gelangen. Ich sehe diese darin, dass das Zustandekommen von Regulierungen von *bundesrechtswegen* erleichtert, das erforderliche qualifizierte Mehr für solche Fälle z. B. auf ein Viertel der Grundeigentümer, die über ein Viertel der Fläche verfügen, reduziert wird.

Selbstverständlich ist nun nicht für alle Fälle eine Güterregulierung das Allheilmittel. Sie stellt aber zweifellos eine Einrichtung dar, die es verdient, beim Studium des Problems «Strassenbau und Landwirtschaft» ernsthaft in Erwägung gezogen zu werden. Sie soll dort zur Anwendung kommen, wo ihre Zweckmässigkeit feststeht. Dies zu entscheiden, ist Sache der Landwirtschaft, des Kulturingenieurs und des Strassenbauers. Sie soll auch nicht überall zwangsweise zur Durchführung gelangen. Wo sich die Grundeigentümer, wie in den Fällen Fahrwangen und Endingen-Unterendingen, aus eigenem Antrieb dazu entschliessen, wäre es falsch, einzugreifen.