

**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. 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:** 15.03.2025

**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 Trasseefestzulegen, 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—Überquerung des Ergolztales—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 Trasseefest der Autobahn und der erforderlichen Nebenanlagen zu liegen kommt. Um diese Umlegungen verwirklichen zu können, mussten sich alle

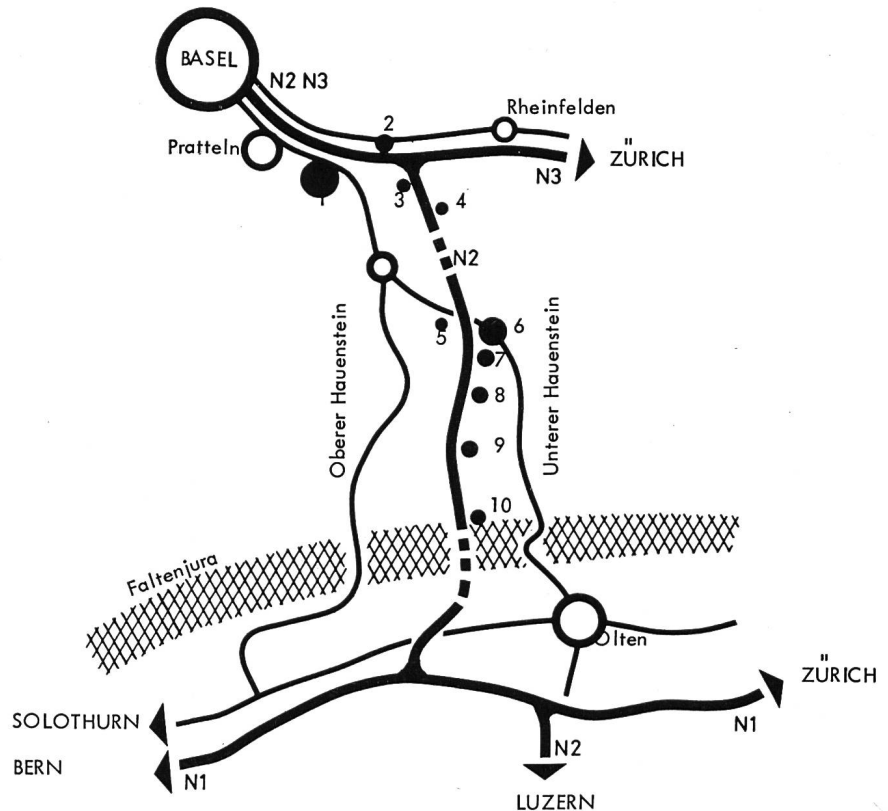


Abb. 1 Situation

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

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.

## 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 entschlossen 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 ausübten: 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:

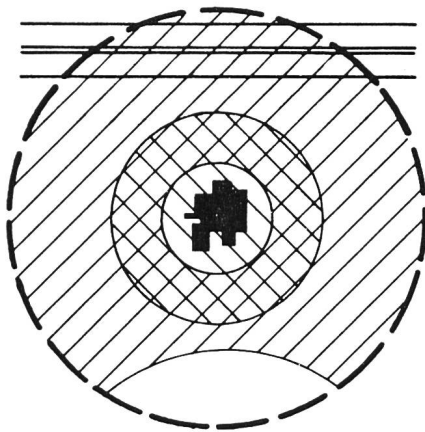
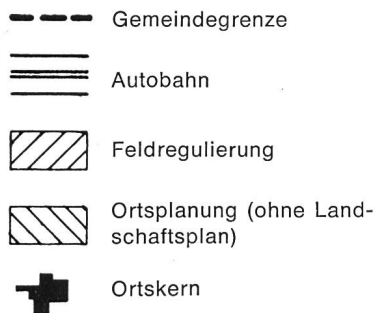


Abb. 2 Schema Autobahn-Projektierung Feldregulierung und Ortsplanung



### 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 (Wert-

umlegung) 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:

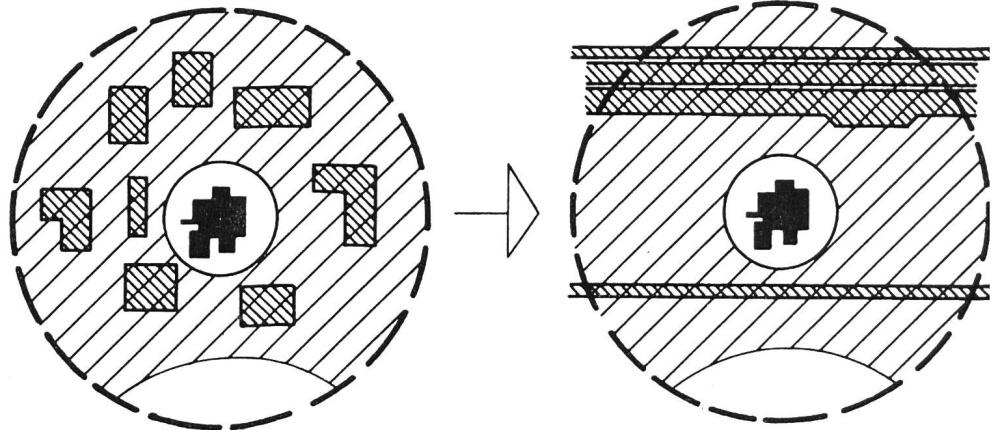
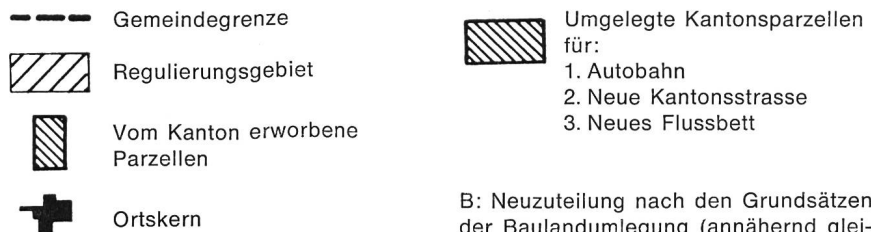


Abb. 3 Graphisch vereinfachtes Umlegungsprinzip



### 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 andererseits 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. Bundesge-

richtsurteil 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,

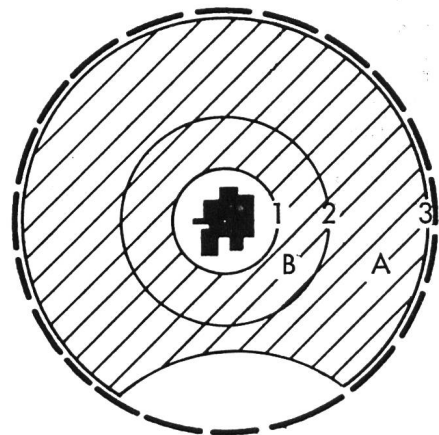


Abb. 4

1. Innerer Regulierungsperimeter
2. Baugebietsperimeter
3. Äusserer 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 m<sup>2</sup>. 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:

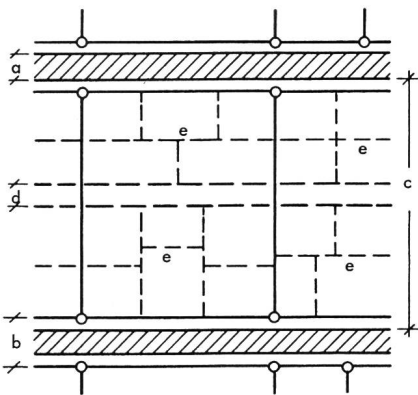


Abb. 6

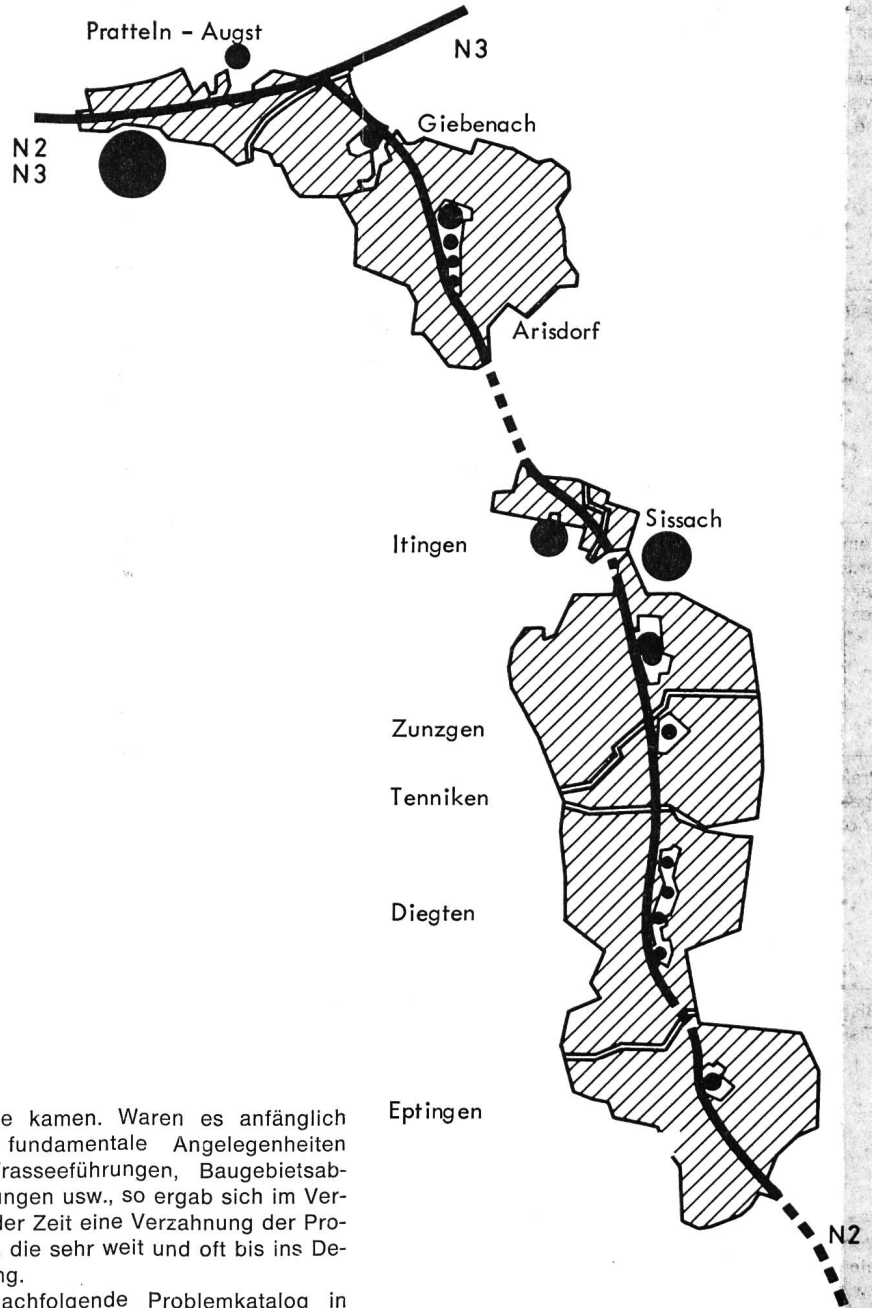
- a Ausgebauter Regulierungsweg, z. B. drei m breit
- d Vermarktung durch Regulierung für spätere Erschliessungsstrasse für die Wohnzone gemäss Ortsplanung, z. B. 6 m breit
- c Abstand der Regulierungswege für landwirtschaftliche Bewirtschaftung, rund 100—120 m
- b Parzellierungsmöglichkeit für spätere 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

Abb. 5 Die durchgeführten Felderregulierungen



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 Problemerkatalog 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

- Landwirtschaftliche Eignung
- Regulierungswege
- Wohnstrassenrhythmus
- Umfahrungsstrassen
- Schutzonen 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

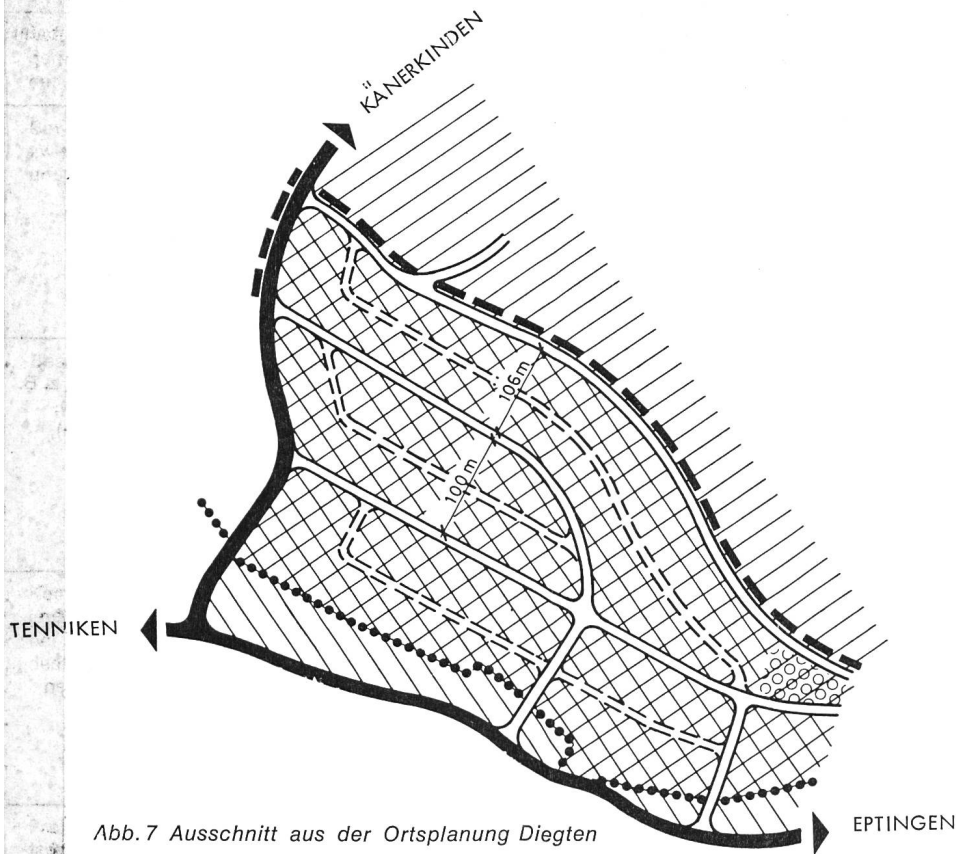


Abb. 7 Ausschnitt aus der Ortsplanung Diegten

- 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 Problemerkatalogs 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 Auswir-

kungen der Autobahn auf die Ortschaften.

- Die Gemeinden im Arisdörfertal werden beeinträchtigt, ohne einen direkten Nutzen zu ziehen.
- Die Ergolzalmgemeinden 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 Störfaktoren, 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 Verbreiterungstreifen 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 Verkehrsplanung (auch Wohnbevölkerung)   | Bevölkerungsentwicklung   |      |      | Einfluss der Autobahn auf die bauliche Entwicklung | Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebietes | Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebietes | Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebietes  | Einfluss der Autobahn auf Ausdehnung und Lage des Baugebietes  | Nutzfläch der Regulierung   | Projektklassifizierung der verschiedenen Unternehmen  |   |  |
|-------------|-------------------|---|--|---|--|---|------|------|--|---|---|--|--|---|---|---|--|
|             |                   |   |  |   |  | 1900  | 1900 | 1970 |  |   |   |  |  |   |   |   |  |
| Guldbach    |                   | Erhöhte Lage am nördlichen Hangflus   | Relativ stark, akustisch (teilweise), optisch (je nach Witterung)                      | Neuweise Distanz zwischen Baugebiet und Autobahn  | Gering, Durch Emporstrahlung keine Störwirkung reduziert werden  | Gering, Steigerung durch Anschließwerk bei Agerl, Richtung Basel. Ortsentwicklung durch neue Kantonsstrassen  | 169  | 180  | 169  | + 6,5 %   | - 0,1 %   | Besseres Image als Wohnort. Bauliche Entwicklung im Anlaufes beschränkt (Aussparungspunkt)               | Vordringen der Baugebiete in weniger günstige Lagen. Verlust des Siedlungsgebietes als Wohnzone  | Gewerbezone am Ostend des Baugebietes (als Pufferzone)                              | Zwei Standortvarianten für neues Schulhaus. Entscheidung erst nach Abklärung der Störwirkung der Autobahn     | Guter Effekt im übergeordneten Strassenetz. Gewerbezone. Schienenstrasse mit dem Gemeindefeld und Füllsiedlung (Dammerschüttung durch Autobahn) | N2 Holinger AG<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter<br>Itin + Kipfer |
| Reinach     |                   | Erhöhte Lage am Westhang  | Relativ stark, akustisch (teilweise), optisch (teilweise), optisch (je nach Witterung) | Störschlechte Blöckchen   | Meldesten sehr grosszügige Ausdehnung des Baugebietes, welche als solche kaum zu erkennen sind, teilweise hohe Blöckchen | Nur geringe Steigerung, da Anschließwerk Agerl etwa 4-6 km entfernt. Entlastung des ländlichen Verkehrs durch neue Umfahrungen                      | 720  | 759  | 807  | + 5,4 %   | + 6,3 %   | Besseres Image als Wohnort. Bauliche Entwicklung im Anlaufes beschränkt (Aussparungspunkt)               | Eher positiv, da einseitige Konzentration an einer Lage im Ort (Richtung Oberg)  | Relativ gering, Gewerbezone am Ostend des Baugebietes an der Westseite der Autobahn | Gering  | Sehr guter Effekt in Bezug auf Hangerschließung und Frachten des Kirchenwegs durch entsprechende Land-zulagen                                   | N2 Holinger AG<br>Tunet<br>FR Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter<br>Itin + Kipfer     |
| Illgen      |                   | Tunnellage am Südhang auf der dem Dorf mit gegenüberliegenden Talso                                       | Gering, Durchsicht im Tunnel, aber im Baugebiet am sonnenseitigen Südhang              | Keine (zurzeit) nicht erforderlich, sondern nicht bei späterer Bebauung des Südhangs                                    | Praktisch Null, Anschließwerk Bäsch mit teilweise sehr flach gezogenen Blöcken   | Erhebliche Steigerung durch Anschließwerk Bäsch (Basal/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T2 | 664  | 882  | 1187   | + 27 %  | + 34,6 %  | Starke Zunahme der Bevölkerung (Industrien, Einfamilienhäuser)   | Kein   | Praktisch Null  | Praktisch Null  | Grosse Teile des zukünftigen Baugebietes im Rahmen der Regulierung umgelegt, öffentliche Zonen und Strassenansätze ausgeschrieben               | N2 Holinger AG<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter                  |
| Schönenbuch |                   | Talübergang im Bereich der westlichen Banngrenze, Tunnel Chavorn, Endlage an der südwestlichen Banngrenze | Relativ gering, Durchsicht im westlichen Teil des Südhangs                             | Praktisch keine, Völlig nicht erforderlich bei Schulhausneubau  | Gering, abwärts  | Erhebliche Steigerung durch Anschließwerk Bäsch (Basal/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T2 | 3483 | 4274 | 5028   | + 21 %  | + 18,9 %  | Starke Zunahme der Bevölkerung (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gewerbebauzonen, Läden)      | Kein   | Praktisch Null  | Verlegung der Schienenanlage, Bauliche Entwicklung des Realstrassen   | Nur in geringem Masse, da nur ein geringer Teil von der Regulierung erfasst   | N2 Blätter<br>Tunet<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter             |
| Zug         |                   | Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangflus  | Stark, akustisch (teilweise), optisch (teilweise), optisch (je nach Witterung)         | Bisher keine, Refusionen im Gang  | Relativ gering   | Steigerung, die zwischen dem Anschließwerk Bäsch und Döngel liegt   | 954  | 1196 | 1681   | + 25,4 %  | + 40,3 %  | Sehr starke Zunahme der Bevölkerung (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gewerbebauzonen, Läden) | Etwas problematische Entwicklung in der Längsrichtung (Talboden). Reduktion durch regulierungsmässige Neugestaltung Länge der Autobahn | Schwierigkeiten bei der Lagebestimmung der Gewerbezone                              | Konflikt mit dem bestehenden Schulhaus (Dammerschüttung) im Rahmen der Autobahnneubau                         | Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenansätze ausgeschrieben   | N2 Blätter<br>Tunet<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter             |
| Tessellen   |                   | Leicht erhöhte Lage am westlichen Hangflus  | Relativ stark, akustisch (teilweise), optisch (teilweise), optisch (je nach Witterung) | Vorerst Ablehnung einer Schaffung einer Schaffung zwischen Autobahn und Baugebiet, in der Zukunft jedoch ausgeschrieben | Abschließung unter anderem im Bereich des Baugebietes, ausserhalb, Baugebiet, Fotoverbote (ausgeschrieben)               | Steigerung, die zwischen dem Anschließwerk Bäsch und Döngel liegt   | 440  | 447  | 549  | konstant  | + 22,8 %  | Starke Zunahme der Bevölkerung (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gewerbebauzonen, Läden)      | Einseitige Entwicklung in Richtung des Talbodens   | In höherem Masse, Gewerbezone als Puffer zwischen Wohnzone und Autobahn             | Erhöhter Geräuschpegel beim neuen Schulhaus   | Neue Baugebiete im Rahmen der Regulierung umgelegt und Strassenansätze ausgeschrieben   | N2 Blätter<br>Tunet<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter             |
| Duggingen   |                   | Erhöhte Lage am westlichen Hangflus   | Relativ stark, akustisch (teilweise), optisch (teilweise), optisch (je nach Witterung) | Meldesten Blöcken (hoch nicht wirksam)  | Aberholwerke unter anderem im Bereich des Baugebietes, ausserhalb, Baugebiet, Fotoverbote (ausgeschrieben)               | Erhebliche Steigerung durch Anschließwerk Bäsch (Basal/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T2 | 711  | 641  | 808  | - 9,8 %   | + 45 %  | Starke Zunahme der Bevölkerung (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gewerbebauzonen, Läden)      | Einseitige Entwicklung in Richtung des Talbodens   | In höherem Masse, Gewerbezone als Puffer zwischen Wohnzone und Autobahn             | Erhöhter Geräuschpegel beim neuen Schulhaus   | Rückwärts Entwicklung in Richtung des Talbodens   | N2 Blätter<br>Tunet<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter             |
| Epfigen     |                   | Stark erhöhte Lage über dem Dorf  | Relativ stark, akustisch (teilweise), optisch (teilweise), optisch (je nach Witterung) | Praktisch nicht möglich   | Vermehrte Einengung des Baugebietes durch die Autobahn   | Steigerung durch Anschließwerk Bäsch (Basal/Mittelland) und durch T2 Richtung Liestal. Vollständige Entlastung der Hauptstrasse durch T2            | 556  | 553  | 669  | konstant  | + 21 %  | Geringe Zunahme der Bevölkerung (Industrien, Einfamilienhäuser, projektierte Gewerbebauzonen, Läden)     | Ohne Siedlungsgebiet durch Autobahnneubau nicht zu Wohnzonen benutzbar. Einengung in westlicher Richtung                               | Reduktion bzw. Verlagerung der Gewerbezone südlich der Autobahn                     | Freiheit durch Einengung beschaffen und durch gleich hohe Autobahnneubau kann neues Baugebiet umgelegt werden | Neue Kantonsstrasse Richtung Liestal/Basel kann neues Baugebiet erschliessen  | N2 Blätter<br>Tunet<br>FR Polner<br>OP Anstaltsgemeinschaft: Schwörer + Bülter             |

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<br>Aegerter + Bosshardt | Projektierung und Bauführung durch private Ingenieurbüros |
| Felderregulierung | Regulierungsgenossenschaft | Meliorationsamt                       | Private Geometerbüros<br>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 ausgenutzt 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 Diemtal 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.