Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 53 (1958)
Heft: 1-de

Artikel: Eine Autostrasse auf dem linken Ufer des Vierwaldstättersees
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-173637

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

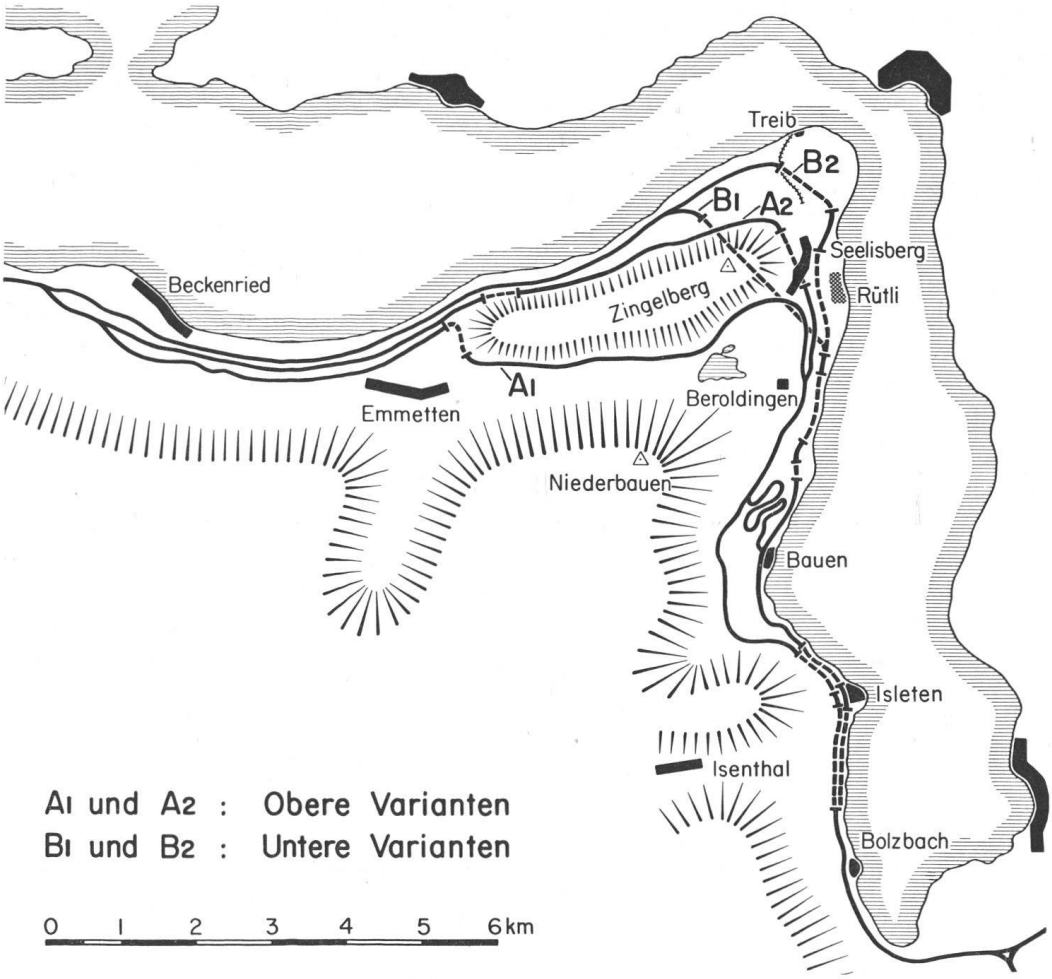
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eine Autostraße auf dem linken Ufer des Vierwaldstättersees

Wir alle wissen es, daß im Straßenbau unseres Landes eine Umwälzung im Kommen ist, die an technischem Aufwand und Kosten, aber auch an Bedeutung für das Landschaftsbild, nur mit dem Zeitalter des Eisenbahnbaues verglichen werden kann. Bis heute folgen unsere Straßenzüge meist denjenigen, die man im Zeitalter der Postkutschen gebaut hat. Man hat sie zwar vielfach verbessert, verbreitert, gestreckt und mit neuen Belägen versehen. Doch allzudicht und allzunah haben sich die Menschen im Laufe der Zeit an ihren Rändern angesiedelt. Tausende mußten zwar ihre Vorgärten opfern oder zurücknehmen, ebenso viele mußten es dulden, daß ihre Häuser nun unmittelbar an den Gehstreifen und am Lärme des Verkehrs stehen, Hunderten hat man sogar ihre Wohnstätten enteignet. Doch was man erreichte, ging über örtliche Verbesserungen kaum hinaus. Die Hauptströme des Verkehrs jedenfalls sind nach wie vor in allzu enge Betten gezwängt, branden links und rechts an, stauen sich, zwängen sich mühsam durch die Engpässe hindurch, und die Zahl der Menschen – Fußgänger und Fahrer – schuldhafte und schuldlose, die bei Unglücksfällen ihr Leben lassen müssen oder mit Wunden vom Platze getragen werden, geht Jahr für Jahr in die Tausende. Auf der ganzen Welt ist es so. Überall ist die Zeit reif, um die Folgen aus den Tatsachen zu ziehen: man muß dem großen Wagenverkehr eigene Straßen bauen, also Autobahnen, die dem Fußgänger und Fuhrwerker ebenso verboten sind wie die Eisenbahnlinien. Man täusche sich aber nicht, ihr Netz wird noch auf lange Zeit weit weniger eng sein, als dasjenige unserer Eisenbahnen. Nur einige Hauptstränge, die den Norden mit dem Süden, den Westen mit dem Osten des Landes und die großen Städte untereinander verbinden, sollen in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren gebaut werden. Daneben wird man unentwegt weiterfahren mit der Verbesserung der bestehenden Straßenzüge. Dann gibt es aber noch ein Drittes: da wo es nötig ist, sollen auch neue Straßen gebaut werden, die keine eigentlichen Autobahnen, sondern einfach schöne, allgemeinzugängliche Autostraßen herkömmlicher Art sind, die aber die Siedelungen möglichst umfahren und auch sonst sorgsam ins Gelände gelegt werden. Dabei wird vorgesorgt, daß man sie später verbreitern und vielleicht zu Autobahnen erheben kann. Vorderhand aber werden es Straßen sein, wie wir sie bis jetzt gewohnt waren, nur zweckdienlichere und – so darf man wohl hoffen – schönere.

Um eine solche Straße geht es am linken Ufer des Vierwaldstättersees. Als man von ihr zum ersten Male hörte – die Zeit liegt schon einige Jahre zurück – sprangen die Freunde des Vierländersees auf. Denn wer kennte nicht das Naturwunder des ‚jenseitigen' Ufers, an dem das Rütli und das Haus zur Treib liegen und der Schillerstein aus dem Wasser ragt: Felswände, die in den See stürzen, unberührte Wälder, da und dort stilles Mattengelände . . . eine unberührte See- und Bergwelt, so wie sie den Männern vor Augen lag, die im Jahre 1291 auf dem Rütli den Bund der Eidgenossen stifteten. Undenkbar, daß nun auch sie durch das Band einer Autostraße verletzt, durchschnitten und ‚in Betrieb genommen' werden solle, unerträglich, daß das Rütli durch den in seiner Nähe vorbeilärmenden Verkehr verunehrt werde. Gerüchte dieser Art schwirrten überall auf, der Heimatschutz, die Schweizerische Gemeinnützige Gesellschaft, die das Rütli behütet, wurden bestürmt, sie möchten zum eidgenössischen Aufsehen mahnen. Die Besorgnisse waren ehrenwert, zeigten aber auch, wie tief das Mißtrauen in unserem Volke sitzt gegen die mächtige, doch unfaßbare Welt der Technik, offenbarten, was man unseren Ingenieuren, ja sogar der Landesobrigkeit, ohne weiteres zutraut. Man sieht

Der Plan nebenan und die Fliegeraufnahme auf Seite 3 zeigen dieselbe Landschaft. Die mit A1 bezeichnete Variante, die vom Gesichtspunkte des Heimatschutzes aus als die beste erscheint (siehe Text), würde bis zum Seelisbergsee ungefähr dem heutigen Straßenzuge folgen und dann in einem weiten Bogen gegen das Schloß Beroldingen abschwenken. Die gestrichelten Linien auf dem Plan deuten die allenfalls nötigen Tunnelbauten an.



die Straßenbauer als eiskalte Rechner, für welche auch die schönste Gegend nur aus einer Landkarte besteht. Wo kommt man am besten und billigsten durch? Hat man es herausgefunden, so ist auch der Plan schon fertig, und wer Einspruch zu erheben wagt, weil der neue Straßenzug eine herrliche, ja sogar wie am Vierländersee eine geweihte Landschaft schädigt, der wird wie eine Stechmücke barsch verscheucht, wenn nicht gar mit bösen Worten totgeschlagen. So ungefähr stellt sich mancher Schweizer, vielleicht sogar der und jener Heimatschützer, die Land- und Straßenvögte unserer Tage vor und ist überzeugt, daß sie seine Todfeinde sind.

Ist's wirklich so, tut man recht, wenn man ihnen von vorneherein nur Schlimmes zumutet? – Unsere Freunde, die wissen, wie der Heimatschutz arbeitet, wie er auch diese Zeitschrift führt, werden erraten, was wir auch in diesem Falle taten. Wir ließen uns von der Flamme der Empörung, die man uns aus ehrlicher Besorgnis unter den Sorgenstuhl glaubte legen zu müssen, weder anzünden noch voreilig zur Weißglut bringen, sondern stiegen vorerst einmal getrost in die Löwengrube selbst, um zu sehen und zu hören, was in ihr tatsächlich ausgeheckt werde.

Bevor wir jedoch Bericht erstatten, erlauben wir uns eine persönliche Einschiebung. In seiner fernen Jugend kam der Schreiber dieser Zeilen als neugebackener ‚Fürsprech' zu einem berühmten Anwalt in die Lehre, um dort, nach Ansicht der Leute, das ‚Recht-Verdrehen' aufs feinste zu erlernen. Schon am ersten Tage hatte er ein Bäuerlein zu empfangen, das ihm einen ziemlich verzwickten und nicht gerade nach Rosen duftenden Kuhhandel umständlich darlegte und nach seinem vermeintlichen Rechte schrie. Also drauf los durch dick und dünn? Weit gefehlt. Als der Meister vernommen hatte, wie die Erzählung des Bauersmannes tönte,

Das Dorf Beckenried, von dem aus die obere Straßenführung gegen Emmetten (Pfeil) hinaufginge.

sagte er: «So, junger Freund, und nun gehen Sie in diese stille Nebenstube und stellen Sie sich vor, Sie seien der Präsident des Obergerichtes. Wenn Sie dann dem Manne immer noch und nach bestem Gewissen vollkommen Recht geben können, dann nehmen Sie den Kampf für ihn auf ... und wenn es bis vor das Bundesgericht geht. Liegt aber ein Teil des Rechtes bei der Gegenseite ... dann suchen Sie einen Vergleich zu machen. Ist der Handel jedoch völlig faul, dann schicken Sie Ihren Mann nach Hause. Ich selber halte es so und fahre gut damit.»

Auch der Heimatschutz hält es so und hat es nie bereut. – Wir sind überzeugt, daß auf dieser Verfahrensweise ein guter Teil seines heute so großen Ansehens beruht. Blindes Umunsschlagen ist nicht unsere Sache, auch nicht der Kampf gegen Windmühlen, will sagen gegen Feinde, die wir uns nur einbilden.

Damit kehren wir zu unserer Löwengrube zurück, die diesmal in einem Ableger des Berner Bundeshauses, will sagen in der Arbeitsstube des eidgenössischen Oberbauinspektors Dr. R. Ruckli lag. Schade, daß jetzt, wo es dem Bau der Nationalstraßen entgegengeht, nicht alle diesen Mann persönlich kennen können. Sie würden sonst ebenso inne werden, welch gebildeter, auch für die Werte des Geistes, der Kunst und der Naturschönheit aufgeschlossener Mensch er ist. Unser Anliegen ist auch das seine, aber nicht seines allein. Er legte uns den Abschnitt des erst im Rohdruck vorhandenen Berichtes der eidgenössischen Planungskommission über die linksufrige Vierwaldstätterseestraße vor, jener Arbeitsgemeinschaft also, in der die Straßenfachmänner und Ingenieure selbstverständlich in der Mehrheit sind. Wir sind ermächtigt, ihre Überlegungen und Schlüsse, so weit sie für uns wichtig sind, hier wiederzugeben. Damit kann jeder Leser sich selbst ein Urteil bilden.

Emmetten. Von hier aus ginge die Straße links durch das voralpine Gelände gegen Seelisberg hinauf.

«Von Zürich und von Luzern aus ist je eine Verbindung nach dem Gotthard in die Planung einzubeziehen. Es besteht nun die Möglichkeit, diese beiden Äste auf kürzestem Wege zu vereinigen, also auch die Luzernerlinie wie heute über das rechte Seeufer (Axenstraße) zu führen oder aber von Luzern aus, unabhängig vom Zürcherast, den Weg nach dem Reußtal zu suchen, der über das *linke* Ufer geht.

a) Folgende Gründe sprechen zugunsten der linksufrigen Linienführung:

Es kommt auf der Axenstraße zufolge von Schnee- und Eisniedergängen, Steinschlag und Rüfen immer wieder zu kürzeren oder längeren Verkehrsunterbrüchen. Zudem hat sie in der Hauptreisezeit die Grenze der Kapazität erreicht. Ein weiterer Ausbau ist nicht möglich; eine gründliche Verbesserung der Verhältnisse würde die Anlage einer zweiten Axenstraße verlangen.

Im Falle der bisherigen, also rechtsufrigen Führung der Gotthardzufahrt, müßte der Durchgangsverkehr in Luzern auf vorläufig noch unbestimmte Zeit von Basel her weiterhin durch die Stadt geführt werden, die heute schon stark unter der Verkehrsüberlastung leidet. Erfolgt dagegen die Gotthardzufahrt auf dem linken Seeufer, so ist die westliche Umfahrung der Stadt gut möglich. Durch die linksufrige Vierwaldstätterseestraße würde überdies die Verbindung Luzern–Gotthard um 13 km abgekürzt und die Verkehrsgunst der Kantone Nidwalden und Uri bedeutend verbessert. Die neue Verbindung würde auch im Dienste des für die Zentralschweiz lebenswichtigen Tourismus stehen. Zu ihren Gunsten sprechen auch militärische Erwägungen.

Von den beiden Möglichkeiten der Gotthardzufahrt von Luzern aus wird daher der linksufrigen Vierwaldstätterseestraße der Vorzug gegeben.

Seelisberg. Ungefähr da, wo die jetzige Straße in das Bild eintritt, würde auch die neue das Gelände von Seelisberg erreichen und dann nach rechts abschwenken. Das Bild ist insofern ein Vexierbild, als zwischen dem Vordergrund und dem Fronalpstock (rechts oben) in der Tiefe der Urnersee liegt.

b) Verkehrsprognose und Dimensionierung.

Nach der Verkehrsprognose wird der künftige Verkehr im Jahre 1980 auf der linksufrigen Vierwaldstätterseestraße ein Jahresmittel von 4800 Motorfahrzeugen im Tage erreichen, wovon schwach 30 % Durchgangs- und stark 70 % Rundreiseverkehr wären. Die künftige maximale Stundenbelastung ist auf 1500 Personenwagen zu schätzen. Dies ergibt von Beckenried bis Flüelen eine Fahrbahnbreite von mindestens 9 m; in den steilen Rampen ist die Fahrbahn so aufzuteilen, daß für die langsamen Motorfahrzeuge sog. Kriechspuren abgegrenzt werden.

c) Möglichkeit der Straßenführung.

Es bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

die Bergvariante Beckenried–Seelisberg mit Führung nördlich oder südlich des Zingelberges–Beroldingen–Isleten– Seedorf – entweder mit Abstieg nach Bauen in künstlicher Entwicklung oder in gestreckter Linie, Bauen tief unten links liegen lassend, und

die Seevariante Beckenried–Treib–Tunnel unter der Bergnase und unter dem Rütli–Bauen–Seedorf–Flüelen. Auch hier sind noch weitere Untervarianten möglich.

d) Vergleich der beiden Möglichkeiten.

Die Führung über Seelisberg mit einer Kulmination auf 860 m ü. M. ist hinsichtlich des Touristenverkehrs günstig, würde doch die Fahrt *Ausblicke vermitteln, die ihresgleichen suchen.* Bei Erholungsfahrten wird die Überwindung eines

Nochmals das Vorgebirge von Seelisberg. Links unten die Rütliwiese. Der Pfeil deutet an, wo die Straße nach Seelisberg hinaufkäme und dann gegen den linken Bildrand hin zum Schlößchen Beroldingen abschwenkte. Die andern Straßenvarianten (z. T. mit Tunnels) werden dem Leser durch den Vergleich mit der Planzeichnung (S. 2) leicht ersichtlich.

Höhenunterschiedes von rund 400 m durchaus nicht als unangenehm, sondern sogar als Abwechslung empfunden. Dazu käme, daß die obern Varianten wenig Tunnel erfordern, was baulich, verkehrstechnisch und touristisch ein Vorzug ist. Dagegen wäre die hohe Straßenlage im Winter ungünstig. Für den Transitverkehr ist die hohe Trasseführung unerwünscht; ihre Nachteile werden allerdings dadurch *ganz wesentlich gemildert, daß in Zeiten ungünstigen Straßenzustandes die Axenstraße dem Durchgangsverkehr zur Verfügung steht.*

Dem Schwerverkehr kommt in dieser Gegend zu wenig Bedeutung zu, als daß er als sehr wichtiges Argument gegen die obern Varianten ins Feld geführt werden könnte. Der Durchgangsverkehr wird naturgemäß die tiefere Linienführung vorziehen, ist sie doch betriebswirtschaftlich vorteilhafter und verkehrstechnisch günstiger, sofern man die vielen Tunnel nicht als Gegengewicht in die Waagschale werfen will. Bei der Gegenüberstellung und Beurteilung der beiden Varianten kommt es sehr darauf an, wie man den Durchgangsverkehr und Rundreiseverkehr gegenseitig gewichtet.

Angesichts des schwierigen Geländes sind sowohl zur technischen, wirtschaftlichen wie ästhetischen Beurteilung eingehende Projekte in größerem Maßstab notwendig. *Da die Straße durch eine Gegend geführt werden muß, die aus ideellen nationalen Gründen gebieterisch eine äußerst sorgfältige Behandlung erheischt, wird es wahrscheinlich nötig sein, auch Modelle herstellen zu lassen.*

Es kann nicht Aufgabe der Planungskommission sein, alle diese Fragen erschöpfend zu beurteilen, da dies eigentliche Projektierungsarbeit erfordert, die weit über die allgemeine Planung hinausgeht. Die Kommission beschränkt sich daher auf die Feststellung, daß die linksufrige Vierwaldstätterseestraße als Bestandteil

Die beiden Bilder zeigen die großartigen Ausblicke auf den Urirotstock und die Urner Berge, die den Fahrer in der Gegend von Beroldingen erwarten würden. Am Bildrand ist die Einmündung der Reuß in den Urnersee erkennbar.

der Nord-Süd-Durchgangslinie notwendig ist, daß grundsätzlich zwei Führungen denkbar sind, eine obere und eine untere, daß aber die Wahl zwischen den beiden erst auf Grund eingehender bautechnischer Projektierung und in Würdigung aller sich daraus ergebenden ideellen Momente getroffen werden soll.

e) Beschluß der Kommission.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen hat die Kommission folgendes beschlossen:

1. Im Zuge der nördlichen Zufahrt zum Gotthard ist eine *linksufrige Vierwaldstätterseestraße* vorzusehen.
2. Der Entscheid über die endgültige Linienführung zwischen Beckenried und Seedorf soll erst auf Grund genauer Abklärung der bautechnischen Möglichkeiten getroffen werden.
3. Die Ausbauform der linksufrigen Vierwaldstätterseestraße wird wie folgt festgelegt:
   - von Stansstad bis Stans (Abzweigung der Engelbergerstraße), evtl. bis Bekkenried, als vierspurige Autobahn;
   - von Stans, evtl. von Beckenried, bis Altdorf als mindestens 9 m breite Autostraße. Bei der Projektierung ist auf die Möglichkeit eines zukünftigen Ausbaues dieser Strecke als vierspurige Anlage Rücksicht zu nehmen.
4. Die Straße ist so zu führen, daß im Abschnitt von Treib bis südlich des Rütlis der Charakter der Landschaft ungeschmälert erhalten bleibt.»

Schlößchen Beroldingen. Einfacher Edelsitz des 16. Jahrhunderts mit angebauter Renaissancekapelle von 1546, die einen Flügelaltar von 1618 enthält. Darüber der Urirotstock.

Wer diesen Bericht aufmerksam gelesen hat, weiß nun Bescheid: das Weitere sagen der Plan und die Landschaftsbilder. Man sieht: die eidgenössische Kommission hat im Rahmen ihrer planerischen Zuständigkeit bis jetzt nur entschieden, daß nach ihrer Überzeugung die neue Autostraße von Luzern nach dem Gotthard über das ‚andere', d. h. das linke Seeufer gehen soll. Dann sagt sie, daß im heimatschützerisch wichtigsten Abschnitt zwischen Beckenried und dem See-Ende bei Flüelen grundsätzlich zwei Straßenführungen möglich sind: eine untere, knapp über dem See, und eine zweite über die Höhe von Seelisberg; für beide Führungen wären überdies zwei Varianten möglich. Was bei den ‚See-Varianten' sofort ins Auge fällt, sind die langen Tunnel, welche die Bergnase bei der Treib durchstächen. Die eine Tunnelstraße käme erst weit südlich vom Rütli wieder ans Tageslicht, die andere zwar vor dem Rütli, würde aber, bevor die Gegend ‚vaterländisch hochempfindlich' würde, wieder in den Berg hineingehen.

Bei den Seelisbergvarianten ist zu beachten, daß die eine nördlich des Zingelberges, also durch die vom See aus sichtbaren Bergwälder, in die Höhe ginge, um dann in einem Tunnel unter dem Dorfe Seelisberg durchzuführen und knapp hinter ihm in das freie Hochgelände über dem See auszumünden. Die andere Variante stiege hinter Emmetten durch die zwischen Zingelberg und Niederbauen eingesenkte, bis nach Seelisberg sich hinaufziehende, voralpin-romantische Bergmulde hinauf. Sie würde also die Ufer und vaterländischen Gedenkstätten völlig meiden. Würde sie gewählt, so wären heimatschützerische Bedenken gegenstandslos. Offen bliebe einzig die Frage, wie die Straße in das gewählte Gelände eingebaut würde. Aber sie stellt sich überall und ist kein besonderes Kennzeichen dieses Bauvorhabens.

Blick nach Süden aus der Gegend von Beroldingen. Von hier begänne der Abstieg der Straße gegen das Seende. Man beachte die zwei möglichen Varianten, die im Plan (S. 2) eingezeichnet sind.

Einem Wunsche des Oberbauinspektors Folge gebend, weisen wir darauf hin, daß die auf der Karte für unsere Zeitschrift freundlicherweise eingetragenen Straßenzüge nur allgemeinster Natur sind. Sie wollen und können nur sichtbar und verständlich machen, von welchen Möglichkeiten die Kommission in ihrem Berichte spricht. Wo die Straßen genau durchgingen, würde erst festgelegt, wenn man weiß, welche Varianten überhaupt in Einzelprüfung genommen werden sollen. Das Ergebnis wird man der Öffentlichkeit vorlegen, sie wird sich äußern können, und erst dann wird der endgültige Entscheid getroffen werden.

Dennoch ist es vielleicht nicht wertlos, wenn die Planer heute schon erfahren, welche Meinung sich im engeren Kreise des Heimatschutzes herauszubilden beginnt. (Bis diese Blätter erscheinen, wird wohl auch die Auffassung der am 11. Mai auf Seelisberg tagenden Jahresversammlung bekannt geworden sein, und wenn wir uns nicht sehr täuschen, dürfte sie ähnlich lauten.) Es will uns scheinen, für den Heimatschutz liege die Sache klar: d. h. die oberste, vom See unsichtbare, weil vom Zingelberg verdeckte Straßenführung sei die weitaus beste. Nun kann man allerdings die Frage stellen, ob der Heimatschutz gegen eine Autostraße auf der ‚andern' Seite des Vierländersees nicht überhaupt Einspruch erheben solle. Gewiß wäre es am schönsten, wenn alles so bliebe, wie es heute ist. Es gilt aber auch hier zu erkennen, was Gegenwart und Zukunft nötig haben. Wer die Verhältnisse auf der Axenstraße mit eigenen Augen gesehen hat, weiß, daß eine Entlastungsstraße gebaut werden *muß*. Und überdies haben die Leute auf Seelisberg Anrecht auf eine der Zeit entsprechende Verbindung zur Welt. Wir wollen und können daher nicht gegen selbst aufgestellte Windmühlen kämpfen, wohl aber dürfen wir uns freuen, daß die Planer eine Möglichkeit sehen, die Straße unsichtbar durch das heikle Gelände zu führen, und daß diese Lösung ihnen auch sachlich offenbar als die beste

Die Kirche von Bauen, wo die Straße gemäß der einen Variante wieder an das Seeufer käme (vgl. Plan).

erscheint. Für den ‚Schwer- und Fernverkehr', also die verhältnismäßig wenigen Lastwagen, die von Luzern ins Urnerland fahren, und die eiligen Leute, die nicht schnell genug über den Gotthard kommen können, wäre es vielleicht erwünscht, wenn sie auf einer flachen Fahrbahn und in den schnurgeraden Tunneln zünftig Gas geben könnten. Aber sie sind am Vierländersee nicht die wichtigsten Wagen und Leute. Weit größer und auch erwünschter ist die Zahl derjenigen, die die neue Straße befahren werden, um die einzigartige See- und Berglandschaft zu erleben. Und da böte die über Seelisberg ziehende Straße geradezu eine Offenbarung. Der Ausblick von der Höhe von Beroldingen auf den in der Tiefe liegenden Urnersee und die Schneeberge, die ihn abschließen, würde bald zu einem der berühmtesten der ganzen Schweiz. Und dann ermöglichte die Straße die lang vermißte Rundfahrt um den Vierwaldstättersee, die wohl auch für den Schweizer zu einer der schönsten Ferien- und Sonntagsfreuden würde.

Mit anderen Worten: der glückliche Fall scheint einzutreten, daß die Wünsche des Heimatschutzes übereinstimmen mit denen des Reiseverkehrs. Wir wollen hoffen, daß beide vereint genug Gewicht haben, um die Waagschale, auf der auch sonst noch etliche andere gute Gründe liegen (siehe den Kommissionsbericht), sich nach der richtigen Seite senken werde.

L