

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 12 (1955)
Heft: 3

Artikel: Zur Planung der schweizerischen Hauptstrassen
Autor: Aregger, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783170>

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: 30.01.2025

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



Zur Planung der schweizerischen Hauptstrassen

Viel schneller, als es geübte Pessimisten jemals geglaubt hätten, sachlich trotzdem reichlich spät, ist eine eidgenössische Kommission bestellt worden, welcher die Aufgabe obliegt, die Planung der schweizerischen Hauptstrassen durchzuführen. Daran sind zwei Dinge bemerkenswert. Zum ersten soll diese Kommission tatsächlich planen, d. h. ihre spezielle Aufgabe in einen Gesamtzusammenhang bringen und von daher die einzelnen Lösungen suchen. Sodann ist festzuhalten, dass die Kantone als die Träger der Hoheit solcher Strassen freiwillig die Planung an ein besonderes Organ von gesamt-schweizerischer Wirkung übertragen haben. Das allein ist schon ein Fortschritt, der nicht genug einzuschätzen ist, wenn man bedenkt, wie unzulänglich die bisherigen Ausbauvorschläge waren.

Nun hat aber diese Kommission keineswegs eitel Wohlgefallen ausgelöst. Bemängelt wird nicht allein die Vielzahl der Mitglieder, sondern auch die Auswahl. Ich habe neulich zugesehen, wie ein Presse-mann die Liste der Kommissionsmitglieder durchging, jene anzeichnete, die irgend ein Verbandsinteresse vertreten, und auch jene, die schon bisher hätten Hauptstrassen bauen sollen. Als er dergestalt — er operierte mit Farbstiften — ein reichlich surrealisiertes Gemälde produziert hatte, raffte er den Wisch zusammen, wie einer, der eben entdeckt hat, dass sein unfehlbares System doch nichts taugt.

Vollends unerfreulich wurden die öffentlichen Kommentare nach dem berühmt gewordenen Communiqué, worin ungefähr ausgeführt war, die Kommission habe als erstes sämtliche Projekte von Hauptstrassen inventarisiert, studiere nun die Methoden, wie es etwa weiter gehen könne und fahre im übrigen nach Amerika, um dort Studien am Objekt zu betreiben. Dieses so meisterlich abgefasste Communiqué im besten Bundesstil hat selbst Wohlmeinende, um es gelinde zu sagen, sehr unangenehm überrascht. Es ist nun doch beim Teufel keine weltbewegende Leistung, wenn bestehende Projekte gesammelt und gesichtet werden; das ist eine Selbstverständlichkeit, worüber man kein Wort verliert. Ueber fachliche Methoden öffentlich zu diskutieren, das wird weder von der Oeffentlichkeit verlangt noch nützt es der Sache. Die Oeffentlichkeit will Resultate sehen, aber auch sie hat zu warten, bis solche Resultate seriös erarbeitet sind. Was nun die Fahrt nach Amerika anbelangt, die so viel Unwillen erregte, sie war nötig. Sie war vor allem darum nötig, um die Grenzwerte aufzuzeigen, oder anders gesagt, um extreme Meinungen auszutilgen. Nichts hätte besser die richtigen Maßstäbe liefern

können, als eben diese Fahrt. Wenn in einzelnen Blättern behauptet wurde, um eine Autobahn zu bauen, brauche man nicht erst nach Amerika zu fahren, so ist das zwar an sich richtig, aber darum geht es nun bei dieser Planung wirklich nicht. Sondern es geht nun wohl darum, im Zusammenspiel von Besiedlung, Wirtschaft und übrigen Verkehr ein Hauptstrassennetz zu konzipieren, welches dem Land für längere Zeit wirklich zu dienen vermag. Vor allem soll nicht mehr geschehen, was der Eisenbahnbau zur Folge hatte, nämlich die Verarmung ganzer Regionen, weil sich einige Linien zu Dominanten entwickelten und auf diese Weise zu Leitlinien der Wirtschaft wurden.

Zweifellos werden wenige Autobahnen nötig sein. Darüber hinaus sind aber noch weit mehr Verbindungen zu studieren, die jede nach ihrer Art und dem Charakter der zudienenden Region ebenso wichtig ist. Sodann ist die Arbeit der Kommission noch lange nicht beendet, wenn ihr auch einmal gelungen sein sollte, gewissermassen das System des schweizerischen Strassenverkehrs wenigstens auf dem Papier aufzuzeigen. Sie wird Wege studieren müssen, wie der Plan zu verwirklichen ist, wer dafür zu zahlen hat, wer, beispielsweise, über allfällige Autobahnen die Hoheit ausüben wird, wer den Unterhalt besorgt, kurzum eine ganze Reihe von Fragen, die man nicht «Pi mal Handgelenk» lösen kann.

Die Kommission besitzt im Land herum, das zeigt sich immer wieder bei Gesprächen, nicht gerade einen ausgeprägten Vertrauenskredit. Teilweise begegnet sie dem allgemeinen Misstrauen, mit dem für gewöhnlich eidgenössische Kommissionen ausgezeichnet werden. Sodann hat sich das eine und andere über ihre Geburt herumgesprochen. Es war eine Zangengeburt, gewiss, aber in Anbetracht der Bedeutung dieses Gremiums sicher nicht ungewöhnlich. Und schliesslich ist es nichts Neues, dass die, welche nicht dazu gehören über jene schimpfen, welche die Ehre haben und umgekehrt. Vom verunglückten Communiqué war schon die Rede, und die neuerliche Antwort des Bundesrates auf eine Anfrage von Nationalrat Meili über die Hauptstrassenplanung wird die Sache auch nicht besser machen. Es ist rührend, wie da versucht wird, für bestimmte Fehlleistungen die Verantwortung abzuschieben. Dass beim Bund keine Konzeption vorhanden war, die solche Fehlleistungen hätte verhüten können, davon ist kein Wort zu lesen.

Es wäre falsch, dieses Misstrauen verschweigen zu wollen. Wir geben ihm nachfolgend in einem etwas ungewöhnlichen Beitrag Ausdruck. Wir wollen damit keineswegs dieses Misstrauen fördern, das ja im Grunde darauf hinausläuft, der Kommission ihre Fähigkeit abzusprechen, die gestellte Aufgabe

richtig zu lösen. Trotz der nicht gerade überzeugenden Organisation sind wir der Meinung, der eingeschlagene Weg sei richtig und führe zu brauchbaren Lösungen, d. h. zu einem Ausbauplan, der unserm Lande angemessen ist. Misstrauen auf Vorschuss ist genau so falsch wie Lorbeeren auf Vorschuss. Die Kommission wird sich durch ihre Leistung bestätigen müssen. Ein weiterer Beitrag zum Thema «Strassenplanung» von Jakob Bernath, einem Mitglied der Kommission, zeigt, wie umfassend und seriös die Aufgabe angepackt wird. Das berechtigt zu den schönsten Hoffnungen, wie man so nett sagt, und in der Tat, was man so von der Arbeit der Kommission zu hören bekam, hat Hand und Fuss. Sie hat unser volles Vertrauen.

Wenn wir uns nachstehend trotzdem kurz mit einem besondern Gesichtspunkt der Strassenplanung beschäftigen wollen, so geschieht es einfach um der Sache willen, und auch, weil wir ein wenig befürchten, es könnte dies ein Gesichtspunkt sein, der leicht zu kurz kommen könnte. Wir meinen die Stellung der Gemeinde beim Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Und doch werden sich in betroffenen Gemeinden viele und nicht einfach zu lösende Probleme stellen. Diese Probleme haben schon begonnen. Aus meiner eigenen Praxis weiss ich, wie im Zonenplan mancher Gemeinde die «künftige Durchgangsstrasse» ausgespart werden muss. Das wäre an sich durchaus in Ordnung, wenn ein solcher Strassenzug auch wirklich endgültig festgelegt wäre. Man erlebt es aber immer wieder, wie die Strasse plötzlich vom südlichen Rand an den Nordrand verschoben wird oder sonstwie eine Aenderung erfährt, die noch lange nicht immer überzeugend ist. Und es gibt auch manches Projekt, das in verbindlichen Zonenplänen erscheint, aber an sich fragwürdig ist. Die früher etwa vertretene Theorie, man solle nur immer die Trasse reservieren, damit sie auf alle Fälle nicht verbaut würde, man könne ja die Beschränkung immer wieder aufheben, wenn die Strasse nicht oder anders gebaut werde, ist grundsätzlich abzulehnen. Einmal geht es nicht an, im Zonenplan unsichere Elemente mit Rechtsgültigkeit aufzuführen. Der Zonenplan soll immer so ausgearbeitet sein, dass er in allen Punkten Rechtskraft hat. Er ist kein Wunschplan und kein Richtplan, sondern die planliche Darstellung verbindlich geregelter Gestaltungsvorschriften. Dann aber kann ein solcher Strassenzug von weitreichender Einwirkung auf die Gestaltung einer Ortschaft sein. Man denke etwa an die Erschliessung eines Quartiers, welches quer von einer künftigen Durchgangsstrasse durchzogen werden soll. Da wird nicht nur die Führung der Quartierstrassen schwierig, sondern unter Umständen auch diejenige der Kanäle. Zugegeben, da wo die Trasse weit ab der eigentlichen Ortschaft zu liegen käme, sind solche Bedenken nicht am Platz. Sobald sie sich jedoch dem überbauten Gebiet nähert, hat man sich damit eingehend auseinanderzusetzen.

Selbstverständlich, sobald ein Strassenzug eindeutig festliegt, soll und muss er in den Zonenplan aufgenommen werden. Der Zonenplan wird auch entsprechend anzupassen sein. Da erhebt sich in

der Regel sofort eine schwerwiegende Frage. Nicht jede Durchgangsstrasse ist eine Autobahn, die gewissermassen einem ähnlichen Statut unterliegt, wie eine Eisenbahnlinie. Bei den üblichen Gemischtstrassen wird die Gemeinde in Versuchung kommen, sie als Erschliessungsstrasse zu benutzen. Jeder Planer wird sofort sagen: kommt gar nicht in Frage, sonst hätte man keine neuen Strassen bauen müssen. Das ist im Prinzip sicher richtig. Wie aber stellt sich die Situation, wenn eine solche Durchgangsstrasse zeitweilig bestehenden Trassen folgt und dort munter zur Erschliessung benutzt wird? Wie macht man dem Köbi plausibel, dass ihm verboten sei, was zweihundert Meter von ihm entfernt dem Heiri erlaubt wird? Oder wie begründet man an der Gemeindeversammlung den Kredit für eine gleichlaufende Quartierserschliessungsstrasse, wenn die gleiche Durchgangsstrasse stellenweise doch wieder Dorfstrasse ist? Der Wert von halbbatzigen Umfahrungsstrassen ist in der Tat sehr problematisch. Sie dienen wohl als Entlastungsstrassen, bieten aber nicht jene Sicherheit, die man ihnen eigentlich wünschen möchte.

Ein weiterer Punkt, der nicht leicht zu lösen sein wird, ist die mit dem Strassenbau zu erwartende Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe. Wenn neue Strassen gebaut werden sollen oder alte korrigiert, so werden eben landwirtschaftliche Betriebe zerschnitten und gelegentlich sogar direkt in der Existenzmöglichkeit getroffen. Gut, es darf aber nicht dabei sein Bewenden haben, indem man zwar das für die Strasse benötigte Land expropriert, die Betroffenen sonst aber ihrem Schicksal überlässt. Diese Wildwest-Methode sollte endgültig der Vergangenheit angehören. Mit dem Strassenplan müsste auch ein Plan aufgelegt werden, der zeigt, wie durch Realersatz, Umlegungen und ähnliche Vorkehren nicht zumutbare Zerstückelungen landwirtschaftlicher Betriebe ausgeglichen werden können. Leider ist das Verfahren der Güterzusammenlegung umständlich und kostspielig. Doch dürfte es möglich sein, ein einfacheres und billigeres Verfahren zu entwickeln. Alt Nationalrat Heinrich Schnyder, ein erfahrener Fachmann für solche Fragen, hat mir neulich ein solches Verfahren skizziert; wir werden im «Plan» darauf zurückkommen. Auf jeden Fall ist es an der Zeit, schon heute an diese Dinge zu denken.

Wenn einmal wirklich grosszügige Hauptstrassen gebaut werden sollten, weitgehend kreuzungsfrei und abseits der Siedlungen, dann stellt sich für jede berührte Gemeinde die Frage, wie sie an diese Strasse anschliessen kann. Wir wollen nämlich keine abgefahrenen Gemeinden, wie man sie im Bereich der deutschen Autobahnen beobachten kann. Zu viele Einmündungen verderben aber die schönste Autobahn. So wird es neben der Autobahn ein wohldurchdachtes System von Sammelstrassen geben müssen, welche den hinterliegenden Verkehr auffangen und der Hauptader zuleiten. In den meisten Fällen werden bestehende Strassenzüge für diese Aufgabe herangezogen werden können. Es wird aber nicht zu vermeiden sein, gelegentlich auch für diese Zwecke neue Strassen zu bauen.

Diese wenigen Gesichtspunkte, von der Gemeinde her gesehen, sollen lediglich zeigen, welche Realitäten bei der Strassenplanung auf dem Spiel stehen. Es ist ja nicht besonders schwer, auf dem Papier von Romanshorn bis Genf eine «grosszügige» Autobahn hinzulegen. Nun ist aber weder unsere Besiedlung noch unsere Landschaft «grosszügig». Im Gegenteil. Alles ist kleinmaßstäblich. Ueberall stecken wohlverworbene Rechte, Existenzen, Zusammen-

Jakob Bernath, Kantonsingenieur,
Schaffhausen

Hauptstrassenplanung

Wie die Oeffentlichkeit durch ein Pressecommuniqué aus dem Bundeshaus orientiert wurde, ist die durch das Departement des Innern eingesetzte Kommission für die Planung unserer Hauptstrassen in voller Arbeit. Vielen schien die Berufung eines solchen Gremiums ein ungeeignetes Werkzeug für die Verwirklichung der gestellten Aufgabe. Auf der Reise durch die amerikanischen Staaten wurde uns eine Musterkarte von Organisationen, Institutionen und Kommissionen präsentiert, die alle an den verschiedenen Orten die Aufgabe hatten, dem Verkehr durch den Bau von geeigneten Kommunikationen die notwendigen Erleichterungen zu verschaffen. Die Planung unseres Hauptstrassennetzes ist aber eine derart spezifisch schweizerische Angelegenheit, dass die Organisation der Planung nicht in ausländischen Beispielen gesucht werden kann, sondern aus der föderalistischen Struktur herauswachsen muss. Dieses Team ist darum auch etwas Neues, weil Magistraten und Beamte, Politiker und Techniker zusammensitzen, um eine Aufgabe gemeinsam zu lösen. Von ihnen werden nun mit Spannung die Vorschläge erwartet, wie unsere Strassen der Entwicklung des modernen Verkehrs anzuschliessen sind.

Für alle, die sich bis heute mit dem Strassenbau befasst haben, war es klar, dass diese Kommission nicht gebildet wurde, um die zweckmässige Linienführung der Autobahn von Zürich nach Winterthur festzulegen, oder über die Bedürfnisse der vorgesehenen Verbindung von Genf nach Lausanne zu diskutieren. Zur Abklärung dieser Fragen genügten die bis anhin eingeschlagenen Wege. Die aufgetretenen neuen Probleme zeigen, dass diese nicht mit den bisherigen Untersuchungen abgeklärt werden können. Die Linienführung einer zukünftigen Hauptstrasse aus dem Raum Bodensee in das Wirtschaftsgebiet von Zürich, hinaus in das schweizerische Mittelland und an den Genfersee mit Anschluss an die Zufahrtsstrassen aus dem Ausland und an unsere grossen Wirtschaftszentren ist eine Frage, für deren Abklärung weitgespannte Untersuchungen ausgeführt werden müssen. Der Ausbau der schweizerischen Hauptstrassen ist zudem ein Vorhaben, das in seiner Wirkung an die Bedeutung des Eisenbahnbaues heranreicht. Wie damals

hänge, die ebenso wichtig sind, wie ein flüssig ablaufender Verkehr. Wir wollen keine brutalen Eingriffe und Gewaltlösungen. Wir zweifeln auch nicht, dass das Volk dagegen ein klares Nein bereit hätte. Wir wollen durchwegs saubere Lösungen. Und deshalb ist die Aufgabe, welche die Kommission zu erfüllen hat, beileibe nicht einfach.

Hs. Aregger.

in ein bestehendes Weggefüge dominante Linien mit besonderem Charakter gelegt wurden, soll auch heute eine vorhandene verkehrsgeographische Organisation durch den Aus- oder Neubau ausgewählter Wege qualitativ untergegliedert werden.

Der Ausbau dieser Hauptstrassen wirft auch sehr tiefgreifende politische und organisatorische Fragen auf. Weite Kreise erwarten mit Spannung die Vorschläge, wie diese bedeutenden Arbeiten finanziert werden sollen.

Immer und überall wird man sich jedoch daran erinnern müssen, dass die Einsetzung der Kommission gerade deshalb vorgenommen wurde, weil das bisherige Verfahren der kantonsweisen Abklärung der Linienführung auch nicht annähernd zu Lösungsvorschlägen geführt hat. Es waren darum auch ganz besonders die Kantone und bei ihnen die kantonalen Baudirektoren, die auf eine zentrale Planung drängten.

Konzeption

Allgemein ist heute festgestellt worden, dass das bestehende Strassennetz den modernen Bedürfnissen nicht mehr genügt. Der Automobilist reklamiert über die vielen Ortsdurchfahrten, die schmalen Fahrbahnen und die unübersichtlichen Strassenführungen. Die Unfallziffern steigen stetig. Millionen an Heilungs- und Materialkosten werden ausgegeben. Die Strassenbauer bemühen sich vergeblich, mit dem Verkehr in den Wettlauf einzutreten und müssen erkennen, dass alles, was getan wird, ein klägliches Bemühen ist. Der Verkehr wächst, ohne sich um die strassenbauliche Konzeption zu kümmern.

Für die Beurteilung der jetzigen Situation ist es wichtig, sich vor Augen zu halten, auf welchen Grundlagen das heutige Strassennetz aufgebaut ist. Der Vergleich mit einer historischen Wegkarte zeigt, dass wir noch immer auf den alten Postwegen basieren. Das ist keine Kritik, sondern eine blosser Feststellung, die erlaubt, die Grundlagen des heutigen Systems festzustellen. Es ist dies das Bestreben, benachbarte Orte auf der kürzesten, technisch gangbaren Strecke zu verbinden. Daraus resultiert ein System, das eben als Integration einer Vielzahl von Ortsverbindungsstrassen aufzufassen ist. Das hat dazu geführt, dass wir zwar vorzügliche Nebenstrassen, aber keine Hauptstrassen besitzen. Der Verkehr hat in vielem diese Konzeption überholt. Eine Anpassung fand insofern statt, als versucht