Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 46

Artikel: Vom Oesterreich. Betontag im Herbst 1955
Autor: Bächtold, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-62022

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: 27.04.2025

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

Lebensnotwendigkeit der Kunst überzeugt war. Es ging ihr dabei nicht um spektakuläre Einzelwerke, sondern gerade auch um die Pflege des Unscheinbaren, eigentlich Kunstgewerblichen, um das sich seit Jahrzehnten niemand kümmert. Nun werden viele schöne Ideen unverwirklicht bleiben, und ein grosser Kreis von Bekannten trauert um diese erstaunlich reich begabte Frau, die nicht so bald ihresgleichen finden wird. *P. M.*

«Résidence Im Park» in Zürich-Enge

Eine letzte Arbeit von **Lux Guyer,** Arch., Zürich

Hierzu Tafel 81/84 DK 728.5

Die vorliegende Arbeit ist eine interessante Lösung zum aktuellen Problem: Abreissen oder Erhalten eines alten, noch gesunden Baues, der uns heute weder vom Standpunkt der Lebenshaltung noch seiner ursprünglichen Zweckmässigkeit nützlich scheint. Es handelt sich um die Villa Mosqua aus dem Jahr 1889 an der Kappelistrasse, unmittelbar oberhalb des Muraltengutes, in einem steil abfallenden Park mit voller Aussicht auf Stadt, See und Alpen. Nach sorgfältiger Prüfung des zum Abbruch empfohlenen Objektes entschloss sich die Architektin zur Umwandlung und Neubelebung der veralteten Villa — ja diese sogar zum Mittelpunkt eines Pavillonhotels zu erheben. Eine kühne und geistreiche Idee, dem verurteilten Bau die Hauptrolle zuzuspielen! Und nun thront die Villa stattlich mit einem neu aufgefrischten rosa Anstrich, neuen Fenstern inmitten dreier moderner, schneeweisser Kuben — den Gästehäusern mit freudigen Dachgärten, deren graziös geschweifte, erhöhte Blumenbeete die Geländer ersetzen. So wird die voluminöse Haltung der etwas pompösen, altmodischen Villa witzig kontrastiert zu den knappen, strenggehaltenen Neubauten, die ihrerseits elegante Lebenshaltung von heute ausdrücken.

LUX GUYER
20. 8. 1894 26. 5. 1955

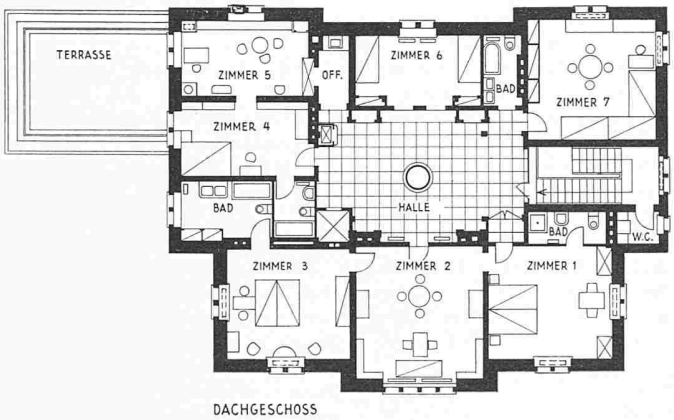
Auch im Innenausbau wiederholte die Architektin ihre Tendenz, typische Stilelemente nicht nur zu erhalten, sondern sie in geschickter Verbindung mit modernen Elementen noch zu unterstreichen. Die Wirkung ist erstaunlich harmonisch geworden. Die grosszügig angelegten Gesellschaftsräume haben ihre kalte, nur repräsentative Haltung verloren zugunsten einer warmen, farbigen Wohnlichkeit.

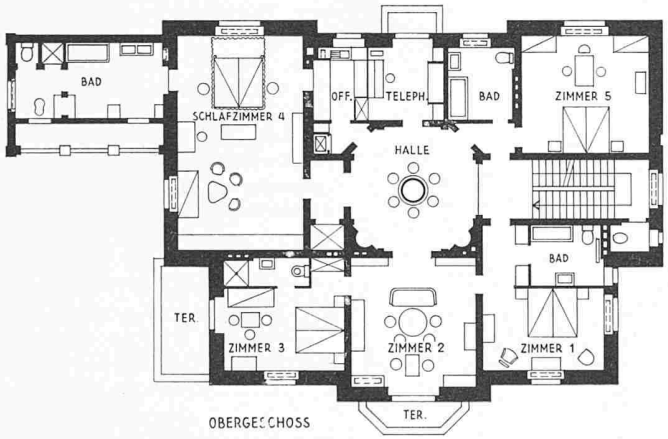
In den weitläufigen Kellerräumen wurden untergebracht: eine Grillküche, eine Diätküche, eine Glace- und Patisserieküche, ein Office zur Warenannahme, Vorratsräume mit Economat, ein Fischbassin, Kühlanlagen, Garderoben und Aufenthaltsräume für das Personal, eine grosse Halle als Zugang zu der Trattoria und zum Grillroom. Die zwei letzteren haben einen Ausgang auf eine weite Gartenterrasse. Von dieser schwingen sich in überraschender Weise zwei leichte Brücken auf die beiden Dachterrassen hinüber, die den Restaurationsbetrieb bei schönem Wetter erweitern.

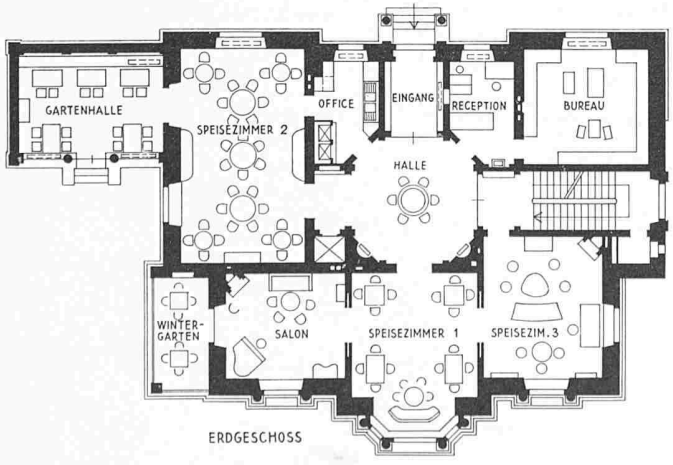
Die alte Villa umschliesst die Empfangshalle und die Réception, ferner vier Zweierzimmer mit Bad, zwei Appartements mit Salon und Bad, die Direktionswohnung und Angestelltenzimmer. Die drei Gästehäuser beherbergen 72 Einzelzimmer mit Bad, die ohne spürbare Veränderung in Doppelzimmer verwandelt werden können. Das dritte der neuen Gästehäuser ist mit der alten Villa durch einen verglasten Korridor reizvoll verbunden.

Im Keller eines Gästehauses (Haus 3) ist eine vollautomatische Wäscherei und Glätterei untergebracht. Bauzeit August 1953 bis April 1955, Eröffnung schon September 1954.

Beate Schnitter, Dipl. Arch. S. I. A.
Adresse: Falkenstrasse 14, Zürich 1.







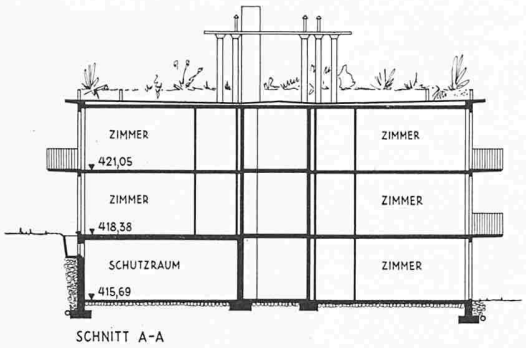
Die Villa der Résidence «Im Park», Grundrisse 1:300

Vom Oesterreich. Betontag im Herbst 1955

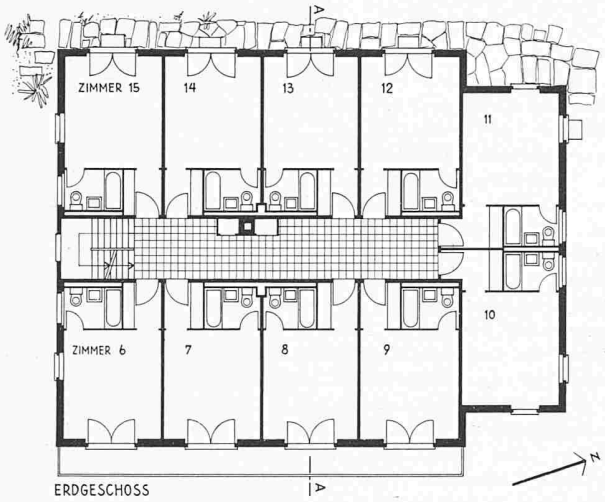
DK 061.3:666.97

Der Oesterreichische Betonverein veranstaltet zweimal jährlich eine Tagung mit Vorträgen und Exkursionen. Im Frühjahr ist in der Regel Wien der Tagungsort, während für die Herbstveranstaltung ein Ort in irgend einem der Bundesländer auserwählt wird. Die grosse Zahl von Teilnehmern aus dem In- und Ausland verlangt selbstverständlich eine gute Organisation. Der Tagung in Wien kommt jeweils neben der technischen eine hervorragende gesellschaftliche Bedeutung zu. Wenn auch harte Schicksalsschläge der viel besungenen Atmosphäre dieser Stadt einigen Abbruch getan haben, so vermag sie auch heute noch den Besucher zu bezaubern. Ich kann mir als Gegengewicht zu den nüchternen technischen Erörterungen kaum etwas schöneres vorstellen als gesellschaftliche Anlässe in Wien.

Der Betontag macht in einer Reihe von Vorträgen die Teilnehmer mit dem neuesten Stand der Betontechnik be-



SCHNITT A-A



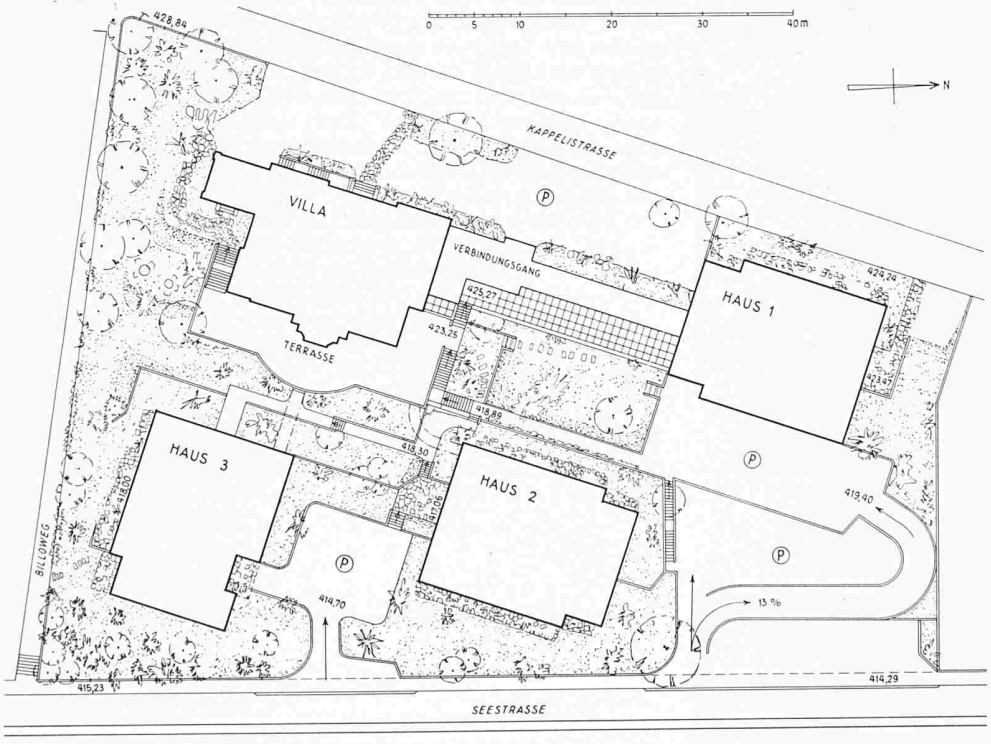
Haus 2, Masstab 1:300

kannt. Durch Beizug ausländischer Referenten wird auch immer dafür gesorgt, dass der Vergleich und der Erfahrungsaustausch mit dem Ausland nicht abreissen. Dieser Teil der Tagung ist immer äusserst konzentriert und anstrengend und lässt die anschliessenden Exkursionen auf bedeutende österreichische Baustellen als wohltuende Entspannung empfinden.

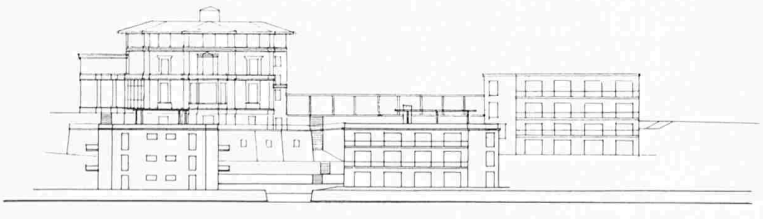
Dieses Jahr fand die Herbsttagung vom 10. bis 13. September in Kitzbühel statt. Dieses saubere Tiroler Städtchen, einst seiner Silberbergwerke wegen bekannt, erlebte nach längerem Dornröschenschlaf erst in neuerer Zeit dank Tourismus und Wintersport einen unerhörten Aufschwung. Zahlreiche neue Hotels und frisch hergerichtete private Fremdenzimmer und -Wohnungen zeugen für diese Entwicklung. Obschon Kitzbühel darauf eingestellt ist, Tausende von Fremden aufzunehmen, war es am Schluss der Saison nicht leicht, die Betonleute unterzubringen. Die Orchester spielten bereits Abschiedsweisen und das Hotelpersonal hatte die Koffer schon gepackt. Aber der Direktor des österreichischen Betonvereins, Ing. *Köhrer*, und seine tüchtige Gattin meisterten auch dieses Problem. Sie konnten natürlich nichts dafür, dass nach dem Gesetz der Widerwärtigkeiten Stromunterbrüche ganz Kitzbühel in schwärzeste Finsternis tauchten. Und dies ausgerechnet, als eine grosse Zahl von Kraftwerkerbauern in den Hotels tafelten.

Nach der traditionellen Eröffnung der Tagung durch den ehrwürdigen Präsidenten Baurat Ing. *Tarzoll* gab Dr.-Ing. *Passer* einen umfassenden Ueberblick über die neueren Betonbauten im Lande Tirol. Hochbauten in Skelett- und in Flächenbauweise, darunter einige Hochhäuser, vorgespannte und gewöhnliche Behälter, Silos, Industriebauten, an Ort und Stelle betonierte und aus vorfabrizierten Elementen hergestellte, wechselten mit Kraftwerkbauten und Tiefbauten aller Art. Interessante Gründungen, Brücken aus vorgespanntem Beton und solche mit schlaffer Armierung, Lawinenverbauungen usw., alles mit schönen Aufnahmen illustriert, ergaben ein reichhaltiges Bild einer regen Bautätigkeit. Dr. Passer zeigte nicht nur gelungene Bauwerke, er verschwieg auch schlechte Erfahrungen und Rückschläge nicht. So musste z. B. in der Entwicklung des Vorspannbetons etwelches Lehrgeld bezahlt werden. Zahlreiche Drahtbrüche führten zur Forderung nach zerstörungsfreier Prüfung der Spannkabel. Der Referent wies nachdrücklich auf die grosse Holzverschwendung im Beton- und Eisenbetonbau hin und zeigte verschiedene Bestrebungen zur Verminderung des Verbrauches an solchem Baustoff, der ja allmählich überall zur Mangelware wird.

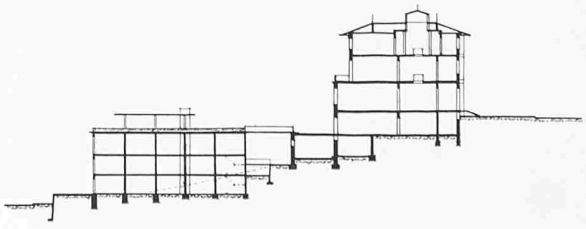
Ingenieurgeologie und Baugrunddichtung lautete das Thema, dem Dr. *Seelmeier* seinen Vortrag widmete. Anhand praktischer Beispiele zeigte er einige Ueberraschungen, denen man bei der Gründung grosser Bauwerke begegnen kann. Einige zuversichtliche Mitteilungen über die Möglichkeit, den zu erwartenden Auf-



Résidence «Im Park» in Zürich-Enge, Lageplan 1:800 Arch. *Lux Guyer*, Zürich



Ansicht von der Seestrasse



Masstab 1:300 Schnitt durch Haus 3 und die Villa

Wintergarten in der alten Villa

«RÉSIDENCE IM PARK» IN ZÜRICH-ENGE

Architektin *Lux Guyer,* Zürich

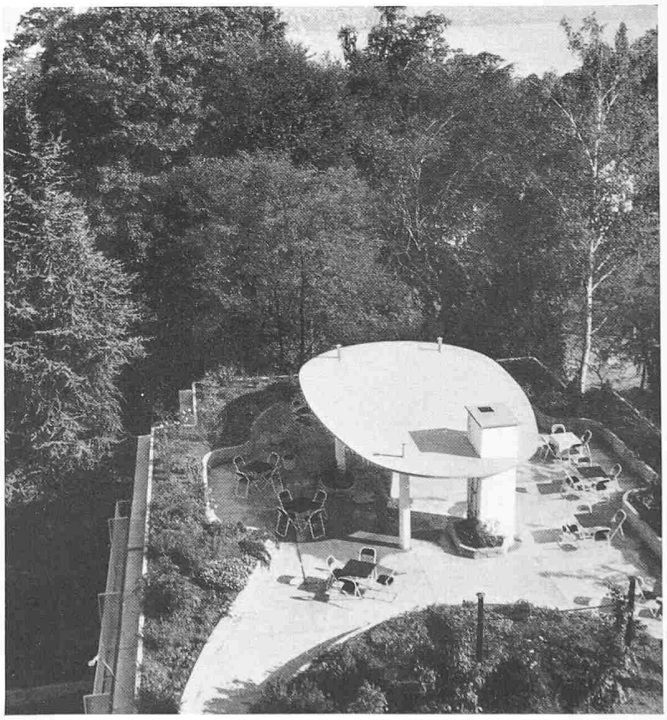
Photos Doris Gattiker, Zürich

Speisezimmer 2 in der alten Villa

Speisezimmer 2

BILDER AUS DER «RÉSIDENCE IM PARK» IN ZÜRICH-ENGE

Blick vom Dachgarten des Hauses 3 gegen die Villa



Blick von der Villa auf einen Dachgarten

Gartenhalle der Villa

Speisezimmer 2, Blick in die Gartenhalle

EINE LETZTE ARBEIT DER ARCHITEKTIN LUX GUYER IN ZÜRICH

Blick von der Villa auf den Dachgarten des Hauses 2; die Verbindungsbrücken von der Terrasse der Villa zu den Dachgärten sind gut ersichtlich

Blick in den Hof des Einganges Seestrasse; im Vordergrund der alte Treppenaufgang, oben die Verbindungsbrücke zum Dachgarten des Hauses 2

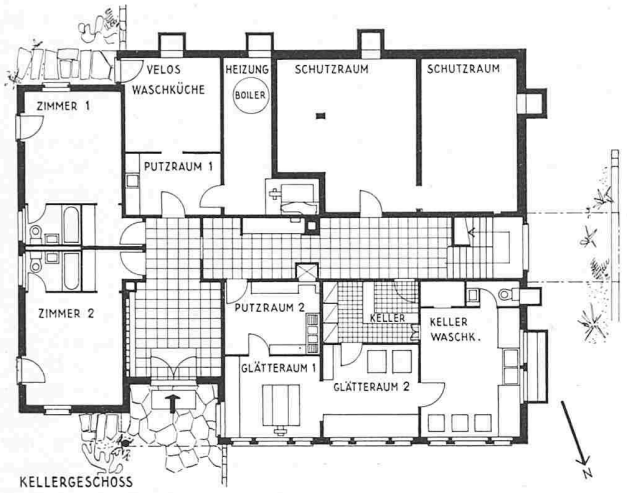
Dachgarten, Blick auf das Haus 1

Gästezimmer in der Villa

«RÉSIDENCE IM PARK» IN ZÜRICH-ENGE ARCHITEKTIN LUX GUYER, ZÜRICH

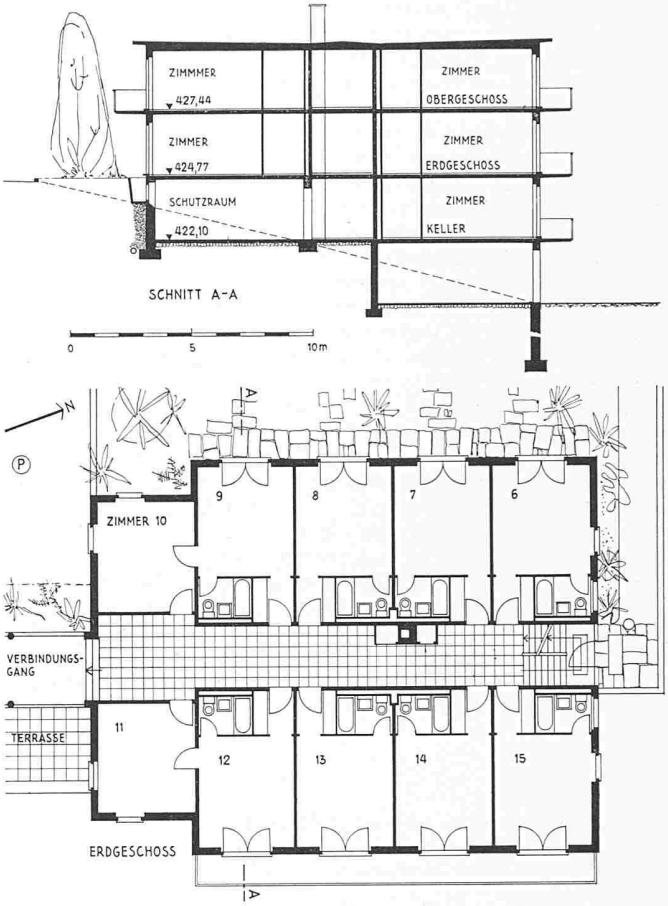
Dachgarten

Gästezimmer in einem der Pavillons



Haus 3, Grundriss 1:300

Résidence «Im Park» in Zürich-Enge
Arch. *Lux Guyer*, Zürich



Haus 1, Masstab 1:300

wand zur Bodenverdichtung im voraus abzuschätzen, bildeten den Schluss des Referates.

Dr.-Ing. *Leonhardt*, Stuttgart, führte eine Reihe zum Teil ausserordentlich eleganter Bauwerke in Spannbeton vor. In überzeugender Weise erläuterte er das von ihm entwickelte Prinzip der konzentrierten Spannglieder. Besonderes Interesse fanden die konstruktive Lösung der Abstufung der Spannkabel und die Vorspanneinrichtung. Der Vortrag hinterliess einen starken Eindruck. Die überaus grossen Möglichkeiten der Spannbetonbauweise hätten nicht besser illustriert werden können.

Aus dem Gebiete der Betontechnologie vermittelte Dr. Ing. *Drögsler* Erfahrungen mit Massenbeton. Seine Ausführungen zielten vor allem darauf ab, zu zeigen, wie die österreichischen Ingenieure bestrebt sind, durch rationelle Ausnützung der Baustoffe zu sparen. So gelang es ihnen bekanntlich als ersten, durch die Feinstkorntrennung die Zementdosierung von Massenbeton auf ein bis dahin für unmöglich gehaltenes Mass herab zu drücken [1]). Wenn z. B. mit 30 kg weniger Zement pro Kubikmeter ein ebenso guter oder noch besserer Beton mit geringerer Wärmeentwicklung und kleinerem Schwundmass hergestellt werden kann, so muss dies als grosser Erfolg bezeichnet werden. Bei einer Herstellung von z. B. 2 Mio m³ Massenbeton pro Jahr können dadurch 60 000 t Zement und damit rund 6 Mio Franken eingespart werden. Was braucht es oft für Diskussionen und für einen Propagandaaufwand, um für kulturelle Zwecke die gleiche Summe aufzubringen!

Einen guten Einblick in das Gebiet der Fabrikation von Betonwaren und speziell in Kunststeinen vermittelte das Referat von Dr. Ing. *Maculan*. Ganz besonderem Interesse begegneten seine Ausführungen über Betonsteine, die eine Bruchfläche erhalten, und mit denen ausserordentliche architektonische Wirkungen erzielt werden können.

In seinem Vortrag über die gebräuchlichen Stahlsorten versprach Dr.-Ing. *Friedrich* besonders dem Bi-Stahl eine grosse Zukunft. Es handelt sich um einen hochwertigen Bewehrungsstahl, bestehend aus zwei parallelen Stäben, mit 2 cm Abstand, verbunden durch eingeschweisste Traversen. Diese Form der Stahleinlage verbürgt nicht nur ein sehr grosses Haftvermögen, sondern auch die Erzwingung einer bestimmten Rissdistanz und damit beschränkter Rissweiten.

Der letzte Vortrag, vom jugoslawischen Ingenieur *Nacovsky* gehalten, gab eine interessante Uebersicht über den Stand der Betonbauweise in Jugoslawien. Man erhielt einen packenden Eindruck von den Schwierigkeiten, mit denen das jugoslawische Bauwesen noch zu kämpfen hat. Einige beachtenswerte Bauwerke, unter für unsere Begriffe sehr ungünstigen Umständen entstanden, lassen jedoch erkennen, dass dieses Land im Begriff steht, mit diesen Schwierigkeiten fertig zu werden.

Nach dem überaus reich befrachteten Vortragsprogramm des Samstags und Sonntags waren der Montag und der Dienstag den Besichtigungen des Grenzkraftwerkes Simbach—Braunau am Inn und der Grossbaustelle des Kraftwerkes Jochenstein an der Donau vorbehalten. Die Fahrt bis an die bayerische Grenze in der Nähe von Reichenhall stellte die glänzende Organisation der Veranstaltung durch das Ehepaar Köhrer nochmals unter Beweis. Die imposante Wagenkolonne, bestehend aus etwa 25 Personenautos und zwei grossen Cars, wurde angeführt durch einen Polizeiwagen. Den Schluss bildete ebenfalls ein Polizeifahrzeug. Im Führungswagen hatte ein Polizeioffizier alle Hände voll zu tun, entgegenkommende Fahrzeuge mit seinem Kommandostab zum respektvollen Ausweichen zu veranlassen und langsame Vehikel von unserer Fahrbahn auf die Seite zu drücken. Für uns Schweizer war es besonders eindruckvoll, zu sehen, wie manche Wagenlenker sich nicht damit begnügten, weitmöglichst auszuweichen, sondern unverzüglich anhielten. Von der deutschen Grenze an musste unsere Kolonne ohne Polizeischutz ihren Weg weiterfinden. Ein rot-weisser Schweizer Wagen hatte die Ehre, die Führung zu übernehmen. Für die Mittagsrast war das malerische Städtchen Burghausen mit seinen Barockhäusern und seiner etwa 1 km langen Burganlage vorgesehen. Keine Frage, dass unser Mittagessen zu Gunsten einer Besichtigung der Burg abgekürzt wurde. Diese bedeckt einen langen Hügelzug zwischen der Salzach und einem alten Lauf derselben, dessen Tal jetzt durch einen See ausgefüllt ist.

Das Kraftwerk Simbach-Braunau [2]), das am Nachmittag besucht wurde, zeugt von einer vernünftigen Zusammenarbeit zweier Nachbarländer, die in jüngster Vergangenheit allerhand Unliebsames untereinander erlebt haben. Dieses «Deckelkraftwerk» muss vor allem den Naturfreund mit Genugtuung erfüllen, reicht doch die ganze Anlage kaum über den Oberwasserspiegel. Es arbeitet mit beinahe konstanter Grundlast und ist daher selbstredend auf Zusammenarbeit mit Akkumulieranlagen (Kaprun) angewiesen.

Den Abend und die Nacht verbrachten wir im historischen Städtchen Passau. Ein Genuss besonderer Art wartete unser am Abend vor dem Essen und vor dem Empfang mit Erläuterungsvortrag zur Exkursion des andern Tages. Im

[1]) Siehe SBZ 1954, S. 107 und 125.

[2]) SBZ 1954, S. 249 ff.

ehrwürdigen Dom, dessen Grösse neben allen übrigen Kirchen der Stadt man nur begreift, wenn man weiss, dass Passau einst das Zentrum des grössten Bistums von Europa war, wurde uns ein Orgelkonzert geboten, gespielt von einem jungen Organisten auf der grössten Kirchenorgel der Welt. Nach der Sättigung mit technischer Weisheit gab man sich mit besonderem Genuss dieser Symphonie unendlich vieler Klangfarben und Tonstärken hin. Feinste, von weit her kommende Töne, herrliche Harmonien, wechselten mit orkanartig daherstürzenden Klängen und Erschütterungswellen ab, die das gewaltige Bauwerk zum Erbeben brachten. Nach dem Konzert erläuterte uns der Organist den Aufbau dieses Meisterwerkes der Orgelbaukunst, auf das die Passauer mit Recht stolz sind. Es besteht aus fünf Orgeln, je einer Vox humana im Chor und im Orgelraum und aus zwei Glockenspielen.

Andern Tages rollte die ganze Karawane dem linken Donauufer entlang, Richtung Jochenstein. Grosszügige Strassenbauten — natürlich dank dem Kraftwerk — und die sorgfältige Ufergestaltung im Staugebiet machten sichtlich Eindruck. Bei strömendem Regen — einziger Misserfolg der Organisation — verbreitete sich die Besucherschar, aufgelöst in viele Gruppen, über die ausgedehnte Baustelle Jochenstein. Der rechte Teil des Wehres und der linke Teil des Maschinenhauses sind weitgehend fertiggestellt und drei Maschinensätze sind bereits in Betrieb genommen worden. In der Mitte des Stromes gähnt jedoch noch ein mächtiges Loch. In der etwa 20 m tiefen Baugrube werden eben Fundationen betoniert. Ein äusserst interessanter Bauzustand! Man konnte sich ungefähr ein Bild machen, wie es hier ausgesehen haben muss, als letzten Sommer die ganze Baustelle von einem gewaltigen Hochwasser überflutet wurde. Eine geplatzte Zelle des mächtigen Zellenfangdammes lässt darauf schliessen, dass es auch auf dieser Baustelle nicht ohne die üblichen Pechsträhnen abgegangen ist. Nach einem kurzen Imbiss in der Kantine, in der man nicht nur des scheusslichen Wetters, sondern ebensosehr der riesigen Ausmasse des Raumes wegen fror, ging es in aufgelöster Ordnung wieder nach Passau. Damit war die Betontagung beendet und alles strebte den heimatlichen Gefilden zu.

Der Oesterreichische Betonverein, der sich, ähnlich wie der deutsche Betonverein, zum Ziel gesetzt hat, die Betonbauweise zu fördern, kann wiederum auf eine gelungene Tagung zurückblicken. Als Schweizer möchte man die österreichischen und die deutschen Kollegen um diese Einrichtung fast beneiden. Die grosse Zahl der Mitglieder aus dem Kreise der Bauingenieure, aus der Zementindustrie, der Kraftwerksgesellschaften und anderer grosser Unternehmungen geben diesem Verein die Möglichkeit, an der Forschung teilzunehmen und den Erfahrungsaustausch zu vermitteln. In einer Schriftenreihe gibt er technologische Erläuterungen zu den Oenormen und Leitsätze für die Herstellung von Beton heraus und lässt seit Beginn dieses Jahres sogar eine eigene Zeitschrift erscheinen. Es ist kein Zweifel, dass der Betonverein der österreichischen Wirtschaft wertvolle Dienste leistet.

J. Bächtold

Adresse: Ing. *J. Bächtold,* bei Wirz & Co., Schosshalden 32, Bern.

Zum Ausbau des schweizerischen Strassennetzes

Bundesstrassen oder kantonale Strassen?

DK 625.711.1.001.1

Die Wahl einer eidgenössischen Kommission für die Planung des schweizerischen Strassennetzes durch das Eidgenössische Departement des Innern und das Initiativbegehren über eine Partialrevision der Bundesverfassung zum Zwecke der Förderung des Strassenbaues haben den Diskussionen über die zukünftige Gestaltung unseres Strassennetzes einen neuen Auftrieb gegeben. Seit Jahren bemühen sich verschiedene Kreise, insbesondere in der schweizerischen Technikerschaft und in den Automobilverbänden, den längst fälligen Umschwung in den Meinungen der zuständigen Instanzen der Kantone und des Bundes herbeizuführen.

Die Einsetzung der eidg. Kommission für die Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes ist auf einen Vorstoss der Studienkommission zurückzuführen, die seinerzeit auf Initiative der schweizerischen Baudirektoren-Konferenz geschaffen wurde und die massgebenden schweizerischen Organisationen zusammenfasst, welche am Strassenwesen interessiert sind. Diese Studienkommission hatte sich vorerst zum Ziele gesetzt, die Frage der Verteilung des Benzinzolles durch die Bundesbehörden derart regeln zu lassen, dass mindestens 50 % der betreffenden Zolleinnahmen den Kantonen für ihren Strassenbau zufallen würden. Eine neue Regelung der staatlichen finanziellen Belastung des Benzins dürfte sich überhaupt mit der kommenden Finanzordnung aufdrängen. Es wäre sinnvoller und zweckmässiger, den jetzigen sogenannten Benzinzoll durch einen richtigen Benzinzoll, der ohne Zweckbestimmung in die Bundeskasse fliessen würde, und eine eigentliche Benzinsteuer, die ausschliesslich für die Finanzierung des Strassenbaues bestimmt wäre, zu ersetzen. Dabei könnten die von den Automobilisten als ungerecht empfundenen kantonalen Verkehrssteuern ganz oder teilweise aufgehoben und durch einen entsprechenden Anteil an der eidg. Benzinsteuer ersetzt werden. Von Anfang an vertraten die Delegierten der schweizerischen Technikerschaft in der Studienkommission den Standpunkt, dass die Planung ebenso wichtig sei wie die finanziellen Mittel. Die Erfahrungen haben auch gezeigt, dass im Moment, wo die Regelung mit der Benzinzollhalbierung zwischen Bund und Kantonen in Kraft gesetzt wurde, viele Kantone nicht wussten, wie sie das Geld verwenden sollten, da die Planung und Projektierung weitgehend fehlten. Auf Grund dieser Erfahrungen entschloss sich die Kommission, den Fragen der vorausschauenden Planung die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und entsprechende Schritte beim Eidgenössischen Departement des Innern zu unternehmen, die zur Bildung der eidg. Planungskommission führten. Das Departement des Innern war bei der Zusammensetzung dieser Kommission vor eine besonders schwierige Frage gestellt, denn es galt, die verschiedenen massgebend am Bau der Strassen interessierten Kreise, und vor allem die Kantone mit Rücksicht auf ihre bisherige Strassenhoheit, zu berücksichtigen. Von den 28 Mitgliedern der Kommission sind auch 16 ausgesprochene Kantonsvertreter, sei es als Regierungsräte oder als Kantonsingenieure. Diese Feststellungen lassen erwarten, dass die kommenden Beschlüsse dieser Kommission weitgehend von den kantonalen Auffassungen und Interessen beeinflusst sein werden. Es ist verständlich, dass, wenn auch einige kantonale Vertreter gegenüber einer neuen gesamtschweizerischen Lösung, die allein einen fortschrittlichen Ausbau der Strassen gestatten würde, aufgeschlossen sind, andere leider durch die kantonalen Interessen stark gehemmt sind.

Es ist deshalb notwendig, einige grundsätzliche Ueberlegungen über die jetzige Praxis im schweizerischen Strassenbau anzustellen, um deren Vor- und Nachteile gegenüber der Praxis in anderen Ländern abwägen zu können. Die Strassenhoheit ist bis heute vollständig bei den Kantonen geblieben, da der Bund die Notwendigkeit der Einführung von Bundesstrassen bis jetzt nicht erkannt hat. Ob der Bund eine teilweise Strassenhoheit nun auf Grund eines neuen Artikels der Bundesverfassung erhalten muss, oder ob die vorhandene Grundlage, z. B. Art. 23 BV genügt, wird gegenwärtig abgeklärt. Jedenfalls muss in möglichst kurzer Zeit eine klare Lösung gefunden werden. Diese Klärung darf aber die planlichen und organisatorischen Arbeiten nicht hindern und beide Aufgaben, die planlich-organisatorische und die rechtliche, müssen parallel gefördert werden.

Der Bund erteilt den Kantonen durch Vermittlung des eidg. Oberbauinspektorates Subventionen für den Bau der Strassen, die in einem bestimmten Programm des eidg. Oberbauinspektorates vorgesehen sind. Die Erteilung dieser Subventionen ist an gewisse Bedingungen geknüpft, welche die Ausführung des Strassennetzes nach einheitlichen Gesichtspunkten sichern sollten. Theoretisch hätten somit die Bundesbehörden die erforderlichen Mittel in der Hand, um ein