Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 28 (1971)

Heft: 1

Artikel: Künftige Strassenbauten im Kanton Zürich

Autor: Sonderegger, Milo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782561

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: 16.07.2025

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

Künftige Strassenbauten im Kanton Zürich

Milo Sonderegger, dipl. Ing. ETH, Zürich

Kritik am Bisherigen

Wer wäre auf unseren Strassen nicht schon in irgend eine unbefriedigende Verkehrssituation geraten, wobei er sich mehr oder weniger entrüstet fragte, wann endlich dieser Verkehrsmisere Abhilfe getan werde?

Bedenkt man, dass jederzeit an verschiedensten Stellen viele Verkehrsteilnehmer so oder ähnlich das bestehende Strassennetz kritisieren, so wird einem bewusst, wie viele bis jetzt unerfüllte Wünsche es zu befriedigen gilt. Wie es zur heutigen Verkehrskalamität auf unseren Strassen kommen konnte, darüber sind kaum mehr viele Worte zu verlieren. Dank der prosperierenden Wirtschaft gelangte praktisch die ganze Bevölkerung in den Genuss eines höheren Lebensstandards. Immer mehr Leute vermochten sich das ersehnte Auto zu leisten, das ihnen während der ebenfalls immer mehr gewährten Freizeit erlaubt, völlig unabhängig von fixen Fahrplänen und Stationen die nähere und vor allem weitere Umgebung der Heimat zu erkunden.

Zurzeit werden im Kanton Zürich jährlich ungefähr 20 000 Motorfahrzeuge neu auf die Strassen losgelassen, und allein im letzten Jahre fuhren 30 Mio ausländische Motorfahrzeuge in die Schweiz ein.

Im Vergleich zu dieser Motorfahrzeugmasse ist der für die Kanalisierung dieser Flut zur Verfügung stehende Verkehrsraum praktisch derselbe wie zur Zeit der Postkutsche geblieben (Abb. 1). Wohl wurden die Strassen staubfrei gemacht und verbreitert, doch massgebliche Neubauten zur Umfahrung von Ortschaften oder zur Sanierung von Knotenpunkten wurden erst in allerjüngster Zeit an die Hand genommen. Kein Wunder also, dass der Verkehr an kritischen Punkten des Netzes überquoll und dass Ueberdrücke entstanden, die nicht nur die Nerven der Verkehrsteilnehmer, sondern oft auch die Fahrzeuge überbeanspruchten.

Natur als Planungsvorbild

In der Erkenntnis, dass der Wohlstand eines Gemeindewesens massgebend vom guten Funktionieren seiner Versorgungsanlagen, insbesondere der Verkehrsadern abhängt, ist sich jedermann bewusst, dass der heutige Zustand saniert werden muss. Diese Sanierung darf indessen nicht auf die heutigen Ansprüche beschränkt bleiben, vielmehr müssen unsere Taten auf die Zukunft ausgerichtet werden.

Diesbezüglich sei ein Vergleich mit der Natur erlaubt. In jedem wachsenden Organismus der Natur, sei es Mensch, Tier oder Pflanze, sind von Anbeginn an schon sämtliche später erforderlichen Anlagen disponiert. Entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen wachsen die Anlagen harmonisch und koordiniert mit dem ganzen Organismus, um zuletzt eine in jeder Beziehung optimale Einheit zu bilden. So ist z. B. schon im menschlichen Embryo das System des Blutkreislaufes fest bestimmt, welches für die kommenden Ansprüche beim Erwachsenen zweckmässig sein wird. Nebst dem System ist aber auch die künftig erforderliche Dimensionierung der Blutgefässe und der dazu erforderliche Raum zwischen und in den verschiedenen Körperorganen schon optimal vorgesehen. Die Dispositionen der Natur gehen sogar soweit, dass für allfällige Spitzenbelastungen die entsprechenden Reserven vorgesehen sind.

Dieses Entwicklungsprogramm der Natur kann und soll Vorbild für unsere technische Verkehrsplanung sein. Die Basis für das Verkehrsnetz bildet der künftige Siedlungsraum, so wie er nach bestem menschlichem Ermessen in einer gewissen Zukunft als Planungsziel vorgesehen werden kann. Dieser Zukunfts-Siedlungsorganismus bedarf zu seiner Existenz unter anderem, wie schon gesagt, eines entsprechenden Verkehrsnetzes. Die Anordnung und Dimensionierung derselben hat auf Grund der dannzumaligen Verkehrsbeziehungen und Verkehrsbelastungen zu erfolgen. Es ist heute schon so mit grosszügigen Baulinien vor Ueberbauung zu schützen, dass der sukzessive nach Bedarf zu erfolgende Strassenbau möglich ist.

Nur eine derart weitsichtige und grosszügige Verkehrsplanung vermag die kommende Generation vor kostspieligen und schmerzhaften Operationen zu bewahren, wie wir sie mangels Voraussicht unserer Vorgänger nun in unseren Siedlungsräumen vornehmen müssen, um Platz für lebenswichtige Verkehrsadern zu schaffen.

Zürcher Planungsziel

Das für den Kanton Zürich massgebende Leitbild des künftigen Siedlungsraumes beruht auf einer gegenüber heute doppelt grossen Einwohnerzahl von 2,1 Mio Menschen. Dieses Leitbild fand seinen Niederschlag in einem Gesamtplan, welcher die Wälder, die Grünzonen, die Wohn- und Arbeitsgebiete sowie die Netze der Strassen und Bahnen und die der allgemeinen Versorgung dienenden Anlagen, wie Wasser, Abwasser, Elektrizität usw. beinhaltet.

Das übergeordnete Strassennetz des Kantons Zürich fügt sich in das von Bundes wegen konzipierte System der 110 km Nationalstrassen ein und ergänzt das bisherige 2200 km messende Staatsstrassennetz.

Sein Mittelpunkt bildet die Hauptstadt mit ihrem Umfahrungsring und den städtischen Expressstrassen. Von hier aus strahlen die Radialstrassen in die Landschaft zu den Regionalzentren aus. Diese sind untereinander durch Querspangen verbunden. Letztere bilden gleichzeitig Tangenten der verschiedenen Siedlungsräume. Sie vermögen dadurch vereinzelte Ortschaften in ihren Kontaktzonen zu trennen. Es entsteht somit eine organisch geordnete Gliederung der Zivilisationslandschaft.

Die maschenartige Gestaltung des Strassennetzes hat zudem den Vorteil, dass sie gegenüber allfälligen späteren Aenderungen des Siedlungskonzeptes wenig empfindlich ist. Das Netz kann jederzeit elastisch entsprechend den zur Verfügung stehenden Mitteln etappenweise ausgebaut und durch neue Strassenzüge ergänzt werden.

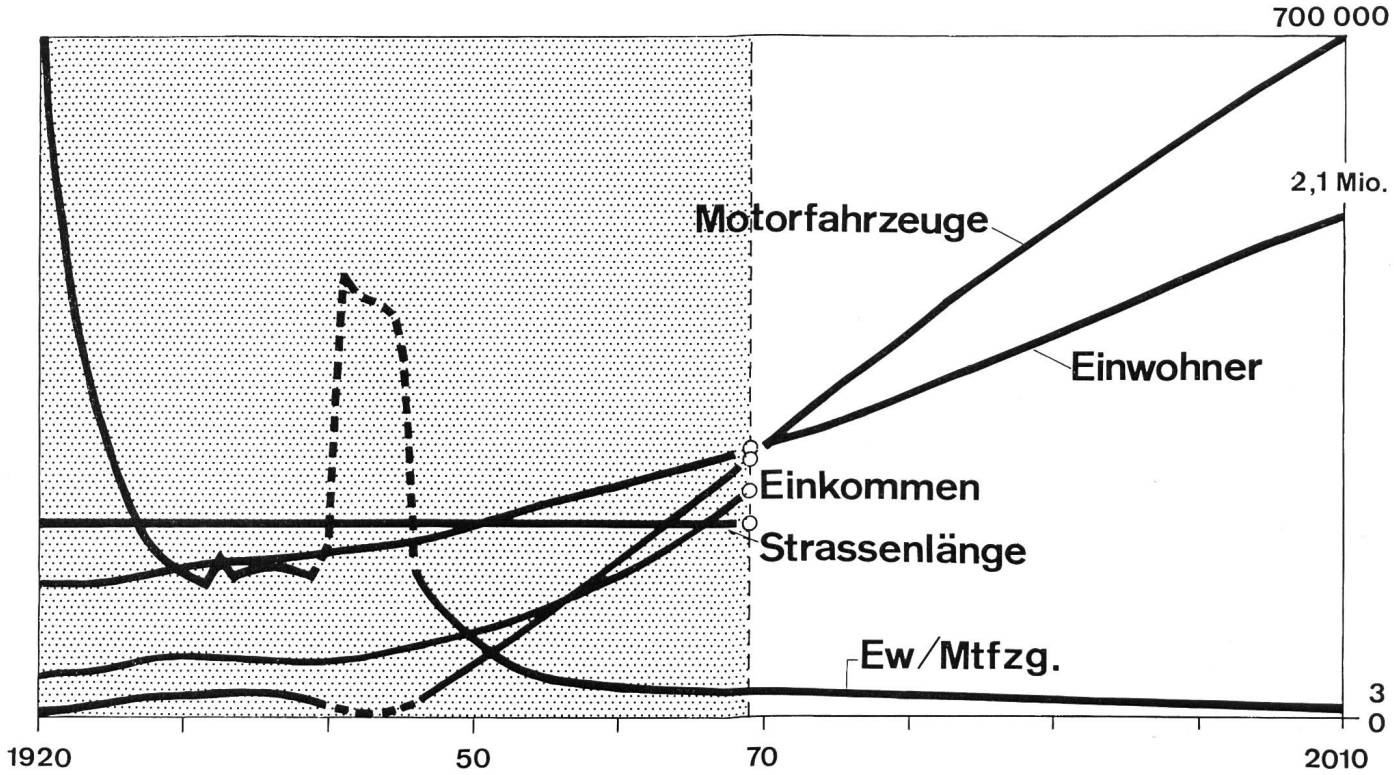
Strassenbauwünsche, Prioritäten und Kosten

Um über das der Bewältigung harrende Strassenbauvolumen und den erforder-

lichen Kostenaufwand einen Gesamtüberblick zu erhalten, führte das kantonale Tiefbauamt im Jahre 1966 zusammen mit allen Gemeinden des Kantons Zürich eine Erhebung über sämtliche Strassenbauten durch, die heute im Kanton Zürich für die Gegenwart und die Zukunft als notwendig erachtet werden. Diese Erhebung gibt gleichzeitig Aufschluss über die gewünschte Dringlichkeit der verschiedenen Bauvorhaben. Alle Strassenbauwünsche zusammen ergeben den gigantischen und kaum vorstellbaren Betrag von rund 14 Mia Franken. Dieser Betrag ergibt, Franken an Franken gestossen, eine Geldreihe von Zürich zum Mond! Hätte ein Mensch diesen Betrag in einzelnen Frankenstücken auf den Tisch auszu-

und Zufahrtsstrassen werden aus dem kantonalen Nationalstrassenfonds beglichen, welcher aus dem Benzinzollanteil gespiesen wird. Die Beiträge an die Gemeinden zum Bau der Strassen II. und III. Klasse werden aus allgemeinen Staatsmitteln (Steuergeldern) bezahlt, dasselbe gilt für den Bau von Gehwegen an Hauptverkehrsstrassen und den gesamten Unterhalt des Staatsstrassennetzes.
Die eigentlichen kantonalen Strassenneubauten (I.-Kl.-Strassen und Hauptverkehrsstrassen) werden voll aus dem Hauptstrassenfonds finanziert. Dieser Fonds wird durch die Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge und Motorfahrräder gespiesen. Der Reinertrag dieser Verkehrsabgaben betrug im Jahre 1969 un-

wird man sich in seinen Wünschen bescheiden oder mehr zahlen müssen; das gilt für jeden einzelnen von uns. Zurzeit liegt vor dem Zürcher Kantonsrat eine Vorlage des Regierungsrates, die eine zusätzliche Speisung des Hauptstrassenfonds aus allgemeinen Staatsmitteln vorsieht. Diese Zuwendungen sollen gleich gross sein wie die Beträge aus den Verkehrsabgaben, was praktisch zu einer Verdoppelung der für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mitteln führen würde.
Dabei ist zu bedenken, dass der Strassenbau längst nicht das einzige und dringlichste Bauvorhaben darstellt, gilt es doch noch andere Teile des Verkehrsapparates auszubauen oder neu zu erstellen:



zahlen, müsste er dies 400 Jahre lang Tag und Nacht tun!
In erster Dringlichkeit werden Bauvorhaben von 4 Mia Franken gewünscht, wobei es sich ihrer Funktion nach um 1,5 Mia Franken Nationalstrassen, 1,4 Mia Franken Hochleistungsstrassen und 1,1 Mia Franken Haupt-, Sammel- und Erschliessungsstrassen handelt. Die Kostenträger werden dabei folgendermassen betroffen:

Bund	1,1 Mia Franken
Kanton	2,3 Mia Franken
Gemeinden	0,6 Mia Franken

Es ist nun zu prüfen, ob und wie diese dringenden Strassenbauten finanziert werden können, wobei hier vor allem die finanziellen Aufwendungen des Kantons interessieren mögen.

Finanzierung
Nach heutigem Gesetz werden die Strassenbauten im Kanton Zürich folgendermassen finanziert:
Die vom Kanton zu erbringenden Beiträge an den Bau von Nationalstrassen

gefähr 73 Mio Franken, von denen rund 13 Mio Franken für den Ausbau des Strassennetzes der Stadt Zürich und rund 5 Mio Franken für dasjenige der Stadt Winterthur zur Verfügung gestellt wurden. Dem erwähnten kantonalen Hauptstrassenfonds wurden 53 Mio Franken zugewiesen. Mit zunehmender Motorisierung vergrössern sich auch die Fondseinnahmen und dementsprechend das mögliche Strassenbauvolumen. Gemäss heutigem Gebührentarif, der bekanntlich erst vor wenigen Jahren um 20 bis 25 Prozent erhöht worden ist, kann in den kommenden 10 Jahren im Mittel mit 60 Mio Franken jährlichen Fondsausgaben gerechnet werden. Bei dieser Finanzlage würde es ungefähr 40 Jahre dauern, bis das fertig erstellt wäre, was heute schon in erster Dringlichkeit vom Kanton finanziert werden sollte. Dies ist eine an und für sich enttäuschende, aber klare Tatsache. Offenbar klafft auch im Strassenbau die Schere von Wollen und Können weit auseinander. Entweder

Abb. 1. Die starke Verkehrszunahme auf unseren Strassen hat ihre Ursache in der Bevölkerungszunahme und dem ständig steigenden Lebensstandard, was die Motorisierungsdichte enorm zu steigern vermochte, derweil der Ausbau des Strassennetzes stark zurückblieb.

Untergrundbahn
Kloten—Dietikon:
ungefähr 750 Mio Franken
Eisenbahnnetz:
ungefähr 1000 Mio Franken
Flughafen Kloten:
ungefähr 200 Mio Franken

ganz zu schweigen von den kommenden finanziellen Belastungen für Schulbauten (Universitätsbauten beim Strickhof rund 1000 Mio Franken), Spitäler und Anlagen zur Reinerhaltung von Wasser und Luft.
Abgesehen vom finanziellen Engpass, der eine alle Wünsche befriedigende Bauintensivierung drosselt, kann das

Bauvolumen aber auch mangels Ueberschusskapazität beim Baugewerbe, beim technischen Kader und bei der Verwaltung nicht beliebig ausgedehnt werden.

10-Jahres-Strassenbauprogramm 1971—1980

In Kenntnis dieser komplexen gegenseitigen Abhängigkeiten erstellte die kantonale Baudirektion einen generellen Leitplan für die in den nächsten zehn Jahren zu erstellenden Strassenbauvorhaben auf. Als Grundlage diente die erwähnte neue Finanzregelung, die indessen dieses Jahr noch vom Volk gutgeheissen werden muss. Dieses Programm erfüllt ungefähr die Hälfte aller Wünsche erster Dringlichkeit.

Bei dieser Sachlage gilt es, Prioritäten festzulegen. Grundsätzlich wird man sich wohl einig sein, dass die finanziellen Mittel nicht in kleinliches Flickwerk vertan werden dürfen, sondern dass das Schwergewicht des zürcherischen Strassenbaus auf die sukzessive Bildung eines übergeordneten Hochleistungsstrassennetzes gelegt wird. Demnach soll der Bau von neuen Umfahrungs- und regionalen Erschliessungsstrassen gemäss kantonalem Gesamtplan gefördert werden, die an das den Kanton Zürich überspannende Nationalstrassengerippe anschliessen.

Die bis zum Jahre 1980 fertigerstellten Nationalstrassen erschliessen folgende Siedlungsräume:

Linkes Seeufer (N 3)
Knonaueramt (N 4)
Limmattal (N 1)
Flughafen (N 11)
Mittleres Glattal (N 1)
Weinland (N 4)
Winterthur-Ost (N 1 und N 7).

Von Nationalstrassen nicht erschlossen bzw. entlastet bleiben die Ortschaften folgender Gegenden:

Rechtes Seeufer
Zürcher Oberland
Zürcher Unterland
Winterthur-West

Verständlicherweise sollen die finanziellen Mittel womöglich in die nicht schon von Nationalstrassen sanierten Räume investiert werden. Von diesen wiederum muss aus regionalplanerischen Gründen dem Zürcher Oberland das Primat zugesprochen werden, ist doch gerade diese Landschaftskammer in verschiedenster Beziehung dazu geeignet, einen Grossteil des künftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachses, der nicht unbedingt stadtgebunden ist, zu übernehmen. Nebst anderen stimulierenden Massnahmen muss auch dem Bau einer Hochleistungsstrasse zwischen der Metropole Zürich und dem künftigen Regionalzentrum positive Reizwirkung für echte Dezentralisation zugesprochen werden.

Strassenbauten im Zürcher Oberland

In den kommenden Jahren soll die Zürcher-Oberland-Autobahn (ZO—AB) erstellt werden. Diese Autobahn schliesst bei Wangen an die Autobahn Zürich—Winterthur (N 1) an und vermittelt so den direkten Zugang ins Nationalstrassennetz, insbesondere an die städtischen Expressstrassen und damit die City der Metropole. Die ZO—AB selbst berührt alle wichtigen Siedlungsräume des Oberlandes und schliesst bei Rapperswil an das st. gallische Hochleistungsstrassennetz an, welches die flüssige und sichere Verbindung mit dem Ricken und der Nationalstrasse ins Bündnerland (N 3) bewerkstelligt. Eine

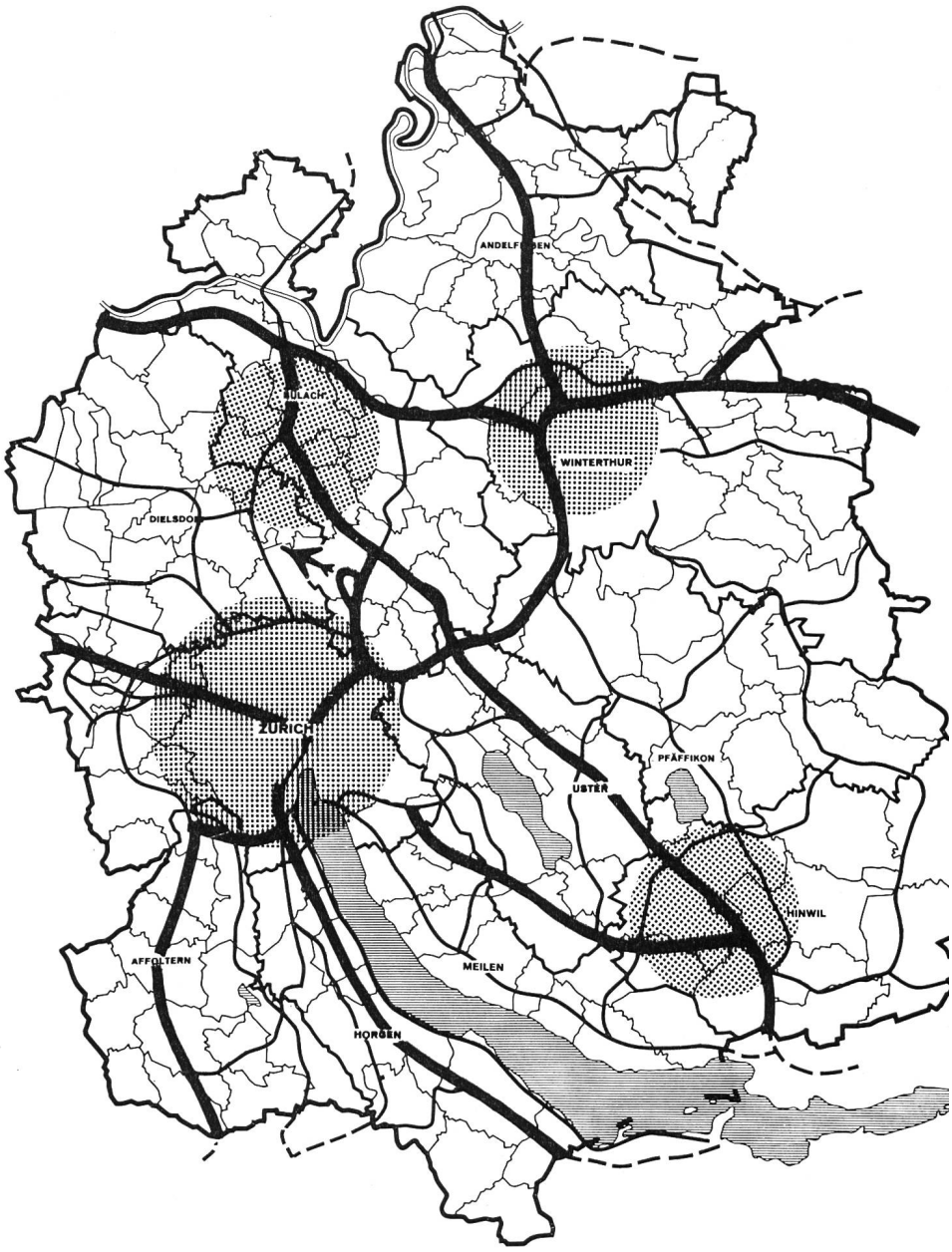


Abb. 2. Das 1-Mia-Franken-Strassenbauprogramm für die kommenden zehn Jahre sieht einen Teilausbau des geplanten Hochleistungsstrassennetzes vor, insbesondere des zürcherischen Strassenkreuzes, welches 1,5 Mio Einwohner der grössten Regionalzentren und der Metropole untereinander und mit dem Interkontinentalflughafen Kloten verbinden wird

	Kostenbeteiligung in %		
	Bund	Kanton	Gemeinden
Nationalstrassen	80	20	—
Städtische Nationalstrassen	67	16½	16½
Zufahrtsstrassen zu Nationalstrassen	—	65—90	10— 35
I.-Kl.-Strassen	—	100	—
II.-Kl.-Strassen	—	10—60	40— 90
III.-Kl.-Strassen	—	0—40	60—100

optimale Anzahl von kreuzungsfreien Anschlüssen soll die Funktion als regionale Erschliessungsstrasse betonen und die angestrebte Entlastung der bestehenden Strassen gewährleisten.
Noch vor der Fertigstellung der Zürcher-Oberland-Autobahn wird die Forchstrasse, die sich heute von der Forch bis Esslingen als kreuzungsfreie Autostrasse im Bau befindet, unter Umfahrung des historischen Städtchens Grüningen, bis Hinwil weitergeführt werden. Dort wird sie mit der gleichzeitig sich im Bau befindlichen Umfahrung von Rüti (Teilstück der ZO—AB) zusammengehängt. Dadurch wird schon in relativ kurzer Zeit eine aus dem Weichbild der Stadt ins Oberland und weiter zum Obersee ausstrahlende Hauptstrasse dem Verkehr übergeben werden können, die sowohl der provisorischen Erschliessung des Oberlandes wie auch einem Teil des sonntäglichen Touristenverkehrs zu dienen vermag.
Neue Zufahrten aus den Ortschaften zu der die Ortskerne umfahrende ZO—AB und Forchstrasse sind insbesondere in Uster, Wetzikon, Hinwil, Gossau und Dürnten erforderlich.
Da die ZO—AB auch dem Verkehr Rapperswil—Winterthur dient, kann der Ausbau der heutigen Hauptverkehrsstrasse Rüti—Winterthur teilweise zurückgestellt werden. Immerhin werden auch hier einzelne Engpässe durch lokale Sanierungen bzw. Umfahrungen beseitigt werden müssen, so vor allem in Pfäffikon und Fehraltorf.

Strassenbauten im Zürcher Unterland
Die Region um Bülach soll ähnlich wie Wetzikon im Oberland im Laufe der Zeit zu einem selbständigen Zentrum heranwachsen. Im Zusammenhang mit dem gegenwärtigen Ausbau der Verkehrsanlagen beim Flughafen Kloten kann heute schon die Hochleistungsstrasse Kloten—Bülach gebaut werden. Diese Autobahn wird in Kloten an die Flughafenzufahrt Zürich—Kloten (N 1) angehängt und ermöglicht dermassen dem Unterland ebenfalls den direkten Zugang aufs Nationalstrassennetz und die städtischen Expressstrassen und damit zur City und Metropole. Westlich von Bülach wird der Anschluss an die Westumfahrung von Bülach (Bestandteil der Zürcher—Unterland-Autobahn) gefunden, die ebenfalls heute schon im Bau ist. Ueber bestehende Strassen wird die Hauptstrasse Winterthur—Basel, von der noch die Rede sein wird, sowie die soeben fertig erstellte Hauptstrasse Rafz—Schaffhausen erreicht.
Die spätere Fortsetzung der erwähnten Strasse von Kloten her nach Wangen unter Zusammenschluss mit der ZO—AB ergibt in Verbindung mit der Autobahn Zürich—Winterthur (N 1) für den Kanton Zürich das verkehrstechnisch und regionalplanerisch bedeutungsvolle Strassenkreuz. Dieses Hochleistungsstrassenkreuz verbindet künftig die drei wichtigsten Regionalzentren untereinander und mit der Metropole Zürich. Gleichzeitig ermöglicht es den direkten Zugang aus allen grösseren Siedlungsräumen zum Interkontinentalflughafen Kloten (Abb. 2).
Nebst dieser Hauptaxe des Unterlandes werden in den kommenden Jahren im Furttal und Wehntal Engpässe im Bereiche der kantonalen Hauptstrassen durch lokale Umfahrungen beseitigt werden müssen, z. B. in Buchs, Dielsdorf, Regensdorf.

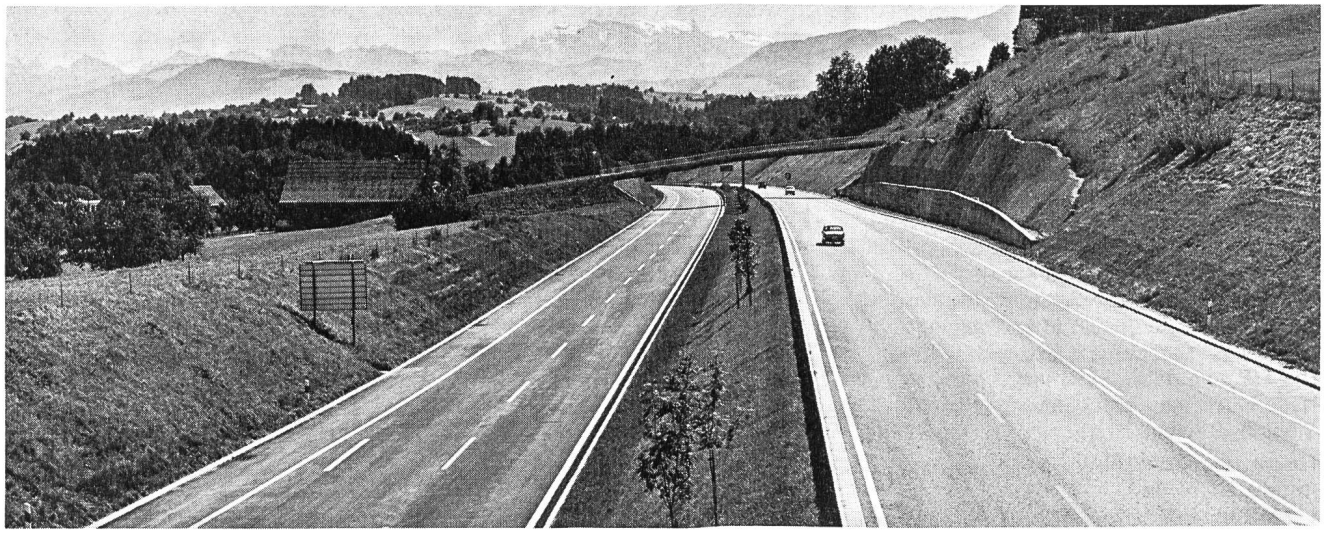


Abb. 3. Die Hochleistungsstrasse am Zürichsee (N 3) veranschaulicht die intensiven Bemühungen um einen gepflegten Einbau des technischen Werkes in die reizvolle Landschaft

Strassenbauten im Bereich Winterthur West
Die vom Industriezentrum Winterthur nach Westen in Richtung Basel führende Hauptstrasse weist nicht so sehr quantitativ als qualitativ einen starken Verkehr auf, ist doch jedes dritte Motorfahrzeug ein schwerer Lastwagen. Diese Verkehrsbelastung wiegt um so schwerer, als die heutige Strasse teilweise mitten durch die Ortszentren führt, wobei wegen der engen Ueberbauung ein verkehrsgerechter Ausbau der Strasse oder zum mindesten die Erstellung von Gehwegen zum Schutze der Fussgänger bis heute oft unmöglich war.
Auch hier sollen kostspielige Umfahrungen von Glattfelden, Pfungen, Rorbas, Weiach und Embrach in Form einer neuen Hochleistungsstrasse die erforderliche Sanierung bringen.

Strassenbauten im übrigen Kantonsgebiet
Das rechte Seeufer wurde in jüngster Zeit mit der ersten Linie des von den SBB geplanten S-Bahnnetzes versehen. Die Bewohner des rechten Seeufers gelangen so in den Komfort eines hochleistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels, das sie mitten in die Stadt zu bringen vermag. Ein massgebender Ausbau der Seestrasse ist deshalb nicht mehr erforderlich; er wäre auch aus ortsplanerischen Gründen nicht zu verantworten, da die meisten Kernzonen der Seegemeinden tangiert würden. In dieser Region wird man vorwiegend kleinere lokale Sanierungen von Knotenpunkten vorsehen müssen.
Am linken Seeufer harrt die Seestrasse auf gewissen Teilstrecken ihrem Aus-

Abb. 4. Der Interkontinentalflughafen Zürich-Kloten, der im Jahre 1980 etwa 10 Mio Passagiere und 300 000 t Fracht zu bewältigen haben wird, wird allseits autobahnmässig ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen

bau. Die linksufrige Seestrasse wird zwar durch die Nationalstrasse Zürich—Chur (N 3) vom Durchgangsverkehr entlastet, sie hat indessen den stets wachsenden Anteil der Pendler nach Zürich zu bewältigen. Aus diesem Grunde gilt es hier, die schlimmsten Engpässe auf der ganzen Strecke zu sanieren. Zudem sollen durch den Bau neuer Zufahrtsstrassen zur N 3 die höher gelegenen Siedlungsräume an dieselbe angeschlossen werden.

Im Knonaueramt, das in den nächsten zehn Jahren von der Nationalstrasse Zürich—Innerschweiz (N 4) erschlossen wird, sind dannzumal nur noch kleinere, lokale Sanierungen erforderlich. Es handelt sich dabei um die Umfahrung von Affoltern a. A., welche gleichzeitig die Funktion einer Zufahrtsstrasse zur N 4 ausübt, und um die kleine Umfahrung von Mettmenstetten.

Im Limmattal werden die Verkehrsverhältnisse durch den Bau der Autobahn und den gegenwärtigen Ausbau der Hauptstrasse Dietikon—Schlieren—Zürich verbessert.

Im Weinland werden ebenfalls nur lokale Sanierungen ins Auge gefasst, da der Hauptverkehr über die Nationalstrasse Schaffhausen—Winterthur (N 4) bzw. über die erwähnte Hochleistungsstrasse Schaffhausen—Rafz—Bülach abgeleitet wird.

Im Tösstal gilt es ebenfalls einige lokale Engpässe in den schmalen Dörfern zu sanieren.

Nebst dem Bau der erwähnten Strassen wird eine sukzessive Aufhebung der gefährlichsten SBB-Niveauübergänge angestrebt.

Hand in Hand mit der Verbesserung des Strassennetzes muss auch den Fussgängern und Velofahrern durch den Bau von Geh- und Velowegen vermehrte Verkehrssicherheit gewährt werden. Hierfür sind jährlich rund 4 Mio Franken vorgesehen.

Zusammenfassung

Wir alle fordern umfangreiche Verbesserungen der heutigen Strassenverhältnisse. Wir sind aber nicht unbedingt erfreut, hierfür mehr Geld zu bezahlen und allenfalls als Grundeigentümer Land abzutreten; der heilige St. Florian steht offenbar in allen Stuben.

Ein realistisches Strassenbauprogramm für die nächsten 10 Jahre sieht vor allem die Erstellung zusammenhängender Hochleistungsstrassen vor. Diese Hochleistungsstrassen werden nur 10 % des gesamten Kantonsstrassennetzes umfassen, aber 85 % aller Wohn- und Arbeitsplätze in einer Distanz von weniger als 3 km direkt erreichen. Die Kosten dieser richtungsgetrennten, kreuzungsfreien, 4- bis 6spurigen und durchgehend beleuchteten Superstrassen werden auf 1 Mia Franken geschätzt. Dazu kommen diverse lokale Sanierungen, insbesondere die Aufhebung von SBB-Niveauübergängen, im Betrage von rund 100 Mio Franken. Der Strassenunterhalt und die Verbesserung der bestehenden Strassenbeläge wird im gleichen Zeitraum Kosten von 320 Mio Franken verursachen. Für die Erstellung von Geh- und Radwegen sind rund 80 Mio Franken vorgesehen. Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, dass gewaltige Anstrengungen unternommen werden, um der Verkehrsmisere Herr zu werden. Es bleibt zu wünschen, dass auch jeder einzelne Verkehrsteilnehmer sich anstrengt, durch Rücksichtnahme auf den Nächsten im Verkehr einen Beitrag zur Linderung der Verkehrskalamität zu leisten. All die enormen Aufwendungen für den Strassenbau haben letzten Endes nur ihren Sinn, wenn sie dem Menschen zum Wohle gereichen.