Das diesjährige Nationalstrassen-Bauprogramm

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein**

Band (Jahr): **- (1965)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-938380

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Das diesjährige Nationalstrassen-Bauprogramm

Der Bundesrat hat das Bauprogramm 1965 für die Nationalstrassen beschlossen. Dieses kann zusammenfassend wie folgt charakterisiert werden: Tatkräftig vorangetrieben wird vor allem der Bau der Nationalstrasse Bern-Zürich als wichtigste Städteverbindung des Nationalstrassennetzes und, allerdings in vermindertem Masse, ihre Fortsetzung nach der Ostschweiz; gefördert werden aber auch die Verbindung von Basel nach dem Jura und dem schweizerischen Mittelland sowie die Nationalstrasse Zürich-Chur. Bei der N 2, Basel-Chiasso, liegen die Schwergewichte am Belchentunnel, im Kanton Nidwalden und im Kanton Tessin; da der Kanton Uri bis jetzt nur Vorarbeiten an die Hand genommen hatte, war es nicht möglich, hier bereits sehr grosse Engagements einzugehen. In einer günstigeren Lage befindet sich die N 13, Bodensee-Bernhardin-Tessin.

Neben den genannten Strecken sind verschiedene kleinere Arbeiten im Gang; als Gründe zu ihrer Berücksichtigung im Programm können etwa genannt werden: Ausschaltung besonders gefährlicher oder verkehrsbehindernder Strecken, deren gewöhnliche Korrektur auf eine Fehlinvestierung hinausliefe; Arbeiten, die wegen Eisenbahn- oder Kraftwerkbauten ausgeführt werden müssen; Korrektion auf Nationalstrassen 3. Klasse, für die ohnehin andere Grundsätze gelten als für die Autobahnen; endlich sind noch die grossen Nachzahlungen für Fertigstellungsarbeiten und Garantierückhalte in den Kantonen Waadt und Genf zu nennen, die das diesjährige Budget sehr stark belasten.

Die für den Nationalstrassenbau gegenwärtig zur Verfügung stehenden 600 Mio Franken Bundesanteil reichen nur knapp aus, um die bereits begonnenen Bauarbeiten weiterzuführen; auf einzelnen Strecken sind sogar Verzögerungen im Bauablauf in Kauf zu nehmen. Die Inangriffnahme neuer Strecken ist nicht möglich. Die Kreditzuteilungen an die einzelnen Kantone werden daher nach folgenden Gesichtspunkten vorgenommen: Projektierungs- und Bauleitungskredite für die bereits im Bau befindlichen Strecken sind den Kantonen nach Möglichkeit ungekürzt zuzuteilen. Dagegen müssen Projektierungskredite für neue Strecken teilweise gekürzt werden. Selbst in Kantonen, wo im nächsten Jahre keine grösseren Arbeiten ausgeführt werden können, muss aber grundsätzlich mit den Projektierungsarbeiten fortgefahren werden, weil die Freihaltung des Landes durch die Projektierungszonen nur während fünf Jahren möglich ist. Bis zum Ablauf dieser Frist muss ein genehmigtes Bauprojekt vorliegen, damit das Land durch Baulinien endgültig freigehalten werden kann. Sodann zwingt die Notwendigkeit, die Bauarbeiten möglichst sorgfältig vorzubereiten, ganz allgemein zu einer möglichst frühzeitigen Projektierung. Für den notwendigen Landerwerb an im Bau befindlichen Strecken wie auch für die laufenden Landumlegungen sind die erforderlichen Kredite bereitzustellen; dagegen reichen die Mittel für einen weiteren vorsorglichen Landerwerb nicht aus. Angesichts der Tatsache, dass die Kantone im schweizerischen Mittel etwas mehr als die Hälfte des für den Bau der Ueberland-National-

strassen notwendigen Bodens bereits erworben haben, erscheint diese Massnahme verantwortbar. Für die Arbeiten an bereits begonnenen Teilstrecken und Bauwerken sollen schliesslich soweit als möglich die erforderlichen Kredite zugeteilt werden.

****

Wie lebt der Schweizer ?

Wie einer Darstellung über die Zusammensetzung des privaten Verbrauches in Westeuropa auf Grund von Haushaltrechnungen zu entnehmen ist, muss der I t a l i e n e r für die von ihm benötigten Nahrungsmittelausgaben mehr als 50% des Haushaltbudgets ausgeben. In Luxembourg und Frankreich sind es im Durchschnitt 39%, in den Niederlanden und Westdeutschland rund 37%, in der S c h w e i z dagegen nur 28%. Der O e s t e r r e i c h e r gibt für seine Ernährungen etwa 41% seines Haushaltbudgets aus.

Anders liegen die Verhältnisse bei den Ausgaben für M i e t e n. Im Durchschnitt zahlt der S c h w e i z e r die t e u e r s t e n Mieten, und zwar entfallen 11,6% seines Haushaltbudgets für diesen Zweck. In den EWG-Ländern nehmen Belgien und Luxembourg mit 11% die Spitze ein, gefolgt von Westdeutschland mit 8,6%, Holland 8%, Italien 7,6% und Frankreich mit 7,2%, Oesterreich liegt am Ende dieser Aufstellung mit einem Mietenaufwand von bloss etwa 4%.