

Aktuelle Strassenprobleme

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **54 (1956)**

Heft 5

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-212689>

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.

automobile sont doublées de passages formant rues commerçantes, uniquement réservées aux piétons. Jusqu'à présent une grande partie des immeubles d'habitation, situés dans les zones extérieures, a été reconstruite; 70 % des sinistrés ont pu ainsi obtenir un logement. Ce résultat merveilleux a pu être atteint grâce à un accord absolu entre les différents services de la ville.

Aktuelle Straßenprobleme

Bn. In wenigen Jahren stößt die deutsche Autobahn bis zur Schweizer Grenze vor und wird wohl zuerst in Basel mit dem schweizerischen Verkehrsnetz in Verbindung gelangen. Dabei stellt sich sofort die Frage: Kann der anfallende Motorfahrzeugverkehr auf gleichwertigen Verkehrszügen durch unser Land geleitet werden, oder soll ein Teil der Fahrzeuge unser Land umfahren?

Auch ohne das Pochen an der Tür sehen wir uns heute genötigt, das Straßenproblem neu zu studieren. Wir müssen aus den jüngsten Erfahrungen bei uns und in den andern Ländern lernen und die Konsequenzen daraus ziehen. Bis heute war man in der Schweiz in vielen maßgebenden, jedenfalls in allen einflußreichen Stellen der Ansicht, ein großzügiger Ausbau der bestehenden Verkehrslinien sei am billigsten und komme dazu noch allen Straßenbenützern, vom Lastwagenzug bis zum Güllenwagen, zugute. Umgehungsstraßen oder gar Autobahnen wurden abgelehnt. Die unerfreulichen Resultate, die diese Art Straßenbau gezeitigt hat, liegen nun vor und haben mitgeholfen, die Widerstände gegen den Bau von Umgehungsstraßen oder reinen Autobahnen zu brechen. Zwei Beispiele aus der jüngsten Zeit haben zu dieser Wendung in der Auffassung weitgehend beigetragen.

Die Verkehrsabwicklung auf der Straße Bern–Thun, die durch viele unübersichtliche Ortsdurchfahrten und enge Kurven behindert war, sollte mit Rücksicht auf den starken Motorfahrzeugverkehr neu geplant werden. Der Schweizerische Autostraßenverein verlangte eine reine Autostraße mit Benützungsgeld, und der Kanton legte ein großzügiges Straßenprojekt mit Umgehung aller Ortschaften vor. Beide Lösungen wurden vom Großen Rate des Kantons Bern, auf Drängen der an die Straße angrenzenden Gemeinden, abgelehnt und dafür beschlossen, die bestehende Straße zu verbreitern und den neuzeitlichen Anforderungen auf Kurvenausgestaltung, Übersicht usw. anzupassen. Ein Teilstück dieser Straße ist nun fertig, und schon verlangen die gleichen Gemeinden, die sich so energisch gegen die Ortsumfahrung gewehrt hatten, entschiedene Maßnahmen zur Einschränkung des Innerortsverkehrs.

Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Ausbau der Straße Zürich–Winterthur, einer der am stärksten befahrenen Strecken der Schweiz. Auch hier hatten die Fachleute eine Umgehungsstraße projektiert und vorgesehen, die Gemeinde Tagelswangen längs der Bahnlinie zu umfahren. Der heftige Widerstand der Tagelswanger hatte Erfolg, denn die Kan-

tionsbehörden entschieden schließlich den Ausbau der bestehenden, durch alle Ortschaften verlaufenden Straße. Der Ausbau der Straße wurde innerorts ebenso großzügig wie im offenen Gelände vorgenommen, so daß die Fahrgeschwindigkeiten im Dorfe ebenso hoch waren wie auf der freien Strecke. Die neue Straße hat das schöne Dorf Tagelswangen regelrecht in zwei Teile zerschnitten. Die Fußgänger können heute nur unter Lebensgefahr von einem Dorfteil zum andern gelangen, was die hohe Unfallzahl leider nur zu deutlich bestätigt. Die Dorfbewohner haben sich in kurzer Zeit von Gegnern der Umfahrungsstraße zu Befürwortern verwandelt.

Es sollte nicht notwendig sein, weitere Millionen für ähnliche Beispiele auszugeben, um die Gemeinden vom Nutzen und Zweck großer Umgehungsstraßen zu überzeugen. Die föderalistische Struktur unseres Landes steht dem Bau von Autobahnen, die naturgemäß nur gesamtschweizerisch geplant werden sollen, hindernd im Wege. Aber auch dort, wo man die Wichtigkeit der Autostraßen erkannt hat, beginnt man wieder neue Fehler zu machen. Es haben einzelne initiative Kantone eigene Straßenprojekte aufgestellt und beginnen sich bereits mit den Nachbarkantonen über Linienführung usw. herumzubalgen. So haben zum Beispiel die beiden Kantone St. Gallen und Thurgau generelle Entwürfe für die Fortführung der von Zürich kommenden Hauptstraße ausgearbeitet und zwei voneinander abweichende Linienführungen erhalten. Jede der beiden Kantonshauptorte St. Gallen und Frauenfeld will die Autobahn an ihren Toren vorbeigeführt wissen.

Um die oft lokalpolitischen Gesichtspunkte der Hauptstraßenplanung auszuschalten und die gesamtschweizerischen Interessen in den Vordergrund zu schieben, hat der Schweizerische Straßenverkehrsverband eine Initiative für eine Partialrevision der Bundesverfassung zur Verbesserung des schweizerischen Straßennetzes in Bern eingereicht. Die Initiative enthält als wesentliche Punkte den Auftrag an den Bund, Maßnahmen zur Förderung des zweckmäßigen Ausbaues jener Straßen zu treffen, die im Interesse des ganzen Landes oder eines großen Teiles davon liegen, wobei die Sicherstellung zweier Autostraßen Ost–West und Nord–Süd mit den Anschlußstrecken verlangt wird. Der Akzent liegt dabei richtigerweise auf dem Begriff „Sicherstellung“. Man muß heute verhüten, daß Wohngebiete oder Industrien in die spätere Linienführung der Autobahnen gebaut werden, man muß bei Güterzusammenlegungen wissen, wo die neue Straße durchführt. Es liegt im Interesse aller, wenn man über den Verlauf der Autobahnen orientiert ist.

Wir Kulturingenieure und Geometer müssen vor allem darauf hinwirken, daß bei der Planung der Autobahnen nicht nur die Bedürfnisse des reinen Straßenbaues, sondern auch diejenigen der Landwirtschaft berücksichtigt werden. Die eidgenössischen und kantonalen Meliorations- und Vermessungsämter müssen sich hier ein Mitspracherecht sichern.