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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 15 (1958)

Heft: 6

Artikel: Die Landesplanung und der Nationalstrassenbau

Autor: Winkler, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783390

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: 15.07.2025

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

Die Landesplanung und der Nationalstrassenbau

Von Prof. Dr. E. Winkler, Institut für Landesplanung an der ETH, Zürich

Die Landesplanung darf mit Genugtuung auf die Vorbereitungsetappe des Nationalstrassenbaus zurückblicken. Nicht nur befanden sich zahlreiche Vertreter unter den Anregern dieses nationalen Zukunftswerkes. Es haben sich solche auch bei dessen Planung in massgeblicher Weise beteiligt. Keinem Landes- oder Regionalplaner, dem wirklich an einer Förderung seines Arbeitsbereiches ernstlich liegt, wird indes zweifelhaft sein, dass damit die Aufgabe der Landesplanung bei der Lösung des genannten Verkehrsproblems noch längst nicht erfüllt ist. Vielmehr stand von Anfang klar, dass nach erfolgter Planung seine wichtigste Arbeit erst einsetzen müsse. Diese Arbeit besteht erstlich und letztlich darin, dafür zu sorgen, dass auch *bei der Verwirklichung der Bundesstrassen* vor allem den Grundsätzen der Landesplanung optimal Rechnung getragen wird. Zwar scheint die Trassierung bereits so weit fortgeschritten, dass an ihr keine grundlegenden Aenderungen mehr zu erwarten stehen. Der unmittelbare Wandel der Landschaft durch das neue Verkehrsnetz ist also in den Grundzügen vorgezeichnet. Allein *Art und Intensität der Beeinflussung der Nah- und Fernumgebung der Strassenzüge* sind dadurch noch in keiner Weise entschieden. Ihrer wirtschaftlichen, technischen und ästhetischen Umformung erscheinen vielmehr weitgehend Tür und Tor geöffnet. Und da die vergangenen Jahrzehnte in dieser Hinsicht ebenso viele negative wie positive Gestaltungen gesehen haben, muss alles daran gesetzt werden, dass unsere Nationalstrassen zu einem sinnvollen Mittel der Landschafts- und Landeserschliessung und -entwicklung werden.

Dem zusammenfassenden Bericht der Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes (Bern 1958) ist zu entnehmen — und die Presse hat darüber bereits einlässlich orientiert —, dass die Nationalstrassen erster Klasse 571 km, diejenigen zweiter Klasse 559, die dritter Klasse 542 und die Expreßstrassen und städtischen Nationalstrassen dritter Klasse 36 km lang werden sollen. Dabei entfallen von den 1672 km Gesamtstrecke rund 420 auf Alpenrouten. Nahezu 75 % werden demnach Mittelland- und Jurastrassen sein, was volkswirtschaftlich besonders deshalb ins Gewicht fällt, weil der auf rund 3000 ha geschätzte Landbedarf sich dadurch zur Hauptsache auf den besten Ackerboden unseres Landes richtet — der bereits durch die rastlos fortschreitende Besiedlung in Gefahr steht, aufgezehrt zu werden. Bedenkt man vergleichsweise, dass die genannten 1672 km neuer Strassen mehr als fünfmal der Luftlinie Konstanz - Genf entsprechen, so lässt sich leicht vorstellen, was alles an positiver wie an negativer Beeinflussung der Landschaft möglich ist, zumal wenn berücksichtigt wird, dass der eigentliche Zweck des neuen Verkehrsnetzes die bessere Erschliessung der von ihm erfassten Regionen darstellt. Sicher darf mit der eidgenössischen Planungskommission angenommen werden, dass der volkswirtschaftliche Gewinn der Autobahnen, der hinsichtlich der Einsparungen an Betriebs- und Unterhaltskosten, Zeitgewinn und Verminderung der Personen- und Sachschäden auf rund 203 Mio Franken zu veranschlagen ist, trotz der im gleichen Zusammenhang errechneten hohen Erstellungskosten von etwa 3 Mia Franken bedeutend sein wird. «Nutzen schaffend ist bereits der Einsatz produktiver Mittel für die Erstellung solcher Verkehrsanlagen, weil die direkt an den Bauarbeiten beteiligten Wirtschaftszweige eine Belebung erfahren und diese ihrerseits in die kleinsten und weitverzweigtesten Kanäle des Wirtschaftslebens weiterleiten.» (Bericht der Planungskommission, Seite 79.) Ausserdem werden die Ersparnisse nahezu den Jahreskosten entsprechen und so ein weiteres Plus im nationalen Wirtschaftshaushalt ausmachen. «Durch die Verkürzung der Fahrzeit besteht für den Gütertransport der nicht auf die Eisenbahnen angewiesenen Betriebe der Industrie, des Handels, des Gewerbes und der Landwirtschaft die Möglichkeit, die Transportkosten zu senken und vor allem die Transportzeiten zu reduzieren. Die Autobahnen vermögen den Touristenverkehr zu intensivieren, weil solche Anlagen erfahrungsgemäss Neuverkehr schaffen; dank der grössern Sicherheit und des bessern Fahrkomfortes steckt der Ausflügler sein Tagesziel weiter. Die Autobahnen entlasten das bestehende Strassennetz und beseitigen viele Unzulänglichkeiten, die den Verkehrsaufwand erhöhen und für die Strassenanwohner allmählich unerträglich werden (Lärm, Luftverunreinigung, Erschütterungen). Die Belebung oder Verminderung der Verkehrsnot in geschlossener Ortslage wirkt sich nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht (Erhaltung des von der Verkehrsnot bedrohten Geschäftslebens in der City) aus, sondern kann auch zur Bewahrung ideeller Werte wie der Erhaltung historischer Stadt- und Landschaftsbilder beitragen.» (Bericht der Planungskommission, Seite 80.) Die Nationalstrassen lassen sich, so gesehen, als willkommene Grundlage einer optimalen, alle Interessen weitgehend befriedigenden Landschaftsgestaltung und -nutzung bewerten.

Indes der *blosse Bau* von Autobahnen schliesst (wie der wiederholt zitierte Bericht selbst dadurch anzudeuten scheint, dass er fordert, die Auswirkungen der neuen Strassen auf die erschlossenen Gegenden zu prüfen) ebenso grosse Risiken für die Landschaftsentwicklung wie positive Möglichkeiten in sich. Es ist mit ihm allein noch keineswegs ausgemacht, dass er eindeutig als Impuls einer gesunden Landeserschliessung, einer neuen und guten Landschaftsordnung wir-

ken wird. Der sich hieraus jedem Planer aufdrängenden Besorgnis über die zu erwartenden Folgen des Nationalstrassenbaus gab jüngst der Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, Prof. Dr. H. Gutersohn (ETH), den sehr beherzigenswerten Ausdruck: «*Der Bau der Nationalstrassen ist für unser Land die grosse Chance*, die uns in ihrem Bereich zweckmässig gegliederte Landschaften bringen können, so wie sie die Befürworter der Landesplanung anstreben; *der Bau ist aber anderseits eine neue grosse Gefahr*, die uns auf dem unglücklichen Weg der Vernichtung gesunder Kulturlandschaften weiterführt, wenn nicht rechtzeitig die notwendigen landesplanerischen Massnahmen eingeleitet werden» (Betrachtungen zur eidgenössischen Strassenplanung; «Die Autostrasse» 26, 1957, Seite 110). Der Landesplanung als der Treuhänderin gesunder Landschaftsentwicklung erwachsen hieraus *ebenso dringliche wie dankbare Aufgaben*. Ihr stehen für deren Lösung ausser dem Mittel der Integralmelioration (Güterzusammenlegung im Zusammenhang mit Landexpropriationen, Entwässerungen und Bewässerungen, Umsiedlungen, Bodenverbesserungen im weitern Sinn usw.) vor allem Massnahmen der Orts- und Regionalplanung zur Verfügung. Als grundlegende Vorarbeiten hierzu haben systematische Untersuchungen über die möglichen und mutmasslichen direkten und indirekten *Auswirkungen des Strassenbaus* auf die einzelnen Gegenden des Landes, z. B. hinsichtlich der Verlagerung von Industrien und Siedlungen, der In- oder Extensivierung der Landwirtschaft, des Waldbaus, des Landschaftsschutzes (Natur- und Heimatschutz) und des Verkehrs selbst zu gelten. Ihre Ergebnisse aber können, in regionalen und kommunalen Richt-, ja in eigentlichen Nutzungsplänen niedergelegt, zu wirksamen Mitteln der Lenkung der künftigen Landschaftsentwicklung im nähern und weitern Bereiche der Nationalstrassen werden.

Wenige Hinweise auf Teilfragen mögen die Notwendigkeiten *und* Möglichkeiten beleuchten, die sich einer derartigen aktiven Landschafts- und Landesplanung, -gestaltung und -nutzung zur fruchtbaren Lösung stellen. Es kann hierbei daran erinnert werden, dass an dieser Stelle bereits wiederholt, so u. a. von H. Aregger («Plan» 12, 1955), von J. Bernath (daselbst Seite 35 ff.) oder von R. Meyer («Plan» 10, 1953) auf die in Frage stehenden Probleme aufmerksam gemacht wurde. Auch deren systematische Sammlung und genaue Formulierung ist eine — die primäre — Aufgabe, der ebenso baldige und gründliche Bearbeitung gebührt wie dem Nationalstrassenbau selbst. Solche Fragen sind etwa: Welche Möglichkeiten ergeben sich aus dem Autobahnbau für eine Dezentralisation von Industrien (insbesondere etwa in alpine Gebiete) und demgemäss von (Neu-)Siedlungen, insbesondere im Hinblick auf die Regeneration der Großstädte. Welche Aussichten bestehen anderseits für eine Hebung der Landwirtschaft, welche Vorteile bieten sich ihr bezüglich Absatz, Versorgung mit Industrieprodukten, Verbesserung der Ausbildung und Erleichterung des bäuerlichen Lebens überhaupt, nicht zuletzt durch eine Sanierung der betrieblichen Grundlagen und Einrichtungen (Agrarverfassung)? Wie soll der Landverlust kompensiert, wie kann vor allem auch für die zu rodenden 300 ha Wald Realersatz geschaffen werden? Besteht, gesamtwirtschaftlich gesehen, die Möglichkeit, einen bessern Ausgleich der einzelnen Wirtschaftsgebiete der Schweiz im Sinne rationalisierter Produktion, Zirkulation (Binnenhandel, Marktverkehr) und Konsumtion zu erzielen und wie soll sie gewertet werden? Welche Formen der Regeneration und des Ausbaus ergeben sich für alte und eventuell neu zu erschliessende Fremdenverkehrsgebiete aus dem Strassenbau? Welche neuen Aufgaben erwachsen der Koordination Strasse - Schiene, Luft- und Schifffahrt und wie ist das neue Routennetz formell und funktionell dem alten einzugliedern, und schliesslich nicht zuletzt: Was wird die Landesverteidigung, die ja mit allen übrigen Sektoren des nationalen Lebens engstens verknüpft ist, in diesem Zusammenhange vorzukehren haben? Dass bei all den genannten Fragen sowohl auf die von den Autostrassen direkt durchzogenen Bereiche, d. h. die Nachbarschaftsgebiete derselben (bei denen das Problem der Freihaltung und die zahlreichen Fragen der Verkehrssicherheit, Hygiene, Landschaftsgestaltung im engern Sinne besonders vordringlich sein werden) *und* auf die Hinterländer Rücksicht genommen werden muss, wenn der Erschliessung im vollen Sinne Rechnung getragen werden soll, braucht hier wohl kaum weiter erörtert zu werden. Die angedeuteten Momente dürften durchaus genügen, zu demonstrieren, dass mit den Nationalstrassen das Leben des Landes und dieses selbst in ihrer Totalität tangiert werden und dadurch gerade für die Landesplanung die schon so oft gestellte Frage einer Gesamtkonzeption erneutes Gewicht empfängt.

Es muss einleuchten, dass eine solche komplexe Aufgabe nur mittels optimaler Koordination der lokalen mit den interkommunalen, kantonalen und nationalen Behörden, Verbänden und Fachleuten zum Wohl des Einzelnen wie des ganzen Volkes positiv zu lösen sein wird. Sie ist anderseits so unmittelbar wie möglich in Angriff zu nehmen, wenn nicht irreparable Schäden entstehen sollen. Die in den letzten Jahren eingeleiteten und teilweise auch beendeten Orts- und Regionalplanungen haben dafür freilich bereits wertvolle Vorarbeit geleistet, wenn sie auch in ihren Auswirkungen durch mangelnde Gesetzesgrundlagen noch vielfach gehemmt blieben. Jedoch ist ebenso klar, dass wesentlich mehr noch zu tun sein wird. Doch darf den Landesplanern immerhin ihr bisheriges erfolgreiches Mitwirken beim Nationalstrassenwerk ein befeuernder Impuls sein, auch in dessen entscheidender Phase mit ebenso zielbewusster Energie für die Verwirklichung landesplanerischer Prinzipien einzutreten.