

**Zeitschrift:** Rorschacher Neujahrsblatt  
**Band:** 34 (1944)

**Artikel:** Das schweizerische Strassenkreuz und der Bodensee  
**Autor:** S. I. A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-947723>

### **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:** 15.10.2024

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

# Das schweizerische Straßenkreuz und der Bodensee

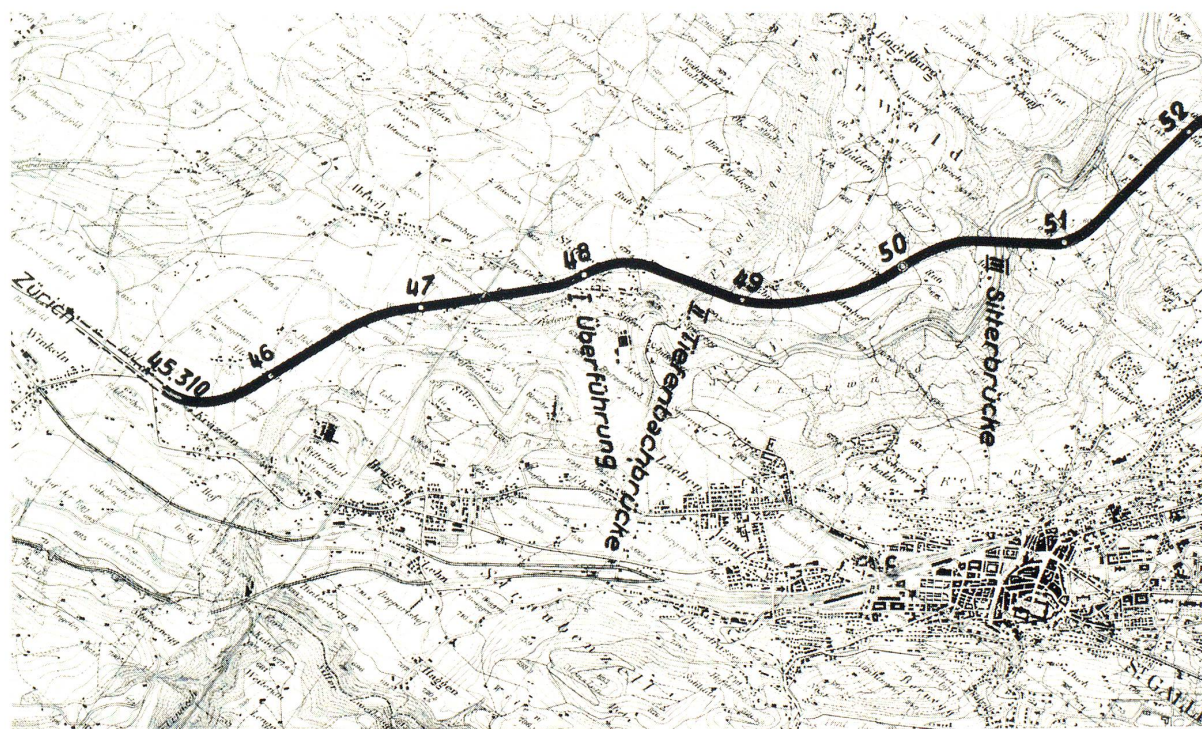
Seit Jahren bemühen sich verschiedene Kreise, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen, die Idee des Straßenkreuzes zu fördern. Es handelt sich darum, für die Bewältigung des Fernverkehrs der Nachkriegszeit zwei Hauptadern durch das ganze Schweizerland zu ziehen, eine Vertikalverbindung Nord/Süd zwischen Basel und Chiasso, und eine Querverbindung West/Ost, von Genf nach dem Bodensee. Diese Hauptverbindungen müßten einerseits den schweizerischen Fernverkehr übernehmen und andererseits durch zweckentsprechende Anschlüsse an die ausländischen Autobahnen die Integrierung der Schweiz in das europäische Autohauptstraßennetz der Nachkriegszeit ermöglichen.

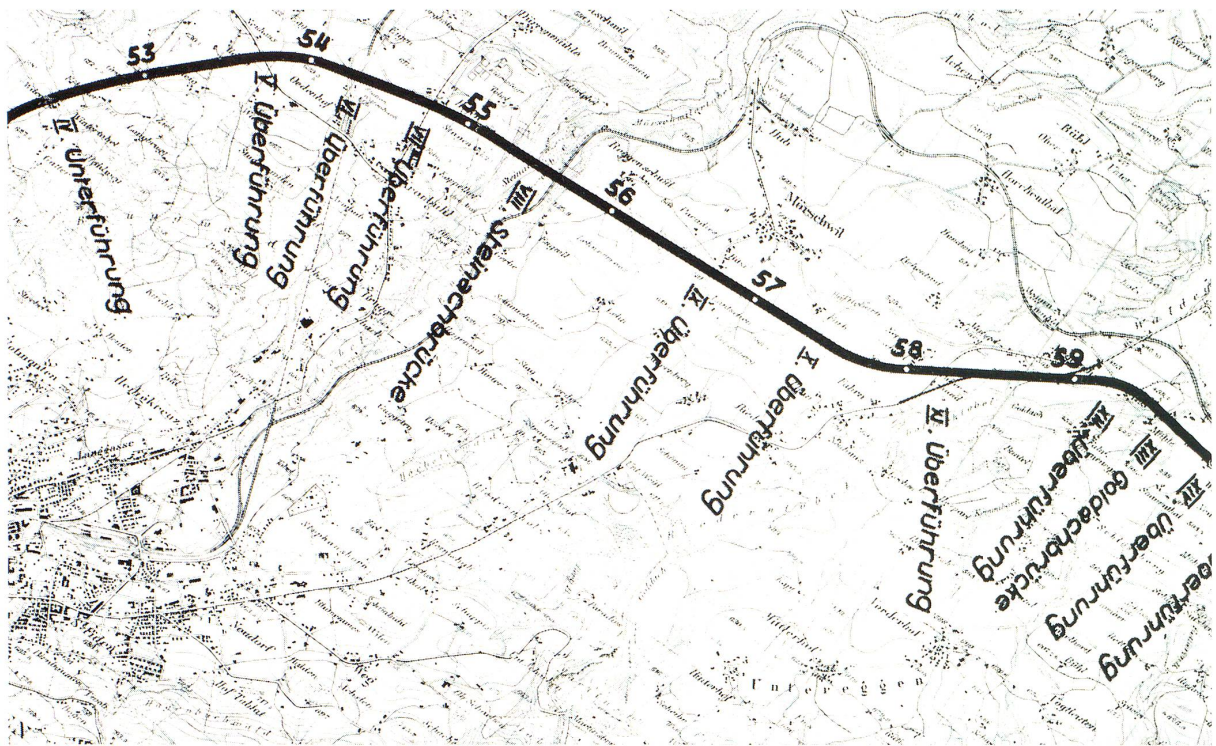
Bereits im Jahre 1937 hat Ständerat G. Wenk, Präsident des Schweizerischen Autostraßenvereins, ein entsprechendes Postulat im Ständerat gestellt. Ferner hat

der Schweizerische Autostraßenverein, unterstützt durch die maßgebenden an den schweizerischen Verkehrsfragen interessierten Fachverbände, im Jahre 1940 eine Eingabe an die eidgenössischen Räte gerichtet, mit der Forderung, den Ausbau eines schweizerischen Fernverkehrsstraßennetzes in ein schweizerisches Arbeitsbeschaffungsprogramm aufzunehmen. Wir wollen hier nicht auf die grundsätzlichen schweizerischen Verkehrsfragen eintreten und uns lediglich mit dem Teilstück des großen Straßenkreuzes befassen, das die Bodenseegegend besonders interessiert. Der Leser, der sich für die aktuellen schweizerischen Straßenfragen näher interessiert, wird wertvolle weitere Angaben in dem 1943 erschienenen Bericht der Fachkommission des Oberbauinspektorates an das Eidgenössische Departement des Innern über den Ausbau des schweizerischen Hauptstraßennetzes finden.

Fernverkehrsstraße Genf-Bodensee. Teilstrecke St. Gallen-St. Margrethen. Abschnitt I.

(Kilometrierung ab Winterthur)





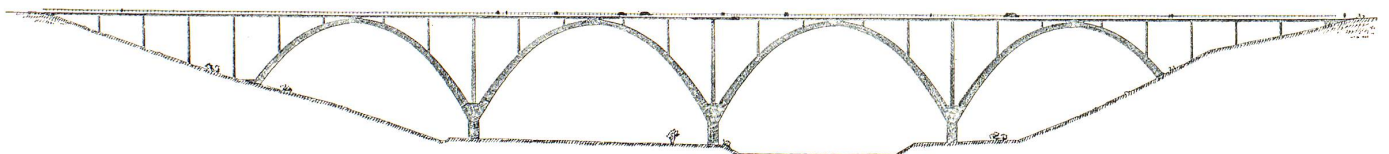
Fernverkehrsstraße Genf-Bodensee. Teilstrecke St. Gallen-St. Margrethen. Abschnitt 2.

Die nachstehenden Ausführungen beziehen sich auf die Strecke St. Gallen-St. Margrethen des Straßenkreuzes, die im Jahre 1943 vom Verfasser im Auftrage des Schweizerischen Autostraßenvereins in Form eines generellen Projektes studiert worden ist.

Nachdem die Strecken Bern-Zürich in den Jahren 1932/33, Bern-Genf in den Jahren 1942/43 und Winterthur-St. Margrethen im Jahre 1943 vom Autostraßenverein generell studiert worden sind, kann nun der West-Ostarm des Straßenkreuzes im Detail projektiert werden, da die übrige Strecke Zürich-Winterthur vom Kanton Zürich bereits im Detail studiert ist.

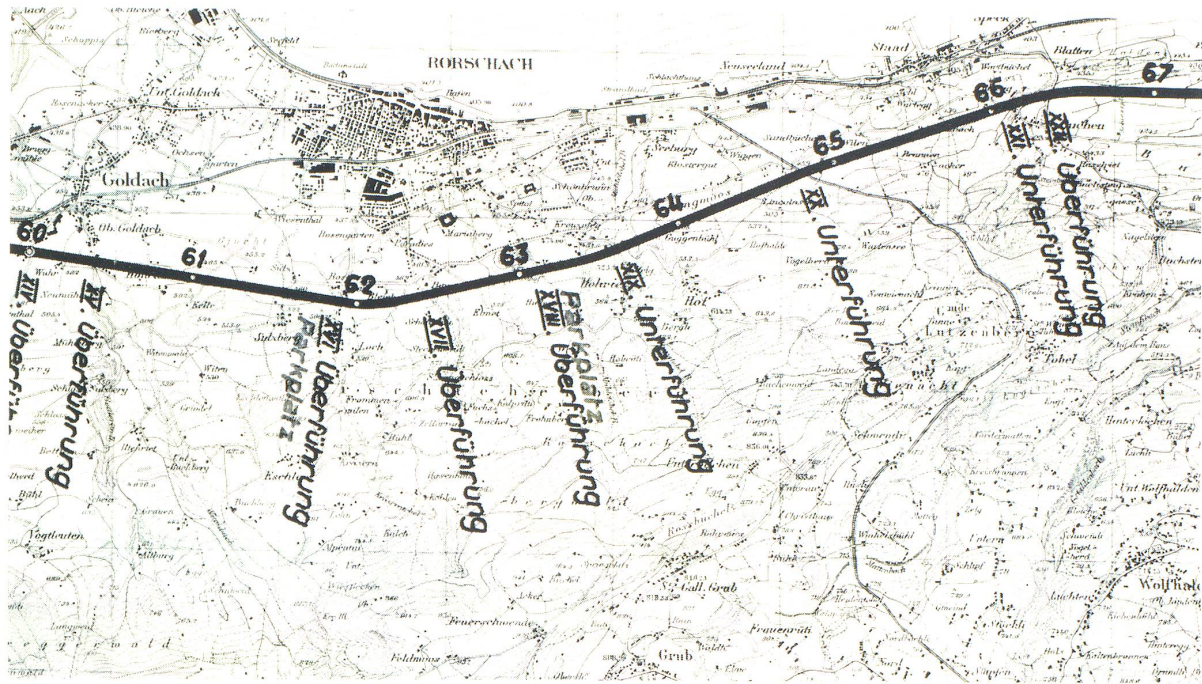
Die Projektierung der Strecke St. Gallen-Bodensee stößt auf besondere Schwierigkeiten, da eine flüssige Führung durch die Stadt St. Gallen und durch die Ortschaften am Bodensee nicht möglich scheint. Man kann die Aufgabe auf zweierlei extreme Arten lösen, entweder durch einen möglichst weitgehenden Ausbau der bereits bestehenden Hauptstraße durch St. Gallen und

die Ortschaften am Bodensee oder durch eine ganz neue Straße, die einerseits St. Gallen und andererseits die Ortschaften am Bodensee vermeidet. Insbesondere die Umfahrung von St. Gallen und Rorschach ist von eminenter grundsätzlicher Bedeutung. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Autoverkehr nach dem Krieg eine gewaltige Steigerung erfahren wird. Vor allem dürfte der Lastwagenverkehr vom Bodensee nach der Inner-schweiz auch in Zusammenhang mit einer späteren Rheinschiffahrt sehr stark zunehmen. Ebenfalls dürfte, falls es gelingt, einen zweckmäßigen Anschluß an das deutsch-österreichische Autostraßennetz zu realisieren, ein reger Durchgangsverkehr mit unsern Nachbarländern einsetzen. Es liegt bestimmt im wohlverstandenen Interesse der Stadtbewohner, wenn der in verschiedener Hinsicht lästige Motorfahrzeugverkehr, und hauptsächlich der Lastwagenverkehr, von der Stadt ferngehalten, bzw. abgelenkt wird. Dieser Hauptverkehr bringt der Stadt viel mehr Nachteile als Vorteile. Es sei zum Bei-



SITTERBRÜCKE.  
LÄNGE 445 M.





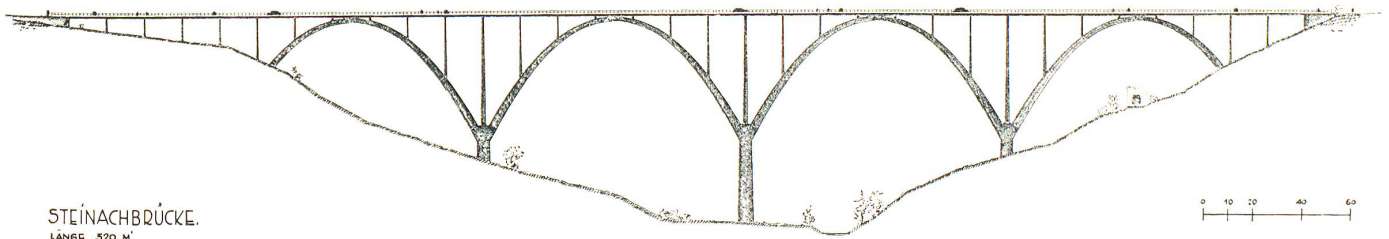
Fernverkehrsstraße Genf-Bodensee. Teilstrecke St. Gallen-St. Margrethen. Abschnitt 3.

spiel auf die erhöhten Unterhaltskosten der Stadtstraßen, auf die Gefährdung des eigentlichen Stadtverkehrs, insbesondere des Velo- und Fußgängerverkehrs, auf die Verschlechterung der Wohnverhältnisse infolge Lärm, Auspuffgasen, usw., hingewiesen. Dagegen sind die Vorteile bestimmt recht bescheiden, da die Stadt wohl nur aus dem Personen- und hauptsächlich Touristenverkehr Nutzen ziehen kann. Es ist aber klar, daß jeder Autofahrer, der sich in der Stadt aufhält, dies aus einem bestimmten Grunde tut, entweder, weil er geschäftlich dort zu tun hat oder weil er die Sehenswürdigkeiten der Stadt besuchen will oder, da er dort zur Essenszeit einen Leckerbissen erhofft. Falls der Autofahrer keine Veranlassung hat, in der Stadt Halt zu machen und die Straßenführung ihn absichtlich durch die Stadt leitet, wird er sich über diesen Zwang ärgern und die mangelnde Großzügigkeit in der Straßenführung beanstanden. Falls die Umfahrung einer Stadt zweckmäßig studiert ist, sind übrigens die Abzweigungen nach der Stadt derart leicht zu disponieren, daß jeder Auto-

fahrer, der die Stadt aus irgendeinem Grunde besuchen will, ohne Schwierigkeiten von der Fernverkehrsstraße kurz vor der eigentlichen Umfahrung nach der Stadt abzweigen kann. Der Verkehr ist derart zu lenken, daß alle Beteiligten ohne Zwang das Maximum an Möglichkeiten und Vorteilen genießen. Die gleichen Ueberlegungen gelten für die Durchfahrt der Ortschaften am Bodensee.

Man muß sich auch klar vor Augen halten, daß die bestehenden Straßen in der Regel nicht von Anfang an als einheitliche Straßenzüge angelegt wurden, sondern sie sind vielmehr aus der Zusammenlegung von Ortsverbindungsstraßen entstanden. Dies gilt insbesondere für die Straßenverbindung zwischen Rorschach, St. Gallen und Rheineck.

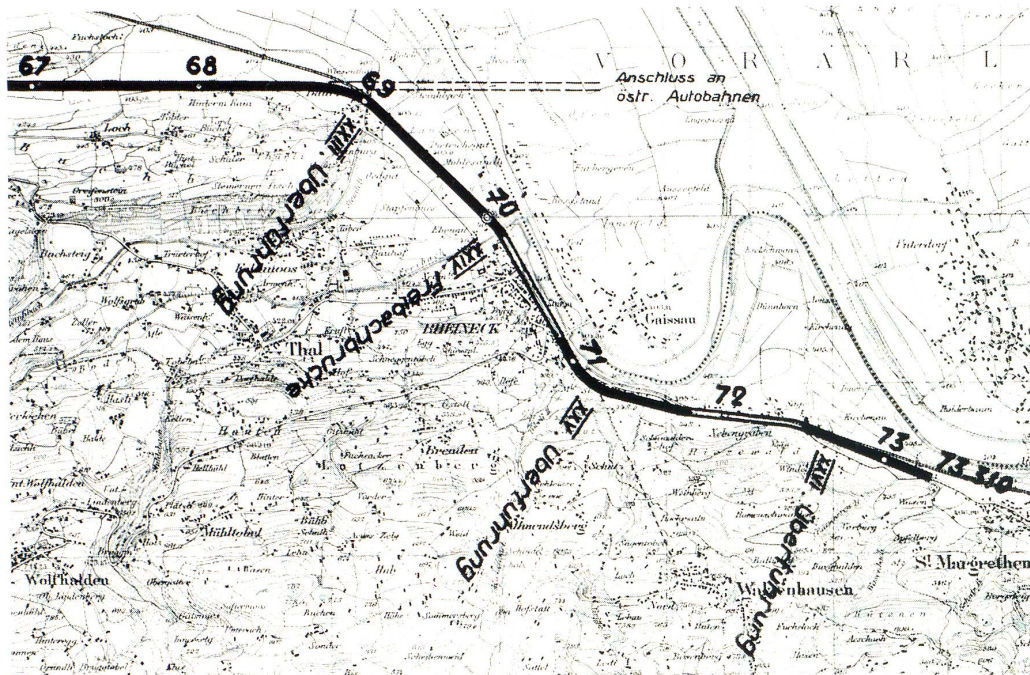
Die Umfahrung der Ortschaften von Rorschach bis Rheineck bedeutet technisch keine Schwierigkeiten, wenn die Fernverkehrsstraße in einer gewissen Höhe am Rorschacherberg angelegt wird. Anders verhält es sich bei Rheineck, wo eine befriedigende Lösung nur



durch Heranziehen des rechten Ufers des alten Rheinkanals möglich sein dürfte.

Die Linienführung bei St. Gallen ist zuerst dadurch charakterisiert, daß die geologischen Verhältnisse eine Anlage der Straße am linken Sitter-Ufer aufzwingen. Es könnte zuerst naheliegend scheinen, eine Trassierung durch den Sitterwald unter Benützung der Fürstenland-

kreuzt, währenddem der Bahnhof Wittenbach und die Zufahrtsstraße mit einer entsprechenden Brücke überfahren wird. Die Straße kreuzt dann die bestehende Staatsstraße von St. Gallen nach Arbon, die korrigiert und mit einer Ueberführung ausgebaut wird. Die anschließende Durchquerung der Steinach erfordert wiederum eine 520 m lange Brücke. Die Straße verbleibt im



Fernverkehrsstraße Genf-Bodensee. Teilstrecke St. Gallen-St. Margrethen. Abschnitt 4.

brücke vorzusehen. Diese Möglichkeit fällt aber aus geologischen Gründen außer Betracht, trotzdem sie erhebliche Kosten an Brückenbauten ersparen würde, dies, da der Sitterwald zum größten Teil aus einem Rutschgebiet besteht, das unverhältnismäßig hohe Sicherungsarbeiten verursachen würde. Ferner würde die Nordlage im Winter ungünstige Schneeverhältnisse aufweisen. Diese Verhältnisse zwingen, schon vor der bestehenden Fürstenlandbrücke von der von Zürich kommenden Straße abzuzweigen und anfänglich den Südhang des Sittertales zu benützen.

Die neue Straße folgt zuerst dem Südhang und überbrückt die Sitter auf der Höhe von Joosrüti, um das landwirtschaftlich wertvollere Gebiet unterhalb Engsburg nicht zu durchschneiden. Die eigentliche Ueberbrückung der Sitter erfolgt mit einem 443 m langen Viadukt, währenddem für die Ueberquerung des Tiefenbaches eine 397 m lange Brücke vorgesehen ist. Die Straße folgt dann dem Westhang des Sittertales im offenen Gelände, unterfährt die Gemeinde-Straße bei Wilen und biegt südlich Wittenbach nach Osten ab. Die Staatsstraße St. Gallen-Wittenbach wird mit einer Ueberführung ge-

offenen Gelände und kreuzt südlich Mörschwil mit einer Ueberführung die Gemeinde-Straße. Das gleiche gilt für die Gemeinde-Straße südöstlich Mörschwil und die Staats-Straße St. Gallen-Rorschach. Die Goldach wird mit einer 363 m langen Brücke überquert. Anschließend werden die beiden Gemeinde-Straßen südlich Goldach mit entsprechenden Ueberführungen gekreuzt. Die neue Straße verläuft hierauf auf ca. 2 km horizontal auf der Kote 480,00, oberhalb Rorschach und sieht die Anlage eines größeren Parkplatzes für die Automobilisten vor, die entweder die selten schöne Aussicht des Rorschacherberges auf den Bodensee bewundern oder nach Rorschach hinuntersteigen wollen. Dieser Punkt dürfte sich auch für die Anlage eines prachtvoll gelegenen Rasthauses besonders gut eignen. Die neue Fernverkehrsstraße verbleibt oberhalb der jetzigen Seelängsverkehrswege, um den Lokalverkehr in keiner Weise zu stören und verläuft weiterhin kreuzungsfrei, indem bis Bauriet Ueber- oder Unterführungen vorgesehen sind. Diese Strecke am Rorschacherberg würde dank ihrer weiten Fernsicht auf den Bodensee einen hohen touristischen Wert besitzen, der fremdenverkehrstechnisch entsprechend ausgewertet

werden könnte. Die Straße wird zwischen den Dörfern Platten und Buchen nach der Bützelebene geführt und überfährt die bestehende Hauptstraße beim Bahndamm in Bauriet. Nördlich Bauriet ist der spätere Anschluß ans deutsch-österreichische Autostraßennetz mit einer direkten Verbindung durch das Rhein-Delta vorgesehen. Die neue Straße verläuft dann längs des Bahndammes bis Rheineck. Die Durchfahrt von Rheineck stößt auf größere Schwierigkeiten. Die topographischen Verhältnisse landeinwärts würden entweder eine größere Umleitung oder die Anlage eines Tunnels erfordern. Eine Umfahrung dürfte mit einer vernünftigen Lösung nur dann möglich sein, wenn das jetzige deutsche Gebiet, jenseits des alten Rheinlaufes, benützt werden kann. Es will uns scheinen, daß diese Frage, die von größter Bedeutung für die spätere Verkehrsentwicklung der Stadt Rheineck ist, jetzt schon eingehend studiert werden sollte. Es ist durchaus möglich, daß im Zusammenhang mit der Regelung der flußtechnischen, schiffahrtstechnischen und verkehrstechnischen Verhältnisse an der Rheinmündung eine Einigung mit dem Nachbarland gefunden werden kann, die eine Lösung dieses eminent wichtigen Problems ermöglicht.

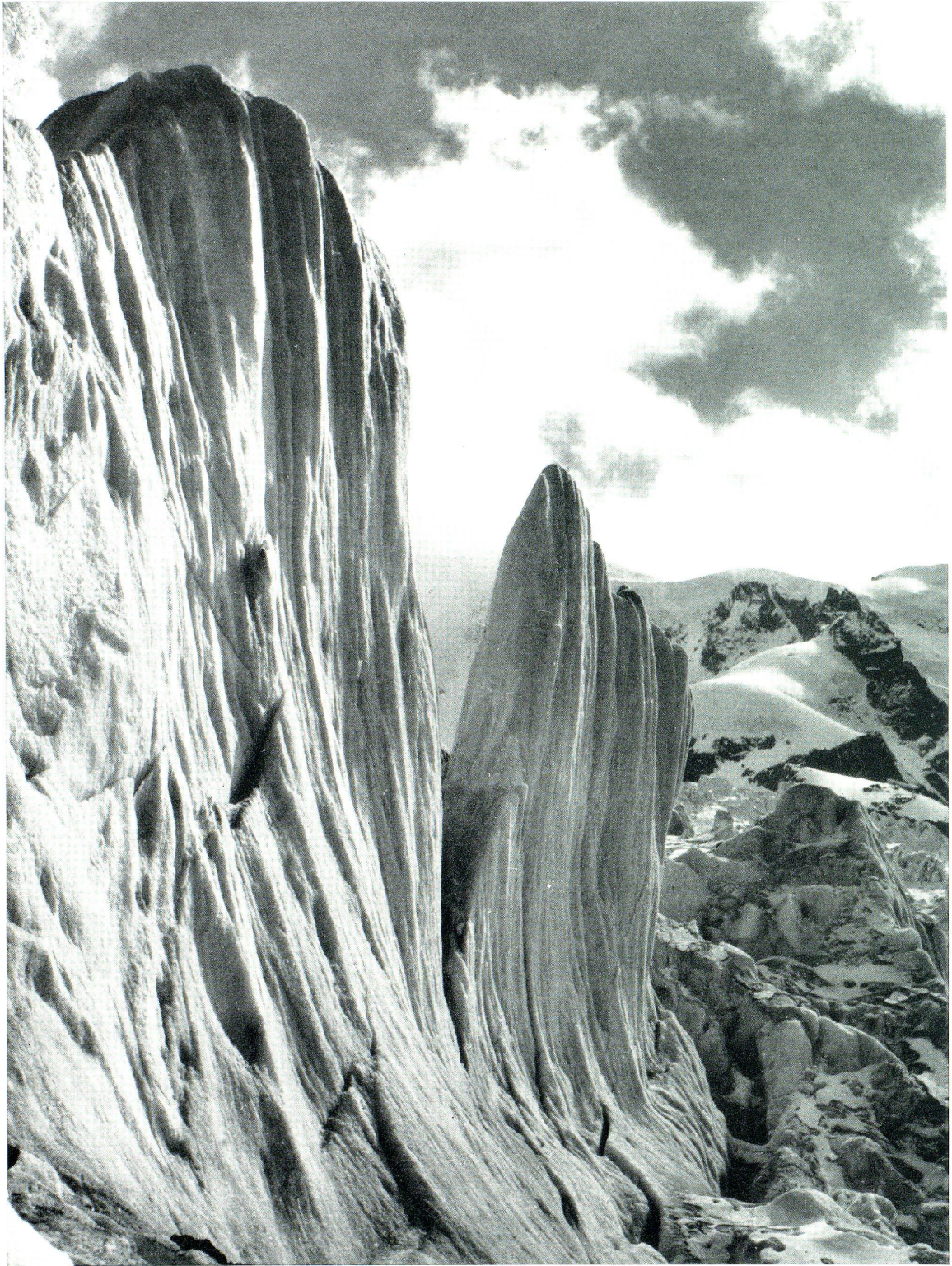
Aus allen diesen Gründen ist vorläufig in dem vorhandenen Projekt lediglich eine Straßenkorrektur vor dem jetzigen Bahnhofgebäude mit anschließendem neuen Straßenstück bis zur bestehenden Straße nach St. Margrethen vorgesehen.

Die Fernverkehrsstraße ist gemäß den Normalien des Autostraßenvereins mit einer Fahrbahnbreite von 9 m vorgesehen. Diese 3-spurige Fahrbahn ermöglicht eine jederzeitige Ueberholung, was im Falle eines regen Lastwagenverkehrs für den Personenverkehr unbedingt erforderlich ist. Nur die Strecke Rheineck-St. Margrethen

ist auf 7 m ausgebaut. Fahrradwege sind lediglich zwischen Rheineck und St. Margrethen beidseitig vorgesehen. Die übrige Straße ist ausschließlich für den Autoverkehr reserviert, da der Radfahrverkehr die bestehende Verbindung weiterbenützen kann. Diese Trennung des Autoverkehrs und des Radfahrverkehrs dürfte im Interesse beider Verkehrsarten erfolgen und die zweckmäßigste Lösung darstellen, da der Radfahrverkehr in erster Linie lokal bedingt ist und sich in der Hauptsache zwischen den Ortschaften entwickeln dürfte.

Das vorliegende Straßenprojekt ist vom Autostraßenverein an das Oberbauinspektorat und an den Kanton St. Gallen weitergeleitet worden. Die Studien sind in Fühlungnahme mit den Behörden der Stadt und des Kantons St. Gallen erfolgt.

Vieles deutet darauf hin, daß der Autoverkehr und insbesondere der Fernverkehr nach dem Kriege eine ganz wesentliche Steigerung erfahren wird. Es wird notwendig sein, einerseits die bestehenden ortsverbindenden Straßenzüge auszubauen und andererseits neue Fernverkehrsstraßen anzulegen. Dies braucht aber nicht von einem Tag auf den andern zu geschehen. Dagegen ist es notwendig, unverzüglich die technischen Fragen abzuklären und alles derart vorzusehen, daß, falls die Entwicklung des Verkehrs diese Auffassung bestätigt, die Anlage der vorgesehenen Fernverbindung noch möglich wird. Insbesondere wird es erforderlich sein, die Ueberbauung im Gebiete der künftigen Fernverkehrsstraße entsprechend zu lenken. Die neue Fernverkehrsstraße wird bestimmt auch der ganzen Bodenseegegend einen lebhaften Impuls geben, indem diese an Naturschönheiten so reiche und doch noch zu wenig bekannte Gegend der übrigen Schweiz fernverkehrstechnisch besser erschlossen wird.



*Am Tschervagletscher, Berninagebiet*

Aus «Meine Heimat»