

# Hauptstrassenplanung in der Schweiz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **72 (1954)**

Heft 26

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61212>

## **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.

## Hauptstrassenplanung in der Schweiz

DK 625.711.1

Die *Studienkommission für den schweizerischen Hauptstrassenausbau* hat mit Datum vom 26. Mai 1954 an Bundesrat Dr. Ph. Etter, Vorsteher des Eidg. Departementes des Innern, folgendes Schreiben gerichtet.

Hochgeachteter Herr Bundesrat!

Die «Studienkommission für den schweizerischen Hauptstrassenausbau», in der die am Strassenverkehr und Strassenbau interessierten Verbände und Organisationen zusammengeschlossen sind, hat sich in den letzten Jahren vornehmlich mit dem Problem der Strassenbaufinanzierung auseinandergesetzt. Wir dürfen heute mit Befriedigung feststellen, dass die Abtretung des halben Treibstoffzollertrages an die Kantone zugunsten des Strassenausbau gute Früchte zu tragen beginnt und für eine weitere Zukunft als gesichert gelten darf. Diese Finanzhilfe des Bundes ist unentbehrlich und eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Anpassung unseres Strassennetzes an die stets wachsenden Bedürfnisse des Verkehrs.

Die Erfahrungen der jüngsten Zeit haben nun aber eine neue Sorge wachgerufen, von der wir Ihnen Kenntnis geben möchten mit der dringenden Bitte, für eine baldige und gründliche Abhilfe einzutreten. Es hat sich nämlich gezeigt, dass in der Planung des Hauptstrassenausbau empfindliche Lücken bestehen, die möglichst bald geschlossen werden müssen, um schwerwiegende Fehlinvestitionen zu vermeiden.

### I.

Die *gegenwärtige Lage* ist durch eine alle Erwartungen übersteigende Zunahme des Strassenverkehrs gekennzeichnet. Es wird immer augenfälliger, dass das Netz unserer Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen den dringendsten Ansprüchen des Verkehrs kaum mehr zu genügen vermag und binnen kurzem zu schweren Misständen Anlass geben muss. Es stehen nicht nur grosse volkswirtschaftliche Werte in Gefahr, sondern in zunehmendem Masse auch das Leben der Verkehrsteilnehmer.

Die *Kantone*, denen verfassungsmässig die Strassenhoheit und damit die Verantwortung für die Anpassung ihrer Strassen an die neuen Bedürfnisse zukommt, sind nicht untätig geblieben. In den Nachkriegsjahren sind vor allem die Nebenstrassen und die weniger wichtigen Hauptstrassen wesentlich verbessert worden. Die Strassenbau- und Verkehrstechnik hat grosse Fortschritte gemacht. Auch haben die kantonalen Parlamente und Stimmbürger unter dem Eindruck der zunehmenden Verkehrsnot und der verstärkten Bundeshilfe erhebliche finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt.

Im argen liegt dagegen die Planung und Projektierung des Hauptstrassenausbau. Die Hauptdurchgangsrouten vom Bodensee zum Genfersee und vom Jura zu den Alpen, die gleichzeitig als Zugang zu den wichtigsten Fremdenverkehrsgebieten und als Verbindung der grossen Bevölkerungszentren dienen, sowie einige wesentliche Alpenübergänge, sind nur notdürftig lokal verbessert worden. Es besteht in manchen Kantonen keine klare Vorstellung über die künftige Gestalt dieser Verbindungs- und Durchgangsstrassen. Die Meinungen darüber, ob eine bestehende Strasse lediglich ausgebaut werden soll, ob lokale Ortsumfahrungen genügen, ob Nur-Autostrassen oder gar richtungsgetrennte und kreuzungsfreie Autobahnen erstellt werden sollen und wo die neuen Strassenzüge durchzuführen sind, gehen stark auseinander. Immer mehr schaltet sich auch die Tagespresse in diesen Meinungsstreit mit teils sachkundigen, teils aber auch laienhaften Beiträgen ein, die alle eine grosse Unruhe verraten. Die Projekte privater Initiativ-Komitees für neue Uebergänge durch den Jura und die Alpen und für neue Strassentunnels mehren sich. In manchen Fällen sind die kantonalen Behörden und Planungsstellen ausserstande, eine Klärung in den eng gewordenen Grenzen ihres Kantons herbeizuführen. Die Koordination unter den Kantonen ist leider mangelhaft.

Von seiten des Bundes, vorab des *Oberbauinspektorates*, ist zwar sehr viel zur Verbesserung der Verhältnisse beigetragen worden. Wir erinnern an die Verkehrszählungen und die Verkehrsanalysen<sup>1)</sup>, an den Expertenbericht vom Jahre

1942<sup>2)</sup>, an die Bundesratsbeschlüsse vom 27. Juli 1951<sup>3)</sup> und vom 10. Juli 1953 und die beigegebenen technischen Weisungen und Normen des Eidg. Oberbauinspektorates. Hingegen haben auch diese Erlasse für die Hauptdurchgangsstrassen keine verbindliche Abklärung hinsichtlich Ausbaumform, Linienführung und Zeitpunkt der Bauausführung gebracht. Die Bemühungen des Oberbauinspektorates um eine bessere Planungskoordination unter den Kantonen haben bisher nur teilweise zum Ziele geführt. Offenbar genügt die gegenwärtige Organisation der Strassenplanung in Bund und Kantonen nicht, um diese folgenschwere und dringende Aufgabe zu lösen.

### II.

Die *Aufgabe der Hauptstrassenplanung*, wie wir sie verstanden haben möchten, besteht vornehmlich darin, über das ganze Gebiet der Schweiz hinweg für die wichtigsten Durchgangsstrassen alle Grundlagen der Planung zusammenzutragen, um gestützt darauf verbindlich die künftige Gestalt dieser Strassen und ein Bauprogramm festzulegen. Im einzelnen ergibt sich daraus folgendes:

1. Die Planung muss in erster Linie die *gesamtschweizerischen Interessen* im Auge haben, wobei die ausländischen Anschlussstrassen berücksichtigt werden sollen, die Gebietsaufteilung in Kantone dagegen keine wesentliche Rolle spielen darf. Es handelt sich also hauptsächlich um eine zentrale und regionale, nicht dagegen um eine kantonale oder örtliche Planung. Andererseits dürfte es vorerst genügen, *nur die allerwichtigsten Hauptstrassen*, etwa das sog. Strassenkreuz und einige der wichtigsten Anschlussstrecken und Alpenübergänge einer Prüfung zu unterwerfen, während die ergänzende Planung der übrigen Hauptstrassen den Kantonen überlassen werden kann.

2. Die Planung muss sich auf die Erforschung der wichtigsten Grundlagen und auf die *Klärung der grundsätzlichen Probleme beschränken*. Die Projektierung und Bauausführung ist den verfassungsmässig zuständigen Bauherren, den Kantonen, zu überlassen. Dagegen darf diese Planung nicht im Technischen stecken bleiben. Die landesplanlichen Gesichtspunkte sind angemessen zu berücksichtigen, so etwa die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse, die Auswirkungen der Hauptstrassenzüge auf die regionale Wirtschaft, auf Siedlungen und Landwirtschaft, auf Ortsbilder und Landschaft. In technischer Hinsicht ist vor allem die Alternative: Ausbau oder Neubau zu entscheiden, dann die Dimensionierung, das Verkehrsregime und die Linienführung der einzelnen Strassenzüge, wobei der Unfallverhütung ganz besonderes Gewicht zukommt. In diesem Zusammenhang sind wohl auch einige Rechtsfragen einer Klärung entgegenzuführen, so etwa betreffend die Sicherstellung des Baulandes, die Verkehrstrennung und den seitlichen Zutritt auf Autobahnen. Schliesslich sollte ein Bauprogramm in verschiedenen Dringlichkeitsetappen entworfen und die Möglichkeit der Finanzierung (Anleiheaufnahme, Gebührenerhebung und ähnliches) aufgezeigt werden.

Diese sehr umfassende planerische Arbeit erfordert die Mitarbeit von Fachleuten verschiedener Richtung. Es wird bei der Bildung der zentralen Planungsstelle eine dauernde und enge Zusammenarbeit der Strassenbauingenieure und Verkehrstechniker mit Vertretern der Landesplanung und der Strassenbenützer, mit Volkswirtschaftlern und Finanzsachverständigen notwendig sein.

3. Die Ergebnisse der Planung müssen *Aussicht auf Realisierung* haben. Das setzt voraus, dass die massgebenden Organe des Bundes und der Kantone in der zu bildenden Planungsstelle mit Gewicht vertreten sind. Nur so ist dafür Gewähr geboten, dass die erarbeitete Hauptstrassenplanung durch die Subventionsbedingungen des Bundes verbindlich erklärt und von den Kantonen als Grundlage für die Detailprojektierung übernommen wird.

Darüber hinaus ist aber auch an die Gewinnung der politischen Behörden und der Öffentlichkeit, nicht zuletzt auch

<sup>1)</sup> Ausführlich besprochen durch Prof. Dr. C. Andreae in SBZ Bd. 123, S. 61 (5. Febr. 1944). Bemerkungen dazu in Bd. 125, S. 17 (13. Jan. 1945).

<sup>2)</sup> Kurzbericht in SBZ 1951, S. 380; Hauptstrassennetz in SBZ 1952, Tafel 22 (bei Seite 397).

<sup>1)</sup> Siehe R. Ruckli in SBZ 1953, S. 330 und 339.

der abgabepflichtigen Strassenbenützer, für die Ideen dieser Planung zu denken. Die Aufklärung der Öffentlichkeit über die Bedürfnisse des Strassenverkehrs und über die technischen Vorkehrungen, die auf lange Sicht ihre Befriedigung sicherstellen, ist bisher vernachlässigt worden. Im Rahmen der neuen Planungsorganisation sollte deshalb die laufende Orientierung der unmittelbar interessierten Kreise und der weiteren Öffentlichkeit, z. B. durch die Presse, gewährleistet sein.

4. Gegen diese zentrale Planungsorganisation und gegen eine straffere Führung durch den Bund werden ohne Zweifel *Einwände* erhoben, auf die hier kurz eingetreten sei.

Von Seiten des Bundes kann eingewendet werden, dass die Rechtsgrundlagen für derart weitreichende Subventionsbedingungen dürftig und nur für die Dauer der Finanzübergangsordnung sichergestellt seien. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Benzinzollhalbierung sicherlich zum dauernden Bestandteil künftiger Finanzordnungen wird. Die Kantone, die Eidgenössischen Räte und das Schweizervolk werden die Abspaltung von mindestens der Hälfte des Treibstoffzollertrages zugunsten der Strassen nie mehr aufgeben. Der Bund hat deshalb allen Anlass, sich auf eine dauernde Verankerung seiner ihm gegenwärtig zustehenden Kompetenzen im Strassenwesen einzurichten.

Von Seiten der Kantone können föderalistische Bedenken laut werden. Die praktische Erfahrung und die Einsicht in die alle Grenzen sprengenden Bedürfnisse des modernen Strassenverkehrs zwingen jedoch dazu, auf dem Gebiete der Strassenplanung — nicht dagegen hinsichtlich der Detailausführung — die Führung des Bundes anzuerkennen. Eine ausserordentliche Konferenz der Kantonalen Baudirektoren hat am 21. Mai 1954 zu diesen Fragen Stellung genommen. Sie gab einhellig der Ueberzeugung Ausdruck, dass eine straffere Führung des Bundes und eine bessere Koordination unter den Kantonen bei der Planung unserer Hauptstrassen im Sinne der vorliegenden Eingabe unerlässlich und äusserst dringlich sei.

### III.

Um unsere Vorstellungen von der neuen Planungsarbeit noch deutlicher werden zu lassen, möchten wir hier ein *Organisationsschema* skizzieren, das wir Ihnen als Diskussionsbasis unterbreiten. Gewisse Modifikationen bleiben spätern Beratungen vorbehalten.

1. Die eigentliche Planungsarbeit ist von einem *zentralen Planungsausschuss* zu leisten. Dieser wäre mit Vorteil dem Eidg. Oberbauinspektorat anzugliedern, ähnlich den früheren Expertenkommissionen. Der Planungsausschuss soll klein, aber leistungsfähig und aus den tüchtigsten Fachleuten zusammengesetzt sein. Dem Oberbauinspektorat und den am Gegenstand der Planung unmittelbar interessierten Kantonen ist eine angemessene Vertretung einzuräumen, desgleichen den an der Landes- und Regionalplanung interessierten Kreisen und den Vertretern der Motorfahrzeughalter. Für die technische Detailarbeit wird diesem Planungsausschuss ein kleiner Stab vollamtlich tätiger Gehilfen beizugeben sein.

Der Planungsausschuss hat vor allem eine leitende Funktion. Er soll befugt sein, für Spezialfragen von sich aus Fachleute anderer Richtung (Landwirtschaft, Siedlungspolitik, Statistik, Rechts- und Finanzfragen usw.) beizuziehen und den bestehenden privaten Organisationen, etwa der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner, der schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, der Beratungsstelle für Unfallverhütung, dem schweizerischen Strassenverkehrsverband, desgleichen einzelnen Ingenieurbüros Aufträge zu erteilen.

Selbstverständlich hätten sich auch die beteiligten Kantone uneingeschränkt zur technischen Mitarbeit zur Verfügung zu stellen. Das ganze Bestreben muss auf eine gleichzeitig gründliche wie rasche Klärung der sich aufdrängenden Probleme ausgerichtet sein.

2. Als grösseres beratendes Gremium, das zugleich die Verbindung zur Öffentlichkeit übernehmen würde, denken wir an unsere *Studienkommission*, die sich zu diesem Zweck noch etwas erweitern könnte und rechtlich einwandfrei konsolidiert werden soll. Wir möchten hier noch einmal unterstreichen, dass die geschilderte Planungsarbeit nicht hinter geschlossenen Türen vorgenommen und abgeschlossen werden darf. Wir wünschen vielmehr, dass der Planungsausschuss verpflichtet wird, etwa alle 3 bis 6 Monate vor der Studienkommission erschöpfend über die laufenden Studien zu berichten und die Ratschläge und Wünsche der Mitglieder der

Studienkommission wohlwollend entgegenzunehmen. Dieser Studienkommission wiederum wäre die sachliche Orientierung und Aufklärung der Bevölkerung über den Gang und die Ergebnisse der Planung, soweit ihre Publikation tunlich ist, zu übertragen.

3. Die *Finanzierung* der Planungsarbeit sollte keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereiten. Es liesse sich unseres Erachtens verantworten, den auf Grund von Art. 20 des Bundesbeschlusses vom 21. Dezember 1950 für Forschungsarbeiten abgezweigten jährlichen Kredit derart zu erhöhen, dass die Kosten des Planungsausschusses, soweit es sich nicht um die Entlohnung der Bundesbeamten handelt, aus diesem Forschungsfonds gedeckt werden können. Die Konferenz der kantonalen Baudirektoren hat auch zu diesem Vorschlag Zustimmung beschlossen, in der Erwägung, dass die im Verhältnis zum ganzen Benzinzollertrag recht bescheidenen Mittel des Forschungsfonds gut angelegt sind, wenn damit die Strassenplanung entscheidend gefördert werden kann.

4. Der weitere *Vollzug der Planungsvorschläge* läge weiterhin bei den verfassungsmässigen Organen des Bundes und der Kantone. Die Bundesbehörden haben es in der Hand, auf dem Wege über die Beitragsbedingungen die Anträge des Planungsausschusses verbindlich zu erklären. Da zudem Fachleute der betroffenen Kantone im Planungsausschuss mitzuwirken haben, dürfte die schliessliche Verwirklichung dieser Planungsideen ohne wesentliche Reibung gewährleistet sein.

\*

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unsere Anträge wohlwollend zu prüfen und sich für eine möglichst *balddige Verwirklichung* in dieser oder einer ähnlichen Form einzusetzen. Wir ersuchen Sie, sich dabei zu vergegenwärtigen, dass die Hauptstrassenplanung ein ernstes und weittragendes Problem darstellt, werden doch die zu treffenden Entscheide auf Jahrzehnte hinaus die verkehrspolitische Situation unseres Landes, die Gesundheit unserer Strassenverkehrswirtschaft und den Ruf der Strassenbautechnik unseres Landes bestimmen.

Wir erklären uns gerne bereit, Ihnen mündlich mit weiteren Aufschlüssen zu dienen. Wir würden es ferner lebhaft begrüßen, wenn Sie uns Gelegenheit böten, zur Frage der personellen Zusammensetzung des Planungsausschusses beratend Stellung zu nehmen. Ein rasches Handeln tut jedenfalls not.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer Dankbarkeit für Ihr Verständnis und unserer ausgezeichneten Hochschätzung:

Für die Mitgliederverbände der «Studienkommission»

Der Präsident: Der Sekretär:  
sig. O. Stampfli, Reg.-Rat sig. Dr. E. Vogel

Es gehören der Studienkommission an und unterstützen ausdrücklich die vorliegende Eingabe:

die Schweiz. Baudirektorenkonferenz (BK)  
die Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner (VSS)  
der Schweiz. Autostrassenverein (SAV)  
der Schweiz. Strassenverkehrsverband (FRS)  
die Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr (IKS)  
die Schweiz. Vereinigung für Landesplanung (VLP)  
der Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein (SIA)  
der Schweiz. Gewerbeverband (SGV)  
der Schweiz. Baumeisterverband (SBV) mit der Vereinigung Schweiz. Tiefbauunternehmer und dem Verband Schweiz. Unternehmungen für Strassenbeläge (VESTRA)

## Trans-Mountain Oil Pipeline in Canada

DK 621.643.2

Nach kaum 18monatiger Bauzeit wurde Ende 1953 in Canada eine 1155 km lange Rohrleitung für Erdölförderung fertiggestellt, welche die Oelfelder der Provinz Alberta mit den Raffinerien an der Pacificküste bei Vancouver verbindet. In die vollständig auf canadischem Gebiet verlaufende, elektrisch geschweisste Rohrleitung von 610 mm lichter Weite aus Siemens-Martinstahl sind vier Pumpstationen eingebaut; zwei weitere sind projektiert, um im Vollausbau eine Tagesleistung von 200 000 barrels (rd. 20 000 t) bewältigen zu kön-