Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 35: Strasse als Denkmal

Sonstiges

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: 05.07.2025

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

STANDPUNKT

Strassenbauer im Offside?

Täglich werden Staus auf vielen Strassen gemeldet. Über Sicherheitsprobleme auf den Strassen wird auf allen politischen Ebenen hart diskutiert. Polizeiliche Geschwindigkeitsvorschriften und Verkehrsdosierungen mit Tropfenzählmethode werden mit einem Wald von Tafeln und Betriebsprovisorien durchgesetzt. Kostenüberschreitungen bei den noch laufenden Baustellen sind schwindelerregend. Um 1950 haben kluge Leute festgestellt, dass dem Verkehrsgemisch auf den damaligen Strassen nur mit dem Bau eines neuen Strassennetzes für den Motorfahrzeugverkehr beizukommen sei. Man plante ein Autobahnnetz von 1875 km. Die Schweiz hatte damals 4.7 Mio. Einwohner und 150 000 Autos. Jetzt, fünfzig Jahre später, haben wir 7.3 Mio. Einwohner und 4.5 Mio. Fahrzeuge – und sind immer noch nicht fertig mit dem Bau des Autobahnnetzes. Eine Flut von Einsprachen forderte in den letzten dreissig Jahren die Berücksichtigung von immer vielfältigeren Interessen. Die Folge waren sehr viel teurere und mehr Zeit beanspruchende Lösungen. Was ist hier geschehen? Sind wir Strassenbauer den Strassenbaugegnern in alle Offsidefallen getrampelt?

Schon immer wurden in unserem Land viele Verkehrswege gebaut. Denn sie sind eine Grundvoraussetzung für Entwicklung und Wohlstand, so wie Wasser und Energie, Wohnhäuser und Verkaufsläden. An der Uni Bern hat Professor Klaus Aerne in jahrelanger anspruchsvoller Arbeit mit seinen Mitarbeitern ein Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz zusammengestellt, in dem über 24 000 bedeutungsvolle Objekte, über die ganze Schweiz verteilt, beschrieben sind. Was sagen diese Funde aus? Was könnten wir aus ihnen lernen?

Die historische Untersuchung, wann und warum die Verkehrswege gebaut wurden, wer sie gebaut hat und was sie bewirkt haben, liefert uns wissenschaftlich fundierte Antworten auf Fragen, die uns in unserem heutigen Debakel beschäftigen, zum Beispiel: Ist es aus finanziellen Überlegungen heraus tragbar, bestehende Erschliessungen abzubauen, nur weil sie momentan nicht rentieren? (Zum Beispiel dreissig bis vierzig Bahn- und Buslinien im Kanton Bern?) Auch früher wurden Verkehrswege stillgelegt, weil die Obrigkeiten sie nicht mehr finanzieren wollten. Was hatte das damals für Folgen?

Das Bauen eines Strassennetzes oder eines grösseren Teilstückes einer Strasse ist eine echte polytechnische Aufgabe. Dazu gehört auch eine wissenschaftlich fundierte und ehrliche Geschichtsschreibung für die frühere und die heutige Zeit. Wir haben das Glück, dass die Uni Bern mit Professor Christian Pfister einen anerkannten Wissenschafter hat, der an der integralen Verkehrsgeschichte interessiert und bereit ist, ein Zentrum für Verkehrsgeschichte zu führen. Doch die Finanzierung fehlt noch: Wieder einmal bestehen im Verkehrswesen grosse Diskrepanzen zwischen Bedürfnissen und Realität.

Kurt Suter, dipl. Ing. ETH, 1985–1996 Direktor des Bundesamts für Strassenbau

DENKMAL

Nächster Halt: Denkmaltag

Im Mittelpunkt des Schweizer Beitrags zum Europäischen Tag des Denkmals steht die Verkehrsgeschichte unseres Landes. An über 200 Veranstaltungen sind Zeugnisse und Spuren des Verkehrs sowie seiner Bauten zu entdecken und zu erleben. 11. und 12. September 2004.

Treppenweg über den Prasignolapass zwischen Soglio und dem Val Madris. Der Weg wurde von Bergeller Bauern erbaut, damit sie ihr Vieh auf die Alpweiden jenseits des Alpenkamms treiben konnten. Er wurde vor wenigen Jahren sachgerecht saniert und ist heute ein spektakulärer Wanderweg (Bild: Viastoria)

(pd/km) Seit Jahrtausenden ist die Schweiz ein stark vom Verkehr geprägtes Land. Dieser Geschichte, den Verkehrswegen, Verkehrsmitteln und -bauten widmet sich der Schweizer Beitrag zum diesjährigen Europäischen Tag des Denkmals. Die Zeugnisse der Schweizer Verkehrsgeschichte sind *kostenlos oder zu stark reduziertem Preis* zu besichtigen und zu entdecken.

Aus dem Programm

Geboten werden Veranstaltungen und Führungen zum *Transitverkehr* und zu *historischen Verkehrswegen* von der frühen Vor- bis weit in die Neuzeit. Anlässlich von Wanderungen sind Geschichten zu den *Passübergängen* zu hören. Einen Mittelpunkt des Interesses wird die *Eisenbahn* und ihre Anlagen, historischen Wagen und Brückenbauten bilden, aber auch Fahrten mit *aussergewöhnlichen Verkehrsmitteln* wie etwa der Drahtseilbahn auf die Heimwehflu (Interlaken), die sich als einzige Schweizer Bahn noch im Originalzustand befindet.

Weitere Veranstaltungen sind dem *Verkehr* auf dem *Wasser* und in der *Luft* sowie der *Automobilität* gewidmet. Depots, Verkehrsarchive und -museen öffnen ihre Türen.

Am Beispiel des Sulzer-Areals in Winterthur werden ein Stück *Industriegeschichte* aufgezeigt und die Möglichkeiten für Um- bzw. Neunutzung dieser Areale thematisiert. Besonderes kulturelles Highlight: das Schlusskonzert «Alltag, Arbeit, Politik» mit Liedern von Hanns Eisler.

Weitere Informationen

Das detaillierte Programm für die Schweiz ist erhältlich bei Nike, 3014 Bern, Tel. 031 336 71 11, oder unter www.hereinspaziert.ch.

Übersicht über die Veranstaltungen im Ausland: www.coe.int/T/E/Cultural_Co-operation/Heritage/EHD/EHD_2004/