Die linksufrige Wallenseestrasse : ein umstrittenes Projekt

Autor(en): **H.G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 10

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777012

Nutzungsbedingungen

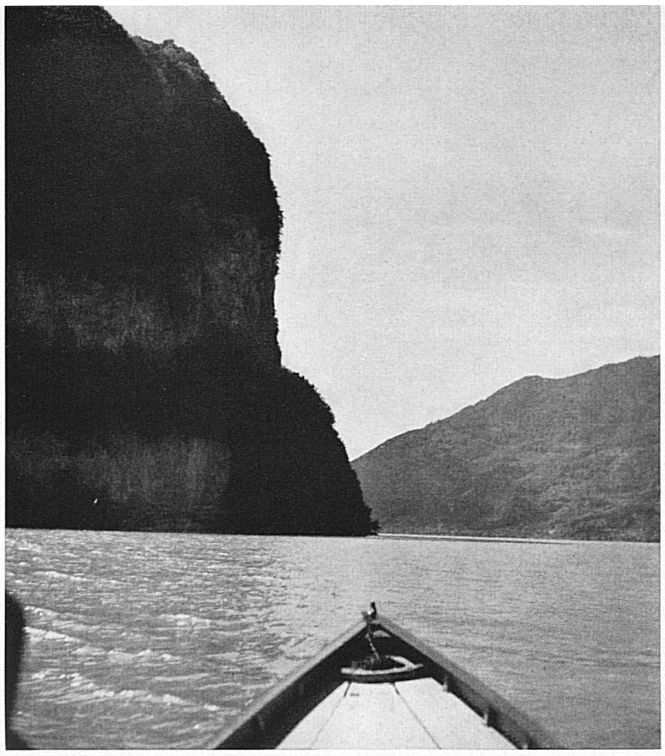
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Links: Der Steilhang am südlichen Seeufer gegenüber Weesen. Auf den Absatz in etwa $^1/_3$ der Höhe der Wand würde die neue Straße zu liegen kommen. — A gauche: Vis-à-vis de Weesen, la pente escarpée de la rive du sud du lac au tiers de laquelle serait construite la nouvelle route.

Die linksufrige Wallenseestraße

ein umstrittenes Projekt

Seit Jahren bewegt das Projekt der linksufrigen Wallenseetalstraße, die eine direkte Verbindung zwischen Zürich und Graubünden schaffen würde, die Geister in steigendem Maße. Eine Route besteht freilich, aber sie führt nicht dort hindurch, wo sie die Automobilisten gerne sähen. Diese müssen heute bei Bilten ins Glarnerland einbiegen, Niederurnen und Näfels passieren, bis sie in Mollis die herrliche, gut ausgebaute, aber auch kurvenreiche Aussichtsstraße über den Kerenzenberg aufnimmt. Deren Scheitelpunkt liegt auf 747 m Höhe, also mehr als 300 m über dem Talboden. Von dort senkt sie sich langsam bis hinter Mühlehorn, wo sie in die st. gallische Staatsstraße einmündet. Der « Kerenzenberg », wie die Route gewöhnlich genannt wird, verlangte zwölf Jahre Bauzeit. Der Kanton Glarus erstellte die Straße, die mehrere starkbevölkerte Ortschaften verbindet, mit vielen Kosten.

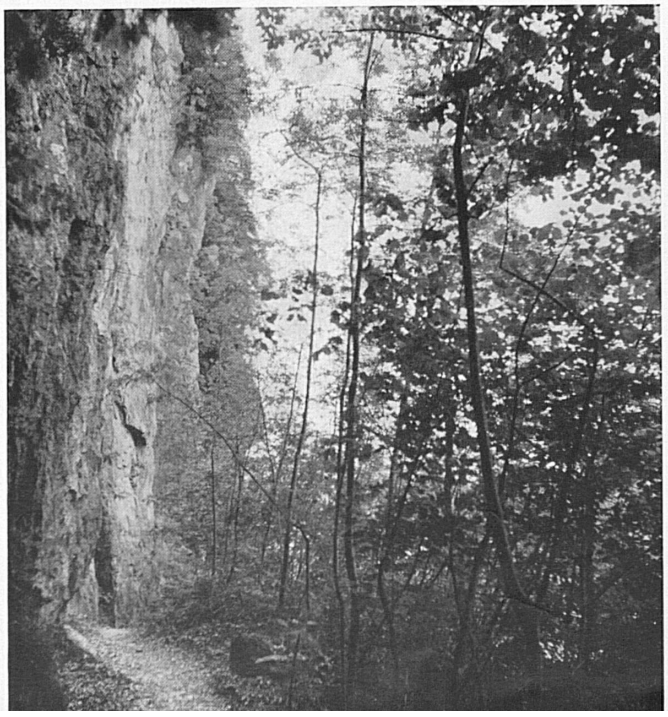
Der Plan einer abkürzenden, der Bahnlinie parallel verlaufenden Talstraße ist schon alt. 1927 wurde ein Aktionskomitee gegründet, dessen Ziel war, ihr konzessionsmäßig und finanziell « den Weg zu ebnen ». Hinter ihm standen vor allem die Kantone St. Gallen, Graubünden, Glarus und Zürich, aber es gab auch Zuzüger aus Appenzell und Schwyz. — 1932 erfolgte die erste Eingabe an den Bundesrat, worin eine Subventionierung und zugleich ein Entscheid über die Trasseführung verlangt wurde. Das Projekt der linksufrigen stand dem der rechtsufrigen Straße gegenüber. Beide wurden von den verschiedenen Departementen geprüft, und schließlich einigte sich das Aktionskomitee von sich aus, um dem Gesuch um finanzielle Beihilfe noch mehr Nachdruck zu verschaffen, und unter Verzicht Sankt Gallens, auf die linksufrige Variante. Überraschenderweise zog sich indessen im Mai 1935 der Kanton Glarus aus dem Komitee zurück und ließ dem Projekt keine weitere Unterstützung mehr angedeihen, obwohl sogar seine Regierung kurz vorher 1,5 Millionen Franken für den Ausbau des glarnerischen Teilstücks beantragt hatte. Nun wurde auf einmal der Bau einer Pragelstraße als dringlich in den Vordergrund gestellt.

Der Bundesrat entschied sich am 26. Februar 1937 definitiv für das linksufrige Projekt und erklärte die Wallenseestraße im Rahmen des Alpenstraßenprogramms als gleichbedeutend wie die Sustenstraße.

Seither sind acht Jahre vergangen. Der Kanton St. Gallen baute sein Teilstück aus, Glarus erstellte nur eine Verbindungsstraße von der Kantonsgrenze bis nach Mühlehorn, obwohl die Landsgemeinde 1937 den Kredit für das ganze glarnerische Teilstück gutgeheißen hatte. Der Bundesrat bot Glarus 3,5 Millionen Franken an. Das Aktionskomitee sah in der Annahme des Bundesbeschlusses eine feierliche Verpflichtung des Kantons Glarus, die Straße auch wirklich zu bauen. Aber die Sache wurde hinausgezögert, und schließlich beschloß der glarnerische Landrat, mit dem Bau noch zu warten, bis die Frage eines glarnerisch-bündnerischen Alpenüberganges geklärt sei. Damit wurde die « Kistenstraße » oder die « Segnesstraße » gegen die Wallenseestraße ausgespielt. Die Meinungen gerieten hart aufeinander. — Der Krieg brachte die große Pause. Seit seiner Beendigung stehen sich die Fronten wieder gleich schroff gegenüber. Hinter das Aktionskomitee stellen sich nach wie vor die eingangs genannten Kantone mit Ausnahme von Glarus, aber auch Radfahrerverbände und Automobilklubs. Ihnen opponiert Glarus, für dessen Bedürfnisse der « Kerenzenberg » genügt, und teilweise der Naturschutz, welcher die Zerstörung des einzigartigen, historischen Fußweges von Mühlehorn nach Weesen, den 1603 Fridolin Hefti anlegte, bedauern würde.

Die Rechtslage ist also eindeutig. Weniger eindeutig ist dagegen, wenn man sie wirklich objektiv betrachtet — bei aller Pflicht, die sich Glarus auferlegt hat — die Frage der Notwendigkeit der Straßenverbindung. Wenn zunächst, mit Recht, betont wird, die Kerenzenbergstraße sei im Winter häufig vereist, so ist damit der Beweis noch nicht erbracht, daß bei der projektierten Talstraße, die zwar tiefer und meist eben liegt, aber auch viel schattiger ist, keine Vereisung stattfindet. Kurven wird auch die neue Straße aufweisen, denn die Ufer des Wallensees verlaufen nicht wie ein Lineal. Die neue Straße wird freilich keine Ortschaften berühren; die Strecke Zürich—Chur wird um acht Kilometer kürzer und damit die Fahrzeit um etwa zehn, höchstens fünfzehn Minuten verringert. Glaubt nun aber wirklich jemand ernsthaft, daß wegen dieser Viertelstunde die Schweiz vom internationalen Verkehr umfahren werden könnte? Diese Viertelstunde Fahrverkürzung kostet Bund und Kanton etwa sechs Millionen Franken. Mit dem Neubau würde — wir vertreten diese Meinung — daher mehr ein psychologisches denn ein praktisch bedeutungsvolles Hindernis beseitigt. Die Bevölkerung von Weesen wünscht die neue Straße, die glarnerische Bevölkerung, vor allem die Einwohner von Obstalden, Filzbach und jener Ortschaften, die bisher berührt werden mußten, lehnen sie ebenso geschlossen ab. Bis jetzt sind trotz mannigfachen Versuchen keine goldenen Brücken zwischen den beiden Meinungen gebaut worden. H. G.

Photos Gemmerli, SZV.



Links: Der Fußweg längs dem Südufer zwischen Mühlehorn und Weesen, den die Straße ersetzen würde, führt durch romantische Uferpartien. — A gauche: Ce chemin romantique qui longe le lac du côté sud, entre Mühlehorn et Weesen, sera remplacé par la route.