

Planung des schweiz. Hauptstrassennetzes

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 39

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63427>

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.

- I. Einfluss der Mechanisierung auf die Erhöhung der Produktivität auf den Baustellen. Wirtschaftlicher und sozialer Aspekt des Problems.
- II. Baufinanzierung: Rolle des Staates, Rolle der Privatinitiative, die Probleme des Baukredits.
- III. Berichterstattung der Kommission für das Studium internationaler allgemeiner Vertragsbedingungen für Ingenieur-Bauarbeiten.
- IV. Resolution betreffend die Gestaltung der Arbeitszeit im Baugewerbe.

Diese Themen bildeten den Gegenstand von Resolutionen, die in der Schluss-Sitzung angenommen wurden. Bei der *Mechanisierung* wurde vor allem die Verteilung der Produktivitätszunahme untersucht. Sie soll in erster Linie in Form von Preisermässigungen der Allgemeinheit zugute kommen, und ein wichtiger Teil soll an den Unternehmer zurückfliessen, um ihm die Anpassung an die neuesten Entwicklungen einer sich ständig ausdehnenden Mechanisierung zu ermöglichen. Es ist vorzuzusehen, dass in den Unternehmungen die Ingenieure und Techniker an Bedeutung gewinnen werden, da die Organisation der Arbeit und die Einhaltung der Bauprogramme zu den entscheidenden Voraussetzungen einer Verbesserung der Produktivität zählen. Auch ist mit einer immer grösseren Spezialisierung der Baubetriebe zu rechnen.

Bei der *Baufinanzierung* steht die Finanzierung des Wohnungsbaues in vorderster Linie, und trotz den Unterschieden von Land zu Land kann man überall ähnliche Diskrepanzen der Mietzinse zwischen Alt- und Neuwohnungen feststellen, die den normalen Unterhalt der Gebäude verhindern. Als erstes Ziel sollte die Herstellung eines freien Wohnungsmarktes gelten, dank welchem die Unternehmer Bauten in genügender Zahl auf rentabler Basis herstellen und die bestehenden Wohnungen in normaler Weise unterhalten werden können.

Bei der *Arbeitszeit* wurde eine internationale Normung abgelehnt. Ferner wird sich eine spezielle Kommission mit den im Baugewerbe durch den Gemeinsamen Europäischen Markt aufgeworfenen Problemen befassen.

An der Spitze des Internationalen Baumeister-Verbandes wurde turnusgemäss *N. Longley* durch Dr. Ing. *Francesco Maria Salvi* (Italien) ersetzt. Als neue Vizepräsidenten werden für den Hochbau *F. Buche* (Schweiz) und für den Tiefbau *Ragnar Evenson* (Norwegen) amten.

Anlässlich der Schluss-Sitzung vom 29. August wurde offiziell ein *Vertrag mit dem Internationalen Verband Beratender Ingenieure* unterzeichnet. Es handelt sich um allgemeine Vertragsbedingungen auf internationalem Boden, die am besten mit den schweizerischen S. I. A.-Bedingungen vergleichbar sind. Sie stellen das Ergebnis von zweijährigen Beratungen dar und wurden auf Seite der Ingenieure von Ing. *M. Julian S. Tritton* (England), Präsident des Internationalen Verbandes der Beratenden Ingenieure, unterzeichnet, der in Begleitung von Ing. *Georges Bory* (Frankreich) und Ing. *Robert A. Naef* (Schweiz) erschien. Bei den Verhandlungen waren massgebend beteiligt: *F. Linsenhoff* (Deutschland), *André Borie* (Frankreich), *Sir Andrew MacTaggart* (Grossbritannien) und Dr. *E. Fischer* (Schweiz). Die empfohlenen Normen enthalten folgende Kapitel: Pflichten und Rechte des Ingenieurs, Gültigkeit der Vertragsunterlagen, Pflichten des Unternehmers, Verteilung der Risiken, Versicherungen, Anwerbung der Arbeitskräfte, Qualität der verwendeten Materialien, Beginn und Ausführungsfristen, Garantiefrieten, Mehr- und Minderaufträge, Ausmass, Vorauszahlung, Unterakkordanten, Schlussabrechnung, Zahlung, ausgeschlossene Risiken (insbesondere Kriegsgefahr), Schiedsverfahren (vereinbart wurde das Schiedsverfahren der Internationalen Handelskammer). Der Vertrag ist in Englisch redigiert; deutsche und französische Uebersetzungen werden in Kürze erscheinen. Er kann bei der *Fédération Internationale du Bâtiment et des Travaux Publics*, 37, avenue Kléber, Paris 16e, und bei der *Association of Consulting Engineers*, 36, Victoria Street, London, S. W. 1, bezogen werden. Bei der Würdigung dieser Vereinbarung muss man vor allem an die vertraglichen Bedingungen in den unterentwickelten Ländern denken. Dort kann eine derartige Norm, insbesondere, wenn sie die Unterstützung der internationalen Finanzinstitute geniesst, eine wertvolle Grundlage für eine klare und saubere internationale Konkurrenz bilden.

Dr. *Karl Attinger*, Sekretär Schweiz. Baumeisterverband
Adresse: Fellenbergstrasse 300, Zürich 47

Planung des schweiz. Hauptstrassennetzes

DK 625.711.1.001.1

Am 23. Juli 1957 hielt die Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes unter der Leitung von Nationalrat S. Brawand ihre 14. Sitzung ab. Einziger Gegenstand der Beratungen war die *Finanzierung des Bauprogrammes* für das in früheren Beschlüssen festgelegte Nationalstrassennetz. Um zu einer gerechten Verteilung der künftigen Lasten zu gelangen, mussten auch die übrigen Aufgaben der Kantone im Strassenwesen mit in die Betrachtungen einbezogen werden. Gestützt auf eingehende technische Untersuchungen wurde ein Bauprogramm gutgeheissen, das in einer ersten, sich bis ins Jahr 1970 erstreckenden Etappe folgende Aufwendungen vorsieht:

für Nationalstrassen 1. Klasse, 385 km	1280 Mio Fr.
für Nationalstrassen 2. Klasse, 360 km	760 Mio Fr.
für innerstädtische Expresstrassen	460 Mio Fr.
für Nationalstrassen 3. Klasse (Gemischverkehrsstrassen), nämlich:	
für Alpenstrassen	250 km
für Talstrassen	75 km
	290 Mio Fr.
	110 Mio Fr.
Total Bauaufwand	2900 Mio Fr.

Eine zweite Etappe wird einen weiteren Aufwand von rd. 900 Mio Fr. erfordern.

Der Berechnung der für Bund und Kantone entstehenden finanziellen Belastung aus der ersten Etappe hat die Kommission folgende Beitragssätze des Bundes zugrunde gelegt:

für Nationalstrassen 1. und 2. Klasse (Autobahnen)	80 %
für Alpenstrassen	70 %
für Talstrassen	50 %
für innerstädtische Expresstrassen	50 %

Wie schon in einem früheren Communiqué (SBZ 1956, S. 483) bekanntgegeben worden ist, empfiehlt die Kommission, mindestens 60 % des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke dem Strassenwesen zur Verfügung zu stellen. Nachdem eine ganze Reihe von Finanzplänen durchgerechnet worden war, schlägt sie nun auf Antrag ihres Ausschusses II und nach langen Beratungen vor, diese 60 % wie folgt aufzuteilen:

20 % für den Anteil des Bundes an die Kosten der Nationalstrassen; 15 % für Beiträge an die Kosten des Baues der übrigen Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören und bestimmten technischen Anforderungen genügen; 20 % für Beiträge an die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen; 5 % für zusätzliche Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen.

Der 20 % betragende Anteil des Bundes wird bei der vorgesehenen Beteiligung der Kantone nicht ausreichen, um das erwähnte Bauprogramm zu finanzieren. Zur Deckung des Fehlbetrages empfiehlt die Kommission daher eine Erhöhung des Treibstoffzolles um 3 Rappen je Liter, wobei die Verteilung auf das Benzin und auf das Dieselöl und die Methode der Erhebung noch näher geprüft werden sollen. Diese zusätzliche Belastung des Strassenverkehrs betrachtet sie als durchaus angemessen, wird dieser doch aus den Autobahnen wirtschaftlichen Nutzen ziehen. Von dieser Zollerhöhung sollen gewisse Wirtschaftszweige, wie insbesondere die Landwirtschaft, ausgenommen bleiben. Einem Antrag, der dahin ging, den Beitrag aus dem Benzinzoll an die Nationalstrassen zu Lasten der übrigen Anteile der Kantone von 20 % auf 25 % zu erhöhen, konnte die Mehrheit der Kommission nicht zustimmen, da sie die Befürchtung hegt, dass dann die Kantone ihre übrigen Aufgaben im Strassenwesen — zu denen auch der Unterhalt der Autobahnen gehören wird — nicht mehr gut erfüllen könnten und da auch in diesem Fall eine Benzinzollerhöhung nicht zu umgehen wäre.

Um die Finanzierung der Nationalstrassen auch formell von den erwähnten übrigen Leistungen des Bundes im Strassenwesen unabhängiger zu machen, stimmt die Kommission der von Automobileseite vorgeschlagenen Schaffung eines Nationalstrassenfonds zu, der aus den hierfür vom Benzinzollertrag abgezweigten 20 % und der erwähnten Zollerhöhung gespeist würde. Soweit die Eingänge in den Fonds zur Deckung des jährlichen Geldbedarfes für den Bau der Nationalstrassen nicht ausreichen, sollen die Mittel durch Anleihen beschafft werden, die in spätestens 30 Jahren zu tilgen sind.