

Der Ausbau der Hauptstraßen in der Schweiz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1954)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651498>

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.

Der Ausbau der Hauptstraßen in der Schweiz

«Die Hauptstraßenplanung stellt ein erstes und weittragendes Problem dar, werden doch die zu treffenden Entschiede auf Jahrzehnte hinaus die verkehrspolitische Situation unseres Landes, die Gesundheit unserer Straßenverkehrswirtschaft und den Ruf der Straßenbautechnik unseres Landes bestimmen, wird in einer Eingabe erklärt, welche die Studienkommission

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 notwendig lokal verbessert worden. Die Koordination unter den Kantonen ist leider mangelhaft. Die Studienkommission für den

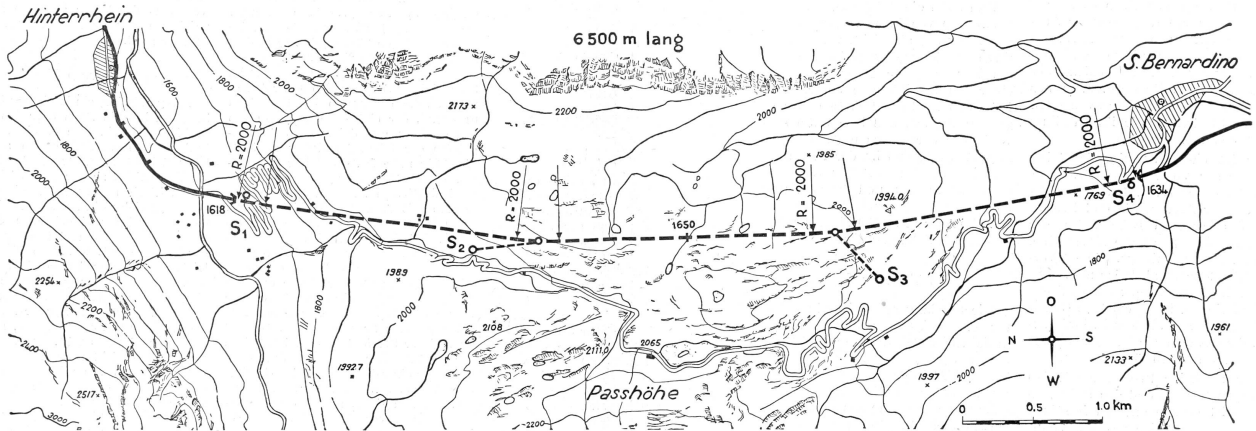
essen im Auge haben, wobei die ausländischen Anschließstraßen berücksichtigt werden sollten, die Gebietsaufteilung in Kantone dagegen keine wesentliche Rolle spielen dürfte. Es dürfte vorerst genügen, nur die allerwichtigsten Hauptstraßen, etwa das sogenannte

Straßenkreuz und einige der wichtigsten Anschließstraßen und Alpenübergänge einer Prüfung zu unterwerfen, während die ergänzende Planung der übrigen

Die Eingabe streift dann kurz *eventuelle Einwände* gegen diese Vorschläge, wobei sie hinsichtlich der Rechtsgrundlagen der Meinung Ausdruck gibt, daß die Benzinrollhalbierte sicherlich zum dauernden Bestandteil künftiger Finanzordnungen werde und damit auch die Kompetenzen des Bundes auf dem Gebiet des Straßenwesens gesichert sein würden. Hinsichtlich der

Finanzierung der Planungsarbeit vertritt die Ein-

in der Schweiz betitelt. Wir haben in der letzten Nummer von Bauen - Wohnen - Leben auf einer Sonderseite unter dem Titel «Pro Sempione - Pro Gemmi - Pro Gottardo» auch über das seit vielen Jahren erörterte Projekt eines Bernardino-Tunnels einläufig berichtet. Wir sind jetzt in der Lage, die Skizze des Baumates Graubünden zu publizieren. Der Plan spricht für sich selbst! Das heutige Projekt, dessen Vorläufer ins Jahr 1936 zurückgeht, sieht eine direkte Nord-Süd-Ver-



Bernardino Straßentunnel Projekt 1953

für den schweizerischen Hauptstraßen-ausbau an den Bundesrat richtete. Sie betont, daß die gegenwärtige Lage durch eine Zunahme übersteigende des Straßenverkehrs gekennzeichnet sei. Es werde immer augenfälliger, daß das Netz unserer Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstraßen den dringenden Ansprüchen des Verkehrs kaum mehr zu genügen vermöge und zu schweren Mißständen Anlaß geben müsse. «Es stehen nicht nur große volkswirtschaftliche Werte in Gefahr, sondern in zunehmendem Maße auch das Leben der Verkehrsteilnehmer.»

Die Eingabe stellt fest: Die Hauptdurchgangsrouten vom Bodensee zum

schweizerischen Hauptstraßen-ausbau fordert deshalb zur Behebung der bestehenden Mängel eine

zentrale Planungsorganisation und eine straffere Führung durch den Bund. Sie sieht die Aufgabe der Hauptstraßenplanung 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.»

Diese Planung, so erklärt die Eingabe im einzelnen, müsse in erster Linie die gesamt-schweizerischen Inter-

Hauptstraßen den Kantonen überlassen werden könne. Die Planung müsse sich sodann auf die Erforschung der wichtigsten Grundlagen und auf die Klärung der grundsätzlichen Probleme beschränken, wobei die landesplanerischen Gesichtspunkte angemessen zu berücksichtigen seien, so etwa die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse, die Auswirkungen der Hauptstraßenzüge auf die regionale Wirtschaft, auf Ortsbilder und Landschaft. Es sollte ein Bauprogramm in verschiedenen Dringlichkeitstappen entworfen und die Möglichkeiten der Finanzierung (Anleiheaufnahme, Gebührenerhebung usw.) aufgezeigt werden.

gabe die Meinung, es ließe sich verantworten, den auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. Dezember 1950 für Forschungsarbeiten abgeworfenen jährlichen Kredit derart zu erhöhen, daß die Kosten des Planungsausschusses, soweit es sich nicht um die Entlohnung von Bundesbeamten handle, aus diesem Forschungsfonds gedeckt werden könnten. VLP

«Die Projekte sind losgelassen!»

«Die Projekte sind losgelassen!» — so könnte man einen riesigen Artikel über die verschiedenen Straßenprojekte

bindung vom Talboden bei Hinterrein zum Talkessel von San Bernardino-Dorf vor. Der Tunnel ist 6500 m lang und durchfährt das Gebirge in einer Auslenkung nach Westen von 340 m. Auf diese Weise ist es möglich, die Mündungsbauwerke der Schächte an gut zugänglichen Stellen in der Nähe der alten Straße schneeweicher und in gleicher Meereshöhe zu placieren, wobei die Luftschächte selber je in den Tunneln ansetzen. Das Belüftungsproblem ist von erstklassigen Fachleuten einwandfrei gelöst worden.

Wir sind auf die weitere Entwicklung des Ausbaus der Hauptstraßen gespannt und werden über die nächsten Phasen laufend berichten.



EPF-246

Verlangen Sie eine Probefahrt mit dem neuen

PREFECT

mit 4 Türen, 4-Zyl./6 PS Fr. 6650.—

Zwei neue, besonders vorteilhafte Wagen der FORD-Werke Dagenham

ANGLIA

mit 2 Türen, 4 Zyl. 6 PS Fr. 5950.—

AUTOHALL AG

Badenerstraße 292, Zürich 4
Telephon 25001113



Ich bitte um eine unverbindliche Probefahrt

Name: _____

Strasse: _____

Telephon: _____

Ort: _____

Einsenden an Autohall AG, Badenerstraße 292, Zürich 4