

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Geometerverein = Association suisse des géomètres
<b>Band:</b>	40 (1942)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Fernverkehrsstrassen und Güterzusammenlegungen
<b>Autor:</b>	Bachmann, E.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-199752">https://doi.org/10.5169/seals-199752</a>

### **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:** 27.01.2026

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

SCHWEIZERISCHE  
**Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik**

ORGAN DES SCHWEIZ. GEOMETERVEREINS

Offiz. Organ der Schweiz. Gesellschaft für Kulturtechnik / Offiz. Organ der Schweiz. Gesellschaft für Photogrammetrie

**Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières**

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES GÉOMÈTRES

Organe officiel de l'Association Suisse du Génie rural / Organe officiel de la Société Suisse de Photogrammétrie

Redaktion: Dr. h. c. C. F. BAESCHLIN, Professor, Zollikon (Zürich)

Redaktionsschluß: Am 1. jeden Monats

Expedition, Inseraten- und Abonnements-Annahme:

BUCHDRUCKEREI WINTERTHUR A.G., WINTERTHUR

No. 2 • XL. Jahrgang

der „Schweizerischen Geometer-Zeitung“  
Erscheinend am zweiten Dienstag jeden Monats  
**10. Februar 1942**

Inserate: 50 Cts. per einspaltige Nonp.-Zeile

Abonnemente:

Schweiz Fr. 12.—, Ausland Fr. 16.— jährlich

Für Mitglieder der Schweiz. Gesellschaften für  
Kulturtechnik u. Photogrammetrie Fr. 9.— jährl.

Unentgeltlich für Mitglieder des  
Schweiz. Geometervereins

## Fernverkehrsstraßen und Güterzusammenlegungen

Von *E. Bachmann*, Dipl.-Ing.

Die beiden in der letzten Nummer der „Schweizerischen Geometerzeitung“ veröffentlichten Aufsätze der Herren Strüby und Keller haben ein Problem behandelt, das Straßenfachmann, Kulturingenieur und Grundbuchgeometer in gleicher Weise interessiert. Es sind dies die Fragen der scharfen Trennung zwischen dem landwirtschaftlichen Verkehr, besser gesagt Ortsverkehr, und dem Durchgangsverkehr. Die Gründe, die eine solche Verkehrstrennung wünschbar erscheinen lassen, sind in den vorerwähnten Aufsätzen sehr klar und eingehend behandelt. Hierüber braucht nichts mehr gesagt zu werden.

Für die Lösung der Verkehrstrennung zeigen uns die beiden Herren zwei verschiedene Wege. Herr Kantonsingenieur Keller wünscht die Korrektion und den weiteren Ausbau unserer bestehenden Verkehrszeuge und verlangt eine entsprechende Anpassung der Güterwege bei Grundstücksumlegungen an das Hauptstraßensystem, während Herr Kulturingenieur Strüby, Chef des eidg. Meliorationsamtes, neue Hauptverkehrslinien fordert, die außerhalb der landwirtschaftlichen Dorfzone liegen. Welcher Vorschlag ist nun der richtige? Die Abklärung dieser Frage ist für uns Kulturingenieure und Geometer von ausschlaggebender Bedeutung. Es lohnt sich, den ganzen Fragenkomplex einmal von einer höheren Warte aus, nämlich vom Standpunkte der leider noch nicht überall verstandenen Landesplanung zu betrachten.

Planen heißt vorausschauen. Landesplanen heißt die Entwicklung des Landes auf lange Sicht vorausschauend vorzubereiten und so zu ordnen und zu gestalten, daß die Lebensbedürfnisse ihrer Bewohner so wirtschaftlich und so vollkommen wie nur möglich befriedigt werden

können. Die Landesplanung muß somit ein wirtschafts-, verkehrs- und sozialpolitisches Programm erfüllen. Es liegt in der Natur aller vorausschauenden Programme, daß sie wandlungsfähig bleiben müssen, bis eintretende Ereignisse ihre Richtigkeit bestätigen. Diese Bedingtheit mindert nichts an ihrem Wert. Wie anders sollten neuauftretende Fragen erörtert und beurteilt und Entwicklungen in zielbewußte Bahnen gelenkt werden können, als auf der Grundlage eines vorausschauenden Wunschbildes.

Das Planungsprogramm wird nur dann am besten erfüllt werden können, wenn jeder Landesteil der besonderen Bestimmung zugeführt wird, für die er sich nach seiner Lage, natürlichen Beschaffenheit und der geschichtlichen Entwicklung am besten eignet. Hierzu bedarf es einer eingehenden wissenschaftlichen Untersuchung. Erst auf der breiten Basis dieser Untersuchungen kann mit Erfolg an die Behandlung der Einzelprobleme herangegangen werden. Die Hauptlebensbedürfnisse der Bevölkerung lassen sich in die Sammelbegriffe Wirtschaft, Verkehr, Wohnung, Erholung zusammenfassen. Die Landesplanung will, kurz ausgedrückt, alle Projektvorhaben irgendwelcher Art vom Gesichtspunkte der Gesamtplanung aus behandelt wissen. Dieses Bestreben auf unser Beispiel der Verkehrstrennung angewandt heißt nichts anderes, als daß hier eine Lösung gesucht werden muß, die den landwirtschaftlichen Bedürfnissen, wie auch den Interessen des Verkehrs am besten entspricht, wobei jedoch siedlungstechnische und Heimatschutzbestrebungen mitberücksichtigt werden müssen.

Die Bedürfnisse der Landwirtschaft sind uns bekannt. Wir wissen, daß Grundstücksumlegungen nur dort mit Erfolg durchgeführt werden können, wo das Umlegungsgebiet durch ein rationelles und einfaches Wegsystem an das Wirtschaftszentrum angeschlossen werden kann. Nur so lassen sich die verhältnismäßig hohen Kosten der Wegerstellung bei Güterzusammenlegungen rechtfertigen. Genau wie in den Industriegebieten die Hauptverkehrslinien nur an deren Peripherie geplant werden und niemals das Fabrikgelände durchschneiden, dürfen auch die landwirtschaftlichen Zentren nicht von ihrer Basis, den umliegenden Feldern und Äckern, getrennt werden.

Und wie steht es nun mit dem Verkehr? Der Verkehr hat bis heute meist die vorhandenen Straßen und Wege benutzt. Der größte Teil unserer Straßen ist aus alten Pfaden und Wegen in historisch langer Spanne entstanden. Von einer verkehrstechnischen Trassierung kann kaum gesprochen werden. Selbst die Straßen, die nach einheitlichem Plan entstanden sind, waren auf einen verhältnismäßig langsamem Fuhrwerksverkehr zugeschnitten. Zur Bewältigung des neuzeitlichen Verkehrs sind nur wenige Verkehrsstraßen geeignet. Die von außen, von Ort zu Ort führenden Landstraßen haben stets den Ort als solchen zum Ziel. Ihre planmäßige Führung, wenn von solcher überhaupt gesprochen werden kann, endete vor dem Stadttor. Ganz anders heute. Nur wenige Orte sind heute für den Durchgangsverkehr noch Ziel im eigentlichen Sinne. Die Mehrzahl der Orte wird vom Motorfahrzeug, zum Teil sogar

vom Velo als Hindernis empfunden. Für den Durchgangsverkehr ist das Berühren der Orte, also ein tangentiales Vorbeifahren viel wertvoller. Eine weitere Forderung, die an eine großzügig ausgebauten Verkehrslinie gestellt wird, ist die Freihaltung von jeder Überkreuzung mit anderen Verkehrsflächen. Bahnen, Straßen, Wege, sollen wenn immer möglich überbrückt oder unterfahren werden. Ferner dürfen die neuen Straßen nicht etwa zur Aufschließung neuer Wohngebiete dienen. Im Gegenteil sollen Wohngebiete nur durch besondere Verbindungsstraßen an die Hauptdurchgangsstraße angeschlossen sein. Als erstrebenswertes Ideal muß die Nichtanbaufähigkeit der Hauptverkehrsstraßen angesehen werden. Die starken Verkehrsgeräusche, die Staubentwicklung, ganz besonders aber das ständige Gefahrenmoment, das sich aus der Mischung von Anwänder- und Durchgangsverkehr ergibt, erheischen die vollständige Nichtanbaubarkeit der Hauptverkehrszüge. Das neue Hauptstraßensystem, das den vorerwähnten Richtlinien entsprechen soll, wird die Orts- und Siedlungsumfahrung zur Grundlage haben.

Neben diesen technischen Überlegungen dürfen die Bestrebungen des Heimatschutzes nicht außer acht gelassen werden. Der Erhaltung der Landschafts- und Dorfbilder muß die größte Beachtung geschenkt werden. Theodor Fischer beschreibt die Bestrebungen des Heimatschutzes wie folgt: „Aus der Schätzung der Einzeldinge sind wir allmählich fortgeschritten zur Schätzung des Ganzen. Wir haben eingesehen, daß das schöne Einzelne seine runde volle Schönheit erst gewinnt in seiner Einpassung in die Natur.“

Dieses Ziel wird nur dann erreicht werden können, wenn sich die Siedlungen natürlich entwickeln und frei entfalten können. Vom Standpunkte des Heimatschutzes wird die Planung von Umfahrungsstraßen lebhaft begrüßt werden.

Man kann also sagen, daß die Landesplanung grundsätzlich, einige Sonderfälle ausgenommen, die Ortsumfahrung und die Neuplanung eines schweizerischen Hauptverkehrsnetzes unterstützen wird. Der Generalsiedlungsplan, das abgeklärte Endergebnis aus den Verkehrs-, Wirtschafts- und Siedlungsuntersuchungen, wird auf diese Gegebenheiten Rücksicht nehmen müssen. Alle schönen Pläne der Verkehrs-fachleute, der Kulturingenieure und Geometer oder der Landesplaner nützen nichts, wenn nicht Kräfte vorhanden sind, die ihre Durchführung ermöglichen oder erzwingen. Diese Kräfte sind nicht nur wirtschaftlicher, sondern vor allem politischer oder seelischer Art; denn für die Gesundung unserer Planung sind nicht nur bedeutende Geldmittel erforderlich, sondern es müssen auch starke Widerstände überwunden werden. Diese Widerstände bestehen im Eigennutz des Einzelnen und in der Unwissenheit und Schwerfälligkeit der Gesamtheit. Die Widerstände finden merkwürdigerweise ihre Hauptstütze im bestehenden Recht und Gesetz. Die Gesetzgebung hinkt der Entwicklung der Zeit um Jahrzehnte hinten-nach.

Die Schwierigkeiten, besonders die wirtschaftlichen, die der Durchführung neuer Verkehrslinien im Wege stehen, werden zweifellos Herrn

Kantonsingenieur Keller bewogen haben, die Planung neuer Hauptverkehrslinien aufzugeben und die Korrektion und den Ausbau der bestehenden Verkehrsstraßen vorzuschlagen. Es ist selbstverständlich, daß der Neubau einer Straße viel mehr kostet als die Korrektion oder die Verbreiterung bestehender Verkehrswege. Den vermehrten Ausgaben der von der Landesplanung vorgeschlagenen neuen Hauptstraßen stehen jedoch neben den rein technischen Vorteilen der besseren Linienführung, auf lange Sicht gesehen auch große wirtschaftliche Vorteile gegenüber. Die außerhalb des Siedlungsgebietes gebaute Straße kann viel leichter und ohne große finanzielle Opfer von der Bebauung ferngehalten werden als eine Straße in unmittelbarer Nähe einer Ortschaft. Diese Tatsache, die sich zahlenmäßig vorerst nicht sehr leicht erfassen läßt, muß bei der Kostenaufstellung wenigstens angenähert miteinkalkuliert werden. Der finanzielle Nachteil, der sich beim Vorschlag Keller aus der Durchschneidung der Umlegungsgebiete ergibt, müßte ebenfalls bei der Kostenaufstellung berücksichtigt werden. Werden jetzt die Vor- und Nachteile und die Gestehungskosten der beiden Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung aller Faktoren gegeneinander abgewogen, so wird in den meisten Fällen der großzügig angelegten Verkehrslinie der Vorzug gegeben werden müssen. Die Interessen der Landesplanung decken sich hier vollständig mit den Ausführungen des Chefs des eidg. Meliorationsamtes, Herrn Kulturingenieur Strüby. Mit dieser Erkenntnis ist unsere Aufgabe noch nicht erfüllt, sondern jetzt entsteht für uns die Pflicht, sich mit allen Mitteln für die Verwirklichung dieser neuen Planungs-ideen einzusetzen.

Basel, den 17. Januar 1942.

**Die Neuordnung der Ausbildung  
an der Abteilung für Kulturingenieur- und Vermessungswesen  
der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich**

Von Prof. Dr. C. F. Baeschlin, Zollikon.

Im Herbst 1941 haben der Schweizerische Schulrat und in bezug auf die Diplomordnung der Schweiz. Bundesrat einer Neuordnung der Ausbildung an der Abteilung für Kulturingenieur- und Vermessungswesen der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich zugestimmt, die durch ein Zirkularschreiben des Präsidenten des Schweiz. Schulrates vom 26. März 1940 aufgerollt worden war. Durch dieses Zirkularschreiben wurden die Interessenten gebeten, sich zu folgenden Fragen zu äußern:

1. Sind Sie der Ansicht, daß an der ETH. der heutige Zustand der theoretischen Ausbildung von Geometern in 5 Semestern und der Ausbildung der Kulturingenieure in 7 bis 8 Semestern befriedigt?