

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

**Herausgeber:** Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

**Band:** 57 (1959)

**Heft:** 2

**Artikel:** Das Parkierungsproblem

**Autor:** Braschler, H.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-215207>

#### **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:** 23.02.2026

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

fläche geschafft werden. Der nötige Betriebsdruck läßt sich in diesen flachen Zonen durch Wassertürme erreichen.

### *Organisation und Finanzierung*

Die Landreform, Melioration und Besiedlung im Delta des Po bilden einen Bestandteil der staatlichen Pläne zur Entwicklung der landwirtschaftlichen Produktion und zur Seßhaftmachung des Landarbeiterproletariats. Italien hat in den letzten Jahren für solche Unternehmen Riesensummen ausgesetzt. Eine eigene juristische Persönlichkeit, im italienischen Sprachgebrauch «Ente» genannt, ist ausführendes Organ. Ihr obliegen der Landankauf, die Durchführung von Entwässerung und, soweit nötig, der Bewässerung, die Erstellung der Straßen, der Bau der Siedlungen, die Zufuhr von Trinkwasser, die Anpflanzung von Bäumen und Reben. Der Staat leistet, abgestuft nach den voraussichtlichen wirtschaftlichen Möglichkeiten des Siedlers, Beiträge in der Größenordnung von etwa zwei Dritteln der Gesamtaufwendungen. Der Siedler hat den runden restlichen Dritteln in dreißig Jahresraten zu bezahlen und im Rahmen derselben seine jeweilige Restschuld auch zu verzinsen.

Die besondere Ausgangslage der Neusiedler macht nicht nur die eben skizzierte Lösung der Immobilienfinanzierung nötig, sondern erheischt auch eine Hilfe bei der Anschaffung von Vieh und Fahrhabe. Dafür können die nunmehr selbständigen Landwirte Darlehen erhalten, welche sie verzinsen und innert höchstens zwanzig Jahren amortisieren müssen.

Mit den gewaltigen sozialen und technischen Verbesserungen auch im Gebiet des Podeltas stellt der demokratische Staat Italien seinen Willen unter Beweis, für seine Leute zu sorgen. Vieles ist vollendet, vieles bleibt noch zu tun. Noch sind die Dammbruchgefahren des Po nicht gebannt. Noch bringen die ständigen Bodensenkungen neue Probleme und lauert dahinter immer ein Einbruch der Adria. Italienischer Unternehmungsgeist, technisches Geschick und das Verantwortungsbewußtsein für unermeßliche menschliche Werte werden unsere südliche Nachbarnation aber einen Weg finden lassen.

## **Das Parkierungsproblem**

*Von H. Braschler, Dipl.-Ing., St. Gallen*

Der motorisierte Verkehr hat eine ungeahnte Zunahme erfahren. Immer mehr Motorfahrzeuge rollen auf unserem Straßennetz, so daß wir gezwungen sind, Autobahnen zu bauen, wollen wir nicht, daß unser kleines Land einfach umfahren wird. Der Durchgangsverkehr kann auf die Dauer nicht durch unsere Ortschaften geleitet werden. Wir müssen ihn durch neue Straßen an ihnen vorbei führen, damit die Zahl der Unfälle gesenkt werden kann. Der erste Schritt hierfür ist getan durch die

machtvolle Annahme der Straßenbauinitiative durch das Schweizervolk. Mit einem gewaltigen technischen und finanziellen Aufwand treten wir nun an die Lösung dieser nationalen Aufgabe heran. Wir müssen aber bedenken, daß es noch andere, ebenso wichtige Probleme gibt. Ein ganz besonderes geht leider am Vorabend unseres Nationalstraßenbaues gerne in Vergessenheit. Es ist die Erschließung unserer Berg- und Alpengebiete sowie der Waldungen durch Straßen, Wege und Seilbahnen. Ausgedehnte, ständig bewohnte Berggebiete entbehren noch der Verbindung mit dem Tale. Es ist ein dringendes Gebot der Stunde, auch an den Bau dieser Nebenstraßen heranzutreten. Es genügt nicht, wenn wir immer von Berghilfe reden und schreiben, sondern wir müssen zu Taten schreiten. Jene von unserer Bergbevölkerung bewohnten Gebiete, die weder über eine Straße noch über eine Seilbahn verfügen, die ungenügende Wasserversorgungen aufweisen, müssen als unterentwickelte Zonen bezeichnet werden, dies in einem Lande, das so viel zur Modernisierung in anderen Ländern beiträgt.

Man darf auch nicht vergessen, daß der Autostraßenbau große Flächen wertvollsten Kulturbodens beansprucht. Auch durch andere Bauvorhaben wird der landwirtschaftliche Nährraum immer mehr geschrägt. Man befürchtet heute schon, daß unser Mittelland zu einer einzigen großen Stadt anwachsen kann. Hier muß durch großzügige Güterzusammenlegungen und Planungen jetzt schon Einhalt geboten werden.

In diesem Zusammenhang tritt auch die Schaffung der nötigen Parkplätze immer mehr in den Vordergrund. Nach Erhebungen des Eidgenössischen Statistischen Amtes wies unser Land folgenden Motorfahrzeugbestand auf, *ohne* landwirtschaftliche und Militärfahrzeuge: 1956 = 606 752. Am 30. September 1957 = 668 238 oder auf 1000 Einwohner 1956 121 und 1957 132 Fahrzeuge. Bis Ende Mai 1958 dürfte, nach Angaben der vorgenannten Amtsstelle, die Zahl 700 000 überschritten sein. Dazu kommen noch die landwirtschaftlichen, militärischen und fremden Fahrzeuge, die unser Straßennetz dermaßen belasten, daß wir den Bau der reinen Autostraßen mit niveaufreien Kreuzungen beginnen und beschleunigen müssen. Nun ist aber der Verkehr in vielen Städten zu einem gewaltigen Hindernis und einer großen Plage geworden. Wir leben nicht nur im Zeitalter der Motorisierung, sondern auch in einer Epoche zunehmender Bequemlichkeit. Alles hat es eilig. Viele große Personewagen zirkulieren allein mit dem Fahrer besetzt, weil vielfach die Meinung herrscht, einige Schritte zu gehen sei ungesund oder gar unwürdig! Wir vertreten hier die gegenteilige Auffassung, auch wenn sie da und dort als altväterisch und überholt bezeichnet werden dürfte. Diese vielen Fahrzeuge lassen nun die Parkierungsfrage oft zu einem unlösbaren Problem anwachsen, und man muß sich doch ganz ernsthaft die Frage stellen, ob nun die Öffentlichkeit neben dem gewaltigen Summen verschlingenden Nationalstraßenbau auch noch in Städten und Ortschaften genügend Parkplätze bereitstellen muß. Die Verkehrsnot bereitet den Stadtverwaltungen, nicht nur bei uns, sondern in der ganzen Welt, große Sorge. Es ist deshalb höchste Zeit, Schluß zu machen mit den Verkehrsstockungen.

Die Autos beanspruchen zu viel Platz, sowohl wenn sie fahren als auch wenn sie parkieren. Wenn zugegeben werden muß, daß das Motorfahrzeug ein ausgezeichnetes Hilfsmittel des Menschen unseres Zeitalters ist, hat es im städtischen Verkehr sich als völlig ungeeignet erwiesen. Man muß deshalb die Frage entscheiden, ob man die Stadt dem Verkehr oder den Verkehr der Stadt anpassen muß. Ist das erstere der Fall, dann kommen wir dazu, zahlreiche Sehenswürdigkeiten dem Moloch Verkehr zu opfern, so daß wir letzten Endes vor lauter Verkehr keine Sehenswürdigkeiten mehr haben, das heißt, es müßten vielfach alte Stadtkerne mit außerordentlichen architektonischen Schönheiten und unersetzlichen kulturellen Werten zum Verschwinden gebracht werden. Das ist aber unerwünscht, denn schon bis heute ist auf diesem Gebiet zuviel gesündigt worden. Es ist doch jedem zuzumuten, vom Parkplatz aus zehn bis fünfzehn Minuten zu Fuß seinen Arbeitsplatz aufzusuchen oder seine Besorgungen zu machen. Vielfach sind neu ausgebauten städtischen Straßen durch beidseits parkierte Fahrzeuge für den Verkehr schmäler geworden als vor ihrem Ausbau. Man muß den Mut aufbringen, die Stadtkerne von parkierenden Personenwagen völlig frei zu bekommen, um die Straßen für den notwendigen, in erster Linie den fahrenden Verkehr frei zu halten. In großen Städten gehören die Parkplätze an die Peripherie des Stadtcores. Jetzt ist es noch Zeit, dort Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen. Es ist darum das «Park-and-rid-System» sicher sehr zweckmäßig und einleuchtend. Die Gebühr zur Benützung der Parkplätze am Stadtrand berechtigt zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel ins Stadtinnere und zurück zum Standort des persönlichen Fahrzeuges. Wir sehen die Lösung vielfach auch bei uns in einer Fernhaltung des individuellen Verkehrs von den Stadtzentren und die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. Es würde dies die Arbeit der Verkehrspolizei wesentlich erleichtern und zudem für den einzelnen eine ganz erhebliche Zeitersparnis bringen, insbesondere für denjenigen, der da immer glaubt, keine Zeit zu haben. Wir müssen darauf bestehen, daß unsere oft aus dem Mittelalter erhaltenen ehrwürdigen Städtchen und Stadtkerne mit viel Cachet der Nachwelt erhalten bleiben, mögen die Protestrufe einiger uneinsichtiger Motorisierungsfanatiker noch so laut ertönen.

### **Polser Moggi, Grundbuchgeometer, zum Gedenken**

Am 5. Dezember 1958 starb in Chur im Kantonsspital nach mehr als einem halben Jahre Leiden unser lieber Kollege Polser Moggi.

Er wurde am 8. April 1896 in Sta. Maria im Münstertal geboren. Wer jenes Tal jenseits des Ofenberges kennt, mit seinen einsamen und doch vertrauten Dörfern, inmitten von Wiesen und kleinen Äckern, umsäumt von ausgedehnten Wäldern – darüber die im Glanze des Sonnenlichtes leuchtenden Berge, ist geneigt, den Menschen Moggi mit seiner Heimat, mit der er so verbunden war, zu vergleichen.