

**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:** 6

**Artikel:** Landesplanung und Nationalstrassenbau

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-215237>

### **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>**

## Landesplanung und Nationalstraßenbau

*VLP.* Wenn auch die Landesplanung bei der Vorbereitung des Riesenprojektes der Nationalstraßen- und Autobahnbauten beteiligt war, so ist man in ihren Kreisen doch einhellig der Überzeugung, daß die eigentliche landesplanerische Mitarbeit erst kommen wird. Es geht darum, daß auch bei der Verwirklichung der Bundesstraßen den Grundsätzen einer vernünftigen schweizerischen Landesplanung optimal Rechnung getragen wird. Oder wie es der Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, Prof. Dr. Gutersohn, formulierte: «Der Bau der Nationalstraßen ist für unser Land die große Chance, die uns in ihrem Bereich zweckmäßig gegliederte Landschaften bringen können, so wie sie die Befürworter der Landesplanung anstreben; der Bau ist aber andererseits eine neue große Gefahr, die uns auf dem unglücklichen Weg der Vernichtung gesunder Kulturlandschaften weiterführt, wenn nicht rechtzeitig die notwendigen landesplanerischen Maßnahmen eingeleitet werden.»

An welche Art von Mitarbeit die Landesplanung im einzelnen denkt, schildert Prof. Dr. Winkler vom Institut für Landesplanung an der ETH in der letzten Nummer des «Plans». Er weist darauf hin, daß die Nationalstraßen erster Klasse 571 km, diejenigen zweiter Klasse 559, die dritter Klasse 542 und die Expresstraßen und städtischen Nationalstraßen dritter Klasse 36 km lang werden sollen. Dabei entfallen von den 1672 km Gesamtstrecke rund 420 auf Alpenrouten. Nahezu 75% werden demnach Mittelland- und Jurastraßen sein, was volkswirtschaftlich besonders deshalb ins Gewicht fällt, weil der auf rund 3000 ha geschätzte Landbedarf sich dadurch zur Hauptsache auf den besten Ackerboden unseres Landes richtet – der bereits durch die rastlos fortschreitende Besiedlung in Gefahr steht, aufgezehrt zu werden. Bedenkt man vergleichsweise, daß die genannten 1672 km neuer Straßen mehr als fünfmal der Luftlinie Konstanz–Genf entsprechen, so läßt sich leicht vorstellen, was alles an positiver wie an negativer Beeinflussung der Landschaft möglich ist, zumal wenn berücksichtigt wird, daß der eigentliche Zweck des neuen Verkehrsnetzes die bessere Erschließung der von ihm erfaßten Regionen darstellt. Sicher darf mit der eidgenössischen Planungskommission angenommen werden, daß der volkswirtschaftliche Gewinn der Autobahnen, der hinsichtlich der Einsparungen an Betriebs- und Unterhaltskosten, des Zeitgewinns und der Verminderung der Personen- und Sachschäden auf rund 203 Millionen Franken zu veranschlagen ist, trotz den im gleichen Zusammenhang errechneten hohen Erstellungskosten von etwa 3 Milliarden Franken bedeutend sein wird.

An Möglichkeiten für die Lösung der landesplanerischen Aufgaben stehen zur Verfügung: Integralmelioration (Güterzusammenlegung, Entwässerungen und Bewässerungen, Umsiedlungen, Bodenverbesserungen usw.) sowie Maßnahmen der Orts- und Regionalplanung. Als Vorarbeiten hierzu müßten Untersuchungen über die indirekten und direkten Auswirkungen des Straßenbaues auf die einzelnen Gegenden des Landes in bezug auf Verlagerung von Industrien und Siedlungen, der Intensivierung

oder Extensivierung der Landwirtschaft, des Waldbaues, des Landschaftsschutzes und des Verkehrs selbst durchgeführt werden.

Dabei wären unter anderem folgende Teilfragen abzuklären: Welche Möglichkeiten ergeben sich aus dem Autobahnbau für eine Dezentralisation von Industrien (insbesondere etwa in alpine Gebiete) und demgemäß von Neusiedlungen, insbesondere im Hinblick auf die Regeneration der Großstädte. Welche Aussichten bestehen anderseits für eine Hebung der Landwirtschaft, welche Vorteile bieten sich ihr bezüglich des Absatzes, der Versorgung mit Industrieprodukten, der Verbesserung der Ausbildung und der Erleichterung des bürgerlichen Lebens überhaupt, nicht zuletzt durch eine Sanierung der betrieblichen Grundlagen und Einrichtungen? Wie soll der Landverlust kompensiert, wie kann vor allem auch für die zu rodenden 300 ha Wald Realersatz geschaffen werden? Besteht, gesamtwirtschaftlich gesehen, die Möglichkeit, einen besseren Ausgleich der einzelnen Wirtschaftsgebiete der Schweiz im Sinne rationalisierter Produktion, Zirkulation (Binnenhandel, Marktverkehr) und Konsumtion zu erzielen, und wie soll sie gewertet werden? Welche Formen der Regeneration und des Ausbaus ergeben sich für alte und eventuell neu zu erschließende Fremdenverkehrsgebiete aus dem Straßenbau? Welche neuen Aufgaben erwachsen der Koordination Straße/Schiene, Luft- und Schifffahrt, und wie ist das neue Routennetz formell und funktionell dem alten einzugliedern, und schließlich nicht zuletzt: Was wird die Landesverteidigung, die ja mit allen übrigen Sektoren des nationalen Lebens engstens verknüpft ist, in diesem Zusammenhange vorzukehren haben?

Prof. Winkler schließt seinen interessanten Aufsatz mit dem Hinweis, daß eine solch große Aufgabe nur bei einer engen Koordination aller verantwortlichen Behörden und Fachgremien gelöst werden kann und daß sie möglichst rasch in Angriff genommen werden soll, wenn man irreparable Schäden vermeiden wolle.

## **Una città elvetica esemplare**

Dacchè il drammatico, scrittore e architetto Max Frisch ha suggerito, nel suo noto manifesto, la costruzione di una «Città nuova», la discussione intorno a questa grande idea non è più cessata. Con gli sforzi fatti in tal senso non si trattava solamente di costruire in certo qual modo «ab ovo» in qualche luogo dell'altipiano svizzero una grande colonia urbana, ma anche di trovare nell'esempio concreto e teorico principi valevoli per l'edilizia cittadina, i quali possano essere applicati ovunque, sia nel risanamento delle parti centrali della città, come anche nei nuovi quartieri che sorgono alla periferia e nei comuni limitrofi. Questi studi, che sono sostenuti e promossi principalmente dalla «Gesellschaft Neue Stadt», si occupano di tutti i problemi della vita urbana, dalla formazione del luogo d'abitazione sino all'organizzazione della circolazione pubblica, mettendo a profitto gli argomenti e le nuove conquiste della sociologia e della medi-