

Die Strassenführung im Raume Niederurnen/Ziegelbrücke

Autor(en): **Jenny, C. / Frei, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und
Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **11 (1954)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-783732>

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.

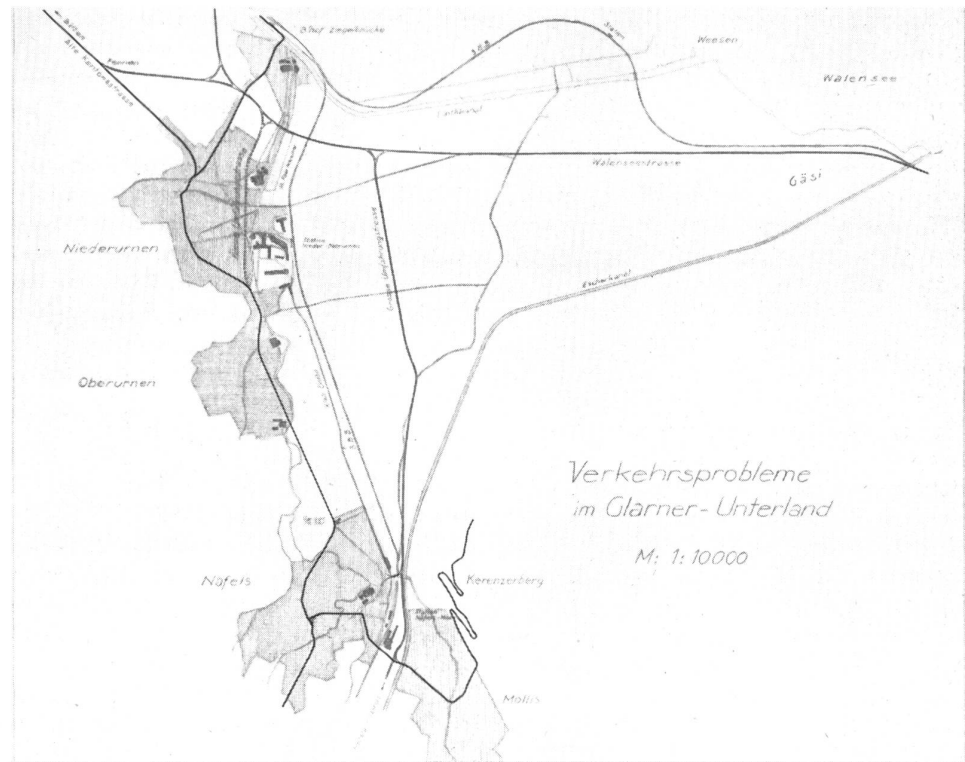


Abb. 1.
Strassenführung im Raume
Niederurnen.

C. Jenny und H. Frei, Industrielle,
Ziegelbrücke und Niederurnen

Die Strassenführung im Raume Niederurnen/Ziegelbrücke

Die Durchgangsstrassenverhältnisse im Glarner Unterland, welche durch den stark angestiegenen und zweifelsohne auch in Zukunft stark zunehmenden Automobilverkehr im Glarner Unterland sehr prekär geworden sind, erheischen eine grundlegende Sanierung. Dadurch, dass der Kanton Glarus am Durchgangsverkehr Richtung Graubünden nur wenig interessiert ist und die Eidgenossenschaft auch für kleinartige Sanierungen Subsidien spendet, sind hieb- und stichfeste Lösungen nicht erfolgt und die derzeitigen, unhaltbaren Zustände entstanden. Dass es im Strassenwesen noch viel schwieriger ist, geeignete Sanierungen durchzuführen wie bei der Eisenbahn, rührt daher, dass die Strassen älter und während Dezennien fast verlassen gewesen sind. Auch ist es eine Erscheinung unseres sonst so begrüssenswerten, föderalistischen Systems, dass man überall gleichzeitig helfen soll, wodurch es recht lange geht, bis man an den einzelnen Orten zu nennenswerten Ergebnissen kommt und meistens ungenügendes Stückwerk entsteht.

Die industriereiche Gemeinde Niederurnen mit rund 3000 Einwohnern hat Strassenverhältnisse, die eine Umfahrung des Dorfes für den Durchgangsver-

kehr zur Notwendigkeit machen. Der Streit geht darum, ob man vorläufig eine kleine, halbhatzige Lösung machen soll, oder eine grosszügige Korrektur des Durchgangsverkehrs Richtung Glarus anzustreben sei. Die Anhänger der kleinen Lösung erklären, wenn die Walensestrasse gebaut werde, so sinke der Verkehr durch die Gemeinde Niederurnen um etwa zwei Drittel, weshalb die kleine Lösung genügen müsse, trotzdem sie nicht das Dorf umfahre, sondern nur von einem Dorfquartier in ein anderes verschoben werde. Die gleichen Leute, welche eine Kistenstrasse oder eine Panixerstrasse und eine Prangelstrasse herbeiwünschen und den Klausenverkehr animieren, wollen nicht einsehen, dass auch dieser Verkehr, so weit immer möglich, aus den Dörfern herausgenommen werden muss, auch wenn die Fahrzeuge, die nach Graubünden fahren wollen, dieselben nicht mehr berühren werden. Es ist ein Charakteristikum schweizerischer Verkehrspolitik, dass man immer hinter der Entwicklung hintanhinkt und selten zur richtigen Zeit voraussieht. Im Ausland hat man, auch wenn man bei der Eisenbahn vorerst nur eine Spur ausgebaut hat, sich schon sehr früh, wenn immer möglich, wenigstens das Terrain auch für das zweite Geleise von Anfang an gesichert. Wir sollten doch endlich, namentlich auch weil sich die Entwicklung viel deutlicher abzeichnet, wie beispielsweise vor 100 Jahren bei der Eisenbahn, und sich auch alles viel schneller abspielt, zu dauerhafteren Lösungen Hand bieten und doppelte Kosten vermeiden.

Es wird zurzeit für Niederurnen eine Umgehungsstrasse studiert, welche beim Horn, an der Grenze von Oberurnen und Niederurnen, östlich abzweigt, an den Eternitwerken und an der «Oberen Fabrik» der Firma Fritz und Caspar Jenny vorbeigeführt werden soll, um in der sogenannten Allmeind in die projektierte Walenseestrasse einzumünden, die bis zu diesem Einmündungspunkt offenbar raschmöglichst gebaut werden müsste. Diese «Umgehungsstrasse», welche durch eines der besten Wohnbauquartiere der Gemeinde führen würde und deren Verkehrsstrom von den Arbeitern sämtlicher Industriebetriebe von Ober- und Niederurnen, d. h. der Firmen H. Spitz & Co., Schraner AG, Eternit AG, Glanz-Eternit AG und der Oberen Fabrik von Fritz und Caspar Jenny täglich viermal gekreuzt und teilweise benützt werden müsste. Es handelt sich täglich um nahezu 900 Personen. Die Behauptung ist nicht abwegig, dass die Gefahr auf einer modernen, geradlinig geführten Strasse für diese Leute sehr gross wäre und wahrscheinlich zu viel mehr Unglücksfällen Anlass geben würde als die jetzige Dorfstrasse, zumal sowohl Nieder- als auch Oberurnen durch diese Strasse von ihrem Bahnhof abgeschnitten wären. Das Beispiel ist typisch dafür, wie man es nicht machen darf.

Die Gemeinde Niederurnen hat sich in fortschrittlicher Weise einen Gemeindebebauungsplan gegeben, wobei natürlich viele Widerstände überwunden werden mussten. Dieser Plan wurde vom Kanton genehmigt. Er hat selbstverständlich die sogenannte «kleine Lösung» ausgeschlossen. Dies war einer der Gründe dafür, dass das neue Schulhaus in der Allmeind gebaut wurde. Nun soll eine Durchgangsstrasse unmittelbar neben diesem Schulhaus vorbeigeführt werden, womit der Unterricht gestört und die Schulkinder den Gefahren des modernen Verkehrs ausgesetzt würden. Nichts könnte den Planungsgedanken so in Misskredit bringen, als ein solches Vorgehen.

Statt vorgenannter Lösung drängt sich eine Strasse östlich der Bahnlinie Ziegelbrücke - Glarus geradezu imperativ auf. Dieselbe sollte nicht bis Näfels, sondern wenn immer möglich bis nach Glarus geführt werden, wodurch auf einen Schlag die Strassenverhältnisse im Kanton unterhalb Glarus ein für allemal saniert werden könnten. Man wird sofort einwenden, die Kosten seien sehr gross, was nicht negiert werden soll; aber es sind zwei Faktoren, die dafür sprechen, das Unternehmen zu wagen. Einmal ist langfristig Geld zu sehr niederem Zinsfuss erhältlich, und eine wirklich modern gebaute Strasse braucht für lange Zeit so wenig Unter-

halt, dass man wahrscheinlich einen Teil der Abschreibungen durch Ausfall von Reparaturkosten herauswirtschaften könnte. Bekanntlich will die Eidgenossenschaft den Ausbau der Alpenstrassen fördern, wodurch auch die Talstrasse im Kanton Glarus von grösster Wichtigkeit wird und die Eidgenossenschaft 70 bis 80 % der Kosten einer solchen Strasse übernehmen dürfte. Natürlich kann die gesamte Subvention, weil überall gebaut werden will, nicht während des Baues in Gänze erhältlich gemacht werden, aber es sollte doch möglich sein, vor Beginn des Baues bereits die Subventionen in nicht allzuvielen Annuitäten zugesichert zu erhalten, so dass Verzinsung und Amortisation der Schuld für den Kanton durchaus tragbar gestaltet werden könnten.

Uebrigens kann das Projekt auch in Etappen ausgeführt werden. Die Umfahrungsstrasse östlich der Bahn könnte zunächst einmal bis zur oberen Linthbrücke in Näfels geführt werden, mit Anschluss an die Kerenzerbergstrasse. Damit würde Zeit gewonnen, die Walenseestrasse zu bauen, und für später wäre bereits der erste Teil eines einwandfreien Anschlusses des Kantons an diese Verkehrsader vorhanden.

Die Zwängerei gewisser Behördemitglieder und Verkehrsinteressenten im Kanton Glarus, den Verkehr à tout prix auch in Zukunft durch die Ortschaften hindurchzulenken, sei es aus gewerbepolitischen Gründen oder um vermeintlich dem Kanton Ausgaben zu ersparen, ist, langfristig gesehen, falsch und unmöglich. Es sollten auch grundsätzlich vom Bund keine Subventionen mehr für Lösungen, die den modernen Verkehrsgrundsätzen nicht entsprechen, zugestanden werden. In Niederurnen hofft man, dass die sogenannte kleine, grosse Gefahren involvierende Lösung innerhalb des Dorfes nie Gestalt annehmen werde. Sie würde nicht nur die finanziellen Lasten für die Strassensanierungen im Kanton Glarus vergrössern, sondern auch, was viel schlimmer ist, zahlreiche Unglücksfälle unvermeidlich machen.

Angesichts der Gefahr für Leib und Leben der Einwohner und Kinder von Niederurnen berührt es peinlich, dass um einige Millionen gemarktet wird, die in wenigen Jahren doch ausgegeben werden müssen. Denn daran, dass die wirkliche Umfahrung trotz aller vorausgegangenen Fehlinvestitionen doch kommen wird, zweifelt kein einsichtiger Bürger. Der Verkehr der Zukunft im Dorfinneren wird so infernalisch sein, dass ihn keine Gemeinde mehr dulden wird.