

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 123/124 (1944)  
**Heft:** 6

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 04.02.2026

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

INHALT: Der Ausbau des schweiz. Hauptstrassennetzes. — Ein Ferienhaus ob Ascona am Langensee. — Zur Revision des schweizerischen Patentrechtes. — Mitteilungen: Entgasungsversuche mit Torf und andern Ersatzrohstoffen. Schwingungsuntersuchungen an Propellerblättern. Der Wärmeübergang aus Luft und Kühlflächen bei Schwitzwasserbildung oder bei Wasserverdunstung. Die Autostrasse Bern-Lausanne durch das Tal

der Venoge. Flugtechnische Zentrale Belpmoos (FZ). Vom Schweiz. Werkbund. Das Mischen von Mineralölen. Eine Verordnung über die Verwendung von Kranen. Rivista Tecnica. — Nekrologe: Ernst Deffner, Alfred Grädel. — Wettbewerbe: SWB-Ideenwettbewerb für einfache Hotelzimmer. — Literatur.

Vortrags-Kalender.

## Band 123

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 6

### Der Ausbau des schweiz. Hauptstrassennetzes

Bericht an das Eidg. Departement des Innern, erstattet von der Fachkommission des Ober-Bauinspektorates<sup>1)</sup>

Am 14. Februar 1927 wurde unter dem Vorsitz von Regierungsrat Wenk in Basel der «Schweizerische Verein Autostrasse Basel-italienische Grenze» gegründet, aus dem später der «Schweizerische Autostrassenverein» (SAV) entstand. Es geschah dies in einer Versammlung, an der der Präsident der «Hafraba»<sup>2)</sup>, Prof. Otzen (Hannover), und Ingenieur Puricelli (Mailand) für die Verbindung der geplanten deutschen mit den damals neu erstellten oberitalienischen Autobahnen warben. Schon an jener Gründungsversammlung vertraten die schweizerischen Referenten, Ingenieur F. Steiner (Bern) und der Unterzeichnete, den Standpunkt, dass es wohl im Interesse der Schweiz liege, den Verkehr Deutschland-Italien, den die «Hafraba» bringen würde, auf einer gut ausgebauten Nord-Süd-Strasse aufzunehmen; dass aber die Verhältnisse und Bedürfnisse des Landes gleichzeitig auch den Ausbau der West-Ost-Richtung Genfersee-Bodensee und einen guten Anschluss der wichtigsten Wirtschafts- und Fremdenindustriezentren an dieses Kreuz verlangten. Ingenieur Steiner legte hierfür schon damals einen generellen Plan vor. Die Entwicklung, die der Autoverkehr nach dem ersten Weltkrieg nahm, veranlasste übrigens seit den Zwanzigerjahren die Kantone, automatisch den Ausbau ihrer Strassen mit grossen Opfern sukzessive an die Hand zu nehmen.

Die trotz allem bisher Geleisteten doch nicht zu leugnenden Mängel unseres Strassennetzes haben seither zu Bestrebungen geführt, die auf eine Lenkung des Strassenbaues durch den Bund hinzielen. Einen besondern Anstoss zur Diskussion der Frage des Talstrassenausbau auf schweizerischer Plattform gaben die im Jahre 1940 begonnenen Vorarbeiten für ein schweizerisches Arbeitsbeschaffungsprogramm.

Anfangs 1941 ermächtigte der Chef des Departements des Innern das Eidg. Oberbauinspektorat, eine Fachkommission mit dem Studium der Frage des weitern Ausbaues des schweizerischen Strassennetzes — ausgenommen die Alpenstrassen, deren Ausbau durch den Bundesbeschluss vom 4. April 1935 geregelt ist — zu beauftragen, die wie folgt bestellt wurde: Ingenieur W. Schurter, Eidg. Oberbauinspektor, Vorsitzender, die Kantonsingenieure K. Keller (Zürich), J. Luchsinger (Solothurn), Ls. Perret (Lausanne) und Ing. F. Steiner, beratender Ingenieur (Bern, † 4. 11. 1942). Vom Eidg. Oberbauinspektorat wurden ferner zur Mitarbeit herangezogen die Herren Ing. A. de Kalbermatten und Ing. Rob. Ruchli.

Der in deutscher und französischer Sprache nebeneinander vorliegende Bericht ist eine sehr gründliche und systematische Arbeit geworden. Er ist ein wertvolles Stück praktischer Landesplanung und muss als gute Grundlage für den Ausbau des schweizerischen Strassennetzes anerkannt werden, auch wenn im einen oder andern Punkt, besonders was die zu erwartenden Verkehrsgrössen, abweichende Ansichten bestehen können und bezügliche Diskussionen möglich bleiben.

Die Experten mussten zunächst die bestehenden Verhältnisse abklären. Die spätern Betrachtungen stützen sich auf die Gliederung des Verkehrs, wie sie aus der Verkehrszählung 1936/37 hervorgeht, deren Ergebnisse in einer Uebersichtskarte (Abb. 1) dargestellt sind. Neben dem das Rückgrat bildenden Kreuz der Nord-Süd- und der Südwest-Nordost-Linie bestehen noch weitere wichtige Verbindungen, die dem Verkehr der grösseren Städte und der einzelnen Landesgegenden unter sich dienen. Die Kantone haben in der Ausbauperiode 1920/39 dieses Netz mit einem Kostenaufwand von über 1 Mia Franken dem motorischen Verkehr angepasst, aber es bringen es die strassenpolitischen Verhältnisse mit sich, dass diese Anpassung von Kanton zu Kanton verschieden und, besonders für den Fernverkehr, unbefriedigend ist.

Nach den Berechnungen der Experten, denen die Ergebnisse der Verkehrszählungen von 1928/29 und 1936/37 zur Verfügung standen, waren vor dem Krieg 95,4 % des Gesamtverkehrs Inlandverkehr und nur 4,6 % ausländischer Verkehr. An-

hand der Statistiken der Eidg. Oberzolldirektion betr. die eingereisten Wagen stellt der Bericht ausserdem fest, dass z. B. im Jahre 1936 nur 12,73 % dieses Ausländerverkehrs Transitverkehr waren. Auf Grund dieser Untersuchungen kommt die Kommission zum Schluss, dass nicht nur das Strassenkreuz Nord-Süd, Südwest-Nordost in den Vordergrund zu stellen sei, sondern der Ausbau eines grössern Netzes wichtiger Hauptstrassen.

Die Frage, ob Autobahnen, Autostrassen oder der Ausbau bestehender Strassen vorzuziehen seien, beantworten die Experten dahin, dass für die Schweiz die Erstellung durchgehender Autobahnen nicht in Frage komme, ein Standpunkt, dem wohl ohne weiteres beizupflichten ist. Das zu ihren Gunsten gelegentlich angeführte Argument eines bedeutenden Transitverkehrs fällt nach den oben erwähnten Untersuchungen weg. Der internationale Verkehr ist vorwiegend Touristenverkehr, für den ein gut ausgebautes Strassennetz geeigneter ist, und der Binnenverkehr ist zum grossen Teil Nahverkehr.

Nach Aufstellung der Grundsätze für den Ausbau setzt der Bericht das Strassennetz fest, auf das die Untersuchungen, bzw. der vorgeschlagene Ausbau sich erstrecken sollen. Nach der Verkehrsbedeutung unterscheiden die Experten Fernverkehrsstrassen, die ihren Anschluss an die grossen Strassenzüge des Auslandes finden; Hauptstrassen, das sind die wichtigsten Binnenstrassenzüge zwischen Städten; und Anfahrtsstrassen zu den Alpenstrassen.

Als Fernstrassen sind nach dem Bericht die Hauptverbindungen west-östlicher und nord-südlicher Richtung anzusprechen, also, im Prinzip, das mehrfach erwähnte Strassenkreuz. Für die West-Ost-Richtung Genf - Lausanne - Bern - Rothrist - Hunzenschwil - Lenzburg - Bremgarten - Dietikon - Zürich - Winterthur - Wil - St. Gallen - Rorschach - St. Margrethen gibt es im westlichen Teil verschiedene Möglichkeiten. Mit Rücksicht auf das Erfordernis einer möglichst guten, ganzjährigen Benützbarkeit stellt die Kommission die Linienführung über Estavayer-Yverdon in den Vordergrund. In der Ostschweiz gibt sie St. Gallen - St. Margrethen den Vorzug gegenüber Winterthur - Kreuzlingen, da jene Strasse St. Gallen mit Zürich verbindet und dabei gleichzeitig auch Anschluss nach dem Ausland findet. Als Nord-Süd-Verbindung kommt Basel - Liestal - Olten - Luzern - Arth - Schwyz - Gotthard - Biasca - Bellinzona - Lugano - Chiasso in Betracht mit Zweiglinien Bagen (Grenze) - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Sihlbrugg - Zug - Arth, und Bellinzona - Magadino - Dirinella. Die Strecke Brunnen - Biasca ist schon im Alpenstrassenprogramm enthalten und wird daher im Bericht nicht weiter behandelt.

Als Hauptstrassen betrachtet der Bericht die Jura-fusslinie Yverdon - Neuenburg - Biel - Solothurn - Olten - Aarau - Hunzenschwil, ferner Winterthur - Frauenfeld - Kreuzlingen und Basel - Stein - Brugg - Baden - Zürich - Pfäffikon (Schwyz) - Niederurnen - Wallenstadt - Sargans - Landquart - Chur (Niederurnen - Wallenstadt, die Walenseestrasse, fällt, da im Alpenstrassenprogramm enthalten, für die weiteren Betrachtungen weg).

Die in den Rahmen der Untersuchungen und Vorschläge einbezogenen Anfahrtsstrassen zu den Alpenstrassen sind: Les Verrières - Fleurier - Neuenburg - Kervens - Bern; Boncourt - Pruntrut - Delsberg - Münster - Tavannes - Sonceboz - Biel - Lyss - Zollikofen - Bern - Thun - Spiez und Zürich - Knonaueramt - Cham - Luzern - Stansstad.

Das so festgesetzte Strassennetz (Abb. 2) umfasst folgende Längen:

Fernverkehrsstrassen	891 km
Hauptstrassen	453 km
Anfahrtsstrassen	524 km
Total	1868 km

Dabei sind die städtischen Strecken inbegriffen. Ohne diese und mit Berücksichtigung einiger Tracé-Änderungen vermindert sich die Gesamtlänge auf 1714 km. Die Gesamtlänge der Hauptstrassen mit Vortrittsrecht beträgt 6122 km. Durch die Untersuchung werden somit (inkl. städtische Strecken) 30,5 % dieser Strassen erfasst. Für die Diskussion der Ausbaunotwendigkeit der einzelnen Strecken fertigten die Experten mit Hilfe der Kantonsingenieure eine Strassenzustandskarte 1 : 100 000

<sup>1)</sup> 90 Seiten (zweisprachig), mit Diagrammen, farbigen Uebersichtskarten und Bildern. Bern 1942. Preis kart. 15 Fr.

<sup>2)</sup> Verein für eine Autostrasse Hamburg-Frankfurt a. M.-Basel. Siehe SBZ 1927, Bd. 89, S. 25 und 100.