

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 78 (1960)  
**Heft:** 51

**Artikel:** Rechtsprobleme der Kantone und Gemeinden beim Nationalstrassenbau  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-65007>

### **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:** 04.01.2026

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

etwas vereinfacht — in vier Gruppen einteilen: vorübergehende Einschränkung durch die Projektierungszonen, Eingriffe, die durch die Ausführung freigegebener Projekte entstehen, durch Baulinien bedingte Bauverbote und geringe, durch getroffene Sicherheitsvorkehrungen bedingte Eingriffe. Diesen Eingriffen widmete der Referent gründliche Ausführungen, die u. E. ebenfalls grosse Bedeutung im Zeitpunkt der Verwirklichung erlangen werden.

Dr. iur. *Walter Raissig*, Zürich, Sekretär des Schweizerischen Haus- und Grundeigentümergebietes, befasste sich in seinen Ausführungen mit der *Schonung des privatwirtschaftlich genutzten Bodens*. Die drei Methoden der Bereitstellung des Landes für den Strassenbau: der freihändige Erwerb, die Landumlegung und schliesslich die Enteignung erfahren eine eingehende Würdigung, wobei sich der Referent aus sehr begreiflichen Gründen und mit Recht für die beiden ersten einsetzte. Besonderes Gewicht legte er auf die Beschaffung von Realersatz, was heute von den Kantonen mit Erfolg praktiziert wird und sich bei Güter-Um- und -zusammenlegungen gut auswirken wird. In seinen weiteren Ausführungen befasste er sich mit der Entschädigungsfrage und stellte auch die Forderung auf, die Orts- bzw. Regionalplanung in den Dienst der Sache einzuspannen. Das Institut der Baulinie mit ihren Folgen für die Landeigentümer, verbunden mit dem Heimschlagsrecht, und die Auflage von Projektierungszonen mit zeitlich begrenztem Bauverbot stellen weitere Belastungen des Grundeigentums dar, das wohl oder übel einen Aderlass über sich ergehen lassen müsse, denn schliesslich sei es nicht möglich, verkehrssichere und grosszügig angelegte Autobahnen zu bauen, ohne Land zu beanspruchen.

Fürsprecher *Josef Britschgi*, Direktor des TCS, Genf, behandelte in seinem Referat die *Finanziellen Probleme des Strassenbaus*. Die Baukosten sind mit 5,7 Milliarden Franken geschätzt, vorsichtigerweise setzt man diese Zahl als Minimum in Rechnung. In den Jahren 1962 bis 1965 werden jährlich rd. 500 Millionen verbaut, für Nationalstrassen I. und II. Klasse sollen aus dem Treibstoffzollertrag vom Bund 80 % der Baukosten (Expresstrassen 70 %) übernommen werden, für Nationalstrassen III. Klasse sind die Bundesbeiträge zwischen 50 % und 80 % gestaffelt. Gesamthaft gehen rd. 4,3 Milliarden zu Lasten des Bundes, während die Kantone rd. 1,4 Milliarden zu übernehmen haben. Die Beschaffung dieser enormen Mittel ist angesichts der Tatsache, dass Strassen aus öffentlichen Mitteln produziert und unterhaltenes Gemeingut darstellen und unentgeltlich benützt werden dürfen, besonders schwierig. Der Referent setzte sich daher eingehend mit den möglichen Finanzierungsmethoden auseinander, die sich grundsätzlich darin unterscheiden, dass entweder Anleihen aufgenommen werden könnten oder die laufenden Steuereinnahmen zur Deckung der Baukosten verwendet würden. Die Planungskommission entschied sich für ein gemischtes System mit einem Zollzuschlag von 3 Rappen je Liter, was zur Folge gehabt hätte, dass 3,6 Milliarden aus diesen Einnahmen des Bundes zur Verfügung gestanden wären, während 700 Millionen durch Anleihen zu decken gewesen wären. Bundesrat und Bundesversammlung entschieden sich aber bekanntlich für einen Zuschlag von 7 Rappen je Liter, wodurch Konfliktstoff entstanden ist.

Als letzter Referent der Tagung sprach Regierungsrat Dr. *P. Meierhans*, Zürich, über *Strassenunterhalt und Betrieb auf den Nationalstrassen*. Der Unterhalt ist Sache der Kantone. Dazu gehören Instandhaltung und Erneuerung, Schneeräumung und Glatteisbekämpfung, Unterhalt der Nebenanlagen. Zum Betrieb, der ebenfalls den Kantonen überbunden wird, gehören Signalisationen, Ventilationseinrichtungen in Tunneln und die Ueberwachung der Anlagen mit ihrer Umgebung, dies zur Gewährleistung einer möglichst hohen Fahrsicherheit. Diese neue Aufgabe erfordert naturgemäss eine neue Organisation zu ihrer Bewältigung; die Ausscheidung von Spezialequipen wird nötig werden, ebenso die Einrichtung von Strassenmeistereien, die mit ausreichendem Personal zu dotieren und mit zweckmässigen Maschinen auszurüsten sind. Abschliessend befasste sich der Referent mit den einzelnen Aufgaben etwas näher.

## Rechtsprobleme der Kantone und Gemeinden beim Nationalstrassenbau

DK 625.711.1.001.1:34

Das Oktoberheft, Nr. 18/19, des «Schweizerischen Zentralblattes für Staats- und Gemeindeverwaltung»<sup>1)</sup> befasst sich ausführlich mit den Rechtsproblemen, die den Kantonen und Gemeinden auf Grund der neuen Bundesgesetze und im Hinblick auf den bevorstehenden Bau der Nationalstrassen erwachsen. Es stellt somit eine wertvolle Ergänzung zur Sammlung der an den Verwaltungskursen der Handelshochschule St. Gallen gehaltenen Vorträge dar. Dr. *F. Endtner*, Sektionschef im Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau, Bern, behandelt die *Anpassung der kantonalen Strassenrechtsordnungen an das Nationalstrassengesetz vom Bunde aus gesehen*, während Fürsprecher Dr. *Max Hofstetter*, Departementssekretär, Luzern, und Präsident der Bausekretärenkonferenz, ein ähnliches Thema durcharbeitet, nämlich die *Rechtsform der kantonalen Ausführungserlasse zum Nationalstrassengesetz von den Kantonen aus gesehen*. Beide Aufsätze sind die Niederschriften von Referaten, die an der Bausekretärenkonferenz gehalten worden sind. Sie geben einen tiefen Einblick in die noch zu überwindenden Schwierigkeiten und wecken das Verständnis für unseren föderalistischen Staat mit der komplizierten Gesetzgebung, die sogar für diesen sehr zentralistischen Stoff notwendig wird. Fürsprecher *Hans Siegenthaler*, Sekretär der Baudirektion des Kantons Bern, beschreibt den *Entwurf einer bernischen Ausführungsverordnung zum Nationalstrassengesetz* mit allgemeinen Bestimmungen, Projektierung, Landerwerb, Bau und Unterhalt. Die einzelnen Abschnitte der Verordnung werden ausführlich beschrieben. Der Kanton Solothurn wählt statt der Verordnungs- die Gesetzesform zur Schaffung der kantonalen Vorschriften für den Bau der Autobahnen. Dr. *Urs Schwarz*, juristischer Sekretär des Baudepartementes, Solothurn, berichtet über die *Ausführung des Nationalstrassennetzes im Kanton Solothurn* und erläutert den Entwurf des Gesetzes mit allgemeinen Bestimmungen, Vorschriften für Planung und Bau, Betrieb und Unterhalt und Finanzierung der Nationalstrassen. Dr. *Alfred Kuttler*, Departementssekretär des Baudepartementes des Kantons Basel-Stadt, befasst sich in seinen Ausführungen mit dem *Strassengesetz des Kantons Basel-Stadt im Dienste des städtischen Expresstrassenbaues* mit spezieller Berücksichtigung der Strassenplanung und deren Sicherung und dem Landerwerb, wobei die kantonalen Rechtsinstitute und die Anwendung derselben besonders behandelt werden. Dr. *R. Kappeler*, Sekretär des städtischen Tiefbauamtes, Zürich, nimmt in seinen *Bemerkungen zum Expresstrassenbau* Stellung zur Kompetenzverteilung zwischen Kanton und Stadt, zum Instanzenzug, zu den Projektierungszonen, zur Vorzeitigkeit der Stellungnahmen, und zur Frage der Volksabstimmung. Dr. *Werner Dubach*, Oberrichter, Aarau, trägt zu diesem interessanten Heft *kritische Bemerkungen zum Landerwerb für die Nationalstrassen* bei.

Die Nr. 18/19 des Zentralblattes, die den am Nationalstrassenbau interessierten Kreisen grosse Dienste leisten wird, enthält zum Schluss die einschlägigen Gesetze im vollen Wortlaut, nämlich: den *Auszug aus der Bundesverfassung*, das *Bundesgesetz über die Nationalstrassen*, und den *Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes* mit der Liste der festgelegten Strassenzüge.

<sup>1)</sup> Verlag Orell Füssli, Zürich, Preis 3 Fr.

## Der Zürcher in seiner Stadt

DK 711.524

(und warum die Fleischhalle abgebrochen werden darf)

Wir geben einer Stimme Raum, die sich gegen die Erhaltung der Fleischhalle wendet. Obwohl wir immer noch dafür einstehen, diesen seinem Zweck entfremdeten und gewiss nicht zu den Baudenkmälern zählenden Bau zu erhalten — so lange zu erhalten, bis abgeklärt ist, wie sich Limmat-