

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Schweizerische Bauzeitung |
| Herausgeber: | Verlags-AG der akademischen technischen Vereine |
| Band: | 96 (1978) |
| Heft: | 4 |
| Artikel: | Fragen um den Ausbau der Schweizer Verkehrswege: ASIC-Arbeitstagung in Bern |
| Autor: | Zaruski, Peter |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-73621 |

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: 16.01.2026

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

Bemessung entsprechend der zu erwartenden Verkehrslast, sofern sie 35 cm übersteigt.

Im vorliegenden Fall wurde die Fundationsschicht mindestens 60 cm dick ausgeführt.

Die Verdichtung erfolgt mit Vorteil zuerst mittels eines vibrierenden Gerätes und zum Abschluss mit einer statischen Pneuwalze.

Der Winkel der inneren Reibung für ein unverdichtetes Leca-Gemisch mit Kornabstufung 3–20 mm ergab sich im Grossversuch zu rund 31°.

Literaturverzeichnis

- [1] Schwegler H.: «Besondere Probleme des zugerischen Nationalstrassenbaus.» Strasse und Verkehr, April 1974.

- [2] Gyger M.: «Dammschüttungen auf weichen Seeablagerungen.» Strasse und Verkehr, April 1974.
[3] Zeindler H. und Schmutz G.: «Untersuchungen zur Anwendung des Leichtbaustoffes Leca im Strassenbau.» Strasse und Verkehr, Juli 1975.
[4] Wackernagel A.: «Pfahlfundation der Brücke des Autobahnanschlusses Zug in junger Seeablagerung.» Strasse und Verkehr, April 1974.
[5] Weiss R. H.: «Verwendung von Leca im Strassenbau.» Schweizer Baublatt, Nr. 52, 1975.

Adressen der Verfasser: *W. Isele*, Bauingenieur, c/o Eichenberger AG, 8006 Zürich, *W. Landis*, dipl. Ing. ETH, c/o Eichenberger AG, 8006 Zürich, *G. Schmutz*, dipl. Ing. ETH, c/o GD SBB, Bauabteilung, 3000 Bern, *H. Zeindler*, dipl. Ing. ETH, c/o GEOTEST AG, 3052 Zollikofen.

Fragen um den Ausbau der Schweizer Verkehrswege

ASIC-Arbeitstagung in Bern

Die diesjährige ASIC-Arbeitstagung wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten *Frédéric Matter* im «Schweizerhof» in Bern abgehalten (25. Nov. 1977). Der Natur des beratenden Ingenieurs entsprechend, stand eine Umschau über kommende Entwicklungen und Probleme im Mittelpunkt. Die Vorträge der Gastreferenten vermittelten sehr interessante Einblicke in die Aufgaben, denen sich Staat, Bürger, Planung und Ingenieur in den nächsten Jahren werden stellen müssen.

Vernachlässigte Wasserstrassen

Der Präsident der Association de la navigation du Rhône au Rhin, *Georges Béguin* (Neuenburg), erläuterte die Bestrebungen betreffend die Errichtung von *Wasserstrassen in der Schweiz* für den *Gütertransport*. Eine Umschau in unsere Nachbarländer, alles seefahrende Nationen mit langjähriger Binnenschiffahrtstradition, lässt Entwicklungen von grosser Tragweite für unser Land erkennen. Als Alpenland ohne Meeresanstoss war die Schweiz nie zu einer wesentlichen Schiffahrtstradition gekommen, was wohl einer der Gründe sein mag, weshalb der massive Ausbau der uns umgebenden Wasserwege (Rhein–Rhône-Kanal, Rhein–Main–Donau–Kanal usw.) kaum beachtet wurde. Nun zeichnen sich bei unserer Industrie jedoch schwerwiegende Konkurrenzachteile zur *Anliegerindustrie* an den besagten Wasserstrassen ab. Die Wasserstrasse ist, wie der Referent anschaulich darstellte, prädestiniert für den *Massen- und Schwerguttransport*, also für den *Import von Rohmaterialien* und den *Export von Investitionsgütern*. Die Bilanz von Vor- und Nachteilen unter Einschluss von Energieverbrauch, Umweltschutz und Lebensqualität wird nur noch von Pipelines übertroffen. Diese Tatsachen haben schon einige Industrien bewogen, sich an diesen Wasserstrassen nach geeigneten Grundstücken umzusehen. Es scheint der Moment gekommen zu sein, sich mit dem Gedanken um die Errichtung von schweizerischen Wasserstrassen ernsthaft auseinanderzusetzen. Es sei nur angedeutet, dass schon erhebliche Planungsleistungen für die Schiffsbarmachung der Rhône bis Genf und die Verbindung des Léman mit Basel erbracht worden sind. Eine der kommenden Hauptaufgaben der Initianten der Schiffahrtsidee ist die *Aktivierung des politischen Willens*, den die Bewältigung einer solchen Aufgabe voraussetzt.

Zwischenstellung der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Direktor der Bauabteilung GD-SBB, *Kurt Ensner* (Bern), vermittelte einen der seltenen Überblicke über die *Aufgaben der SBB im europäischen Eisenbahnsystem*. In allen Ländern Europas stehen die Eisenbahnen in einer Periode der Wandlung. Viele Entwicklungen auf welche die Bahn selbst keinen Einfluss hat, wirken tief in ihr Gefüge hinein. Zwischen Strassen- und Luftverkehr nimmt sie funktionell eine Zwischenstellung ein, die schwer zu definieren ist, da die beiden Hauptkonkurrenten sich rasant entwickeln. Am Beispiel des Reiseverkehrs zeigte der Referent, wie sich der Verkehr zwischen den verschiedenen grossen und kleinen Zentren abspielt und welche Verkehrsmittel der Reisende für bestimmte Distanzen bevorzugt.

Die Gegenüberstellung einer Idealstudie des europäischen Eisenbahnnetzes mit dem Ist-Zustand zeigte, dass Wunsch und Wirklichkeit gar nicht so weit von einander entfernt sind und dass die Gestalt und Dichte des schweizerischen Bahnnetzes in den internationalen Rahmen passt. Dabei ist allerdings zu beachten, dass der Weiterausbau von gewissen Hauptlinien nicht hinausgeschoben werden darf, sofern die Bedeutung der Schweiz als *Drehzscheibe Europas* nicht schwunden soll. Das umliegende Ausland ist bereits heute unter Verwendung grosser Mittel mit dem Ausbau seiner Bahnen beschäftigt.

Besinnung im Ausbau des Nationalstrassennetzes

Dem Direktor des Amtes für Strassen- und Flussbau, *Jules Jakob*, blieb es vorbehalten, den jüngsten und am meisten kontroversen Verkehrsträger, die *Strasse*, im Lichte einer schwierigen Zeit zu beleuchten. Bei keinem der übrigen Verkehrsträger haben sich die *Randbedingungen in so kurzer Zeit derart weitgehend geändert*. Die Ausgangslage beim Beginn des Autobahnbaues in der Schweiz war gekennzeichnet durch eine langanhaltende Prosperität, einen wachsenden Wohlstand, einem zunehmenden Mobilitätsbedürfnis einer rapide wachsenden Wohnbevölkerung und einem dadurch bedingten schnell wachsenden Fahrzeugbestand. Die *Euphorie* der Projektionen für eine «*10-Millionen-Schweiz*» griff um sich und forderte gebieterisch nach einem zügigen Ausbau des Strassen- und Autobahnnetzes. Jede Prognose stellte die früheren in

den Schatten, so dass durch umfangreiche Aufklassierungen der Ausbaustandard laufend nach oben angepasst wurde. Die grossen Leistungen, die in jener Ausbauperiode erbracht wurden, verdienen gewürdigt zu werden, haben sie doch entscheidend zur Hebung der Lebensqualität in unserem Land beigetragen.

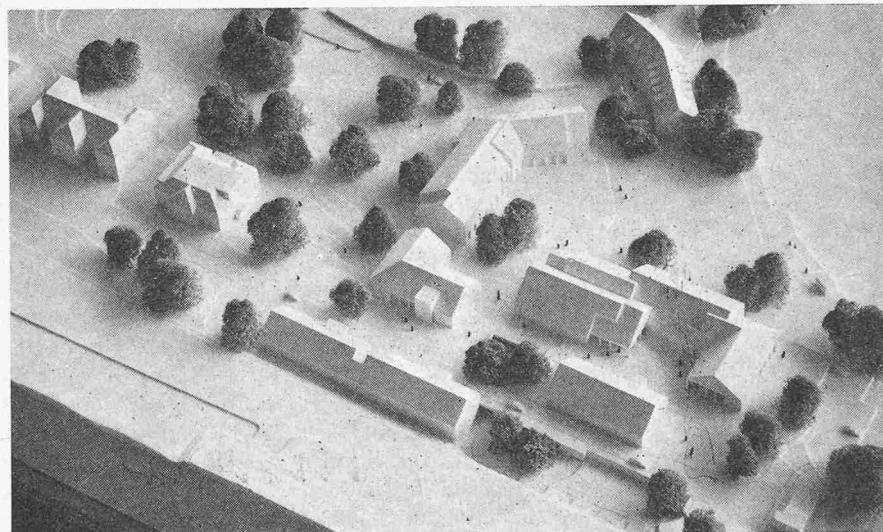
Es ist heute müssig, die Frage zu stellen, ob der anschwellende Verkehr den Strassen rief oder ob die Strassen einen vorher nicht existenten Mobilitätsgrad erzeugten. Der Referent deutete an, dass er das erste für richtiger hält. Nach dem Auslaufen der jahrzehntelangen Hochkonjunktur kam die Ernüchterung der Rezession. Neuere Verkehrsprognosen bauen auf ganz erheblich zurückgestufte Entwicklungsvorstellungen auf, die ihren Niederschlag im Stichwort «6-Millionen-Schweiz» finden. Entsprechend geringer wird die Verkehrsnahme sein, werden weniger Finanzmittel zur Verfügung stehen usw. Eine Überprüfung des Ausbaukonzepts hat sich aufgedrängt. Die Erniedrigung des Ausbaustandards sowie die Rückklassierung noch nicht gebauter Strecken und evtl. deren Wegfall stehen im Vordergrund. Im weitern kommt hinzu, dass infolge des Vorhandenseins grosser Teile des

Autobahnnetzes das Interesse der Bevölkerung im Abnehmen begriffen ist. Der Ausbau des Strassensystems soll keineswegs zum Erliegen kommen, es soll indessen konsequent die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit von Bauten und Massnahmen bei ihrer Verwirklichung abgeklärt werden.

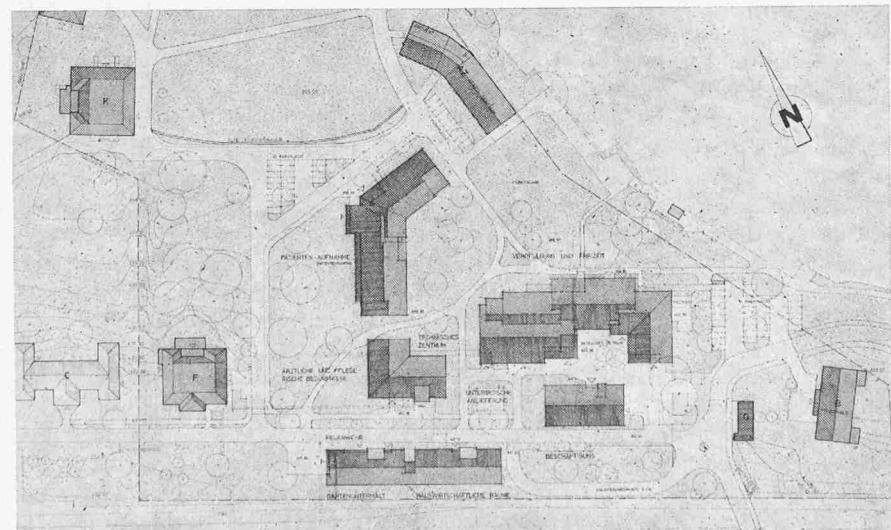
Die drei, notgedrungen nur sehr gerafft beschriebenen Referate fanden grosses Interesse bei den Mitgliedern und den vielen illustren Gästen aus eidgenössischen und kantonalen Baubehörden. Der Unterzeichnete erlaubt sich, die verehrten Gäste in den Dank der ASIC an die Herren Referenten einzuschliessen.

In einem zweiten Teil der Arbeitstagung standen vorwiegend *interne Fragen* zur Debatte. Insbesondere gab die schlimme Entwicklung im Honorar- bzw. Tarifsektor zu bitteren Kommentaren Anlass. Das Auseinanderklaffen von geforderter Leistung und Honorar hat einen Grad erreicht, der die wirtschaftlichen Fundamente des selbständigen Ingenieurs erschüttert. Hoffentlich werden neue Einsichten das Verständnis für unsere Schwierigkeiten fördern und die Grundlagen der selbständigen Tätigkeit erhalten.

Peter Zaruski, Zürich



Oben: Modellaufnahme von Süden



Wettbewerb Psychiatrische Klinik Münsterlingen

1. Preis nach Überarbeitung mit Antrag zur Ausführung: **W. Kräher und K. Jenni, Frauenfeld** (SBZ 1977, H. 50, S. 915, H. 16, S. 234).

Aus dem Bericht des Preisgerichts

Das Projekt baut auf dem bestehenden schönen Grundkonzept des Wettbewerbsentwurfes auf. Verbessert wird die Verkehrsführung und die kubische Kombination des Begegnungszentrums mit der Beschäftigungstherapie. Die Erschliessung ist gelungen.

Die betriebliche Organisation des Begegnungszentrums ist grundsätzlich richtig. Die Patientenaufnahme folgt in Raumgruppierung und Raumfolge der Planungsempfehlung und entspricht den Anforderungen einer zeitgemässen psychiatrischen Klinik. Hervorzuheben sind der ansprechende, überdachte Eingang an betrieblich richtiger Lage und die durchlichteten Ess- und Aufenthalträume mit guter Aussicht ins Grüne und auf den See. Die Besuchsräume sind richtig angeordnet und verschlossen. In den Wachsälen hat man die notwendige Übersicht, auch über die Einzelzimmer. Die besondere Stärke des Projektes liegt in der fein abgestimmten kubischen Gestaltung. Die Fassaden entsprechen in Proportion und plastischer Durchbildung nicht der kubischen Qualität. Die Beziehung vom Innern zu den Außenräumen ist lebendig und vielfältig. Der Gesamtcharakter wird vom Giebeldach, durchgehend und auch abgewinkelt angewandt sowie von ruhigen Mauerflächen bestimmt. Die gestalterische Konzeption schafft die gewünschte Geborgenheit.

Links: Lageplan 1:3000, oben: Aerzte-Zentrum, links: Patientenaufnahme, technisches Zentrum, Mitte: Verpflegung und Freizeit, Beschäftigung, unten: hauswirtschaftliche Räume, Gartenunterhalt