

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115 (1997)
Heft: 5

Sonstiges

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

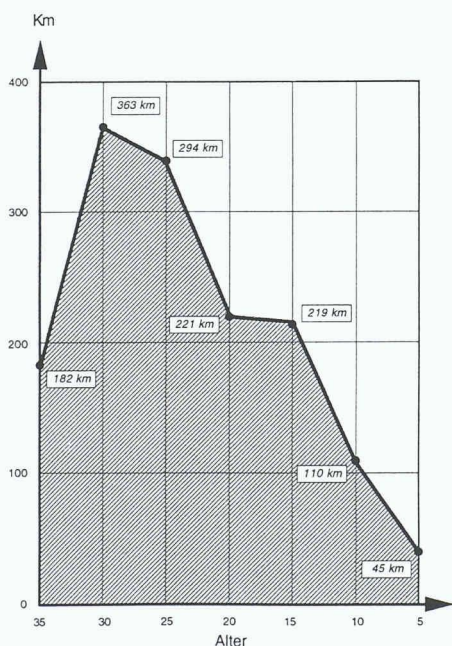
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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



Schweizer Strassen werden wegen überall gekürzter Mittel nicht mehr in erforderlicher Masse unterhalten



Altersstruktur der Schweizer Nationalstrassen Ende 1995

Strassen brauchen Unterhalt – oder verlottern

Das Schweizer Strassennetz hat eine Gesamtlänge von rund 71 000 km. Ob Fussgänger, Velofahrer, Busbenützer oder Lastwagen- und Autofahrer – wir alle brauchen dieses beachtliche Infrastrukturnetz. Es wurde in den vergangenen Jahrzehnten nach und nach erstellt und ausgebaut. Aber in den Zeiten des Überflusses haben wir zuwenig bedacht, dass jeder Infrastrukturbau – seien es nun Strassen, Schwimmbäder, Spitäler, Mehrzweckhallen usw. – nicht nur beim Erstellen etwas kostet, sondern ständige Betriebs-, Unterhalts- und Erneuerungskosten mit sich bringt. Auch auf unser viel benutztes und immer älter werdendes Strassennetz bezogen zeigt sich dies jetzt klarer und dringender – ausgerechnet jetzt, wo die Kassen leerer werden und wir sparen sollten. Das bringt Probleme mit sich.

Seit 1995 wurden etwa die Beiträge des Bundes für den Unterhalt der Nationalstrassen zulasten der Kantone teilweise massiv gekürzt. Das hat fatale Auswirkungen auf den Zustand der Bauwerke, denn auch den Kantonen fehlt das Geld an allen Ecken und Enden. Im Kanton Zürich beispielsweise wurden deshalb im Bauprogramm 1997–99 die Prioritäten eindeutig zugunsten der Unterhaltsmassnahmen gesetzt, «... insbesondere zur Vermeidung weiterer Schäden», wie es im Bericht dazu heisst. Hingegen beschloss man, die Termine für die vorgesehene Schliessung der Autobahnücken zeitlich zu verlängern.

Es ist also kein Zufall, dass jetzt die Strassenbauer Alarm schlagen. Am 22. und 23. Januar fand deshalb eine Fachtagung statt, zum Thema «Sanierung im Strassenbau – Probleme und Lösungsansätze» (Tagungsdokumentation s. Kästchen). Organisator war der Verband Schweiz. Strassenbauunternehmer (Vestra), und auch das Verbandsblatt «Baustelle» vom September 1996 beschäftigte sich unter dem Motto «Gras wächst auf unseren Strassen» mit diesem heissen Eisen. Im Editorial schreibt Hans-Rudolf Amacher dazu: «(...) Ein gutes Strassen-Unterhaltsmanagement zeichnet sich im Sparen dadurch aus, dass die richtige Unterhaltsmassnahme so spät wie möglich getroffen wird, aber doch noch rechtzeitig genug, so dass keine kostspieligen Schäden auftreten. Allzu rigorose Sparmassnahmen im Strassenunterhalt (...) werden in naher Zukunft zu kostspieligen Altlasten (...), die nichts anderes sind als die Summe von ungelösten Problemen der Vergangenheit.»

Die Strassenbauer plädierten an der erwähnten Tagung vor allem für folgendes: eine verantwortungsvolle staatliche Investitionstätigkeit, die eine Substanzerhaltung der Strassen wieder ermöglicht und vor allem die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes nicht verzögert; eine klare Rechnungslegung des Bundes für Infrastrukturprojekte; die Bildung von separaten Fonds für Strassenbau und öffentlichen Verkehr; eine Optimierung der Planungsphasen und eine Rationalisierung der Bauabläufe mit Kosten-Nutzen-Analyse; eine Überarbeitung der Standards, mit Leistungskatalogen für den Nationalstrassenbau.

Wenn wir in der Schweiz verhindern wollen, dass unser Strassennetz langsam verkommt und immer teurere und irreparable Schäden auftreten, dann müssen wir bereit sein, etwas dafür einzusetzen. Auch die nächsten Generationen haben ein Anrecht auf eine sorgfältig hinterlassene Infrastruktur. Das kostet etwas, und sowohl Politiker wie Stimmbürger müssen sich ihrer Verantwortung bewusst sein, wenn hierfür die notwendigen Mittel bereitgestellt werden müssen.

Brigitte Honegger

Tagungsdokumentation:

«Sanierung im Strassenbau», Referate der Vestra-Fachtagung vom 22. und 23. Januar 1997 in Regensdorf ZH, zu beziehen bei: Vestra, Verband Schweiz. Strassenbauunternehmer, Postfach, 6210 Sursee, Fax 041/922 26 00.