

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 85 (2023)
Heft: 4

Artikel: Strassenbau-Projekte frühzeitig hinterfragen
Autor: Röthlisberger, Heinz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086629>

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: 03.02.2026

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



Positives Beispiel: Sowohl die Verkehrsinsel als auch das Trottoir links haben abgeschrägte Randsteine. Somit können auch grosse Erntemaschinen ohne grosse Probleme durchfahren. Bild: Heinz Röthlisberger

Strassenbau-Projekte frühzeitig hinterfragen

Sind Verkehrsberuhigungs-Massnahmen wie Verengungen und Verkehrsinseln geplant, lohnt es sich für Landwirte und Lohnunternehmer, diese im Voraus kritisch zu hinterfragen. Denn oftmals ist nach dem Bau die Durchfahrt für landwirtschaftliche Maschinen nur noch sehr schwer oder im schlechtesten Fall kaum mehr möglich.

Heinz Röthlisberger

Verkehrsberuhigungs-Massnahmen sind im Trend. Landauf und landab werden Strassenverengungen, Schwellen und Verkehrsinseln gebaut. Ziel ist es, die Geschwindigkeit zu verringern, um so die Sicherheit auf den Strassen zu erhöhen. Was gut ist für die Sicherheit, ist nicht unbedingt gut für die Landwirtschaft. Denn leider wird in vielen Strassenbau-Projekten auf landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht genügend Rücksicht genommen. Verengungen und Verkehrsinseln können dazu führen, dass Landwirte und Lohnunternehmer mit ihren Fahrzeugen nur noch sehr schwer oder gar nicht mehr durchfahren können. Dabei müssten die Strassen nach den Bestimmungen des Strassenbau- und Verkehrsrechts so gebaut werden, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge, Arbeitsmaschinen und Anhängerkombinationen auch mit den ge-

setzlich höchstzulässigen Abmessungen und Gewichten die Strassen problem- und schadlos befahren können. Das heisst, Strassen müssen auch mit Erntefahrzeugen wie Mähdreschern und Feldhäckslern befahren werden können, die gemäss den gesetzlichen Höchstmassen bis zu 3,50 m breit sein dürfen. Auch Traktoren mit Doppelrädern oder Breitreifen bis 3 m Breite oder Traktor-Anhänger-Züge mit einer Länge bis zu 18,75 m sollten zirkulieren können.

Ist gebaut, ist es oftmals zu spät

Leider werden Probleme häufig erst nach Fertigstellung durch die betroffenen Landwirte und Lohnunternehmer festgestellt. Dann ist es nur noch sehr schwer möglich, zu intervenieren und eine Korrektur zu verlangen. Eine nachträgliche Abänderung führt zu Mehraufwand und

Mehrkosten. «Es lohnt sich deshalb, die jeweils öffentlich bekannten Strassenbauprojekte in der näheren Umgebung oder überregionaler Dimension bereits in der Planungs- und Auflagephase mit kritischem Blick auf die Befahrbarkeit inklusive Detailausbildung von Randsteinen durch Ausnahmefahrzeuge oder Arbeitsmaschinen zu prüfen und allenfalls mit dem betroffenen Amt frühzeitig Kontakt aufzunehmen», empfiehlt Rechtsanwalt Stephan Stulz aus Baden (AG).

Kaputte Pneus wegen scharfkantigen Randsteinen

Insbesondere sind Verkehrsberuhigungs-Massnahmen für die Landwirtschaft ein Problem, wenn die projektierte Strassenverengung zu einer Fahrbahnbreite von weniger als 3,00 Meter führt und diese dazu noch mit scharfkantigen Randstei-



Für den Mähdrescher gibt es an dieser Verengung mit Verkehrsinsel nur eine Möglichkeit. Er muss auf das Trottoir ausweichen und dabei den scharfkantigen und hochstehenden Randstein überfahren, was die Gummiraupen (oder auch Pneus) beschädigen kann. Bilder: Laurent Vernez

nen abgegrenzt wird. Das führt dazu, dass Landwirte und Lohnunternehmer mit ihren Traktoren und Erntemaschinen die teilweise hochstehenden scharfkantigen Randsteine überfahren müssen, um überhaupt durchfahren zu können, was das Aufschneiden der Pneus zur Folge haben kann. Müssen die aufgeschnittenen Pneus deswegen repariert oder ersetzt werden, kann dies hohe Kosten verursachen und zu einem Zeitverlust bei der Ernte führen. «Der betroffene Lohnunternehmer oder Landwirt trägt in der Realität die daraus entstehenden Gefahren und Kosten, obwohl eigentlich das Gemeinwesen für eine mangelhafte Strasse haftpflichtig wäre», sagt Stephan Stulz. Wünschenswert wäre deshalb der Einbau von abgeschrägten, nicht scharfkantigen Randsteinen. «Das ist aber nicht in jedem Fall möglich, auch weil die Strassenentwässerung bei niedrigen Kanten beziehungsweise bei schräg gestellten Rand-

steinen nicht in allen Fällen gewährleistet ist», erklärt er.

Nicht berücksichtigte Schleppkurven

Ein weiteres Problem kann auftreten, wenn in der Planungsphase die Schleppkurven von landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht berücksichtigt werden. Mittels der so genannten Schleppkurven werden die Fahrspuren und Auslenkung von Fahrzeugen und Lastenzügen grafisch erfasst. Damit soll die Befahrbarkeit der Strassen durch alle zugelassenen Fahrzeuge gewährleistet werden. Also auch für Traktor-Anhänger-Züge oder für Mähdrescher mit angehängtem Schneidwerk-Anhänger. «Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge sind nicht Inhalt der einschlägigen Normen im Tiefbau», erklärt dazu Stephan Stulz. Dementsprechend würde dies im Planungsprozess üblicherweise überhaupt nicht berücksichtigt. Häufig würden so die Interessen der Landwirtschaft mit ihren Fahrzeugen schlichtweg ignoriert oder gehen ganz vergessen. Man sei möglicherweise der Auffassung, ein Lastwagen mit Anhänger stelle das grösste und breiteste Fahrzeug auf der Strasse dar und wenn der LKW-Zug berücksichtigt werde, so könnten auch alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge durch diese Kurve hindurchfahren können. Dass dies so generell nicht gesagt werden kann, sei wohl allen Landwirten und Lohnunternehmern bekannt, bemerkt Stulz. Müssen Strassen infolge einer Anpassung der Schleppkurve nachträglich angepasst werden, kann es im Nachhinein zu umfangreichen und kostspieligen Nachbesserungsarbeiten oder zu Fahrversuchen vor Ort führen.

Zu schwache Bankette

Auch mit den Banketten, also beim Bereich unmittelbar neben der Fahrbahn, kann es zu Problemen kommen. In zahl-

reichen Fällen ist ein Befahren der Bankette mit den schweren Maschinen nicht zu vermeiden. Sind diese Bankette nicht genügend stark befestigt, sinkt in der Regel das Rad ab, was zu gefährlichen Situationen, Unfällen und Maschinenschäden führen kann. «Hier stellt sich aber das Problem, dass die Strasseneigentümerschaft auf die effektive und verbaute Strasse mit einem schmalen Seitenstreifen beschränkt ist», erklärt Stephan Stulz. Breitere, befestigte Bankette benötigten in aller Regel Landabtretungen. «Dies wiederum ist in zahlreichen Fällen ein fast endloses Unterfangen, insbesondere, falls sich der Bankettbereich über einen längeren Strassenabschnitt hinzieht.» Patentrezepte gebe es hier wohl keine, so Rechtsanwalt Stulz. Höchstens den Hinweis, dass betroffene Landwirte ein gutes Augenmass und etwas Grosszügigkeit walten lassen, weil es gesamthaft betrachtet auch im Interesse der Landwirtschaft liegt, wenn die Strassen befahrbar und sicher sind.

Fazit

Verkehrsinseln, Strassenverengungen mit Fahrbahnen unter 3 m sowie mit scharfkantigen, hochstehenden Randsteinen sowie Nichtberücksichtigung von Schleppkurven von Erntemaschinen und Traktor-Anhänger-Zügen können für Landwirte und Lohnunternehmer zum Problem werden. Weil nachträgliche Änderungen eines genehmigten, im Bau befindlichen oder fertiggestellten Strassenbau-Projektes in der Regel aufwendig bzw. häufig nicht mehr möglich sind, muss die Einflussnahme durch direktbetroffene Landwirte und Lohnunternehmer bei den zuständigen Ämtern so früh wie möglich erfolgen. Es kann auch hilfreich sein, solche Projekte dem SVLT oder der betreffenden SVLT-Sektion vor Ort zu melden, damit auch verbandsseitig die entsprechenden Vorkehrungen getroffen werden können.

Broschüre «Schleppkurve»

Die Broschüre «Notwendige Strassendimensionen für landwirtschaftliche Fahrzeuge» des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik SVLT zeigt den Platzbedarf von landwirtschaftlichen Fahrzeugen anhand von Praxisbeispielen auf. So werden in der Broschüre auch die Schleppkurve eines Mähdreschers und eines Traktors mit zwei Anhängern mit derjenigen eines Lastwagens mit zwei Anhängern verglichen. Die Broschüre kann auf der Homepage www.agrartechnik.ch unter der Rubrik «Flyer und Merkblätter» heruntergeladen oder direkt beim SVLT über die Telefonnummer 056 462 32 00 bestellt werden.

