Zeitschrift: Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1965)
Heft: 1

Artikel: Das diesjährige Nationalstrassen-Bauprogramm
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-938380

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: 05.12.2025

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

Das diesjährige Nationalstrassen-Bauprogramm

Der Bundesrat hat das Bauprogramm 1965 für die Nationalstrassen beschlossen. Dieses kann zusammenfassend wie folgt charakterisiert werden: Tatkräftig vorangetrieben wird vor allem der Bau der Nationalstrasse Bern-Zürich als wichtigste Städteverbindung des Nationalstrassennetzes und, allerdings in vermindertem Masse, ihre Fortsetzung nach der Ostschweiz; gefördert werden aber auch die Verbindung von Basel nach dem Jura und dem schweizerischen Mittelland sowie die Nationalstrasse Zürich-Chur. Bei der N 2, Basel-Chiasso, liegen die Schwergewichte am Belchentunnel, im Kanton Nidwalden und im Kanton Tessin; da der Kanton Uri bis jetzt nur Vorarbeiten an die Hand genommen hatte, war es nicht möglich, hier bereits sehr grosse Engagements einzugehen. In einer günstigeren Lage befindet sich die N 13, Bodensee-Bernhardin-Tessin.

Neben den genannten Strecken sind verschiedene kleinere Arbeiten im Gang; als Gründe zu ihrer Berücksichtigung im Programm können etwa genannt werden: Ausschaltung besonders gefährlicher oder verkehrsbehindernder Strecken, deren gewöhnliche Korrektur auf eine Fehlinvestierung hinausliefe; Arbeiten, die wegen Eisenbahn- oder Kraftwerkbauten ausgeführt werden müssen; Korrektion auf Nationalstrassen 3. Klasse, für die ohnehin andere Grundsätze gelten als für die Autobahnen; endlich sind noch die grossen Nachzahlungen für Fertigstellungsarbeiten und Garantierückhalte in den Kantonen Waadt und Genf zu nennen, die das diesjährige Budget sehr stark belasten.

Die für den Nationalstrassenbau gegenwärtig zur Verfügung stehenden 600 Mio Franken Bundesanteil reichen nur knapp aus, um die bereits begonnenen Bauarbeiten weiterzuführen; auf einzelnen Strecken sind sogar Verzögerungen im Bauablauf in Kauf zu nehmen. Die Inangriffnahme neuer Strecken ist nicht möglich. Die Kreditzuteilungen an die einzelnen Kantone werden daher nach folgenden Gesichtspunkten vorgenommen: Projektierungs- und Bauleitungskredite für die bereits im Bau befindlichen Strecken sind den Kantonen nach Möglichkeit ungekürzt zuzuteilen. Dagegen müssen Projektierungskredite für neue Strecken teilweise gekürzt werden. Selbst in Kantonen, wo im nächsten Jahre keine grösseren Arbeiten ausgeführt werden können, muss aber grundsätzlich mit den Projektierungsarbeiten fortgefahren werden, weil die Freihaltung des Landes durch die Projektierungszonen nur während fünf Jahren möglich ist. Bis zum Ablauf dieser Frist muss ein genehmigtes Bauprojekt vorliegen, damit das Land durch Baulinien endgültig freigehalten werden kann. Sodann zwingt die Notwendigkeit, die Bauarbeiten möglichst sorgfältig vorzubereiten, ganz allgemein zu einer möglichst frühzeitigen Projektierung. Für den notwendigen Landerwerb an im Bau befindlichen Strecken wie auch für die laufenden Landumlegungen sind die erforderlichen Kredite bereitzustellen; dagegen reichen die Mittel für einen weiteren vorsorglichen Landerwerb nicht aus. Angesichts der Tatsache, dass die Kantone im schweizerischen Mittel etwas mehr als die Hälfte des für den Bau der Ueberland-National-

strassen notwendigen Bodens bereits erworben haben, erscheint diese Massnahme verantwortbar. Für die Arbeiten an bereits begonnenen Teilstrecken und Bauwerken sollen schliesslich soweit als möglich die erforderlichen Kredite zugeteilt werden.

****

Wie lebt der Schweizer ?

Wie einer Darstellung über die Zusammensetzung des privaten Verbrauches in Westeuropa auf Grund von Haushaltrechnungen zu entnehmen ist, muss der I t a l i e n e r für die von ihm benötigten Nahrungsmittelausgaben mehr als 50% des Haushaltbudgets ausgeben. In Luxembourg und Frankreich sind es im Durchschnitt 39%, in den Niederlanden und Westdeutschland rund 37%, in der S c h w e i z dagegen nur 28%. Der O e s t e r r e i c h e r gibt für seine Ernährungen etwa 41% seines Haushaltbudgets aus.

Anders liegen die Verhältnisse bei den Ausgaben für M i e t e n. Im Durchschnitt zahlt der S c h w e i z e r die t e u e r s t e n Mieten, und zwar entfallen 11,6% seines Haushaltbudgets für diesen Zweck. In den EWG-Ländern nehmen Belgien und Luxembourg mit 11% die Spitze ein, gefolgt von Westdeutschland mit 8,6%, Holland 8%, Italien 7,6% und Frankreich mit 7,2%, Oesterreich liegt am Ende dieser Aufstellung mit einem Mietenaufwand von bloss etwa 4%.