

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 31 (1955-1956)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Blick auf die Schweiz  
**Autor:** Stickelberger, Rudolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1072357>

### **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:** 15.01.2026

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

*Rudolf Stickelberger*

## DIE DREI MITTEL GEGEN DIE VERKEHRSUNSICHERHEIT

Die tägliche Rubrik der tödlichen Verkehrsunfälle darf nicht als unabänderliche Einrichtung hingenommen werden. Es stimmt nämlich, was die Sachverständigen sagen: die meisten Unglücksfälle beruhen nicht einfach auf einem fatalen Zusammentreffen unseliger Umstände, sondern sie werden durch Dummheit, Frechheit und Fahrlässigkeit verursacht. In allen zivilisierten Ländern der Welt stehen deshalb die Behörden und die Straßenbenützer vor denselben Fragen. Die Mittel zur Lösung des Verkehrsproblems sind von Land zu Land auch gar nicht so verschieden. Überall setzt man die Hoffnung auf drei Mittel: 1. auf die Verkehrserziehung, 2. auf strenge Gesetze und 3. auf bessere Straßen.

Bei uns im Schweizerland hat man allzulange gemeint, mit den beiden ersten, weniger kostspieligen Mitteln den Kampf gegen die Verkehrsunsicherheit wirksam führen zu können. Am leichtesten lassen sich die sogenannten Verkehrserziehungswochen durchführen. Sie haben auch gute Früchte gezeitigt. Zu Stadt und Land zeigt es sich, daß die Schulkinder jetzt brav nach links und rechts schauen, bevor sie die Straße überqueren, daß die Fußgänger die Straßen auf ihren Streifen traversieren, und daß die Motorisierten rücksichtsvoller fahren als in früheren Jahren.

Auch das Motorfahrzeuggesetz in seiner heutigen, zwar veralteten Gestalt, trägt bei vernünftiger Anwendung doch viel zur Sicherheit auf der Straße bei. Kein Automobilist verübelt es den Polizeikontrollen, welche unterwegs die Lichter, die Richtungsanzeiger, die Bremsen und die Reifenprofile prüfen. Aber ein neues Gesetz, das alle Straßenbenützer zum gemeinsamen Wohle zu befolgen hätten, ist dringend nötig. Der Entwurf liegt vor, aber er kann nicht einfach, wie das kürzlich in Frankreich

und Westdeutschland getan wurde, von Regierung und Parlament eingeführt werden. In unserer Referendumsdemokratie muß durch lange Vorbesprechungen ein möglichst günstiger Kompromiß gefunden werden. Als «Schicksalsartikel» wird bereits jetzt die Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts genannt, der von den Motorisierten abgelehnt wird, obgleich zum Beispiel in Frankreich, dem für den Autofahrer wohl angenehmsten Reiseland Westeuropas, vor der Einfahrt zu jeder Ortschaft Tafeln die erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigen.

Im Argon stehts dagegen immer noch mit den Straßen. In Deutschland und Holland, Frankreich, Italien und Österreich wird das bestehende Autobahnnetz zielbewußt ausgebaut. Wir aber stecken immer noch im Planen. Die drei «Autobahn»-Kilometer vor Luzern sind ein einsames Stücklein geblieben, und während die Verfechter lokaler Interessen mit ihren Gutachten gegeneinander streiten, verzögert sich der so dringend nötige Bau immer mehr.

Glücklicherweise haben die kantonalen Baudirektionen – leider sehr, sehr spät! – nun eingesehen, daß es ein Verbrechen ist, die Überlandstraßen durch die Ortschaften selbst zu bauen. Münsingen zwischen Bern und Thun und Tagelswangen zwischen Zürich und Winterthur warnen als böse Beispiele straßenbautechnischer Kurzsichtigkeit. Und wenn der Präsident des schweizerischen Wirtvereins kürzlich offiziell erklärte, Autobahnen seien dem schweizerischen Fremdenverkehr abträglich, und am besten wäre es, die guten, alten Straßen durch die Ortschaften breit auszubauen, dann sind wahrscheinlich nicht einmal alle Mitglieder seines Vereins mit ihm einverstanden.