

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 31 (1955-1956)
Heft: 12

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072383>

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

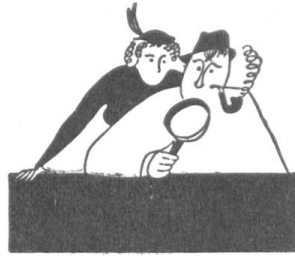
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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*

BESCHLEUNIGTE STRASSENBAU- UND TUNNELPOLITIK

Wir Schweizer bilden uns ein, daß wir in der ganzen Welt einen ausgezeichneten Ruf genießen. Mag diese Meinung auch in mancher Hinsicht stimmen, so steht der Zustand unseres Hauptstraßennetzes sicherlich in allgemeinem Verruf. Schon mehr als einmal wurde eine internationale Konferenz nur deshalb nicht im Herzen der Schweiz abgehalten, weil die Zufahrten «unmöglich» seien. Dies wenigstens las man schwarz auf weiß in großen ausländischen Zeitungen.

Obwohl die Verbesserung unseres Straßennetzes allzu langsam vor sich geht, ist sie in den letzten Wochen doch um einige Schritte weiter gekommen. Die vom Eidgenössischen Departement des Innern eingesetzte Kommission für die Planung des Hauptstraßennetzes hat nämlich den Entwurf zu einem Verfassungsartikel über die Nationalstraßen ausgearbeitet. Bisher gab es in der Schweiz ja nichts dergleichen. Alle Länder rings um unsere Grenzen kennen Hauptstraßen, für deren Bau und Unterhalt der Staat verantwortlich ist. Bei uns sind nach geltendem Recht immer noch allein die Kantone zuständig. Zwar sollen sie auch in Zukunft nicht entrechtet werden; doch wird der Bund die Anlagen wenigstens beaufsichtigen. Dieses Recht ist gewiß die elementarste Voraussetzung, damit die künftigen Autobahnen durch unser Land sinnvoll geplant und einheitlich gebaut werden. Außerdem bezahlt ja der Bund aus dem Benzinzoll schon jetzt mindestens die Hälfte der Kosten.

Die genannte Kommission kam auch zum Schlusse, daß auf den schweizerischen Autobahnen vom einzelnen Besitzer keine Gebühren erhoben werden sollen. Bekanntlich muß man in Italien jedesmal Eintritt bezahlen, wenn man die schlecht unterhaltenen und dem modernen Verkehr schon nicht mehr genügenden Autobahnen benützen will. Diese sind eben ein

privates Unternehmen und deswegen auch auf den zweifelhaften Schmuck der Reklame-Spaliere angewiesen.

Langsam kristallisiert sich auch die Linienführung unserer künftigen Autobahnen heraus. Sie ist in unserem dicht besiedelten Lande wahrhaftig nicht einfach zu finden! Zudem widerstreiten sich die regionalen Interessen. Kaum wurde beispielsweise bekannt, daß die Hauptverbindung von Lausanne nach Bern über Yverdon und Murten führen werde, so regten sich schon die enttäuschten Freiburger, die gehofft hatten, die Autobahn ziehe sich durch ihren Kanton. Sie wurden nun mit dem Plane einer ausgezeichnet ausgebauten Hauptstraße Bern–Freiburg–Lausanne getröstet.

Auch die Frage eines Straßentunnels durch die Alpen nähert sich, wenigstens theoretisch, ihrer Lösung. Unter den Dutzenden von empfohlenen und technisch wahrscheinlich auch möglichen Plänen hat die Straßenkommission endgültig dem Bernhardin den Vorrang gegeben. Dieser Plan mag gleichzeitig ein Zückerchen für jene Ostschweizer bedeuten, welche nicht vergessen konnten, daß einstmals eine Ostalpenbahn so gut wie versprochen, aber nie gebaut worden ist.

Dagegen müssen sich die Innerschweizer sagen lassen, daß der Gotthard, wenn die Bahnhöfe von Göschenen und Airolo einmal vollständig ausgebaut sind, dem jetzigen Verkehr genüge, und daß weder ein Straßentunnel noch ein zweiter Bahntunnel, wie ihn Nidwaldens Baudirektor propagiert, für die nächsten Jahrzehnte in Frage komme. Wohl aber darf die linksufrige Vierwaldstätterseestraße nicht mehr lange auf sich warten lassen; denn an schönen Sommertagen vermag die Axenstraße trotz ihrer Modernisierung den riesigen Verkehr nicht zu bewältigen.