Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 32 (1956-1957)
Heft: 9

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1073136

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: 09.12.2025

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

BLICK AUF DIE SCHWEIZ

Rudolf Stickelberger

AUTOSTRASSENPLÄNE – GEDULDSPROBE UNSERER DEMOKRATIE

Mit doppelter Lautstärke wurde in den letzten Monaten wieder der Ruf nach schweizerischen Autobahnen laut. Seit Jahren erschallt dieser Ruf. Einige Fortschritte sind auch erzielt worden. So stehen die ersten 600 Kilometer des geplanten Netzes wenigstens auf dem Papier. Aber ein Fachmann hat ausgerechnet, daß bis zur Verwirklichung noch 120 Jahre vergehen müßten, wenn es beim bisherigen Tempo bliebe!

Ungeduldige Verkehrsinteressenten sprechen nicht nur von Trölerei, sondern von bösem Willen. Aber diese Sicht der Dinge ist ungerecht. Unsere Schweiz ist eben immer noch ein Staatswesen von 25 selbständigen und auch selbstherrlichen Kantonen. Und sogar, wenn sich die 25 Baudirektoren einig wären, könnten die ersehnten Autostraßen nicht wie in den zentralistisch verwalteten Ländern mit Lineal und Zirkel angelegt werden. Denn auch die Gemeinden haben, nebst vielen anderen Körperschaften, ein entscheidendes Wort mitzureden. In der Auseinandersetzung um den Autobahnbau ist die grundsätzliche Alternative bisher zu wenig deutlich gestellt worden: Falls wir Autobahnen nach ausländischem Muster wollen, müssen wir ein wichtiges Stück unseres föderalistischen Aufbaus preisgeben. Beides zusammen geht nicht. Solange die Kantone die alleinige Straßenhoheit besitzen – und noch besitzen sie diese verfassungsmäßig – so lange kann in jedem einzelnen Kanton gegen die Führung der Autobahn das Referendum ergriffen werden.

Der Entwurf zur Verfassungsänderung wird zur Zeit beraten. Aber erst wenn das Parlament diesem zugestimmt hat, erhält das Volk Gelegenheit, sich für den einen oder andern Weg zu entscheiden. Und erst nach einem Ja von Volk und Ständen könnte man damit beginnen, die Pläne in die Tat umzusetzen.

Könnte! Denn es wären auch dann noch genug Hindernisse zu überwinden. Schon jetzt, bevor noch der Schlußbericht der Planungskommission veröffentlicht ist, regt sich ja heftige Opposition. Besonders kann sich die Landwirtschaft mit der technischen Verwendung des bei uns so raren Nutzlandes nicht ohne weiteres abfinden. Außerdem fürchten ganze Regionen, umfahren und wirtschaftlich benachteiligt zu werden.

Mindestens ebenso kompliziert wie die rechtlichen Probleme liegen die finanziellen: Als letztes Jahr der Bundesrat vorschlug, der Benzinzollanteil der Kantone solle bei 200 Millionen Franken belassen, und, was darüber sei, künftig für den Bau von Autobahnen reserviert werden, widersetzten sich sowohl die Finanz- wie die Baudirektoren der Kantone. Die Automobilisten und ihre Verbände wiederum zeigten sich abgeneigt, die Autobahnen mit einer Erhöhung des Benzinpreises zu finanzieren.

Bei uns kann also nicht, wie in den meisten Staaten, das Autostraßennetz von der Hauptstadt aus dekretiert werden. Unsere bis ins Letzte ausgebaute Demokratie verlangt hier ihre Geduld- und Bewährungsprobe. Und so muß eben, bevor die verkehrstechnischen Wunschträume in Erfüllung gehen, das jetzt Mögliche getan werden: Die Kantone dürfen ihre Hauptstraßen im Hinblick auf ein wünschbares, aber noch lange nicht verwirklichtes Autobahnnetz nicht vernachlässigen. Gute Ansätze sind vorhanden. Aber noch gibt es zu viele böse, gefährliche Strecken: Kurven mitten in den Dörfern, allzu oft geschlossene Bahnübergänge und unübersichtliche Überlandstücke. Diese Gefahrenherde müßten sofort und ohne Rücksicht auf die angespannte Konjunkturlage verbessert werden. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg!