

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 45 (1969-1970)
Heft: 2

Artikel: Kulturhistorische Notizen. Autobahnbau mit Hindernissen
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1079155>

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: 02.04.2026

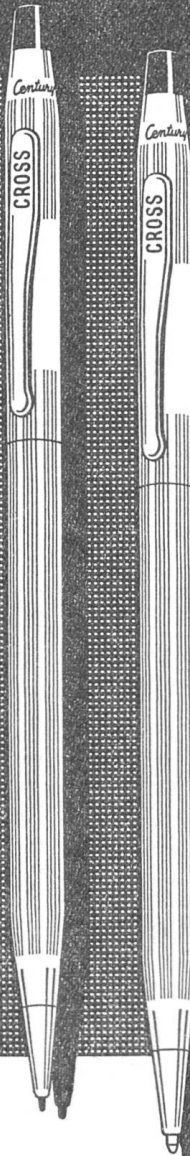
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Autobahnbau mit Hindernissen

CROSS

seit 1846

AMERIKAS
EXKLUSIVSTES
SCHREIBGERÄT



Als Bleistift oder Kugelschreiber lieferbar in

	Stück	Garnitur
Chrom	30.—	60.—
Walzgold	50.—	100.—
18 Kt. Massivgold	395.—	790.—

Erhältlich in den besten Fachgeschäften.
In Massivgold auch bei Ihrem Bijoutier.

Generalvertretung: SIGRIST + SCHAUB, MORGES

Auf unseren Autobahnstrecken sind die Kantonsgrenzen nicht bloß durch Steine oder Tafeln markiert; an den meisten Übergängen ändert auch der Belag zugleich Art und Farbe. Am deutlichsten wird der Wechsel auf dem neuen Teilstück vom Thurgauischen Wängi nach St. Gallen: vom Weiß zum Schwarz bei Wil. Ähnlich mag sich die Strecke zwischen Lenzburg und Zürich präsentieren, wenn sie nächstes Jahr eröffnet wird: Auf Aargauer Boden gab man der Betondecke den Vorzug, auf zürcherischem dem Bitumenbelag.

War es sinnvoll, das föderalistische System auch auf den Autobahnbau zu übertragen? Kenner der Materie waren von Anfang an der Meinung: wenn der Staat schon mit solcher Verspätung den Nationalstraßenbau in Angriff genommen habe (der Ausspruch Bundesrat Etters vom «50jährigen Rückstand» ist längst zum geflügelten Wort geworden!), dann sollte er auch Planung und Ausführung nach seinen Normen leiten und nicht die Kantone fausten lassen.

Leichter kritisiert als besser gemacht! Bei einer zentralen Oberleitung nämlich hätten neue Baukreise mit je einem Stab von Beamten eingerichtet werden müssen, während in den Kantonen mit ihren großenteils sehr tüchtigen Ingenieuren solche Stäbe bereits vorhanden waren.

Bei einer zweitägigen Besichtigungsfahrt der im Bau befindlichen Strecken erhielt nicht bloß das Gesamtwerk als technische Leistung deren Lob, sondern ausdrücklich auch die föderalistische Struktur. Die Zeitungsmänner erhielten den Eindruck von einer ersprießlichen Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen und fanden, allen düsteren Prognosen zum Trotz, auch keine Beweise dafür, daß die eidgenössischen Stände zu ihren Gunsten auf Kosten des Bundes möglichst viel zu profitieren suchen.

Mit jedem Liter Benzin...

Die Verhältnisse haben sich dennoch geändert; längst können die 25 Glied-

staaten unserer Eidgenossenschaft auf dem Gebiet des Verkehrswesens nicht mehr tun und lassen, was sie wollen. Die Richtlinien für den Autobahnbau sind festgelegt; zwar haben es die Kantone noch in der Hand, die Fahrbahn weiß oder dunkel zu färben; aber die vorgeschriebene Breite muß eingehalten werden. Ältere Autofahrer erinnern sich an markantere Zeichen der Souveränität: an die Barriere in Hergiswil zum Beispiel, die erst nach Bezahlung eines Wegzolles von drei Franken geöffnet wurde. Das Baselbiet war für Sonntagsfahrer aus der Stadt verschlossen, und die Bündner gestatteten den Motorisierten erst nach langem, zäh geführten Kampf im Sommer 1925 Einlaß in ihre Domäne, in der auch später noch Knaben mit Steinen nach ihnen warfen und Dorfpolizisten lauerten, ob schneller als im Fußgängertempo gefahren werde.

Nun, der Bund zeigt sich den Kantonen gegenüber auch so großzügig, daß keine Lokalbehörde mehr Ursache hat, den Bußen und Wegzöllen von ehemals nachzutruern. Nicht nur an die Baukosten selbst bezahlt die Eidgenossenschaft den Hauptanteil, sondern auch an den Unterhalt der Tunnels: Für Luft und Licht erhalten die finanzstarken Kantone 50, die mittelstarken 65, die finanzschwachen 80 und der Kanton Uri gar 90 Prozent der Kosten, rückwirkend auf den ersten Januar 1968.

Der Bund kann sich solche Unterstützung leisten, ohne Tunnelgebühren zu erheben. Nach jahrelangen Diskussionen über die Finanzierung unserer Nationalstraßen, nach ängstlichen Belehrungen, unser Staat werde sich am Autobahnbau übertun und unsere Nachkommen hätten noch Generationen lang unter der Verschwendungssucht unserer Tage zu leiden, erklärte diesen Herbst Bundesrat Celio als wahrhaftig sorgfältiger Finanzminister: die Rechnung gehe auf. Mit dem Zuschlag auf jeden Liter Benzin, den in- und ausländische Automobilisten wohl oder übel entrichten, kommen man aus. Alle andern Finanzierungsarten können also weggelassen



werden: sowohl allgemeine Autobahn-Gebühren, wie sie in Italien und Frankreich üblich sind, oder Tunnelsteuern, auch besondere Besteuerung des Schwerverkehrs an der Grenze oder die Sonder-Tunnel-Abgaben für schwere Lastwagen. Anleihen seien ebenfalls nicht vonnöten. Es wird also bleiben wie bisher: wer am meisten Benzin verfährt, zahlt auch am meisten an das Straßennetz der Gegenwart und Zukunft.

Landschaftsschutz – je nachdem

Zum föderalistischen Prinzip im weiteren Sinn gehört die Art, in der bei uns die Autostraßen nur schon geplant werden. Es stimmt, wir kommen langsamer voran als die Italiener und die Deutschen. In erster Linie, weil Einsprachen geprüft, ernst genommen und wenn möglich berücksichtigt werden. Andere Staaten ziehen mit Zirkel und Lineal nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ihre Bahnen. Nicht so bei uns. Zwar gelten auch nicht mehr dieselben Rücksichten wie im letzten Jahrhundert, wo die Landstraßen den renommierten Wirtschaftshäusern nach angelegt wurden. Aber es fehlt nicht an geradezu rührenden Beispielen der individuellen Behandlung von Anrainern. Nicht weit von Zürich wurden zur Rettung eines idyllischen Schilf- und Froschteiches namens Binzerli 70 000 Franken aufgewendet. Wesentlich mehr kostete im gleichen Gebiet die Versetzung eines schönen alten Privathauses. Da dieses architektonische Kunststück sich über einen Monat hindehnte, mußte der Besitzer, ein Bankdirektor, samt seiner Familie im Hotel logiert und verkö-

stigt werden. Wer sieht solche Spesen voraus?

An andern Orten kommen sich die Kantonsingenieure verhöhnt vor, wenn sie nach Prüfung ungezählter Expertisen endlich ihre ursprünglichen praktischen und billigeren Pläne lokalen Interessen zuliebe abgeändert haben – aber wenig Dank dafür ernten. Als tragikomisches Beispiel bleibt die Überquerung des Birrfeldes zwischen Lenzburg und Baden in Erinnerung: Ursprünglich hätte die Autobahn diese fruchtbare Ebene mitten durchschneiden sollen. Die Landwirtschaft unter Führung des damaligen Nationalrates Reichling verwahrte sich mit Erfolg gegen diesen Verschleiß fruchtbaren, kostbaren Heimatbodens, und die Straßenbauer fanden einen andern Weg. Doch bevor jenes Stück noch befahren werden kann, hat sich der größte Teil des zu schonenden Ackerlandes bereits in Industriebezirke und Wohnviertel verwandelt. Mit amerikanischer Plötzlichkeit sind Fabriken und Häuserblöcke aus dem Heimatboden gewachsen!

Brücken, Dämme, Interessen...

Für einen Historiker oder Geographen böte die Zusammenstellung der Kämpfe um die Trasseeführung der Nationalstraßen ein dankbares und abwechslungsreiches Thema. Wie verschieden liegen die Motive! Während am einen Ort die Gewinnsucht sich kaum durch ideale Vorwände bemänteln läßt, entflammen anderwärts die Leidenschaften der Ästhetik und die Treue zum überlieferten Heimatbild.

Bezeichnend ist die Auseinandersetzung um die Straße bei Brugg. Vom Bözberg her muß sie den Anschluß an die Strecke Bern–Zürich auf dem erwähnten Birrfeld finden. Aber wie? Die Ingenieure haben den Plan einer kühnen Hochbrücke entworfen; Heimatfreunde der Region aber befürchten, damit werde die Landschaft verschandelt, und schlagen als diskretere Lösung einen Tunnel vor. Der wieder gefiele den Technikern nicht, schon deshalb, weil er wesentlich teurer zu stehen käme, und weiter, weil man

Frigidaire

heissen die Haushaltapparate von General Motors.

Für die Hausfrau bedeutet Frigidaire Komfort, Zuverlässigkeit und einfache Bedienung.

Frigidaire erfüllt die Wünsche anspruchsvoller Hausfrauen.

Preise:

- * Kühlschränke ab Fr. 348.-
- * Tiefgefriertruhen ab Fr. 498.-
- * Tiefgefrierschränke ab Fr. 668.-
- * Geschirrspüler ab Fr. 1450.-
- * Waschautomaten ab Fr. 980.-

Frigidaire

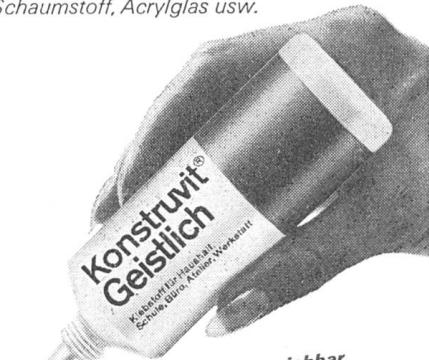
GM-Qualität im Haushalt

General Motors
Suisse S.A.
Frigidaire
Tel. 032/2 6161
2500 Biel

Verkauf in Fachgeschäften

alles klebt mit Konstruvit

Universal-Klebstoff für Papier, Karton, Holz, Leder, Kunstleder, Gewebe, Folien, Schaumstoff, Acrylglas usw.



mit allen Farben überstreichbar
geruchlos, zieht keine Fäden
klebt rasch und trocknet glasklar auf

Grosse Stehdose mit Spachtel 2.25,
kleine Stehdose 1.25, überall erhältlich

Die besten Jahre

mit Granoton verlängern!
Natürliches Wirkstoff-Konzentrat
aus Weizenkeim-Vollextrakt
und Zitrusfrüchten

Granoton

Erhältlich in Reformhäusern,
Drogerien und Apotheken
BIOREX AG EBNAT-KAPPEL

Autobahnen

mit Tunnelbauten im Jura schlechte Erfahrungen gemacht hat, von der Eisenbahnlinie unter dem Hauenstein bis zur Straße unter dem Bölchen. Ein Gutachten namhafter Experten bezeichnet die Hochbrücke nicht bloß als nicht störend, sondern geradezu als Schmuck für die Gegend; zum Vergleich wird eine Autobahnbrücke im Tal der Ruhr beigezogen.

Zu Gunsten der Brücke spricht die allgemeine Beobachtung, daß Brücken seit Alters her als Merkmale menschlichen Könnens gelten und einer Landschaft besonderes Gepräge verleihen: Goethe empfand die Ruinen eines römischen Aquäduktes in der Campagna so reizvoll, daß er seine Pfeiler als «AMALIA» in sein Skizzenbuch zeichnete; der Pont du Gard in der Provence gilt als touristische Attraktion; die elegante Betonbrücke der Chur-Arosa-Bahn wurde seinerzeit von Fachleuten und Laien als Wunderwerk der Technik bestaunt, und die erst noch grün und blau gestrichenen Autobahnbrücken zwischen Bologna und Florenz zeichnen die Konturen der Umgebung elegant nach.

Doch dauert es noch einige Jahre, bis die besonders lästige Strecke zwischen Basel und Zürich (die Rheinhäfen bilden das lockende Ziel ostschweizerischer Lastwagenzüge) durch eine direkte vierspurige Autobahn ersetzt ist; die Brugger werden vorderhand die Brücke nicht vor Augen haben. Vermutlich wird der Mestermesse- und anderer Verkehr nach Basel bis dahin den Umweg über das Aaretal dem lästigen Kolonnenfahren über den Bözberg vorziehen. Denn in Bälde wird bei Egerkingen die Route nach Norden, nach Basel, nach Deutschland von der Strecke nach Bern abzweigen. Allerdings ereignete sich im Rutschgestein des Juras ein folgenreicher Zwischenfall: Bei Eptingen wurde das Trasseee zugeschüttet. Und wieder stehen die Ingenieure vor der Entscheidung, ob dem rationellen Bauen oder dem Heimatschutz der Vorzug zu geben sei: Am einfachsten wäre es, im Rutschgebiet einen währschaftigen Damm aufzuschütten. Aber

es wäre brutal gegen das durch sein Wasser berühmte Dorf Eptingen, es hinter solcher Mauer zu versenken – man wird also eine passende Brücke bauen müssen.

Ein besonderes Kapitel wäre über die Abfindungen zu schreiben, welche verlangt werden, weil Grundstücke durch die Nähe einer Nationalstraße angeblich viel von ihrem Wert verlieren. Handkehrum scheint es jedoch keine beliebteren Siedlungsgebiete zu geben als die nächste Umgebung der Autobahnen. Vor Zürich und auch anderswo dehnen sich neue Häuserfronten neben dem Weg der Millionen, und die vielen Terrassen beweisen, daß hier für Sonntagsvergnügen und Freizeitbeschäftigung gesorgt ist: Man zählt die Autos und wartet unter Umständen auf einen sensationellen Zusammenstoß. So etwas würde doch einen Kinogang mit einem «harten» Film ersetzen...

Um den Titel unserer Notizen zu verdeutlichen: Das Haupthindernis beim Nationalstraßenbau ist gewiß nicht unsere föderalistische Struktur, sondern die Interessenpolitik Einzelner und ganzer Gruppen. Manchmal sind es die gleichen, die dann wacker schimpfen, wenn unser Netz nicht so rasch wächst wie etwa das italienische. ■

Moderne Tendenz

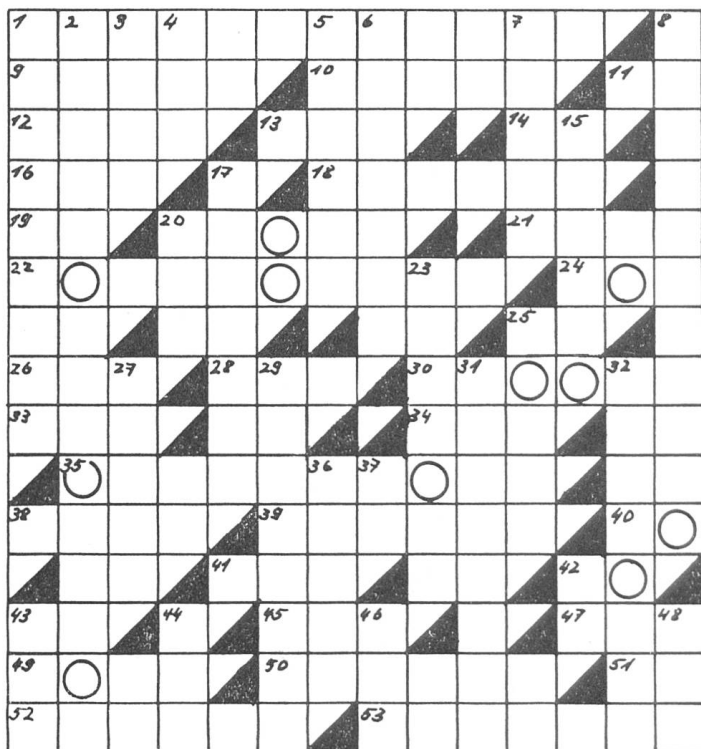
Von Marc Rüedi

Kunstmaler Eisenbein,
Der malte nie allein
Und ausser Akten nichts.
Er war ein Taugenichts.

Er malte nur abstrakt
Und erst noch unexakt,
Er hat es bald gesüht:
Er wurde sehr berühmt.



Von Ernst Hugentobler



ä = ae

Waagrecht: 1) Gais entschloß sich mühsam, sich .. anzuschließen, 9) es hät .. druf! 10) in aller Welt bekanntes schweizerisches Kinderbuch, 11) .. avant! 12) Andri .. (Schriftsteller), 13) chemin de .., 14) Sankt, 16) der Gonzen gibt keines mehr her, 18) fließt bei Bischofszell in die Thur, 19) Merke Dir! 20) organ. Bestandteile des Bodens, 21) .. et blanc, 22) enthält gewöhnlich 50 Kilo und ist aus starkem Papier, 24) gekocht, 26) per .., 28) Ausgangspunkt ins Toggenburg, 30) seltener als Mario, 33) Rauschdroge, 34) Marke einer Hundesnahrung, 35) gibt es in Altdorf und Interlaken, 38) Katzenruf, 39) .. ist oft schwer zu finden, 40) manchmal unwillkommene Postsache (Abk.), 41) .. Patria, 42) do .. mi, 45) Spielkarte, Könner (schweizerdeutsch mit Doppelkonsonant), 47) die .., wie man es sagt, ist wichtig, 49) stand am Kreuz, 50) Land der 100 .., 51) segensreiche schweiz. Institution (Abk.), 52) Vorname berühmter Krimi-Autorin, 53) Lacrimae ..

Senkrecht: 1) 1071 als Abbatis cella erstmals erwähnt, 2) Schutz vor Erdbeben am Wasser, 3) Kanal, wo gekämpft wird, 4) Là-haut, .. la montagne, 5) ..-Faktor, 6) Hauptort von 1 waagr., 7) Sorte von 16 waagr., 8) Gegenstück zu 1 waagr., 15) in .. ist die Kantonsbibliothek von 1 waagr., 17) mit 15 abwechselnd Landsgemeindeort, 20) Feinde haben es nicht auf der gleichen Bühne, 23) ..-melon et bottes de cuir, 25) kleiner Ort bei Buchs SG, 27) ohne .. ist das Leben matt, 29) rentabel für Zeitungen und Zeitschriften, 31) ..-Orden, 32) s blitzt und .., 36) kein Gedicht, 37) .. that so? 43) die Fromme, 44) ital. Reisebüro, 46) Vermouth .., 48) à ..!

Die Buchstaben in den Kreisen ergeben oben angefangen und von links nach rechts gelesen den Vor- und Nachnamen der ersten Schweizerin, die an Leichtathletik-Europameisterschaften eine Medaille errang.

Auflösung auf S. 51



Er nimmt Rücksicht, winkt und weicht aus

Rücksicht im Strassenverkehr verhindert Unfälle.

Wenn aber trotzdem etwas passiert? Dann wird mit einem Schlag die Frage «WO VERSICHERT?» sehr bedeutungsvoll.

Winterthur
Schweizerische UNFALL
Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur

Mehr wissen — mehr Bücher lesen

In unserer Welt im Umbruch entstehen täglich neue Fragen.

Der Auseinandersetzung kann keiner entgehen. In Diskussionen muss man Bescheid wissen.

Bücher geben Antwort.

Buchhandlung Dr. Oprecht

Wichtige Bücher zu brennenden Zeitproblemen finden Sie bei uns. Wir besorgen Ihnen auch jedes andere Buch, das Sie interessiert.

Zürich
Rämistrasse 5, Tel. 47 16 28