

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 45 (1969-1970)
Heft: 9

Artikel: Millionen zum Fenster hinaus : Nationalstrassenbau - eine Serie verpasster Gelegenheiten
Autor: Erni, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1079270>

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: 12.01.2026

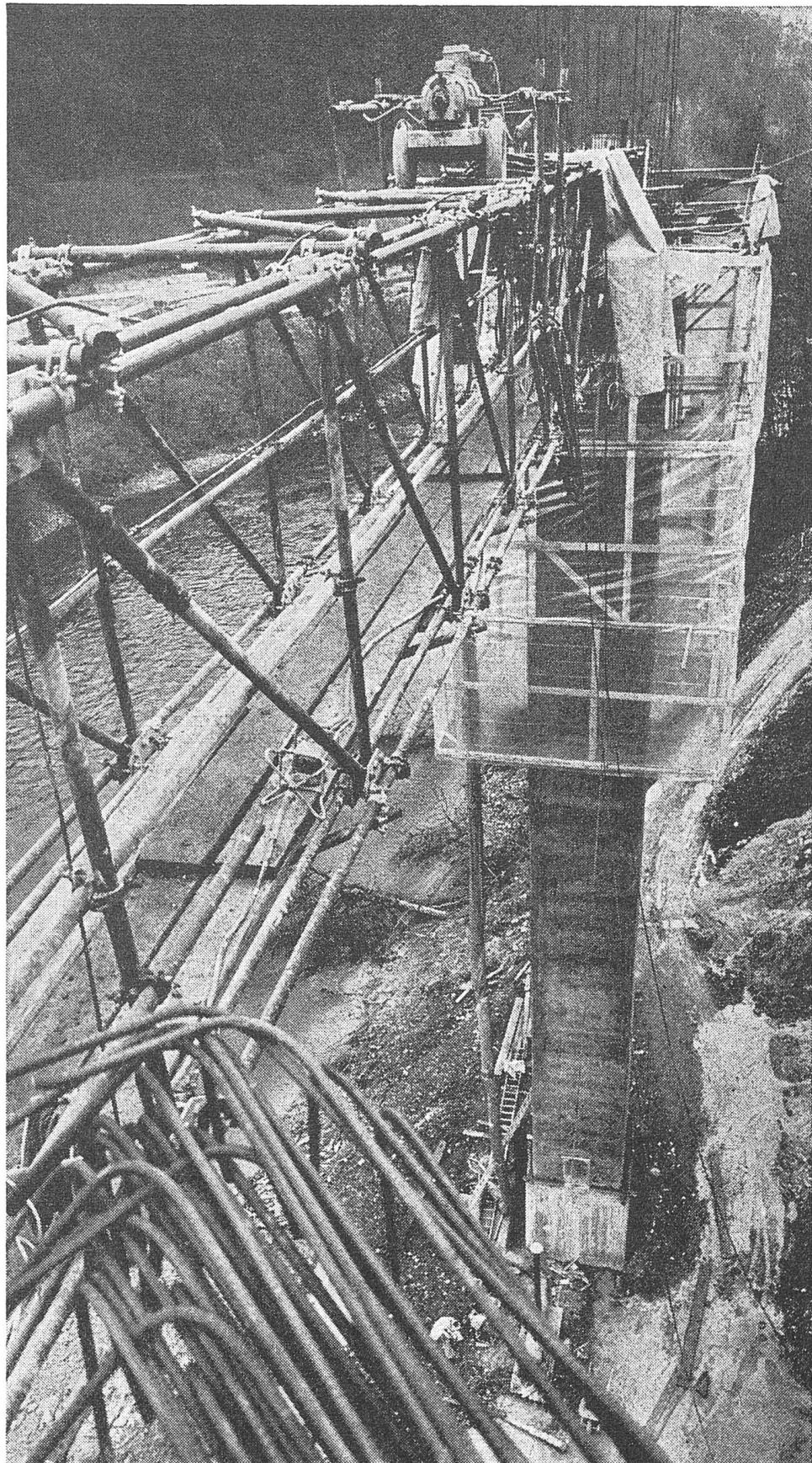
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Millionen zum Fenster hinaus

Nationalstrassenbau — eine Serie verpasster Gelegenheiten

Historiker sagen vom massgebenden Innerschweizer Kanton, der seit der Reformation zwischen den Ständen des alten und des neuen Glaubens mit reichem Erfolg ausgleichend und vermittelnd gewirkt hat, er sei seit den Parteikämpfen des 19. Jahrhunderts die Geschichte der verpassten Gelegenheiten. Lässt sich das nun — unter veränderten Verhältnissen — auch auf den Landerwerb und den Bau der Nationalstrassen übertragen? Zwei Seelen wohnen ach in meiner Brust, so dass ich diese Frage so wenig bejahen wie verneinen könnte. Der Föderalismus ist vor allem auf geistigem, kulturellem, wissenschaftlichem Gebiet das höchste und idealste Gut, aber beim Bau und Betrieb der Eisenbahnen, der PTT-Betriebe, bei der Oberzolldirektion, überhaupt auf der ganzen technischen Ebene muss er fach- und zeitbedingt dem Bundeszentralismus Platz machen. Das gilt auch für den Bau der Nationalstrassen, wenn auch den Kantonen noch die Bauherrschaft zukommt. Die Brücken- und Strassenzölle sind ein- für allemal abgeschafft und gehören der Geschichte des letzten Jahrhunderts an. Damit dürfte und sollte auch die Frage der Tunnelgebühren erledigt sein, und zwar desto mehr, als diese im Bundesverfassungs-Artikel über den Bau der Nationalstrassen nicht vorgesehen ist. Dass diese Zölle bei Grenztunnels vorgesehen sind, ist eine Rechtsfolge der zwischenstaatlichen Abkommen. Gebühren hingegen zum Beispiel für den äusserst teuren Gotthard-Tunnel müssten eine schwere Diskriminierung für den Kanton Tessin, und in gleicher Weise auch für Uri bedeuten, würden doch beide Stände durch derartige finanzielle Auflagen penalisiert. Selbstverständlich sind sich auch die Behörden und Fachleute bewusst, dass die Nord-Süd-Autobahn und damit der längste Tunnel der Welt mehr der Durchfahrt nach dem südlichen Nachbarland als dem Fremdenverkehr im Tessin dienen wird.

Nun aber doch verpasste Gelegenheit? Ganz offen gestanden: Ja und nein, weil die Ohren für den Bau der



Nationalstrassen in den Krisenjahren noch nicht gewachsen waren. Sie waren es nicht einmal nach dem Zweiten Weltkrieg, weil sich die Kantone energisch dagegen wehrten, Umfahrungsstrassen zu erstellen, und vielmehr darauf insistierten, dass trotz der stets wachsenden Zahl von Fahrzeugen die Strassen durch die Ortschaften geführt wurden. Erst als die Bundesbehörden für den Fall, dass keine Umfahrungsstrassen gebaut würden, mit der Sperre der Subventionen drohten, begannen sich die Kantone und Gemeinden allgemach zu bequemen. Ein frapperanter Fall ist zum Beispiel jener von Andermatt, wo die Bevölkerung den rasch wachsenden Verkehr um jeden Preis durch die Ortschaft schleusen wollte in der trügerischen Annahme, dass die Motorisierten dort anhalten und einen beträchtlichen Schübel Geld in den Hotels, Gasthäusern und Geschäften liegen liessen. Aber gerade das Gegenteil war der Fall. Als der Lärm, die Abgase, der Gestank und der Staub dann den Einwohnern des Bergdorfes zum Überdruss wurden, stimmten sie endlich einer Umfahrungsstrasse zu, die letzten Sommer in drei Monaten als Provisorium erbaut wurde.

Wie wir wegen der gewaltigen Ausrüstung durch das Dritte Reich im Rahmen unserer Möglichkeiten nacheifern mussten, um unsere Grenzen im Ernstfall schützen zu können, so hätten wir es ihm gleich tun können im Bau der Nationalstrassen, statt die immensen Summen für Arbeitslosenschädigungen auszugeben. Damals wären der Landerwerb und die Arbeitslöhne äusserst niedrig gewesen. Natürlich wäre zu jener Zeit der Bau von Autobahnen sehr arbeitsintensiv gewesen, dafür aber auch unvergleichlich billiger als heute. Von 1933 bis 1939 zahlte die Arbeitslosenversicherung ein Taggeld von Fr. 5.34 bis Fr. 5.16. Bei der Beschäftigung dieser Leute wären natürlich die Taglöhne höher gewesen, aber auf keinen Fall höher als jetzt, weil jetzt allein der Stundenlohn mindestens auf diesen Betrag zu stehen kommt. Die Total-

summe an Arbeitslosenschädigungen belief sich von 1929 bis 1949 auf nicht weniger als 560,5 Millionen Franken, wozu die Abwertung von 33 Prozent im Jahre 1936, die weitere Inflation und die fortschreitende Entwertung des Frankens kamen. Ferner haben nach der verlässlichen Angabe von Bundesrat Dr. Nello Celio vom 10. April vor der Handelskammer Deutschland-Schweiz die Konsumtentpreise, inklusive der Mietzinse, von 1949 bis 1968 um 148 Prozent zugenommen. Darin ist jedoch die Entwertung des Frankens zwischen 1936 und 1948 nicht einberechnet, so dass man mit Fug und Recht annehmen kann, der Franken sei um 200 Prozent abgewertet und der Bau der Nationalstrassen habe sich im Vergleich zur Krisenzeit um 200 Prozent verteuert. Zu den 228 000 Beziegern der Arbeitslosenbeiträge im Jahre 1936 können durchschnittlich noch je eine Frau und 2–3 Kinder hinzugerechnet werden, so dass 350 000–400 000 Menschen Not litten.

Wird nun die Summe von 560,5 Millionen Franken Arbeitslosunterstützung in den Jahren 1929 bis 1949 um die Teuerung von 200 Prozent mit Zins und Zinseszinsen aufgerechnet, so ergibt das den sehr ansehnlichen Betrag von weit über 1 Milliarde Franken. Dazu kommen noch für die Jahre 1950 mehr als 28 Millionen Franken (Koreakrise), beziehungsweise 1958 (Uhrenrezession) 19,3 Millionen Franken sowie verschiedene höhere Beiträge für die übrigen Jahre.

Mechanisch-technische Unterlassung

Im Jahre 1959, als der Beginn des Nationalstrassenbaus bevorstand, haben wir den interessierten Kreisen die Gründung einer Aktiengesellschaft vorgeschlagen mit dem Zweck, teure Baumaschinen zu kaufen und diese das ganze Jahr hindurch überall in der Schweiz zu vermieten, damit sie möglichst voll ausgelastet seien. Leider wurde dieser Vorschlag überhört.

Nun hat eine Umfrage bei den 12 grössten Baufirmen ergeben, dass sie nicht weniger als 440 Millionen Franken im Maschinenpark investiert oder teilweise sogar überinvestiert haben. Davon sind aber nur gut 60 Prozent voll ausgelastet, was ein Manko von zirka 176 Millionen Franken ausmacht, das amortisiert und verzinst werden muss. Die Investitionen im Maschinenpark durch alle übrigen kleineren Bauunternehmen zusammen können ohne Bedenken ebenfalls auf 440 Millionen Franken veranschlagt werden, wobei die Auslastung offenbar noch niedriger ist. Der brachliegende Maschinenpark muss somit auf mindestens 340 Millionen Franken gewertet werden, was eine erhebliche Verteuerung der Baukosten zur Folge hat. Dabei ist nicht zu übersehen, dass gerade der Strassenbau als sehr maschinenintensiv betrachtet werden muss, weshalb die grossen Bauunternehmer für sich die Bezeichnung «industriell-technische Unternehmungen» in Anspruch nehmen. Zu dieser mangelhaften Auslastung des kostspieligen Maschinenparks kommt die Tatsache, dass nur relativ kurze Baulose vergeben werden können, wobei die zuständigen kantonalen Baudepartemente auf verschiedene Bewerber Rücksicht nehmen müssen, weil die Vergabe zu einem Politikum wird.

Durch das krasse Manko in der Auslastung der Baumaschinen wurden die Baupreise aus Konkurrenzgründen in den letzten Jahren um 5 Prozent gesenkt, was auf 600 Millionen Franken Bundesanteil (ohne Landerwerb und Bauleitung) 30 Millionen Franken ergibt. Das entspricht ungefähr der Summe, die für den Gotthard jährlich während 10 Jahren benötigt wird. Immerhin musste der Bundesrat seine frühere Schätzung für den Gesamtaufwand von 3,5 Milliarden mit Beschluss vom 19. März 1965 auf 12,5 Milliarden korrigieren, wobei für Unvorhergesehenes noch ein Zuschlag für Bauten kommt, die erst in 10 bis 15 Jahren zur Ausführung gelangen können.

Josef Erni