**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel

**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber

**Band:** 45 (1969-1970)

**Heft:** 12

**Artikel:** Langfristiges Bauprogramm für Nationalstrassen : Massengrab der Milliarden

**Autor:** Erni, Josef

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1079322

**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:** 07.01.2026

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

# Massengrab der Milliarden

Am Anfang war das Wort und nicht die Tat: Die Botschaft des Bundesrates und der Entwurf zu einem Verfassungsartikel über den Bau der Nationalstrassen. Der Annahme dieser Verfassungsbestimmung liess der Bundesrat die Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesgesetz folgen. Dabei hatte es sowohl bei der Landesregierung wie auch bei der zuständigen Kommission von allem Anfang an geheissen, dass zuerst die Transversalen West-Ost und Nord-Süd gebaut und sowohl in Basel wie in Chiasso die Anschlüsse an die deutsche und die italienische Autobahn erstellt werden sollen. Der Nationalstrassenbau wurde aber bald zu einem Politikum erster Ordnung, bei dem die Ansprüche der nicht betroffenen und beteiligten Kantone zu wachsen begannen. Ob dieser Insistenz wurden die Helden im Bundeshaus und in der Kommission müde und weich. So kam das Unvermeidliche, dass bald einmal 200 kurze Teilstrecken im Bau waren und von einer Koordination kaum mehr die Rede sein konnte.

In Anbetracht dieser wenig erfreulichen Situation bestellte das Eidgenössische Departement des Innern Ende 1964 unter dem Vorsitz des Zuger Baudirektors, Nationalrat Dr. Alois Hürlimann, die Beratende Kommission für den Nationalstrassenbau, deren Bericht Mitte April 1966 abgeliefert wurde. Er behandelt nach eingehender Prüfung alle Grundelemente für ein langfristiges Bauprogramm, die verkehrstechnischen Notwendigkeiten, die wirtschaftlichen, landesplanerischen und verkehrspolitischen Forderungen, die technischen Möglichkeiten, vor allem dann die finanziellen Mittel sowie deren Beschaffung. Um zu einer zuverlässigen Grundlage zu kommen, hat die Kommission acht objektive Kriterien ausgewählt:

- Transportwirtschaftliche Kosten;
- Verkehrsbelastung auf dem bestehenden Strassennetz und
- dessen Belastung durch den Lastwagenverkehr;
- Zukünftige Belastung der Neuanlage;
- Dichte des bestehenden Strassennetzes im Bereich der Neuanlage;
- Anteil des Ausländerverkehrs in Prozenten des Gesamtverkehrs;
- Ausbau des Nationalstrassennetzes und
- Zustand des durch den Neubau abgelösten Strassenzuges.

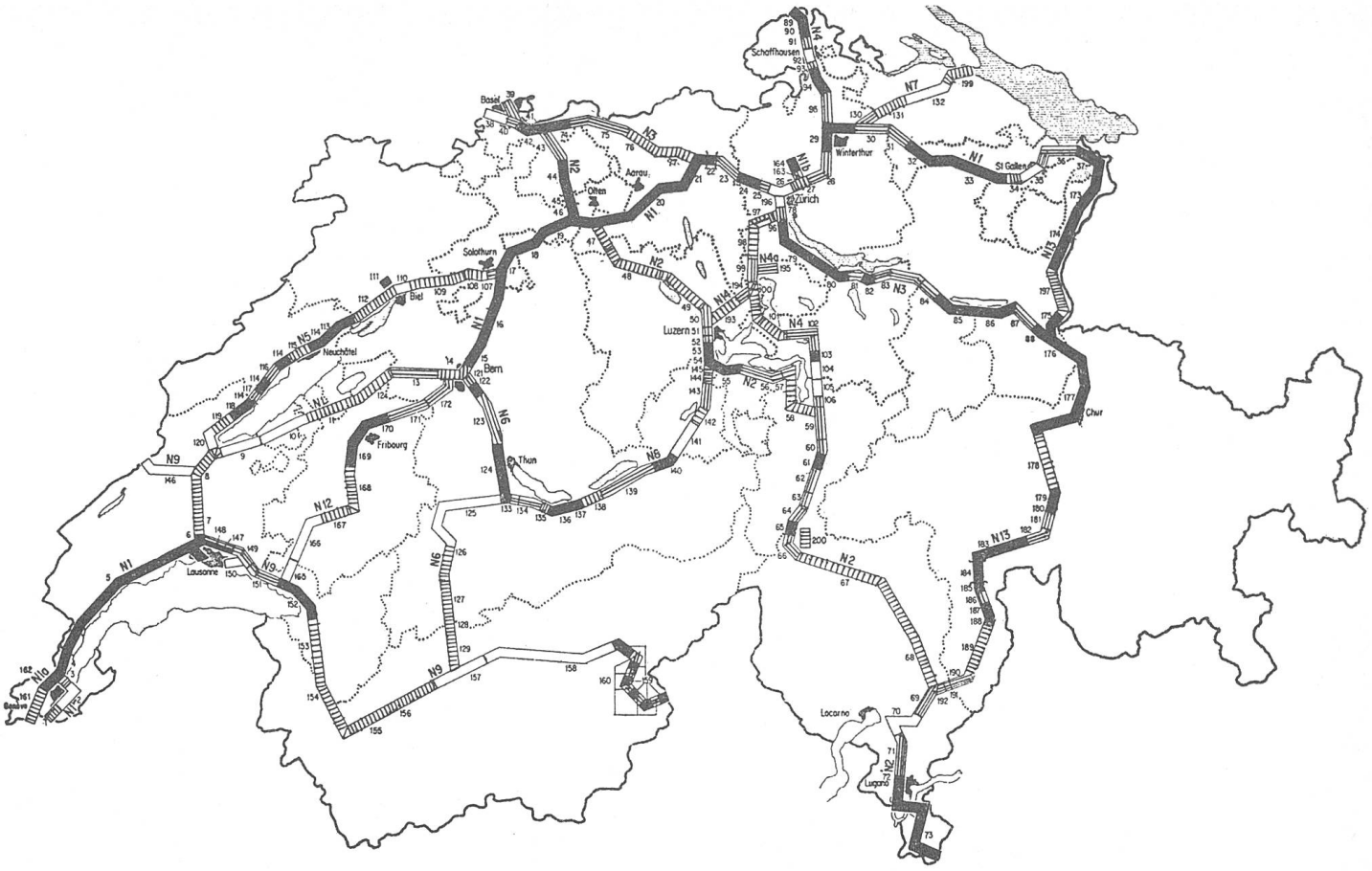
Angesichts der sich im Bau befindlichen 200 Strassenstücke musste die Kommission aus der Not eine Tugend machen, indem sie aufgrund der Kriterien eine Einstufung vornahm. Man kommt um den bestimmten Eindruck nicht herum, dass vorher «gewurstelt» wurde. Tatsache ist jedenfalls, dass die Kantone mit der Projektierung im Rückstand waren und sichtlich Mühe hatten, die durch den Bund zur Verfügung gestellte Jahresrate von 700 Millionen Franken für den Bau der vorgesehenen Netzabschnitte zu verwenden. Um aber die Kredite gleichwohl beanspruchen zu können, nahmen sie für später vorgesehene, jedoch bereits baureife Abschnitte oder Objekte voraus. Wieder andere haben aus eigener Machtbefugnis den Bau von Strassenstücken begonnen und die Kredite nach ihrem Belieben dafür verwendet.

### Der gordische Knoten

Um diesen zu durchschneiden, drückte man den scharfen Zweihänder der Kommission Hürlimann in die Hände. Ihr oblag nun die schwere Aufgabe, das lange Seil von 200 kurzen Strassenstücken auf die wichtigsten und zugleich verkehrsreichsten Knoten zu beschränken und diese zum Ausbau zu empfehlen. Sie verpflichtete sich im Kommentar zu ihrem Programm neben der ersten Bedeutung des Verkehrskreuzes Basel—Chiasso und Genf—St. Margrethen zum Grundsatz, «vor allem dort Abhilfe zu schaffen, wo die Verkehrsbehinderungen am grössten sind», das heisst, wo sich der Verkehr zusammenballt. Der Ausbau soll den Zufahrten zu den wichtigsten touristischen Erholungszentren und der Behebung von Verkehrsstauungen gelten, womit auch den Anwohnern Erleichterungen hygienischer und soziologischer Art gebracht werden. Man nimmt aus dem langfristigen Bauprogramm zur Kenntnis, «dass der Anteil des Fernverkehrs, gemessen an den gesamten Fahrleistungen, eher bescheiden ist und dass durch den Regionalverkehr über kurze Distanzen der Hauptteil aller Fahrleistungen zustande kommt». Aus diesem Grunde betrachtet es die Kommission als vordringlich, dass den schweizerischen Fahrzeuglenkern, denen die Hauptlast der Kosten des Nationalstrassenbaues aufgebürdet wird, dort Erleichterung verschafft werde, wo während vieler Stunden die grossen Fahrleistungen erbracht werden. Die Beratende Kommission stimmte in der Schlussfolgerung der ursprünglichen Auffassung des Bundesrates zu, dass «einerseits wohl auf den Hauptachsen des Nationalstrassennetzes, wie den Nationalstrassenzügen N 1, N 2 und N 3/13, lange zusammenhängende Abschnitte zu verwirklichen, daneben aber überall dort Engpässe auszuschalten» seien, wo diese verkehrshindernd wirken und wo diese Nationalstrassenstücke zu einem spätern Zeitpunkt in das zusammenhängende Nationalstrassennetz eingefügt werden können. Damit wurde mit der Willkür der Kantone und mit den 200 kurzen Teilstrecken aufgeräumt, indem 38 davon bereits im Betrieb und 43 im Bau begriffen sind, die übrigen aber vorläufig eliminiert wurden.

### Die Kantone und die Spitzenverbände

konnten sich im Vernehmlassungsverfahren mit dem Bauprogramm der Kommission zur Hauptsache einverstanden erklären und verlangten, dass regionale und kantonale Interessen zugunsten dieser gesamtschweizerischen Lösung zurücktreten müssten. Trotzdem hielten einige Kantone mit Begehren um Vorverschiebung des Baubeginns einzelner Strassenabschnitte nicht zurück, weil ihnen der




Legende zur Strassenkarte
Schwarz ausgezogen: Ende 1970 in Betrieb
Längsgestrichen: Ende 1975 in Betrieb
Quergestrichen: Ende 1980 in Betrieb
Weiss (ausser Stadt Zürich): Ende 1985 in Betrieb

Griff in den Bundesbeutel offenbar allzu leicht erscheint. Ihre Wünsche sind meistens auch bezüglich des grosszügigen Ausbaues der Nationalstrassen (Begehren nach «Aufklassierungen» von Nationalstrassen 2. in die 1. Klasse, Wegnetzanpassungen, zusätzliche Einrichtungen für die Verkehrssicherheit usw.) und sogar der Kantons- und Bergstrassen nicht gerade bescheiden. Im Vernehmlassungsverfahren ging der Ruf vor allem:

- Nach Verbesserung des Bauprogramms für die Städteverbindung Basel—Zürich;
- Nach Vorverlegung des Termins der Verbindung zwischen Bern und Wallis über den Rawil um 5 Jahre;
- Nach Vorverlegung des Baubeginnes für den Monte-Ceneri-Übergang um 8 Jahre;
- Nach früherem Baubeginn einer Teilstrecke Winterthur—Kreuzlingen um 6 Jahre;
- Nach vorzeitigem Baubeginn der Expressstrassen für die Stadt Zürich um 8 Jahre.

**Dornen ohne Rosen**

ist das heisse, heikle Problem der städtischen Expressstrassen, weil die städtischen und industriellen Agglomerationen schon heute in Abgasen, in der Luft- und Wasserverschmutzung, in Dunst, Gestank und Staub beinahe ersticken. Wir haben alle Mühe, den Glauben an die Überalterung der Bevölkerung aufzubringen, weil sie unter diesen miesen Lebensverhältnissen allzu früh untergehen muss. Und da pocht man mit der Faust auf den Tisch, weil die Expressstrassen durch die Städte noch nicht aufgebaut wurden, damit die Bevölkerung nicht von den wilden Raubtieren, sondern von den sogenannten zivilisierten Motorfahrzeugrasern aufgefressen und erbarmungslos vernichtet wird. Es fehlt nicht am harten, giftigen Vorwurf, die Pläne seien zu spät gekommen und würden unnötig verzögert. Demgegenüber gebietet aber die Gerechtigkeit die Feststellung, dass in Stadtgebieten die Projektierung, die Beschaffung der notwendigen Grundstücke und vor allem die Beschaffung der Finanzen bei unserm demokratischen System unverhältnismässig viel Zeit beanspruchen. Gerade in der Stadt Zürich stellen sich in dieser Beziehung besonders schwierige Probleme. In diesem Raum haben die eidgenössischen Räte das Netz der Expressstrassen in der Form des Y festgelegt: Die Strecken vom Hardturmplatz bis zum Platzspitz—Milchbucktunnel—Aubrugg (N1) und Verkehrsdreieck Platzspitz—Brunau (N 3). Die Verhandlungen zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich ergaben, dass die vorgesehenen Mittel zur Deckung der notwendigen Bauaufwendungen genügen. Es erweckt den Anschein, Zürich wisse im Grunde genommen nicht so recht, was es wolle: Expressstrassen, Umfahrungsstrassen oder Verkehrsring. Soll noch lange leeres Stroh gedroschen werden? Wir mussten seinerzeit für ein nettes, schmuckes Städtchen, das seither zu einem grossen Industrieort aufgestiegen ist, ein Gutachten darüber abgeben, ob die Nationalstrasse 2 durch das Städtchen oder ausserhalb geführt werden sollte. Vorerst gingen der Expertise harte Streitigkeiten mit dem Stadtpräsidenten und dem Stadtbaumeister voraus, aber beide waren schliesslich einsichtig und klug genug, sich von der Notwendigkeit der Umfahrung überzeugen zu lassen. Wenn ein Automobilist nach Zürich will, stehen

ihm eine ganze Anzahl Strassen zur Verfügung, um dorthin zu gelangen. Muss er aber weiterfahren, kann er die Stadt beliebig umgehen. Somit braucht er keine Expressstrassen, deren Bau und Landerwerb Milliarden verschlingen.

**Zahlenspiel**

Der erste Voranschlag für den Bau der Nationalstrassen begann mit 3,5 Milliarden. Als wir damals dem zuständigen Direktor erklärten, dass dieses nationale Bauwerk auf mindestens 10 bis 12 Milliarden zu stehen komme, wurden wir ganz tüchtig als Nichtswisser abgekanzelt. Am 19. März 1965 musste aber der gleiche Herr die Baukosten mit 12,5 Milliarden bekennen, im gleichen Zeitpunkt sagte der Baudirektor des Kantons Waadt eine Gesamtschuld von 20 Milliarden voraus, und vor kurzem nannte eine prominente Tageszeitung auch die Summe von 19 Milliarden Franken, berechnet auf der Preisbasis von 1970, die bis zur Vollendung des Baues der Nationalstrassen auf mindestens 25 bis 30 Milliarden steigen wird. In Anbetracht dieser Situation gehen die Grossunternehmer im Bauwesen immer mehr dazu über, eidgenössische Parlamentarier und Regierungsräte in ihre Verwaltungsgremien aufzunehmen.

**Die Leitlinie überfahren — kein Verschulden**

Die Beratende Kommission betrachtet ihren Bericht als Leitlinie, die jederzeit überfahren werden kann, wenn beim Überholen keine Gefahrensituation gegeben ist. Diesen Bericht kann jeder Jurist oder Schweizer Bürger nach seinem Belieben und Gutfinden interpretieren. Auf der einen Seite hält die Kommission dem Bundesrat und den Kantonen eine sanfte Kapuzinerpredigt, und sie erteilt diesen zugleich auch die Absolution. Mit dem Dichter ist man versucht zu sagen:

«Hier steh' ich armer Tor
Und bin so klug als wie zuvor!»

Josef Erni

# Unnahbare Schönheit Schweiz

Was die Japaner zum «Lichtbaum», dem Wahrzeichen des Schweizer Pavillons an der Weltausstellung in Osaka, sagen.

Ich fragte den Polizisten, der vor dem Schweizer Pavillon Wache hält, wie ihm die ‚Strahlende Struktur' gefalle. Dieser junge Mann hat täglich mehrere Stunden lang Gelegenheit, das weissglänzende baumförmige Bauwerk aus Stahl und Aluminium zu beschauen. Seine typisch japanische Antwort fiel kurz aus: «tsumetai kanji», sagte er, das heisst ‚ein kaltes Gefühl'. Nun ist der japanische Sommer unangenehm heiss, ein kühles Gefühl zu haben, wäre also durchaus wünschenswert. So hat es der Polizist aber nicht gemeint. Was er sagte, könnte man auch so formulieren: ‚Der Lichtbaum lässt mich kalt'.

Einem Techniker, der beim Bau der Expo mitgearbeitet hatte, stellte ich dieselbe Frage. Er meinte, die ‚Strahlende Struktur' sei ‚kibishii', das heisst ‚streng'. Seinem Empfinden nach ist das Glühbirnenlicht des Aluminiumbaums zu weiss, zu hart. Wäre es nach diesem Techniker gegangen, so hätte der ‚Hikarinoki' (japanisch für ‚Lichtbaum') indirektes Licht erhalten. Dadurch wäre ein Spiel von Licht und Schatten entstanden.

Die Japaner lieben an Kunstwerken das Unscharfe, das im Dunkeln Gelassene. Sie lieben Nuancen, feine Übergänge. Der ‚Hikarinoki' mit seinen präzisen geometrischen Formen und seinem metallischen Glanz ist ein unjapanisches Gebilde.

**Ein Fruchtbarkeitstempel**

Ein Arbeiter bemerkte, der ‚Hikarinoki' sei zu schön. Wie eine blendend schöne, eine vollendet schöne Frau, bei der sich die Männer nicht ganz zu Hause fühlen.

Ein Reporter fand den ‚Hikarinoki' erotisch, und zwar wegen der auf Stielen sitzenden Glaskugelglühbirnen. Dieser Mann glaubt auf dem Aluminiumbaum 32 000 männliche Glieder zu erblicken. Seine Phantasie ist gar nicht so ausgefallen: Der Phalluskult ist in der Kultur Japans tief verankert. Auf Friedhöfen und in buddhistischen Tempeln insbesondere gibt es heute noch zahllose hölzerne und steinerne Phallussymbole, die den gestielten Glühbirnen nicht unähnlich sehen.

**Die Japanerinnen begeistert**

Das weibliche Geschlecht spendet dem ‚Hikarinoki' uneingeschränktes Lob. «Er ist das Schönste auf der ganzen Expo», sagen mir viele Japanerinnen. Den Frauen gefällt das Helle, Klare, Festliche. Die Mädchen finden den Lichtbaum romantisch. Sie lassen sich mit ihm als Hintergrund photographieren.

**Oase für Liebespaare und Schulklassen**

Der ‚Hikarinoki' steht auf einem etwas erhöhten Platz aus weisslichen Sandpolyesterplatten. Japanische Lehrer und Lehrerinnen nutzen die Weite dieses Ortes, indem sie hier ihre Klassen in Reih' und Glied antreten lassen um festzustellen, wieviele Schüler auf dem Rundgang durch die Expo verlorengegangen sind. Liebespaare lieben es, hier zu lustwandeln. Das Leichte, Beschwingte der Schweizer Piazza entspricht ihrer Stimmung.

Zur Mittags- und Abendzeit rasten Scharen von Japanern auf dem sauber und sanft aussehenden Polyesterboden. Sie verzehren ihren mitgebrachten Imbiss. Für viele müde Expo-Wanderer ist die Schweizer Piazza eine Oase. Leider fehlt aber ein Brunnen mit Trinkwasser. Schade, das hätte man beim Planen nicht vergessen sollen. Nach westlichem Empfinden fehlen auch Sitzgelegenheiten. Doch die Japaner stört dies gar nicht, denn sie sitzen zum Essen gern auf dem Boden, sie sind es von zu Hause gewöhnt. Was sie schon eher stören könnte: Expo-Besucher aus westlichen Ländern wollen solche Picknick-Szenen photographieren. Dies mag oft dazu führen, dass Japaner sich plötzlich ihres Auf-dem-Boden-Sitzens schämen. Uns Europäern sind sol-