

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik =
Revue technique suisse des mensurations et améliorations foncières

Herausgeber: Schweizerischer Geometerverein = Association suisse des géomètres

Band: 40 (1942)

Heft: 1

Artikel: Fernverkehrsstrassen und Güterzusammenlegungen

Autor: Bachmann, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-199750>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Fernverkehrsstraßen und Güterzusammenlegungen

In der „Autostraße“, dem Organ des Schweiz. Autostraßenvereins, haben in den beiden letzten Nummern Fachleute Stellung genommen zur Frage der Trennung des landwirtschaftlichen Verkehrs in Landgemeinden vom Durchgangsverkehr auf Überlandstraßen. Die Verfasser der Artikel, die Herren Kantonsingenieur K. Keller aus Zürich und Kulturingenieur Alf. Strüby, Chef des eidg. Meliorationsamtes in Bern, sind grundsätzlich der gleichen Auffassung, sie fordern beide eine Trennung des Güterverkehrs vom Motorfahrzeugverkehr, nur sind sie in Erreichung dieses Ziels nicht gleicher Meinung. Herr Kantonsingenieur Keller vertritt die Auffassung, daß einer zukünftigen Verkehrssteigerung auf unserem schweizerischen Straßennetz, durch Ausbau und Korrektio n der vorhandenen Straßenzüge Rechnung getragen werden könne, wenn eine angemessene Verkehrstrennung durch zweckentsprechende Anlagen von Güterwegen bei Güterregulierung erfolge, während Herr Kulturingenieur Strüby neben dieser Verkehrstrennung die Verlegung des Durchgangsverkehrs außerhalb die landwirtschaftlichen Dörfer fordert und die Erstellung von separaten Autostraßen verlangt. Es werden gegenwärtig in unserem Lande tausende von Kilometern neuer Güterstraßen projiziert und durchgeführt, und es dürfte daher nur der Sache dienen, wenn die beiden Artikel nicht nur dem Automobilist und Bauingenieur zur Kenntnis gebracht werden, sondern auch den mit der Durchführung der Güterregulierungen betrauten Kulturingenieuren und Grundbuchgeometern. Im Einverständnis mit den beiden Verfassern bringen wir nachstehend die betreffenden Artikel ungekürzt wieder. Herr Kantonsingenieur Keller schreibt:

Dank der außergewöhnlichen Dichtigkeit des schweizerischen Straßennetzes wird der zunehmende Verkehr nur in ganz besondern Fällen die Schaffung eigentlicher Automobilstraßen erfordern. Soweit eine Beurteilung der Verhältnisse heute möglich ist, dürfte allgemein der Ausbau und die Korrektio n der vorhandenen Straßenzüge den Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs genügen, wenn die Verkehrstrennung ausreichend erfolgt. Diese sollte sich aber bei den wichtigsten Verkehrsstraßen nicht bloß auf die Trennung des Rad- und des Fußgängerverkehrs vom übrigen Verkehr durch Anlage von Rad- und Gehwegen beschränken, vielmehr sollte auch der landwirtschaftliche Verkehr, der den schnellen Verkehr der motorisierten Fahrzeuge außerordentlich hemmt und zu Unfällen Anlaß gibt, von diesen getrennt auf besondere Wege gewiesen werden. Eine Trennung des landwirtschaftlichen Verkehrs vom motorisierten Straßenverkehr ist nicht nur für diesen erwünscht, sondern mindestens im selben Maße auch für jenen selbst; denn nichts ist für den landwirtschaftlichen Verkehr so störend, wie die ständige Kollisionsgefahr mit schnellfahrenden Motorfahrzeugen. Wo der Weidgang über stark von Motorfahrzeugen frequentierte Straßen erfolgen muß, werden bei wachsendem Autoverkehr für die Landwirtschaft und den Motorfahrzeugverkehr unhaltbare Zustände eintreten.

Aber nicht nur der die großen Straßen benützende landwirtschaftliche Verkehr gefährdet den großen Autoverkehr, sondern auch der von den Äckern auf die modernen Straßen eingeschleppte Schmutz bildet unter gewissen Verhältnissen eine nicht geringe Unfallgefahr für den Autoverkehr. Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn zur Behebung oder Hintanhaltung dieser Übelstände beim Neubau oder Ausbau wichtiger schweizerischer Fernverkehrsstraßen in manchen Fällen bereits besondere Anstalten getroffen worden sind. So wurde bei der Korrektur der Straße Zürich–Winterthur in Kempttal ein Güterweg der Firma Maggi, der die alte Straße auf gleicher Höhe kreuzte, unter der neuen Straße durchgeführt, so daß der große Güterverkehr und hauptsächlich auch der Weidgang den starken Straßenverkehr nicht mehr belästigt. Beim Bau der Straßen Wil–Goßau überführte der Kanton St. Gallen zum selben Zwecke Güterwege, und schließlich legte der Kanton Aargau beim Ausbau der Straße Baden–Zürich zwischen Neuenhof und Killwangen Parallelwege für den Güterverkehr an. Parallelwege wurden auch beim Ausbau der Straße Winterthur–Schaffhausen zwischen Ohringen und Hettlingen ausgeführt. Zweifellos werden beim zukünftigen Ausbau verkehrsreicher Straßen in noch größerem Maße solche Anlagen zur Fernhaltung des landwirtschaftlichen Verkehrs erstellt. Insbesondere sollte dies der Fall sein bei jenen bedeutenderen Straßenbauten, die zurzeit für die zukünftige Arbeitsbeschaffung bereit gestellt werden. Entsprechende Vorkehrungen sollten, wo gerechtfertigt, zum vornherein in die Projekte aufgenommen werden.

Andererseits wären aber auch bei der Projektierung und Ausführung von Güterzusammenlegungen und Meliorationen diese Forderungen des modernen Straßenverkehrs gebührend zu berücksichtigen. Güterstraßennetze wären also in Zukunft so anzulegen, daß der landwirtschaftliche Verkehr von den landwirtschaftlichen Siedelungen und Dörfern mit den Gütern wichtige Verkehrsstraßen nicht mehr benützen und, wenn immer möglich, auch nicht mehr kreuzen muß. Diese Forderung mag vielleicht in besondern Fällen bei der Projektierung des Güterwegnetzes einige Schwierigkeiten bereiten. Bei eingehenden Studien werden sich aber in den meisten Fällen Lösungen finden, die diesen Forderungen gerecht werden und auch die gleichgerichteten landwirtschaftlichen Interessen gebührend berücksichtigen.

Vor einiger Zeit in Deutschland durchgeführte Untersuchungen haben einwandfrei ergeben, daß der Motorverkehr auf den alten Reichsstraßen des gemischten Verkehrs wegen mehr Zeit und mehr Treibstoff und Öl erfordert und größeren Verschleiß an den Pneus und den mechanischen Teilen verursacht als auf den Autobahnen. Dies ist nicht zum mindesten eine Folge des auf den Reichsstraßen sich abwickelnden landwirtschaftlichen Verkehrs, der vermehrtes Abbremsen, eventuell Stoppen und Schalten erfordert. Die sich hieraus ergebenden geldlichen Aufwendungen sind wesentlich und fallen für die Volkswirtschaft eines an Rohstoff armen Landes wie die Schweiz besonders ins Gewicht. Die Fernhaltung des landwirtschaftlichen Verkehrs von den verkehrsreichen

Straßen würde also nicht nur die Zahl der Unfälle sowohl beim landwirtschaftlichen Verkehr wie beim Autoverkehr vermindern, sie hätte auch Einsparungen an Benzin, Öl und Gummi und einen geringern Verschleiß der Maschine zur Folge. In Betracht fällt ferner die Zeitersparnis, die sich besonders beim Lastwagenverkehr auswirken würde.

Bis Ende 1938 wurden in der Schweiz für rund 330 Millionen Franken Bodenverbesserungen durchgeführt, an die der Bund rund 90 Millionen Franken und die Kantone rund 80 Millionen Franken Beiträge leisteten. Bund und Kantone übernahmen also mehr als die Hälfte der Ausführungskosten. Das außerordentliche Meliorationsprogramm vom Jahre 1941 sieht Ausgaben von rund 160 Millionen Franken vor; es ist anzunehmen, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen Bund und Kantone noch höhere Beiträge leisten werden als bisher. Auf die Landesausstellung hin wurden die Kosten der in der Schweiz noch auszuführenden Meliorationen auf über 800 Millionen Franken geschätzt. Für Straßenverbesserungen, Neubau und Unterhalt haben die Kantone für ihre kantonalen Straßennetze im Jahrzehnt 1929–1938 850 Millionen Franken aufgewendet, und neueste Berechnungen ergaben, daß für den Ausbau eines schweizerischen Talstraßennetzes (Hauptverkehrsstraßen) mindestens 500 Millionen Franken erforderlich sind. Hieran wird der Bund offenbar wesentliche Beiträge leisten, falls dieser Ausbau im Rahmen der Arbeitsbeschaffung erfolgen könnte.

Aus diesen Überlegungen und Angaben ergibt sich, daß nicht nur die Straßenbenützer und die Landwirte an der vorgeschlagenen weiteren Verkehrstrennung ein Interesse haben, sondern auch Bund und Kantone aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen. Es dürfte deshalb gegeben sein, wenn in Zukunft Bund und Kantone die Zusicherung von Beiträgen an Güterzusammenlegungen und Meliorationen an die Bedingung knüpfen, daß die Güterzusammenlegungs- und Meliorationsunternehmen zu der angestrebten Verkehrstrennung Hand bieten und das landwirtschaftliche Wegnetz so anlegen, daß der landwirtschaftliche Verkehr den Motorfahrzeugverkehr bedeutender Straßen nicht mehr beeinträchtigt. Welche Straßenzüge vom landwirtschaftlichen Verkehr freizuhalten wären, hätten Bund und Kantone festzusetzen. In Frage kommen hierfür etwa die Straßenzüge des *Fernverkehrsstraßennetzes*, das der Schweizerische Autostraßen-Verein aufgestellt hat, vielleicht auch das Hauptverkehrsstraßennetz, das die Vereinigung Schweizerischer Straßenfachmänner im Einvernehmen mit der Baudirektorenkonferenz festsetzte, oder für die schweizerische Hochebene das Talstraßennetz, welches das Eidgenössische Oberbauinspektorat zurzeit bearbeitet. Selbstverständlich bedarf die Festsetzung eines solchen Straßennetzes, das vom landwirtschaftlichen Verkehr ganz oder doch zur Hauptsache befreit ist, einer gründlichen Prüfung und sollte auf die Straßenzüge mit großer Frequenz beschränkt werden.

Herr Kulturingenieur Strüby vertritt folgende Auffassung:

Der Straßenbau hat in den letzten Dezennien verschiedene Wandlungen erfahren. Mit der Zunahme der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes

hatten seinerzeit die Straßen an Bedeutung verloren. Man nahm an, daß der Fernverkehr mehr und mehr von der Eisenbahn bewältigt werde und die Straßen lediglich dem Lokalverkehr zu dienen hätten.

Die außerordentliche Entwicklung der Motorfahrzeuge, Autos, Camions und Traktoren, brachte aber eine ganz wesentliche Umstellung. Der Verkehr auf den Straßen nahm ständig zu. Die gegenwärtige Abnahme infolge des Benzinmangels ist hoffentlich nur eine temporäre Entwicklungsphase. Der rege Automobilverkehr auf einzelnen Strecken stellte größere Anforderungen an Bau, Linienführung und Unterhalt der Straßen als ehemals der Fuhrwerkverkehr allein. Verkehrs- und Autostraßen wurden ausgebaut, verbreitert, mit stärkeren Steinbetten versehen. An Stelle der einfachen Beschotterung trat eine spezielle Oberflächen- oder Fahrbahnbehandlung.

Gleichzeitig steigerte sich aber auch das Bedürfnis besserer Straßen und Wege für den Lokalverkehr, für die intensivere Bewirtschaftung des Grund und Bodens, für den rein landwirtschaftlichen Verkehr.

In unserm Lande haben wir neben einem dichten Eisenbahnnetz auch ein sehr dichtes Straßennetz. Die Durchgangs- und allgemeinen Verkehrsstraßen sind in der Regel gut ausgebaut. Die Linienführung läßt aber häufig zu wünschen übrig.

Dies ist auf die Entwicklung zurückzuführen, die bei uns der Straßenbau erfahren hat. Fußwege wurden zu Feldwegen, die Feldwege zu Fahrstraßen und diese zu Autostraßen ausgebaut. Jedes Dorf, ja selbst jeder kleine Weiler drang darauf, nicht vom Verkehr abgeschnitten zu werden, und so wurden jeweils die Straßen korrigiert unter weitgehender Beibehaltung der Linienführung, die wohl für den Lokalverkehr, nicht aber für den Fernverkehr genügen.

Die außerordentliche Zunahme der Motorfahrzeuge erfordert für den Fernverkehr die Schaffung eigentlicher Automobilstraßen.

Herr Kulturingenieur Strüby gibt dann Kenntnis von einzelnen Forderungen des Kantonsingenieurs Keller, welche im vorstehenden Artikel enthalten sind, und bemerkt, daß der Schweiz. Autostraßenverein dem eidg. Volkswirtschaftsdepartement eine Eingabe eingereicht habe mit der Anregung, der Bund sollte nur an solche Güterregulierungen Subventionen ausrichten, die den Anforderungen der Trennung des landwirtschaftlichen vom allgemeinen Verkehr gerecht werden. Herr Strüby fährt dann fort:

Eine gründliche Prüfung dieses wichtigen Problems drängt sich nicht nur für den allgemeinen Automobilverkehr auf, sondern ist auch notwendig vom Standpunkt der Landwirtschaft. Wir haben in der Schweiz noch zusammenlegungsbedürftige Gemeinden, die insgesamt ein Gebiet von mehr als 500 000 Hektaren umfassen. Diese liegen teilweise in Zonen, die für die Schaffung von Auto- und Fernverkehrsstraßen in Betracht fallen.

Für jede Güterzusammenlegung ist die Erstellung eines rationellen Wegnetzes notwendig. Bei der Projektierung der Wegnetze soll darnach getrachtet werden, die Güterwege so anzulegen, daß sich für die allge-

meinen Verkehrsstraßen eine Entlastung ergibt. Dieser absolut berechtigten Forderung wird und kann aber leider nicht überall nachgelebt werden. Die Gründe hiefür sind mannigfaltiger Art. Einmal ergibt sich zwangsläufig als Ausgangsbasis für alle Güterstraßen das Dorf oder die betreffende landwirtschaftliche Siedlung. Volkswirtschaftlich wäre es in vielen Fällen nicht tragbar und vom technischen Standpunkt auch sehr schwierig, eine Verkehrstrennung vorzunehmen. In vielen Fällen ist dies direkt ausgeschlossen, wenn die Fernverkehrsstraßen mitten durch die landwirtschaftlichen Dörfer führen. Im fernern ist zu berücksichtigen, daß auch die Güterwege besser ausgebaut werden müssen als früher, weil für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht mehr ausschließlich tierischer Zug in Betracht fällt, sondern mehr und mehr auch Motorfahrzeuge verwendet werden (Camions und Traktoren).

Das Problem der Verkehrstrennung kann nicht gelöst werden mit der Forderung, es sei der landwirtschaftliche Güterverkehr von den Autostraßen zu verlegen, sondern nur durch eine Verlegung der allgemeinen Auto- und Fernverkehrsstraßen aus den landwirtschaftlichen Dörfern.

Das allgemeine Verkehrsstraßennetz sollte unter diesem Gesichtspunkt geprüft werden. Die von der Vereinigung schweizerischer Straßenbaufachmänner im Auftrag des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements herausgegebene Karte der Hauptstraßen mit Vortrittsrecht entspricht dieser Forderung nur teilweise.

Für die Schaffung eines zweckmäßigen Fernverkehrsstraßennetzes stieß man in der Praxis auf große Schwierigkeiten. In den Kantonen wurden für die Gestaltung des Straßennetzes weitgehend die kantonalen und die lokalen Bedürfnisse berücksichtigt. Man beschränkte sich zur Hauptsache auf Korrekturen und den Ausbau der bestehenden Ortsverbindungsstraßen. Ein charakteristisches Beispiel hiefür ist die Autostraße Bern–Thun. Diese Fernverkehrsstraße schlängelt sich mitten durch alle Dörfer, die an dieser Strecke liegen. Auf die kurze Distanz von 25 Kilometer führt sie durch acht landwirtschaftliche Dörfer. 11,2 Kilometer, also fast die Hälfte der Gesamtlänge, sind Dorfstrecken. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die Schaffung einer Auto- oder Fernverkehrsstraße außerhalb der Ortschaften ohne die geringsten technischen Schwierigkeiten möglich wäre. Für den Anschluß der Dörfer müßten ganz kurze Zufahrtsstrecken erstellt werden.

Leider wurde auch hier wie anderwärts einfach die Dorfverbindungsstraße zur Autostraße ausgebaut, und zwar mit einem derartigen Aufwand, daß heute, nachdem so große Summen in diese sogenannte Kantonsstraßen investiert wurden, die Erstellung einer Umgehungsstraße auf allerlei Schwierigkeiten stößt.

Dieses Beispiel zeigt aber auch mit aller Deutlichkeit, daß eine Verkehrstrennung nur möglich ist bei einer Linienführung der Durchgangsstraßen außerhalb der Ortschaften.

Bei einer Beibehaltung des gegenwärtigen Trasses ließe sich eine *Trennung des allgemeinen Verkehrs vom landwirtschaftlichen Verkehr nur bewerkstelligen, wenn die Autostraße zur Autobahn ausgebaut würde;*

dies würde die Erstellung von äußerst kostspieligen Über- und Unterführungen voraussetzen. Es ergäben sich hiebei für den örtlichen und landwirtschaftlichen Verkehr unangenehme Erschwerungen und Behinderungen. Die Trennung des Verkehrs bedingt in vielen Kreisen eine Umstellung.

Die Ansicht, es liege im Interesse der Ortschaften, wenn allgemeine Verkehrsstraßen mitten durch die Dörfer führen, findet man noch fast überall. Die Verlegung der Durchgangsstraßen wird vom Handel und Gewerbe, von Landgasthöfen usw. schwer bekämpft, obwohl in den meisten Fällen es schwer halten dürfte, den Nachweis einer wirklichen Schädigung ihrer lokalen Interessen zu erbringen.

Für die Schaffung eines Fernverkehrsstraßennetzes, das den modernen Anforderungen für Motorfahrzeuge entspricht, sollte ein umfassendes Projekt aller Umgehungsstraßen ausgearbeitet werden. Es wäre zum voraus festzulegen, welche Städte und Ortschaften direkt verbunden werden sollen. Alle kleinern Örtlichkeiten und grundsätzlich alle landwirtschaftlichen Dörfer wären zu umfahren, beziehungsweise zu umgehen. In einer gewissen Distanz längs den Fernverkehrsstraßen sollten Bauverbote erlassen werden.

Dieses allgemeine Projekt wäre grundlegend. Bei der Erstellung von neuen Straßen und Wegen würde auf dieses abgestellt, und ganz besonders bei der Projektierung der Wegnetze für Güterzusammenlegungen. Dieses Vorgehen würde es ermöglichen, im Zusammenlegungsverfahren das erforderliche Land für den Straßenbau auszuscheiden und das landwirtschaftliche Wegnetz für den Güter- und Lokalverkehr so anzulegen, daß sich eine Trennung vom allgemeinen Verkehr ergibt. Das einmal arrondierte oder gut parzellierte Grundeigentum würde später nicht durch die Anlage von Autostraßen wieder zerschnitten und zerstückelt. Selbst wenn der Ausbau der Fernverkehrsstraßen erst in einem spätern Zeitpunkt erfolgen sollte, rechtfertigt sich ein solches Vorgehen. Die Zweckmäßigkeit dieses Verfahrens zeigen augenfällig die beiden nachgenannten Güterzusammenlegungsunternehmen.

Güterzusammenlegung Henggart, Kanton Zürich.

Die Fernverkehrsstraße Schaffhausen–Zürich führt über Andelfingen–Kreuzstraße–Winterthur oder zur Umgehung von Winterthur von Kreuzstraße über Henggart–Kloten. Die Grundeigentümer von Henggart haben die Durchführung der Güterzusammenlegung beschlossen. Gleichzeitig mit der Güterzusammenlegung wurde nun eine neue Linienführung der Staatsstraßenstrecke projektiert, so daß die Dorfstrecke durch Henggart vom Fernverkehr nicht mehr benutzt werden muß.

Güterzusammenlegung Utzenstorf, Kanton Bern.

Die Autostraße Burgdorf–Solothurn führt durch das fast zwei Kilometer lange Dorf Utzenstorf. In dieser Gemeinde wurde eine Güter-

zusammenlegung durchgeführt. Bei der Projektierung des Wegnetzes wurde die Verlegung der Staatsstraße aus dem Dorfe berücksichtigt. Wegen einer sehr großen Gegnerschaft, die eine Schädigung der Interessen von Utzenstorf befürchtete, wurde aber leider bis anhin die vorgesehene Umgehungsstraße nicht ausgebaut. Das Wegnetz der Güterzusammenlegung sah aber diesen Straßenzug vor, und so wird es doch möglich sein, ohne Schwierigkeit den erstellten Güterweg zur Verkehrsstraße auszubauen.

Diese beiden Beispiele zeigen, daß sich *das Problem einer Trennung des landwirtschaftlichen Güterverkehrs vom allgemeinen Verkehr lösen läßt. Voraussetzung hiefür ist aber eine Verlegung der Verkehrsstraßen und nicht eine solche der Güterstraßen.*

Über Photogrammetrie und Kartographie

Von W. Kreisel, Ing.

Vergnügt stieg ich aus dem Bisistal durch das Ambeißiband der Karretalp zu (Siegfriedkarte [S. K.] Blatt 400, Linthal, Nachträge 1932). Ob dem Rohbutzli liegt das Heidenstäfeli: ein blitzblankes Grasbödeli inmitten einer ausgedehnten Karrenlandschaft. Es gibt dem Weg den Namen. Auf der SK. windet sich dort eine braune Kurve in schwarzer, endloser Karrenzeichnung. Dieses Bödeli sei das Alpeli, behauptet sie, die SK. Es gibt allerdings ein Alpeli im Rohbutzli; aber dieses Bödeli war seit Menschengedenken das Heidenstäfeli. Der Übersichtsplan (ÜPl., Operat Muotatal, Blatt Glattalp, nachgef. 1936) kennt es dem Namen nach nicht; ebensowenig wie das Ochsenbödeli, dem Heidenstäfeli sein Pendant auf der Twärenen. Und doch — kaum ein Gespräch mit Ortskundigen, ohne daß diese zwei Namen nicht erwähnt würden.

Anstatt über das Heidenstäfeli kann man auch durch die Inneren Streipfen und das Karretalphyüttli nach der Erixmatt gelangen. Oder gar man steigt aus dem Bisistal durchs Melchbergband und geht am Chrüz, Üsserem und Innerem Dreck vorbei. Dann folgt man dem Fuß des unendlich langen Rückens, um schließlich zum Erixmatthüttli zu gelangen. Nur zweimal ist dieser Rücken deutlich unterteilt, nämlich beim Üsseren und beim Inneren Wändli, bei welchem ersterem der Wändliweg zu den Chilchbüelen durchgeht.

Der Flätschstock (nicht Flätstock wie SK. und ÜPl. behaupten) ist vom Erixmatthüttli leicht erreichbar und gestattet einen guten Überblick über das, was noch ob der Schwyzerwand liegt, durch welche letztere man an zwei Orten absteigen kann, um nach Braunwald zu gelangen. Grind und Remder Eggen sind wertvolle Orientierungsmittel am nördlichen Abstieg durchs Bützi, während am Südende der Wand ob dem Bärentritt ein großer Sandboden sich befindet, der nördlich und südlich von einem Eggen abgegrenzt wird. Formtyp, um in der Sprache des Generals Dufour zu reden! Und die Morphologie hätte dafür sogar einen Namen auf Lager.