

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 106 (1980)  
**Heft:** 30  
  
**Rubrik:** Blick in die Schweiz

### **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**

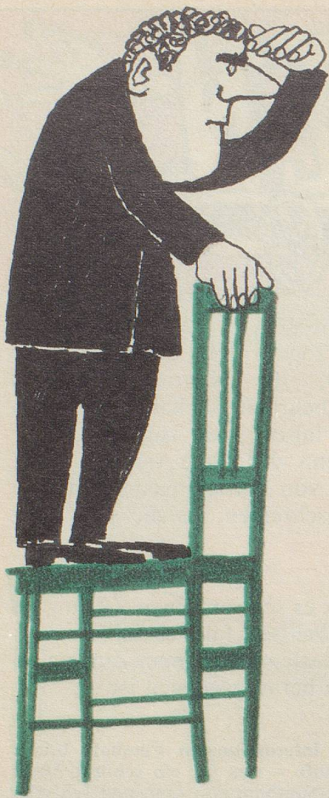
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 26.11.2024

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



## BLICK IN DIE SCHWEIZ

# Zahlen, Zahlen – zahlen!, zahlen!...

### Kleines Land und grosse(s) Zahlen...

Es gibt viele Ranglisten, in denen die Schweiz weit vorne steht, was den Stand unseres Fortschrittes bezeugt. So hat kaum ein Staat ein so engmaschiges Eisenbahnnetz wie die Schweiz. Vergleicht man überdies die Maschendichte der Autobahnnetze vergleichbarer Staaten mit dem bei uns geplanten Nationalstrassennetz, dann wird verständlich, warum sie nirgends so eng sein muss wie bei uns: weil in unserem kleinen Land ohnehin alles enger ist als anderswo! Von der Gesamtfläche der Schweiz – seit je nicht gross – sind über 20% «Oed- und Unland» (Gebirge usw.) sowie Gewässerflächen. Allein zwischen 1942 und 1967 betrug, wegen Ueberbauung, der Verlust an Kulturland soviel wie die Fläche des Thurgaus, nämlich durchschnittlich *im Jahr* die Fläche des Zugersees (3500 ha), d. h. *pro Tag* die Fläche eines Bauernbetriebes (10 ha) oder *pro Stunde* eine Fläche von Fussballplatzgrösse (4000 m<sup>2</sup>), was *pro Sekunde* nur 1 m<sup>2</sup> ausmacht. Uebrigens: Zwischen 1965 und 1975 ging die Verengung weiter, nämlich gingen weitere

26000 ha verloren, was etwa siebeneinhalbmal soviel ist wie die Zugerseeefläche. Das soll uns ein anderes Land nachmachen! Kein Wunder, dass auch unser N-Strassennetz nicht engmaschig genug sein kann. Das Regierungsprogramm des Bundes (Finanzplan 1980/83) sieht für den Verkehr Ausgaben von 10 988 Millionen Franken vor. Zwar sollte man sparen, aber das kann man überall, nur natürlich nicht beim Verkehr.

### ... auch punkto Kultur

So konnte im Rheintal endlich eine der N-3-Strassenlücken (16 km) geschlossen werden. Durchschnittlicher Preis pro Kilometer: 7,8 Millionen Franken. Das scheint angesichts der weiter bestehenden übrigen Lücken viel, aber herzlich wenig, wenn man bedenkt, dass 3 km Basler Stadtautobahn 450 Millionen Franken kosten sollen, was für je 100 m 15 Millionen ausmacht. Aber das nimmt man gerne in Kauf angesichts der kulturellen Bedeutung der Autobahn. Bundesrat Hürlimann sagte es, als in Basel der direkte Anschluss ans deutsche Autobahnnetz erfolgte: Er pries «die wirtschaftliche und

kulturelle Bedeutung dieses kürzesten Weges zwischen Nord und Süd».

Einzelne Ranglisten gilt es eben auch – oder vor allem – unter kulturellen Aspekten zu betrachten: Bezüglich Verkehrsdichte zum Beispiel stand 1979 die Autobahn bei Hagnau-Ost (BL) an der Spitze – mit durchschnittlich 58 586 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Was nicht etwa ausgefallene einsame Spitze war, denn auf die Zürcher Rosenstrasse (2. Rang) entfielen nur rund 1000 weniger, gefolgt von der Luzerner Seebrücke (47 402) und der Limmatbrücke Schlieren (44 977). Nimmt man als Durchschnitt dieser Preissträger 48 000, dann lässt sich auch von einem mittelmässigen Rechner leicht ermitteln, dass auf je knappe 2 Sekunden ein Fahrzeug entfällt, wenn auch nur im Durchschnitt. Und so werden eben auch die Träger von Schallschutzwänden fast zwangsläufig zu Kulturträgern. Da sie indessen nur beschränkt taugen, entschied das Zürcher Volk in einer Anwendung unbedachter Kultureuphorie, die N-20 sei auf einer Länge von 1770 m zu überdachen. Ob dasselbe Volk auch der Kreditvorlage dafür – 50 Millionen – zustimmen wird, muss sich noch erweisen. Auch Kultur ist eben nie gratis!

### Reaktionäre Reaktionen

In den letzten zwölf Monaten nahm der Bestand an Personenwagen um 100 000 zu (auf 2,2 Millionen), ganz abgesehen davon, dass jährlich weitere Millionen ausländische Motorfahrzeuge sich vorübergehend in der Schweiz aufhalten (1979 fuhr 47,3 Millionen ein). So traf denn das Ergebnis einer Meinungsumfrage (das sich allerdings aus unzähligen Zeitungsmeldungen ebenfalls ergeben hätte), nämlich unsere so reichlich Autos besitzende Bevölkerung stehe dem geplanten Nationalstrassennetz immer skeptischer gegenüber, die Öffentlichkeit wie ein Blitz aus heiterem Himmel.

Es gibt offenbar und bedauerlicherweise viele, die das kulturelle Zeichen der Zeit, ganz vorne in den Ranglisten zu sein, noch nicht erkannt haben. Nicht nur, dass z. B. die Berner mit der Obwaldner Regierung über die Linienführung der N-8 (Spiez–Luzern) verhandeln will oder der Aargauer Naturschutzbund ein Alternativprojekt zur geplanten Ostumfahrung von Aarau präsentiert, nicht nur, dass in Bern die Umfahrungsautobahn und in der Waadt ein Autobahnzubringer zu Zankäpfeln wurden –

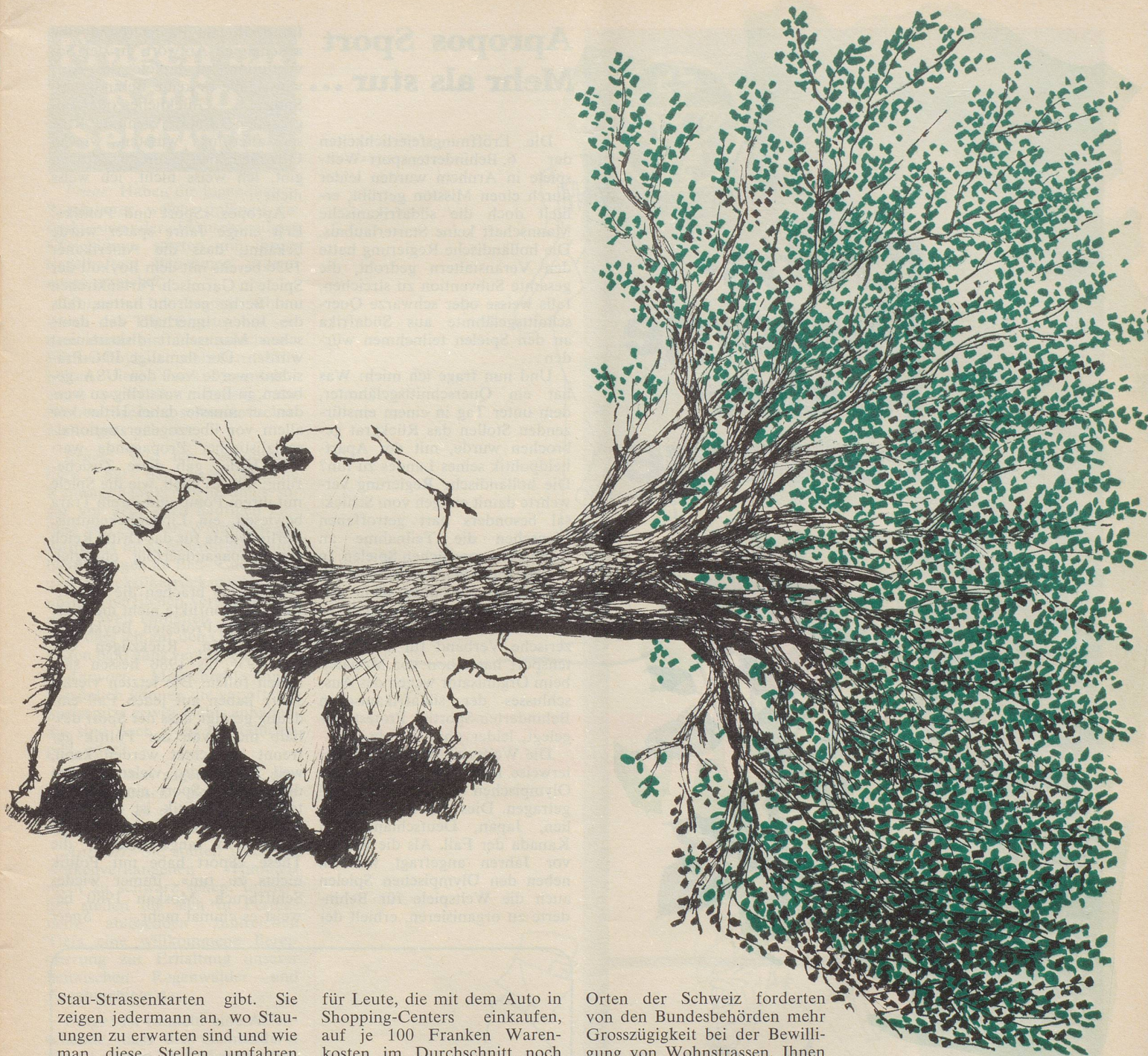
nein, gegen den Bau der N-6 durchs Simmental erhob sich die gleiche heftigste Opposition wie gegen die N-4 im Zürcher Weinland oder wie gegen die Aufnahme der Strasse Winterthur–Weiach ins Nationalstrassennetz. Und die Gegner einer Autobahn durchs Knonaueramt, die – «grün» demonstrierend – ins geplante Trasse junge Obstbäume pflanzten, verschanzten sich sogar hinter Zahlen und erklärten, das Projekt würde zur Verbetonisierung von Kulturland führen, auf dem Getreide für 400 Tonnen Brot oder Gras für 1,36 Millionen Liter Milch wachse; der Strasse würden 100 Hektaren Kulturland mit 9 Häusern sowie 250 Apfel-, 70 Birn- und 25 Kirschbäumen zum Opfer fallen...

Da gibt es tröstlicher Weise weit Erhebenderes, nach vorn in den Ranglisten Drängenderes zu melden – etwa aus Genf, wo das Regierungsprojekt für eine Umfahrungsautobahn vom Volk zwar knapp mit 55%, aber immerhin angenommen wurde, auch wenn das den an grünem Umschwung ja wahrlich nicht reichen Stadtkanton 1 Million Quadratmeter fruchtbares Kulturland – neben der Geringfügigkeit von 10 000 Bäumen – kosten wird.

### Lichtblicke

Und einen Lichtblick vermittelt auch die Walliser Regierung, die nicht nur darauf besteht, dass der geplante Rawyl-Tunnel gebaut wird, sondern die den Bundesrat auch zu prüfen aufforderte, ob nicht andere Strassen und Pässe ebenfalls ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden könnten. Etwa Pas de Morgins, Zufahrt Lötschberg, Furka, Grimsel, Nufenen, La Forclaz... Warum eigentlich nicht?! Alpiner Autobahn-Hochtourismus, autotouristischer Nord-Süd-Direttissima-Hochleistungs-Kulturaustausch! In den Gebirgs-Autoraststätten könnte man ja den wenigen Natur-Nostalgikern noch immer wenigstens in Vitrinen zeigen, wie es *einst* war. Und vielleicht lassen sich in geeigneten Käfigen sogar einige Murmeltiere zu Demonstrationszwecken und gegen Eintrittsgeld halten, wenn sie dem Lärm der Gebirgshelikopterei standzuhalten vermögen. Vor dem Einachten könnte eine Autopatrouille der zuständigen Fremdenverkehrsbüros mit 130 Sachen auf der Ueberholspur über die Pässe fegen und aus dem Lautsprecher den Alpsegen auf die Staukolonnen schmettern lassen.

Letzteres ist natürlich übertrieben, weil es seit kurzem nun



Stau-Strassenkarten gibt. Sie zeigen jedermann an, wo Stauungen zu erwarten sind und wie man diese Stellen umfahren kann. So dass die Stauungen nun endlich einmal an anderen Stellen auftreten werden, wofür es wohl laufend Zusatzkarten geben wird. Mit Stauplänen sollten – dies nur eine Anregung – gelegentlich auch die alpinistischen «Tourenführer»-Bücher ergänzt werden. Der Umstand, dass die neue Klein-Matterhornbahn im Zeitraum von nur fünf Monaten 230 000 Personen auf 3883 m Höhe über Meer baggerte – nämlich im Tagesdurchschnitt über andert-halbtausend –, sollte nicht nur ein ranglistiger Fingerzeit auf Umsatz sein.

Was übrigens den Zusammenhang zwischen Geschäfts- und Verkehrsumsatz anbetrifft: Eine Untersuchung ergab, dass

für Leute, die mit dem Auto in Shopping-Centers einkaufen, auf je 100 Franken Warenkosten im Durchschnitt noch 20 Franken Fahrkosten hinzukommen. Ein besonders stadtnahes Center allerdings korrigierte entrüstet: Bei ihm zahle ein Durchschnittskunde für die Auto-Einkaufsfahrt nur zusätzliche 3,3 % der Einkaufssumme, alles andere sei übertrieben. Weniger übertrieben sein dürfte die herkömmliche Auffassung, die Wahrheit liege wie immer etwa in der Mitte – wenn auch nur so lange, bis die Benzpreise wieder steigen. Wobei die Frage unbeantwortet bleiben mag, mit wieviel zusätzlichen Verkehrsimmissionen betroffene Bevölkerungsteile für den lukrativen Geschäftsgang von Shopping-Centers zahlen. Aber auch sie können beruhigt sein: Bereits 35 Bürgergruppen aus 14

Orten der Schweiz forderten von den Bundesbehörden mehr Grosszügigkeit bei der Bewilligung von Wohnstrassen. Ihnen schweben Massnahmen für Verkehrsberuhigungen im städtischen Wohnumfeld vor, wie sie etwa auch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland empfiehlt. In jener Empfehlung heisst es übrigens, die Verkehrsberuhigung in einer Stadt von 150 000 Einwohnern koste etwa gleichviel wie 2 km Autostrassentunnel. Na eben! Ja also!!

Der Nationalrat hat sich in der Sommersession für eine namhafte Erhöhung der Bundes-subsidien für die Kulturförderung entschieden.

Heil dir, Pro Helvetia!

Und der Schweizer Heimatschutz ist nunmehr 75 Jahre alt.

Bruno Knobel