

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1966)

Artikel: Strassen für die Zukunft
Autor: Eggenberg, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987876>

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: 19.02.2025

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

Strassen für die Zukunft

Amerika ist das Land des Autos.

War einst das Auto ein Luxus, so ist es heute ein Gebrauchsartikel für jedermann. In den USA sind rund 75 Millionen Wagen in Betrieb, das heisst also ein Auto auf etwa drei Menschen. Eine unheimliche Zahl! Viele Familien müssen zwei oder mehr Wagen besitzen. Längst war die amerikanische Regierung gezwungen, für die stets wachsende Zahl an Autos auch die nötigen Strassen zu erstellen; denn nur solange all diese Motorfahrzeuge auch wirklich flüssig rollen können, erfüllen sie eine Aufgabe, sind sie als Verkehrsmittel nützlich.

Wer zum erstenmal nach den Vereinigten Staaten kommt und die Strassen dort mit den unsrigen vergleicht, kommt kaum aus dem Staunen heraus. Was wir heute in der Schweiz an Autobahnen planen und bauen, ist drüben längst im Betrieb, ja längst viel zu bescheiden, um dem Verkehr auch nur annähernd zu genügen. Vier- und sechsbahnige Autostrassen – wohlverstanden: in beiden Richtungen – sind erstellt worden. Doch selbst diese sind vielerorts nicht imstande, den riesigen Strassenverkehr zu schlucken, ohne dass lästige Stauungen entstehen. Deshalb ist ein neues Projekt ausgearbeitet worden, das auf der ganzen Welt einzig dasteht: das Interstate Highway System, abgekürzt IHS. Bereits sind wichtige Strecken erstellt und dem Betrieb übergeben worden.

Doch um was handelt es sich beim IHS, diesem modernsten Weltwunder? Es ist ein zusammenhängendes Autobahnnetz



Der wachsende Verkehr bedingt leistungsfähige Brücken. Eine der ältesten ist die 1883 erstellte Brooklyn Bridge über den East River in New York.

von rund 66000 km Länge. Das entspricht rund 200mal der Strecke Chiasso–Basel. Alle 48 Festlandstaaten der USA sollen durch dieses Strassennetz miteinander verbunden werden, und man gedenkt 90% aller Städte mit über 50000 Einwohnern daran anzuschliessen. Das Wichtigste dieses phantastisch anmutenden Projektes ist aber, dass es praktisch auf den gesamten 66000 km eine kreuzungsfreie Strasse vorsieht. Weder Verkehrsampeln noch Polizisten haben den Verkehr zu regeln, und die amerikanischen Automobilisten werden in naher Zukunft den riesigen Kontinent durchqueren können, ohne je durch Querverkehr gestoppt zu werden. Selbstverständlich sind die Strassen richtungsgetreunt wie unsere Autobahnen. In der

Nähe von Städten, aber auch auf den wichtigsten Durchgangsstrecken sind in beiden Richtungen sechs bis acht Spuren vorgesehen, und gleichzeitig wird auf der ganzen Strecke für spätere Verbreiterungen vorgesorgt.

Für die Einzelfahrbahn sind durchschnittlich 3,6 m Breite und für den Grünstreifen eine solche von 57,6 m vorgeschrieben. Einzig in schwierigem Gelände oder in sehr dicht besiedelten Gebieten darf von diesen Normen abgewichen, das heisst der Grünstreifen in der Breite verringert werden. Doch gelten 6,4 m als absolutes Minimum.

Tankstellen, Rasthäuser und Motels dürfen nicht direkt an diesen IHS erstellt werden, um die Sicherheit und den Verkehrsfluss durch ab- und einbiegende Fahrzeuge nicht zu stören. All diese Wirtschaftsbetriebe finden ihren Platz an den Zubringerstrassen oder an speziell ausgebauten Verkehrsschnittpunkten. Vor jeder Stadt soll die Überlandautobahn des IHS in eine Ringautobahn einmünden. Das ermöglicht jenen Fahrern, die sich nicht aufzuhalten wünschen, die Stadt rasch zu umfahren. Für die andern aber zweigen Rampen zu den einzelnen Stadtvierteln ab und ermöglichen es den Automobilisten, die sich in die Stadt begeben wollen, auf kürzestem Weg an ihr Ziel zu gelangen.

Allein diese wenigen Hinweise genügen um klarzumachen, dass das Interstate Highway System Unsummen verschlingt. Die amerikanischen Strassenbauer haben es im Jahr 1956 auf 41 Milliarden Dollar berechnet. Das entspricht rund 176 Milliarden Franken. In Wirklichkeit wird die Gesamtsumme viel höher sein. Lange bevor unser auf 15 Milliarden veranschlagtes Nationalstrassenprogramm verwirklicht ist, soll das IHS voll dem Verkehr zur Verfügung stehen. Die Fertigstellung ist für das Jahr 1971 vorgesehen. Welchen Aufwand das erfordert, wird einem klar, wenn man heute durch die USA fährt und die unzähligen Baustellen sieht. Da findet man die gewaltigsten Strassenbaumaschinen an der Arbeit, wahre Ungeheuer, mit denen



Es ist für den Ortsunkundigen nicht leicht, im 100-km-Tempo immer die richtige Fahrspur und Abzweigung zu erwischen.

das Gelände der künftigen Strassen für den eigentlichen Trasseebau vorbereitet wird. Gewaltige Erdmassen werden bewegt, und kaum fassbare Mengen an Baumaterialien sind mit endlosen Lastwagenkolonnen durch oft unwegsames Gelände zu transportieren: durch Sümpfe, Wüsten und wildes Gebirge. Einige Vergleiche mögen den Aufwand veranschaulichen.

Bei den Bauarbeiten muss so viel Erde ausgehoben und verschoben werden, dass sich daraus ein Würfel von 7 km^3 Inhalt ergäbe. Die benötigte Menge an Sand, Kies und Schotter wäre ausreichend, um rund um den Äquator eine Mauer von 15 m Breite und 2,7 m Höhe zu errichten. Das entspricht dem Material für 7000 Cheopspyramiden.

50000 Brücken müssen für das IHS erstellt werden. Hintereinandergestellt könnte man mit ihnen den Rio Grande in seiner ganzen Länge von 2880 km überspannen.

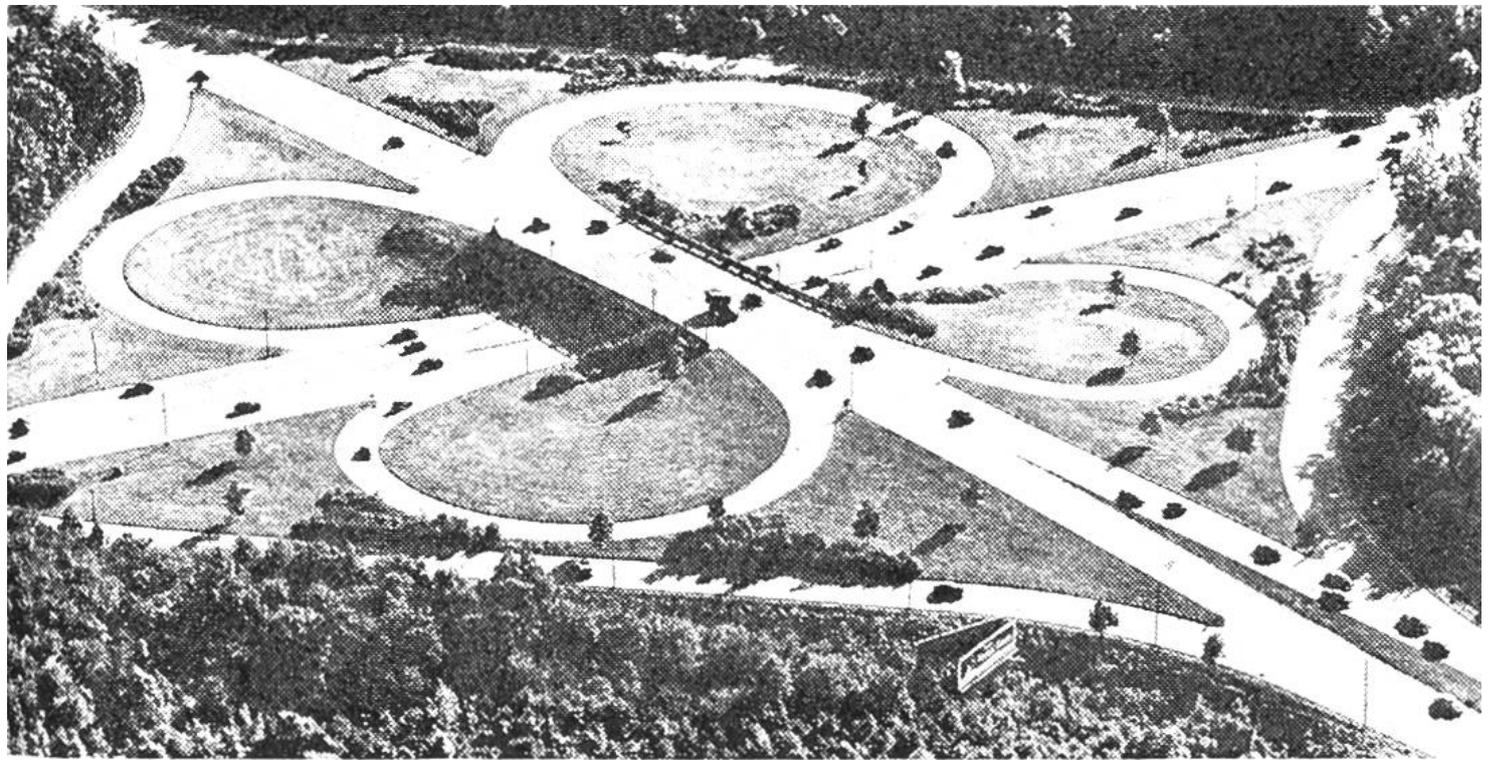
Sämtliche betonierten Strecken machen eine Fläche von rund 50 km^2 aus, genug um ungefähr 50 Millionen Autos darauf zu parkieren. Und mit dem verwendeten Beton liessen sich sechs Trottoirs von der Erde bis zum Mond erstellen. Der Baustahl würde ausreichen für die Skelette von 160 Wolkenkratzern von

der Höhe des Empire State Buildings, und mit dem Treibstoff, den die ungezählten Baumaschinen verschlingen, könnten eine Million Autos rund sechs Jahre lang gefahren werden.

Wahrhaftig phantastische, fast unheimliche Zahlen! Bedenkt man sie, so drängt sich die Frage auf: Ist das alles wirklich nötig? Oder ist es ganz einfach ein Beispiel für den Hang des Amerikaners zum Riesigen, zum Überdimensionierten?

Amerika baute vor 40 Jahren, als es zum Beispiel im Kanton Graubünden noch verboten war, mit einem Auto zu fahren, bereits die ersten Strassen, wie wir sie jetzt verwirklichen. Die USA erwarten, dass sich im Laufe der kommenden zehn Jahre die Zahl der Autos von 75 auf 100 Millionen erhöht. Man bemüht sich nicht, diese Zunahme zu verhindern, sondern den wachsenden Verkehr zu bewältigen. Amerika baut also nicht nur für die Gegenwart, sondern bereits für die Zukunft!

Die moderne Autobahn wird in Amerika mit dem Namen «Freeway» bezeichnet. Das heisst freie Fahrt. Distanzen und Fahrzeiten werden verkürzt, Transporte und Reisen verbilligt. In den USA ist das Eisenbahnnetz bei weitem nicht so dicht wie bei uns. Deshalb muss viel mehr auf der Strasse transportiert werden. Je schneller dies möglich ist, desto kleiner sind die Kosten und desto leistungsfähiger wird das Transportgewerbe. Also sind Handel und Industrie sehr interessiert am IHS. Nicht weniger der einzelne Bürger. Verglichen mit Amerika sind in der Schweiz alle Distanzen unbedeutend. Und doch werden wir schon bei uns auf den zukünftigen Autobahnen viel Zeit einsparen. Wieviel bedeutender ist dieser Gewinn erst auf langen Strecken! Chicago–Boston misst 1825 km. Diese Fahrt wird der Automobilist in 24 Stunden, statt in vier Tagen bewältigen können. Selbst die Distanz zwischen New York und San Francisco – es sind rund 4800 km – lässt sich auf dem IHS verhältnismässig leicht meistern, das heisst in sechs statt in zwölf Tagen. Welche Wohltat es ist, auf diesen schnellen Strassen zügig voranzukommen, kann nur ermessen, wer die unabsehbaren



Ein Schweizer Ingenieur soll das Kleeblatt-Kreuzungssystem erfunden haben, das nun in den USA an allen wichtigen Kreuzungen verwendet wird.

eintönigen Weiten selber durchfahren hat. Im Mittelwesten sieht man tagelang nichts als Weizenfelder, in Texas flache Hügel voller Kakteen und Steine. Von Reno nach Los Angeles sieht man zum Beispiel während einer Zweitagereise nur steinige Wüste. Diese fast menschenleeren Gegenden können durch das Interstate Highway System besser erschlossen werden. Gleichzeitig verspricht man sich vom IHS, dass es in den dichtbesiedelten Gebieten von Kalifornien und an der Ostküste, wo der Strassenverkehr immer ärger ins Stocken gerät, Luft schafft, ein bedeutend schnelleres Zirkulieren gestattet. Deshalb opfert man den neuen Strassen ohne weiteres Hunderte, ja Tausende von Häusern.

Ein ganz wesentlicher Vorteil ist zweifellos die erhöhte Verkehrssicherheit. Man rechnet damit, dass durch den Bau des IHS die Zahl der Verkehrstoten in den USA pro Jahr um rund 4000 verringert werden kann. Das allein rechtfertigt dieses Mammutunternehmen, das Amerika im Blick auf die Zukunft energisch an die Hand genommen hat und in wenig Jahren zu Ende führen wird.