

Kanton St.Gallen – gegenwärtige und zukünftige Straßenbaupolitik

von 15%. Die Beiträge der SBB sind verhältnismäßig gering im Vergleich zu den Gesamteinnahmen; sie variieren je nach Art und Anzahl der aufzuhebenden Niveauübergänge. Der größte Beitrag wird durch die Motorfahrzeug- und Fahrradtaxen beigebracht. Gegenwärtig sind es rund 50% der Gesamteinnahmen. Nach der im vergangenen Jahr sehr knapp verworfenen Volksabstimmung über die Erhöhung dieser Steuern wird in Kürze eine neue Vorlage ausgearbeitet werden.

Die Verschuldung des thurgauischen Staatsstraßenbaues beträgt seit Ende 1964 12 Mio Franken und ist für die Größe unseres Straßennetzes als relativ gering zu bezeichnen. In den Jahren 1965 bis 1967 war die außerordentliche Straßenrechnung ausgeglichen. Mit der Genehmigung des gegenwärtig laufenden Fünfjahresprogramms 1968 bis 1972 stellte der Große Rat die Bedingung, eine weitere Verschuldung zu vermeiden und gleichzeitig innerhalb einer Frist von 25 Jahren die oben genannte Schuldenlast zu amortisieren.

Für den Nationalstraßenneubau kann der Kantonsteil bis zur Eröffnung der jeweiligen Strecke die Neuschuld auflaufen lassen, dann nach der Inbetriebnahme hat ebenfalls eine Amortisation innert 25 Jahren zu erfolgen, und zwar aus den Mitteln der außerordentlichen Straßenrechnung.

Zusammenfassend stellen wir fest, daß unser thurgauisches Straßennetz heute und auch in naher Zukunft den Anforderungen des stets größer werdenden motorisierten Verkehrs weitgehend genügt. Die Eröffnung der N1 entlastet unsere Dörfer im Hinterthurgau und bietet ihnen darüber hinaus die große Chance einer raschen wirtschaftlichen Entwicklung. Wenn sie genutzt wird, kann diese Region, die bisher etwas im Schatten stand, wesentlich erstarken. Das ist ganz im Sinne der thurgauischen Entwicklungspolitik, die eine gleichmäßige Förderung aller Regionen anstrebt. Unser Ausblick wäre jedoch nicht vollständig ohne einen letzten Hinweis auf die wachsende Verkehrsnot in den Dörfern am Bodensee. Dort muß in absehbarer Zeit eine Entlastung vorgesehen werden, und der Thurgau hofft dabei fest auf die Hilfe des Bundes.

*Dr. A. Schläpfer, Regierungsrat
Vorsteher des Straßen- und Baudepartementes
des Kantons Thurgau*

In den letzten 20 Jahren hat sich die Straßenbaupolitik in unserem Lande grundlegend geändert. Unser bisher ausgesprochen föderalistisch aufgebauter Kleinstaat sah bis weit nach dem zweiten Weltkrieg keine Notwendigkeit, beim Straßenbau eigentliche nationale Ziele zu verfolgen. Darin hat sich die Straßenpolitik in der Schweiz entscheidend von der unserer Nachbarländer unterschieden. Dort hat – wie beispielsweise in Frankreich bereits im Zeitalter der französischen Könige – eine vom Zentralstaat geleitete und zu seiner Verwaltung und Beherrschung notwendige Straßenbaupolitik in viel früherer Zeit eingesetzt. Dagegen fand in der Schweiz der Gedanke, daß der Bund die Verantwortung für den Bau eines neuen, übergeordneten Straßennetzes übernehmen müsse, erst langsam, in den zehn Jahren nach dem zweiten Weltkrieg, die Zustimmung des Volkes. Dabei ging der Ruf nach der Erstellung eines solchen unter nationalen Gesichtspunkten konzipierten Netzes nicht etwa von einer Initiative der Bundesregierung aus. Es standen nicht staatspolitische Momente der zentralistischen Verwaltung oder der militärischen Beherrschung im Spiele. Im Gegenteil, es war gleichsam der Druck von unten. In den 15 Jahren von 1945 bis 1960 hatte nämlich die Zahl der Motorfahrzeuge in der Schweiz von rund 42 000 auf 570 000 zugenommen. Diese Motorisierungswelle einerseits und die durch sie verursachten verstopften, alten Lokalstraßen andererseits waren es, die den Stein ins Rollen brachten. Mit diesem neuen Tatbestand hat die nationale Straßenbaupolitik des Bundes im letzten Jahrzehnt ihren Anfang genommen. Heute gibt es daher eine bedeutsame Straßenbaupolitik des Bundes und eine solche der Kantone.

Aber auch in technischer Hinsicht hat sich in der gleichen Zeit die Straßenbaupolitik von Grund auf geändert. Ging es bis in die 50er Jahre vorwiegend darum, die aus früheren Jahrhunderten stammenden Lokalstraßen zu verbreitern, ihren Untergrund und die Fahrbahn zu befestigen und allzu scharfe Kurven zu begradigen oder Kuppen auszugleichen, so stehen der modernen Straßenplanung neue wissenschaftliche Grundlagen und Methoden zur Verfügung. Erstmals in den Jahren 1948/49 und im Jahr 1955 wurde in einer für unser Land durchaus neuartigen Weise eine gesamtschweizerische Verkehrszählung durchgeführt. Der Straßenverkehr wurde nach Größe, nach zeitlichem Verlauf, nach Fahrzeugarten, nach Herkunft und Bestimmungsort landesweit

analysiert. Das Aufhebungsmethoden b...
liche Begabung f...
Ergänzung in der...
wissenschaftliche...
des Bundes und...
auf. Was im Eisen...
großräumigen Pl...
im nationalen un...

Zusammenarbeit Straßenbaupolitik

In der nationalen...
ihrer föderalistisc...
wurde zwischen...
daß der Bund all...
men hat, während...
Auseinandersetzu...
tümern übertragen...
setzt eine *Zusammenarbeit*...
desgesetz über d...
Zusammenarbeit...
generellen Projek...
Ausführungsproj...
Jahre seit Erlaß d...
die Überprüfung...
bewährt hat.
Wegen der Linien...
schwerwiegende...
Bund und einem...
den Kantonen s...
standen. Dies dar...
ders positives Er...
Massenmedien u...
Schwierigkeiten...
Volksbewegunge...
wird nicht allein...
zugleich veranke...
Zellen der Geme...
dend zu sein. W...

baupolitik in unserem
ausgesprochen föde-
t nach dem zweiten
bau eigentliche na-
Straßenpolitik in der
achbarländer unter-
Frankreich bereits im
m Zentralstaat gelei-
schung notwendige
etzt. Dagegen fand in
e Verantwortung für
nnetzes übernehmen
h dem zweiten Welt-
ng der Ruf nach der
esichtspunkten kon-
ve der Bundesregie-
Momente der zentra-
n Beherrschung im
Druck von unten. In
ämlich die Zahl der
000 auf 570 000 zu-
rseits und die durch
en andererseits waren
iesem neuen Tatbe-
es Bundes im letzten
ibt es daher eine be-
nd eine solche der

der gleichen Zeit die
ing es bis in die 50er
Jahrhunderten stam-
Untergrund und die
urven zu begründen
odernen Straßenpla-
und Methoden zur
9 und im Jahr 1955
uartigen Weise eine
chgeführt. Der Stra-
chem Verlauf, nach
nungsort landesweit

analysiert. Das Ausland hatte die wissenschaftlichen Auswer-
tungsmethoden bereits früher erarbeitet. Die Intuition und natür-
liche Begabung für Straßenplanung haben damit ihre notwendige
Ergänzung in der Beherrschung der Verkehrsanalysen und ihrer
wissenschaftlichen Auswertung gefunden. Die Straßenbaupolitik
des Bundes und der Kantone baut heute auf diesen Grundlagen
auf. Was im Eisenbahnbau vor 100 Jahren auf diesem Gebiete der
großräumigen Planung tastend vorbereitet wurde, konnte heute
im nationalen und internationalen Straßenbau verwertet werden.

Zusammenarbeit in der nationalen und kantonalen Straßenbaupolitik

In der nationalen Straßenbaupolitik ist die Schweiz aufgrund
ihrer föderalistischen Struktur eigene Wege gegangen. Die Arbeit
wurde zwischen Bund und Kantonen aufgeteilt, und zwar derart,
daß der Bund alle leitenden und zentralen Funktionen übernom-
men hat, während den Kantonen der Bau und Unterhalt sowie die
Auseinandersetzung mit den Gemeinden und den Grundeigen-
tümern übertragen wurde. Diese Aufteilung der Kompetenzen
setzt eine *Zusammenarbeit* von Bund und Kanton voraus. Im Bun-
desgesetz über die Nationalstraßen vom 8. März 1960 ist diese
Zusammenarbeit insbesondere bei der Planung (Art. 10), bei der
generellen Projektierung (Art. 13) und für die Ausarbeitung der
Ausführungsprojekte ausdrücklich postuliert. Nachdem bald zehn
Jahre seit Erlaß dieses Gesetzes verflossen sind, rechtfertigt sich
die Überprüfung, ob sich diese typisch schweizerische Lösung
bewährt hat.

Wegen der Linienführung der Nationalstraße ist es bisher zu keiner
schwerwiegenden politischen Auseinandersetzung zwischen dem
Bund und einem oder mehreren Kantonen gekommen. Auch unter
den Kantonen selbst ist darüber kein tiefgreifender Streit ent-
standen. Dies darf gerade in der heutigen Zeit als ein ganz beson-
ders positives Ergebnis gewürdigt werden, da es im Zeitalter der
Massenmedien und der Sensationspresse ein leichtes wäre, solche
Schwierigkeiten aufzubauschen, zu dramatisieren und kleine
Volksbewegungen in Szene zu setzen. Der Nationalstraßenbau
wird nicht allein vom Bund aus geleitet und zentral geführt, er ist
zugleich verankert im Gefüge der Kantone und mit diesen in den
Zellen der Gemeinden. Diese Feststellung scheint mir entschei-
dend zu sein. Wenn die Schweizerischen Bundesbahnen heute

ein neues Netz von Linien bauen müßten, so würde ihre rein zen-
tralistische Organisationsform zu Schwierigkeiten führen und
schwer das Ziel erreichen. Es kann auch festgestellt werden, daß
sich die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen nicht nur
in der Planung und Projektierung bewährt hat, sondern auch beim
Bau, insbesondere bei den Arbeitsvergebungen, indem zu enge
Submissionsbestimmungen der Kantone überwunden werden
konnten. Außerordentlich zweckmäßig war es auch, die Kantone
finanziell an diesem Werk zu beteiligen. Es gibt dann nicht nur
einseitig Gebende und einseitig Fordernde. Auch hier hat sich das
föderalistische Prinzip einer gewissen Aufteilung bewährt, ob-
wohl es sich zeigt, daß beim Unterhalt und Betrieb der Auto-
bahnen eine angemessene Bundesleistung zum Regelfall werden
muß.

Da die Nationalstraßen keine Kantons Grenzen kennen, ist die
Straßenbaupolitik eines Kantons heute notwendigerweise mit
derjenigen seiner Nachbarkantone enger verknüpft als früher.
Dies wird in Zukunft noch in vermehrtem Umfange der Fall sein.
Der Nationalstraßenbau hat daher durch das Postulat der engen
Zusammenarbeit auch die Kantone unter sich näher gebracht. Der
Bau des Teilstückes Winterthur-Wängi-Wil-St.Gallen ist hiefür
ein bezeichnendes Beispiel. Andere Beiträge in dieser Festschrift
legen dies ausführlich dar. Sicher ist, daß ohne die vorzügliche
Zusammenarbeit der Kantonsingenieure und ihrer Mitarbeiter so-
wie der Baudirektionen der drei Kantone Zürich, Thurgau und
St.Gallen dieses große Gemeinschaftswerk von rund 500 Mio
Franken nicht in sieben Jahren vollendet werden könnte. Daher
scheint mir die zweite Feststellung entscheidend zu sein, nämlich,
daß sich gerade im Nationalstraßenbau die freundeidgenössische
Zusammenarbeit unter den Kantonen neu stärken und neu aus-
wirken kann.

Einzelaufgaben der st.gallischen Straßenbaupolitik auf dem Sektor der Nationalstraßen

Die geographische Gestalt des Kantons St.Gallen und die natio-
nale Zielsetzung für das Nationalstraßennetz bestimmen weit-
gehend die gegenwärtigen und zukünftigen Aufgaben des Kan-
tons auf dem Sektor der Nationalstraßen. Schon die Römer be-
nützten zum Aufbau und zur militärischen Verteidigung ihres Im-
periums die Bündner Pässe sowie das Rheintal nach dem Boden-

see und das Seetal nach dem Walensee und Zürichsee als günstigste Alpen traversierung in diesem Raum. Diese durch die Natur gegebenen Vorteile wurden beim Alpenbahnbau des letzten Jahrhunderts aus politischen Gründen durch Hinausschieben der Ostalpenbahn nicht genutzt. Die Aufgabe war daher gestellt, bei der Nationalstraßenplanung, die wintersichere Alpen traversierungen für den motorisierten Verkehr vorsehen mußte, diese durch die Natur gegebenen Vorteile wieder neu zu nutzen. Das bisherige Fiasko mit der Ostalpenbahn und die weit unterdurchschnittliche Zunahme der Bevölkerung in den Kantonen der Ostschweiz seit 1910 als Folge der scharfen Krise in der Textilindustrie und im Fremdenverkehr hatten Behörden und Volk der östlichen Landesregion wachgerufen. Eine aktive Verkehrspolitik wurde insbesondere seit dem zweiten Weltkrieg als Mittel einer langfristigen Strukturverbesserung von den ostschweizerischen Kantonen in den Vordergrund gerückt. Da ihre Einflußnahme bei den Organen der Schweizerischen Bundesbahnen wenig Erfolg versprach, wurden die Kräfte auf die Realisierung des Bernhardin-Straßentunnels konzentriert. In einer erstaunlichen Einmütigkeit sandten die Regierungen der fünf Kantone Appenzell A. Rh. und I. Rh., St.Gallen, Graubünden und Thurgau im Februar 1956 eine von ihnen allen unterzeichnete gedruckte Eingabe an den Bundesrat, worin sie die «unbedingte Priorität» für den Bau des Bernhardin-Alpenstraßentunnels nachsuchten. Gleichzeitig wurde in staatspolitischer Hinsicht die Gleichberechtigung des östlichen Landesteils mit dem zentral gelegenen und westlichen Landesteil hinsichtlich der wintersicheren Alpen traversierung in den Vordergrund gestellt. Am 1. Dezember 1967, also zwölf Jahre später, war das Ziel erreicht; der Bernhardin-Straßentunnel konnte in einer festlichen Eröffnung dem Verkehr freigegeben werden. In der Straßenbaupolitik der ostschweizerischen Kantone, insbesondere der Kantone Graubünden und St.Gallen, dürfte dies als einer der bedeutsamsten Erfolge der letzten Jahrzehnte bezeichnet werden. Die Zahlen derjenigen, die den Tunnel traversierten, sind bedeutend höher, als optimistische Schätzungen bei der Planung angenommen hatten. Es zeigt sich, daß ein Alpenstraßentunnel im Osten des Landes neben dem Gotthard seine volle Berechtigung hat, da die Zufahrten aus dem Raume Zürich und Bodensee bis tief in das Zentrum der Alpenkette die günstigsten sind. Eine zentrale Aufgabe der zukünftigen Straßenpolitik des Kantons

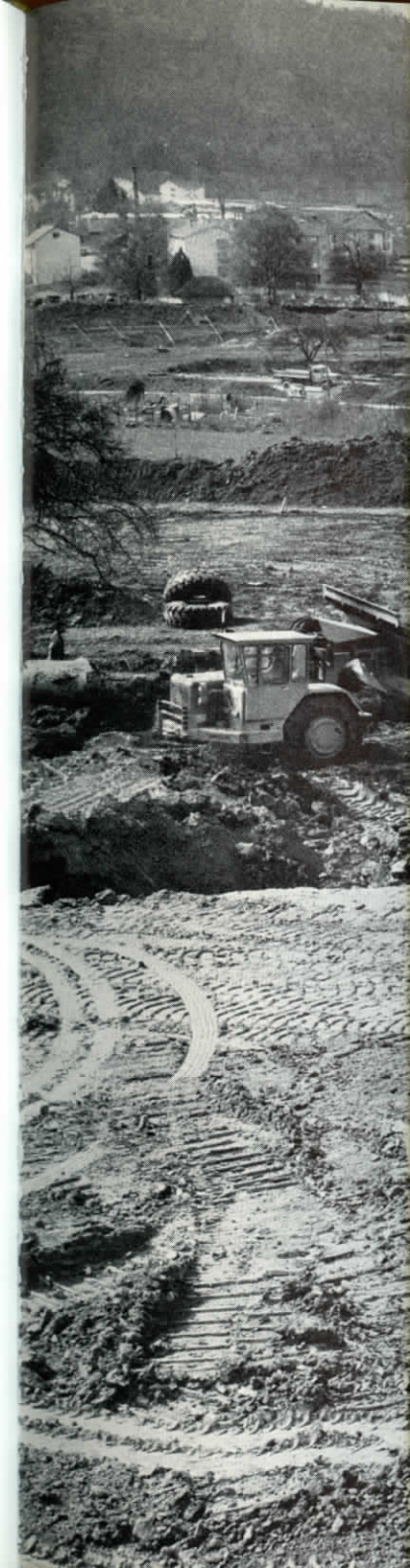
Konzentrierter Einsatz
von Baumaschinen aller Art beim
«Sporrer» in Wülflingen.

Nächste Doppelseite:
Der Kiesumschlagplatz im «Lantig»
bei Winterthur.

St.Gallen wird daher auch weiterhin darin bestehen, in Solidarität und enger Zusammenarbeit mit den andern fünf ostschweizerischen Kantonen und mit wohlwollender Unterstützung des Kantons Zürich das Ziel weiter zu verfolgen, daß *der Bernhardin-Straßentunnel und seine Zufahrten aus dem Raume Zürich und Bodensee (die N3 und N13) gleichwertig behandelt und ausgebaut werden wie der Gotthardtunnel und seine Zufahrten*. In ihrer ebenfalls gedruckten Eingabe an den Bundesrat und den Ständerat vom Februar 1965 haben die sechs ostschweizerischen Regierungen (einschließlich Glarus) diesen Willen eindeutig zum Ausdruck gebracht.

Eine andere Feststellung scheint bedeutsam zu sein. Mit dem steigenden Wohlstand und der Fünftageswoche ist der Verkehr in die Erholungsgebiete der Voralpen und Alpen über das Wochenende außerordentlich angestiegen. Für die Bevölkerungsagglomeration im Raume von Zürich–Winterthur werden die Erholungsgebiete in den Kantonen Schwyz, Glarus, St.Gallen (Toggenburg und St.Galler Oberland) und Graubünden durch den großzügigen Ausbau der N3 immer größere Bedeutung bekommen. Schon heute, da große Teilstücke der N3 im Linthgebiet und st.gallischen Walenseegebiet noch fehlen, haben die Verkehrszahlen auf dieser Zufahrtsstraße nach Graubünden in den letzten Jahren überdurchschnittlich zugenommen. Während beispielsweise auf der N1 zwischen Zürich und Winterthur an der Zählstelle Kemptthal der durchschnittliche Tagesverkehr in den Jahren 1955 bis 1965 von 5741 auf 11 151, also um das Zweifache, zugenommen hat, ist er auf der N3 bei Walenstadt von 1862 auf 5880, also um das mehr als Dreifache, angestiegen. Diese Tendenz wird sich aus den angegebenen Gründen – günstige wirtschaftliche Verhältnisse vorausgesetzt – noch weiterhin verstärken, insbesondere nach der erfolgten Eröffnung des Bernhardintunnels.

Der Bund hat daher den Kantonen Graubünden und St.Gallen die Anregung unterbreitet, die zweispurige Autostraße Sargans–Chur möglichst bald auf vier Spuren auszubauen. Im gleichen Sinne wird das Teilstück Mels–Flums gegenwärtig vierspurig ausgebaut. Schwierige Engpässe bilden schon heute die Ortsdurchfahrten bei Walenstadt, Mols und Unterterzen bis Mols. Die Projektierung der vierspurigen Walenseeautobahn auf dieser Teilstrecke bietet weniger Schwierigkeiten, als früher angenommen werden mußte, weil die Überbauung glücklicherweise so beein-



Die Transportpiste im Schloßtal bei Winterthur im Bau. Sie überquerte die Töß und führte unter der Bahnlinie Winterthur–Bülach hindurch.

flußt wurde, daß heute ein günstiges Trasse noch freigehalten werden kann. Wegen der angeführten Gründe, insbesondere wegen eines durchschnittlichen Tagesverkehrs von über 7000 Fahrzeugen, werden Bund und Kanton nicht darum herumkommen, diesen Autobahnbau in den nächsten Jahren an die Hand zu nehmen. Vom Kanton Glarus ist das glarnerische Teilstück der Walenseetalstraße als gute, leistungsfähige Autostraße neu gebaut worden. Dieser neue Straßenzug vermittelt einen imposanten Eindruck von den ebenso kühnen wie schönen Ingenieurarbeiten unserer heutigen Generation. Im Linthgebiet sind die Kantone Glarus, St.Gallen und Schwyz in enger Zusammenarbeit mit dem Bund eifrig bestrebt, die Lücke der Stammlinie der N3 von Pfäffikon bis Ziegelbrücke/Weesen zu schließen. Diese Bauarbeiten werden noch etwa vier Jahre beanspruchen. Erfreulicherweise konnte bei den Bundesbehörden dafür Verständnis gefunden werden, daß die N3 in der Linthebene einen vierspurig auszubauenden Anschluß nach Schmerikon erhält. Die Baudirektion des Kantons Zürich hat uns nämlich darauf aufmerksam gemacht, daß der Verkehrsanfall auf der rechten Zürichseeseite so groß sei wie auf der linken, wo die N3 zur Verfügung steht. Der Kanton Zürich sieht deshalb die Erstellung einer Autobahn durch das Zürcher Oberland vor. Die beiden Kantone Zürich und St.Gallen stehen daher zusammen mit dem Bund vor der Zukunftsaufgabe, diese rechtsufrige Zürichseeautobahn ab Schmerikon mit Umfahrung von Rapperswil/Jona, von Rüti und Wetzikon in den Raum Dübendorf/Wallisellen mit Anschluß an die N1 zu erstellen.

Auch die Autobahnzufahrt vom Bodensee über das st.gallische Rheintal nach dem Bernhardin (N13) wird noch einige Zukunftsaufgaben mit sich bringen. Weil zurzeit die Teilstrecke Trübbach–Sargans vierspurig ausgebaut wird, dürfte das noch fehlende Teilstück Trübbach–Haag/Buchs wohl auch vierspurig realisiert werden. Auf der Rheintalstrecke hat nämlich an der Zählstelle Trübbach der Verkehr in den Jahren 1955 bis 1965 von täglich durchschnittlich 1258 Fahrzeugen auf 4688 Fahrzeuge, das heißt um beinahe das Vierfache, zugenommen. Die Anschlüsse an das Straßennetz des Fürstentums Liechtenstein und des Landes Vorarlberg sind planungsmäßig weitgehend vorbereitet. Eine wichtige Straßenbauaufgabe obliegt dem Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Thurgau und St.Gallen längs des Bodensees. Insbesondere die Agglomeration Arbon/Rorschach mit rund 50 000

Einwohnern bedarf einer neuen leistungsfähigen Autobahn zur Entlastung. Daher stellten die vier Kantone Zürich, Schaffhausen, St.Gallen und Thurgau mit Eingabe vom 17. Februar 1960 das Begehren, die Strecke Konstanz–Rorschach als Fortsetzung der N13 ins Nationalstraßennetz aufzunehmen. Der Bund hat diesem Begehren nur teilweise entsprochen, indem die Seestraße ins Talstraßennetz aufgenommen worden ist.

Die Straßenbaupolitik des Kantons St.Gallen hat sich neben der Förderung der N3 und N13 *in erster Linie mit dem Ausbau der N1 auf der Teilstrecke Wil–St.Gallen–St.Margrethen zu beschäftigen*. Die N1 bildet das Rückgrat des schweizerischen Straßenverkehrsnetzes und vermittelt der Hauptstadt St.Gallen und dem volkreichen nördlichen Kantonsteil eine rasche Verbindung zu Zürich, Winterthur und Frauenfeld. Die Festschrift zur Autobahn Winterthur–St.Gallen bringt in lebendiger Weise die Bedeutung dieses Gemeinschaftswerkes für den Bund und die drei Kantone Zürich, Thurgau und St.Gallen zum Ausdruck. Es erübrigt sich daher, noch weiter darauf einzutreten.

Die Teilstrecke der N1 von Buriel/Thal bis St.Gallen-Ost ist in planmäßigem Ausbau begriffen. Sie wird mit ihren stolzen Brücken und einer herrlichen Sicht auf den Bodensee zu den attraktivsten Teilstrecken gehören.

Glücklicherweise konnte im Einvernehmen mit dem Bund und der Stadt St.Gallen für die Linienführung der N1 im Raume der Stadt St.Gallen nach zehnjähriger intensiver Planung und Projektierung Ende 1968 eine allseits befriedigende Lösung gefunden werden. Der Gedanke der Expreßstraße wurde für die Stammlinie weitgehend aufgegeben, indem nur noch Außenbezirke der Stadt tangiert werden. Durch eine zusätzliche vierspurige Stichstraße konnte die Expreßstraßenfunktion der N1 aber dennoch weitgehend aufrechterhalten werden. Der Kompromiß ist daher in diesem Falle ein echter: er verbindet die verkehrsmäßigen Erfordernisse mit den ortsplanerischen Forderungen nach möglichst geringen Eingriffen. Die Realisierung dieses Werkes wird noch während Jahren eine außerordentliche Kraftanstrengung voraussetzen, und zwar personell, technisch, baulich und finanziell.

Aufgaben beim übrigen st.gallischen Straßennetz

Es entspricht einem Gebot politischer Umsicht, daß nicht nur der Autobahnbau gefördert wird, sondern daß auch den Staats-

straßen, Gemeindestraßen und weiteren öffentlichen Straßen die volle Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Beim Staatsstraßennetz des Kantons St.Gallen steht der Straßenzug übers Toggenburg von Wil–Wildhaus–Buchs im Vordergrund des Interesses. Der Kanton wird in den nächsten Jahren seine Anstrengungen zur zielstrebigem Verbesserung dieses Straßenzuges merklich vermehren müssen. Auch die andere Transversale, die Staatsstraße von Rapperswil–Ricken–Wasserfluh–Herisau–St.Gallen, gewinnt zunehmend an Bedeutung. Ihr weiterer Ausbau muß in späteren Straßenausbauprogrammen Beachtung finden. Es würde zu weit führen, hier auf die zum Schutze der Fußgänger notwendigen lokalen Trottoirbauten und andern Korrekturen auf Staats- und Gemeindestraßen hinzuweisen. Sie haben insbesondere zur Hebung der Verkehrssicherheit ihre volle Berechtigung. Schließlich sind die zahlreichen öffentlichen Straßen mit privater Unterhaltungspflicht zu erwähnen, die insbesondere in den Voralpen von den Erholungsuchenden an Sonntagen sehr zahlreich benutzt werden. Eine teilweise finanzielle Entlastung der Unterhaltungspflichtigen ist gefordert und steht in Prüfung.

Finanzierung der kantonalen Straßenaufwendungen

So faszinierend der heutigen Generation der Neubau und Ausbau der Straßen erscheint, so schwer lastet die Beschaffung der hierzu nötigen finanziellen Mittel. Es würde den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen, wenn wir auf die Finanzierungsfragen beim Straßenbau einläßlich eintreten würden.

Bekanntlich werden beim Bund seine finanziellen Leistungen an die Nationalstraßen und an das vom Bund anerkannte Tal- und Alpenstraßennetz von zweckgebundenen Abgaben des Motorfahrzeugs bestritten. Insbesondere die Finanzierung des Bundesanteils an den Nationalstraßen ist – soweit wir die Verhältnisse heute überblicken – durch die gegenwärtigen und zukünftigen Benzinzollabgaben gedeckt. Dagegen reichen die Mittel des Bundes für den fristgerechten Ausbau des Alpen- und Talstraßennetzes nicht aus. Eine Änderung im Sinne einer Vermehrung der Mittel ist hier sehr dringend und notwendig.

Bedeutend ungünstiger ist die Finanzierung der Straßenlasten bei den Kantonen und Gemeinden.

Die Verschuldung des Kantons St.Gallen aus seinem Anteil an den Baukosten der Nationalstraßen und aus dem Unterhalt der

neueröffneten Teilstrecken hat wie folgt zugenommen:

Verschuldung 1956 = 1,1 Mio Franken

Verschuldung 1960 = 8,5 Mio Franken

Verschuldung 1965 = 13,5 Mio Franken

Verschuldung 1968 = 35,3 Mio Franken

Es ist offensichtlich, daß diese Verschuldung des Kantons nicht in gleichem Umfange weitergehen darf. Die Entwicklung wäre weniger beängstigend, wenn angenommen werden könnte, daß nach Vollendung der N1, N3 und N13 auf Kantonsgebiet keine größeren Zukunftsaufgaben auf diesem Sektor vor der Türe stünden. Die vorliegende Arbeit versuchte aber darzulegen, daß diese Annahme unrichtig ist. Man erkennt daraus, daß die Kantone dringend darauf angewiesen sind, daß der Bund einen Teil der Unterhalts- und Betriebskosten der Autobahnen übernehmen muß.

Als die Planungskommission den neuen Art. 36 bis der Bundesverfassung in Vorschlag brachte, der solche Bundesbeiträge an den Unterhalt und Betrieb der Autobahnen nur «in Sonderfällen» vorsah, ging man von mehrfach kleineren Kostenschätzungen aus. Erst die Erfahrungen, die für unser Land durchaus neu waren, mußten uns eines besseren belehren. Daher ist es ein berechtigtes Anliegen der Kantone, daß in Abänderung der erwähnten Verfassungsbestimmung der Bund allgemein an den Unterhalt und Betrieb der Autobahnen aus den zweckgebundenen Mitteln des Benzinzolls einen Beitrag leistet. Nachdem feststeht, daß die Aufgabe des Unterhalts und Betriebes eine personell, technisch und finanziell viel schwierigere Aufgabe ist, als in Unkenntnis davon früher angenommen worden ist, darf angenommen werden, daß sich die Zusammenarbeit von Bund und Kanton auch auf diesem Gebiete bald erfüllen wird.

Dr. S. Frick, Regierungsrat

Vorsteher des Baudepartements des Kantons St.Gallen