

# STRASSE UND VERKEHR

## LA ROUTE ET LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Nachdruck nur mit Zustimmung der Redaktion unter genauer Quellenangabe gestattet - Reproduction interdite sans autorisation spéciale de la rédaction et sans indication exacte de la source

46. Jahrgang - 46<sup>e</sup> année

Nr. 1

Januar - janvier 1960

### Morgendämmerung für den Nationalstrassenbau im Jahre 1960

Von Landammann Dr. S. Frick, St. Gallen  
Präsident der Schweiz. Baudirektorenkonferenz

Bereits sind 1½ Jahre verflossen, seitdem das Schweizer Volk mit 515 000 Ja gegen 91 000 Nein dem Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes zugestimmt hat. Viele Bürger hatten angenommen, dass nach dieser eindeutigen Manifestation des Volkswillens zugunsten eines grosszügigen und weitblickenden Strassenausbau bald an die befreiende Tat geschritten werde. Viele von ihnen fühlen sich heute in ihren Erwartungen enttäuscht. Dies ist verständlich. Diejenigen aber, die in Bund oder Kanton verpflichtet sind, das grosse Werk des Nationalstrassenbaues vorzubereiten, können für die zeitliche Verzögerung eines umfassenden Beginnes dieses Werkes gewichtige Entschuldigungsgründe vorbringen.

Vorerst ist zu bedenken, dass die Verfassungsvorlage nach den Grundsätzen unserer demokratischen Staatsordnung durch ein *Bundesgesetz über die Nationalstrassen* ergänzt werden musste. Seit der Errichtung der Eisenbahnen im letzten Jahrhundert dürfte der Bau der Nationalstrassen das grösste und weitreichendste Verkehrsprojekt sein, das die Eidgenossenschaft zu verwirklichen hat. Im neuen Bundesgesetz mussten nun die Grundsätze und Vorschriften über den Bau, den Betrieb und den Unterhalt sowie über die Finanzierung dieses grossen Werkes erlassen werden. Die durch den Bodenerwerb teils tiefgreifend betroffenen Landwirtschaftskreise mussten durch die Zusicherung von Güterzusammenlegungen beruhigt werden. Die Kantone und Städte mit ihren verfassungsmässigen Parlamenten und Behörden waren genötigt, von ihren früheren Befugnissen und Einflussmöglichkeiten im Strassenbau einiges zugunsten einer bundesrechtlichen Planung, Projektierung, Bauausführung und Finanzierung aufzugeben. Von den durch den Bau reiner Autobahnen besonders begünstigten Motorfahrzeugbesitzern wurde eine gerechte Beitragsleistung an die Finanzierung dieses neuen Werkes in der Form einer zweckgebundenen angemessenen Benzinzollerhöhung erwartet.

Jedermann, der sich der grossen Tragweite dieser Entscheide des Nationalstrassengesetzes und unseres parlamentarischen Zweikammersystems bewusst ist, darf über die von Bundesrat und Bundesparlament im Jahre 1959 geleistete Arbeit sehr zufrieden sein. Es ist

### A l'aube de la construction des routes nationales en cette année 1960

Par M. le Dr S. Frick, Landammann de St-Gall  
Président de la Conférence des Directeurs des Travaux  
publics des cantons suisses

Il y a déjà 18 mois qui se sont écoulés depuis que le peuple suisse a, par 515 000 oui contre 91 000 non, accepté les nouveaux articles constitutionnels concernant l'amélioration du réseau routier. Un grand nombre de citoyens ont pensé qu'après cette claire manifestation de la volonté populaire, le stade de la réalisation ne devait pas tarder. Aussi beaucoup d'entre eux ont-ils le sentiment d'être frustrés dans leur attente. Cela se comprend parfaitement. Par contre ceux qui, tant au fédéral qu'au cantonal ont la charge de préparer la mise en chantier des importants travaux représentés par la construction des routes nationales sont à même de présenter de bonnes excuses au sujet du retard apporté à cette mise en œuvre.

Tout d'abord il ne faut pas oublier que les articles constitutionnels doivent, d'après notre système démocratique, être complétés par une *loi fédérale sur les routes nationales*. Depuis la construction des lignes de chemin de fer, au siècle dernier, la construction des routes nationales représente le projet de beaucoup le plus important et le plus vaste que la Confédération ait eu à réaliser. La nouvelle loi fédérale est destinée à prescrire selon quels principes et quelles directives doit s'effectuer la construction, l'exploitation et l'entretien de cette grande œuvre. Les milieux de l'agriculture souvent durement touchés par l'acquisition des terrains nécessaires ont dû être tranquilisés par l'assurance de remaniements parcellaires appropriés. Les cantons et les villes avec leur parlement et leurs autorités constitutionnels ont été obligés d'abandonner une partie de leurs compétences et de leur influence dans le domaine routier au profit d'une législation fédérale concernant la planification, l'établissement des projets, l'exécution des travaux et leur financement. On comptait sur une contribution équitable au financement de cette nouvelle entreprise, de la part des propriétaires de véhicules à moteur tout particulièrement favorisés par l'établissement des autoroutes et ceci sous la forme d'une augmentation adéquate des droits de douane sur les carburants.

Tous ceux qui sont conscients de la grande portée de la décision concernant la loi fédérale sur les routes nationales et connaissent notre système parlementaire à deux chambres (Conseil national et Conseil des Etats)