

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 12 (1999)
Heft: 3

Artikel: Die Autobahn
Autor: Capol, Jan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121059>

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: 29.03.2025

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

E75



DIE

Jan Capol

Die schweizerische Autobahn ist das Ergebnis beharrlicher Verkehrsplanung. Ein föderalistisches Werk, nach den Kriterien der guten Form errichtet, auf der Gestalt des Kreuzes beruhend und mit eigentumsfördernder Wirkung.

Das Wort «Autobahn» bezeichnet heute die richtungsgrenzte, kreuzungsfreie und nur für den motorisierten Verkehr zugelassene Strasse. Als Kürzel für Autobahn prangt an europäischen Wegweisern in der Regel ein «A» mit der dazugehörigen nationalen Nummerierung. Nicht so in der Schweiz. Wir haben uns zwar an Europa angepasst, indem wir das schwarze «N» für Nationalstrasse strichen, doch zum gemeineuropäischen «A» liessen wir uns nicht hernieder. Es steht nur die Nummer: nicht mehr «N1», aber auch nicht «A1», sondern schlicht «1». Denn das «A» an der Autobahn könnte inkorrekterweise als «A» für Alpenstrasse gehalten werden – eine offizielle schweizerische Strassenbezeichnung. Oder das «A» könnte korrekterweise als Anfangsbuchstabe für Autobahn betrachtet werden, was jedoch ungenau und für das Bundesamt für Strassen gar ärgerlich wäre. Denn es gibt auch kantonale Autobahnen. Die erfüllen zwar alle Kriterien

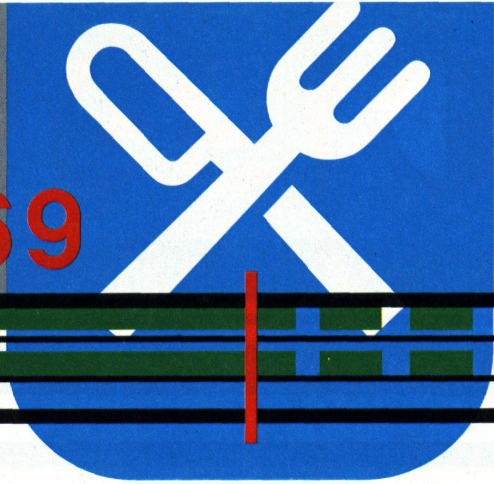
für den Status Autobahn, sind aber trotzdem keine richtigen, weil keine Nationalstrassen bzw. nationalen Autobahnen.

Die gute Form

So detailgetreu und schlicht wie ihre Bezeichnung ist auch die schweizerische Autobahn selbst: funktional und schnörkellos. Die objektgerechte Einfachheit, die der Schweizerische Werkbund mit missionarischem Eifer im Lande predigte, gossen die Autobahningenieure in Hunderte von Kilometern: diszipliniert, ornamentlos, zweckmässig. Wer vom Ausland her unsere Autobahn befährt, erkennt auf den ersten Blick die Solidität ihrer Konstruktion: vorhersehbar wie der Lauf der Bahnhofsuhr von Hans Hilfiker, sanft gekurvt wie der Eternithocker von Willy Guhl und sicher wie der Dampfkochtopf von Kuhn Rikon. Für den reibungslosen Verkehr auf der guten Form dient die ausgeklügelte Norm, auch die Baustellenorm. Denn die Autobahn ist eine Unvollendete, an ihr wird ständig gebaut, was die Nerven und Seelen ihrer Benutzer und Benutzerinnen belastet. Die möglichst schnelle Fahrt durch die Baustellen ist daher das Kernstück jedes Autobahnmanagements. Deren Erfolg lässt sich in Zahlen belegen. Die Zürcher Autobahnwerkhöfe sind hier ganz oben. Mit 100 km/h können die Autofahrer um die Zürcher Baustellen fahren, um jene im Aargau immerhin mit 80 km/h, um

1969

1969



I-VI

VII-XII

AUTOBAHN

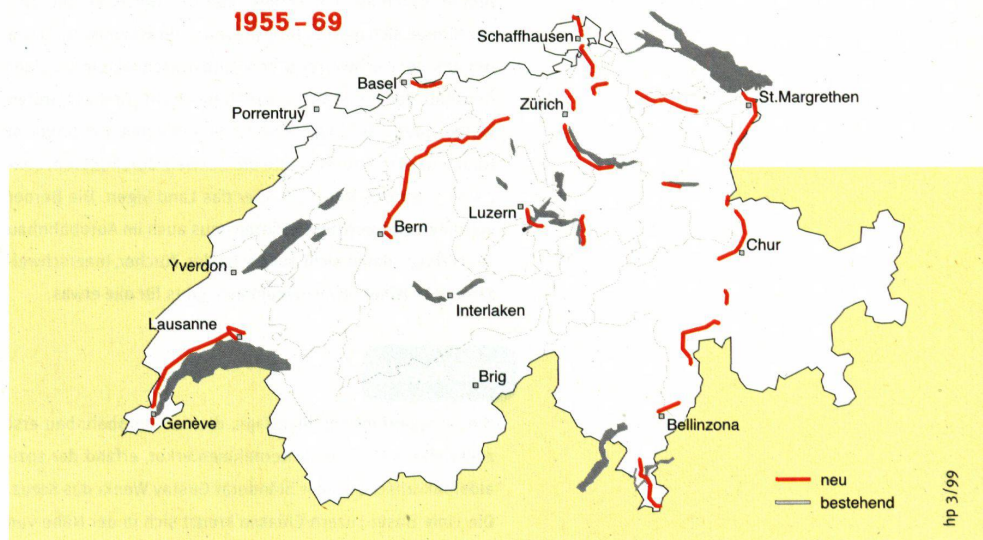
jene in Deutschland oft nur mit 60 km/h. Die Zürcher versuchen nun ihre vorbildliche Norm in andere Kantone zu exportieren.

Schweizerisches Form- und Normdenken war im Autobahnbau bereits ein Exportprodukt, lange bevor hierzulande die Autobahnplanung auch nur begonnen hatte. 1927 erfand der damals 17-jährige Basler Willy Sarbach das sogenannte Kleeblatt. Für Kreuzungen von Strassen mit Autobahnen ist seither nur eine einzige Brücke nötig. Zuvor brauchten die Konstrukteure fünf. 1932 erstellten die Amerikaner zum ersten Mal die Kleeblatt-Konstruktion. Sarbach allerdings war damals arbeitslos und ging leer aus. 1936 stellte jedoch der Reichsbahnoberrat den «Kleeblatt-Erfinder» für den Bau der Autobahnkreuzung Halle-Leipzig und München-Berlin ein.



Lötschberg oder Gotthard

Trotz Formvollendung und Detailperfektion ist die Autobahn kein Originalprodukt schweizerischen Kulturschaffens. Sie ist ein deutsch/italienisches Importprodukt. Das erste grosse Autobahnprojekt Deutschlands hiess HAFRABA, die Hansestädte sollten über Frankfurt mit Basel verbunden werden. Träger des Vereins HAFRABA war die deutsche Baustoffindustrie, die Idee zur HAFRABA stammt von den Schifffahrtsgesellschaften Hapag und Lloyd, die sich von den Autobahnen ein grösseres Einzugsgebiet ihrer Häfen erhofften – auf Kosten der belgischen und holländischen Konkurrenz. Der HAFRABA Verein inspirierte wiederum die Gründung des Schweizerischen Autostrassen Vereins und nahm mit

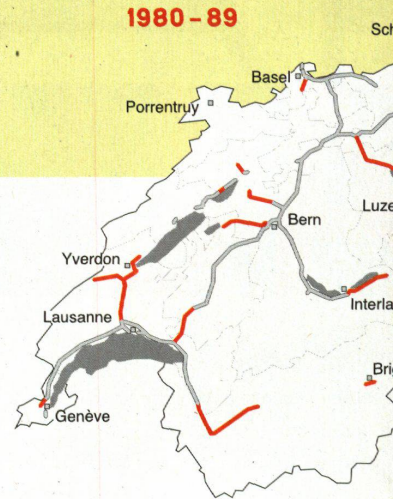


I-VI

1970-79



1980-89



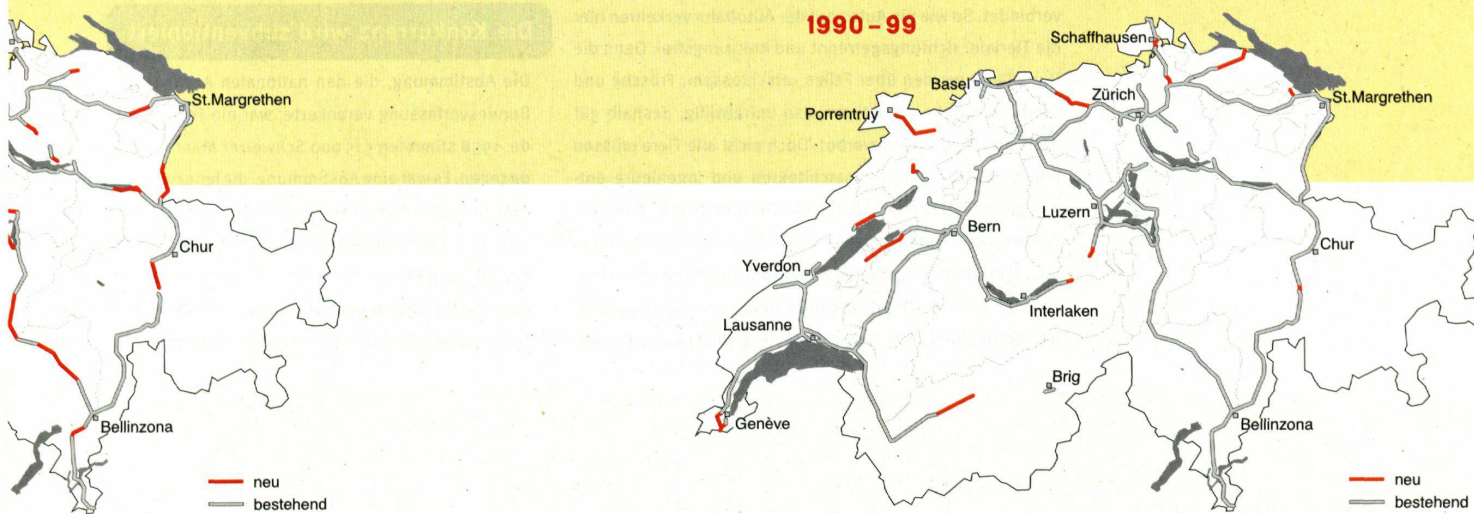
schweizerischen Politikern und Strassenbauern Kontakt auf, denn er wollte die HAFRABA zur HAFRABAM verlängern. Der Zusatz M stand für Mailand und die Italiener projektierten bereits fleissig an ihren Zubringerstrecken. Doch durch welchen Berg sollte das schweizerische Verbindungsstück führen: durch den Lötschberg oder den Gotthard? Die Berner fühlten sich bereits 1927 präventiv diskriminiert und traten aus dem Schweizerischen Autostrassenverein aus, der den Bau der Autobahn «Basel-italienische Grenze» prüfen wollte. 1929 allerdings fand der Verein einen Kompromiss: Nicht nur eine Strecke sollte die Schweiz durchqueren, sondern ein ganzes Netz sich über das Land legen. Die Berner verhalten dadurch dem Föderalismus auch im Autobahnbau zum Erfolg – damit nicht nur die Basler, Zürcher, Innerschweizer und Tessiner etwas bekommen, gibts für alle etwas.

Das Kreuz

Die Streckenführung allerdings, die den Autobahnbau erst zum eidgenössischen Unternehmen erkor, erfand der sozialdemokratische Basler Ständerat Gustav Wenk: das Kreuz. Die Linie Basel-Luzern-Chiasso kreuzt sich in der Nähe von

Olten mit der Linie Bodensee-Zürich-Bern-Genfersee; das Kreuz ist die Grundlage des Autobahnnetzes. Eine wahrlich christliche und gleichzeitig eidgenössische Streckenform, sie linderte etwas die zeitgenössische Planerwunde, die darin bestand, dass die Bevölkerung den Autobahnbau damals, 1937, vor allem als militärische Aufrüstung der Nationalsozialisten wahrnahm. Wenk sprach daher auch nicht von Autobahn – wie sie in Deutschland schon hiess –, sondern konsequent von Autostrasse. Das Strassenkreuz, das die Schweiz zusammenhält, haftet seither in der Seele einer ganzen Generation. Doch bis der Bau am Netz mit Kreuzbasis begann, musste die eidgenössische Seele manche Ängste überstehen. Denn wir waren spät dran. Alle – zumindest die, mit denen wir uns vergleichen – hatten schon eine: die Deutschen, die Italiener, die Franzosen und die Holländer. Wir fürchteten, dass die Autos und Lastwagen uns umfahren würden, dass der vom Verkehr transportierte Wohlstand um uns herum zu unseren Nachbarn führe. Die Nord-Südverbindung über den Brenner war bereits in Planung, 1934 gar entdeckten die Schweizer Strassenbauer am deutschen Strassenkongress in Frankfurt, dass die HAFRABA nicht mehr nach Basel führte, sondern bei Karlsruhe nach Stuttgart abbog.

VII-XII



1954 endlich – in der Schweiz existierte noch kein einziger Autobahnkilometer – gründete der Bund eine Kommission. Das erste, was diese unternahm, war eine Reise in die USA; das neue Vorbild kam nach dem Zweiten Weltkrieg aus Amerika. Wieder zuhause entwarf die Kommission das schweizerische Autobahnnetz nach wissenschaftlichen Kriterien. Es sah allerdings fast gleich aus wie das alte von 1927 und es ist ungefähr jenes, das wir heute befahren.

Kulturfolgen

Die Autobahn kam nicht allein. Ihr folgte die neue Gestalt des Alltags. Denn der Raum ist nun nicht mehr, was er gewesen. Das Zeitbudget fürs Autofahren blieb zwar gleich, doch die Distanzen, die mit dem Auto zurückgelegt werden, wachsen. Daraus folgt: Die Siedlungen wachsen zusammen. In Rapperswil wohnen, in Basel arbeiten und in Spreitenbach einkaufen, das ermöglicht die Autobahn. Das Auto kam schon vorher überall hin, jetzt aber schneller. Die Autobahn ist die wahre Förderin des Wohneigentums. Wer in Luzern arbeitet, kann sich dank Autobahn den günstigen Baugrund in Geuensee und den täglichen Arbeitsweg leisten. Und am Samstag

das Reislein ins Shoppingcenter Länderpark bei Stans. Das Shoppingcenter hat im wesentlichen drei Kennzeichen: Es ist gross, liegt ausserhalb der Siedlung und an der Autobahn. Die Migros ist die Shoppingcenter-Gründerin der ersten Stunde. In weiser Voraussicht plante sie bereits Ende der fünfziger Jahre die Besetzung der strategischen Stellen im Autobahnnetz. Sie fügte damals dem MM das dritte M hinzu und eine Menge Parkplätze:

- 900 für den Pizolpark bei Sargans
- 1700 für das Centre Balexert bei Genf
- 1000 für das Centre Crissier bei Lausanne
- 2000 für das Avry-Centre bei Fribourg
- 1200 für den Rheinpark bei St. Margrethen
- 1000 für Serfontana bei Chiasso
- 2850 fürs Tivoli Spreitenbach bei Zürich
- 4700 fürs Glattzentrum bei Zürich
- 3000 fürs Schönbühl bei Bern
- 700 fürs Zentrum Oberland bei Thun
- 800 im Zugerland bei Zug
- 700 für den Länderpark bei Stans

In der Zeit von 1970 bis 1980 hat die Migros mit unterschiedlichen Partnern ihre Einkaufszentren gebaut. Bis Coop

sich zur ersten Konkurrenz organisiert hatte, waren die wichtigen Autobahnkreuze belegt. Aber nicht nur die Migros baute. In der Schweiz gibt es heute fast 100 Shoppingcenters, gelegentlich geschmückt mit Hallenbädern, Kunstmuseen und Kinos. Ihr Rückgrat ist die Autobahn, das Zeitbudget der Kunden hat ihnen unter anderem das Schulwesen geschenkt. Seit die Kleinen samstags nicht mehr zur Schule müssen, hat die Familie mehr Zeit zum Einkaufen.

Ein Jagdrevier

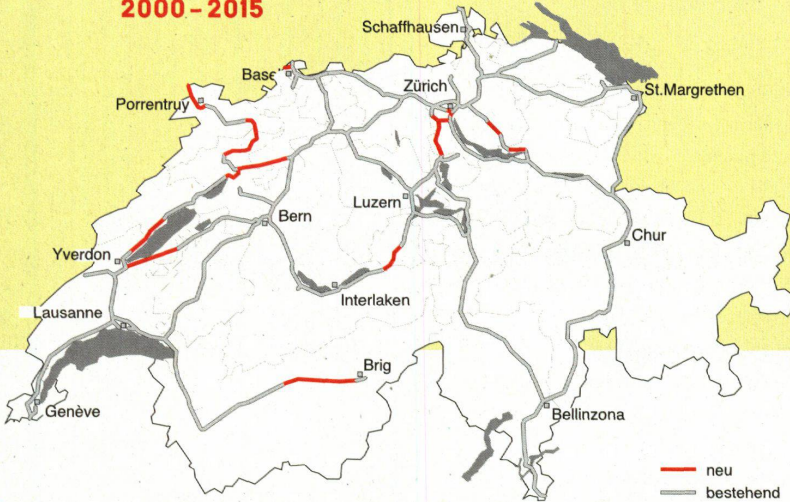
Die Autobahn hat die Schweiz verändert. Nicht nur die Menschen passen ihre Lebensgewohnheiten dem nationalen Werk an, auch die Tiere müssen. Und damit die Tiere das können, gibt es auch dafür spezielle Schweizer Normen. Die Nummer 640 698 ordnet unter dem Titel «Fauna und Verkehr» die Kreuzung der Amphibien mit den Fahrzeugen. Spezialisten lokalisieren und inventarisieren die Populationen entlang den Strassen, die Strassenbauer legen gemäss deren Empfehlungen Durchlassröhren unter die Fahrbahn, die die Jagdreviere der Frösche und Lurche mit ihren Laichplätzen verbindet. So wie die Autos auf der Autobahn verkehren hier die Tierlein: richtungstrennt und kreuzungsfrei. Denn die Durchlässe werden über Fallen «erschlossen», Frösche und Lurche benutzen die Röhren also unfreiwillig, deshalb gilt darin absolutes Wende- und Einkehrverbot. Doch nicht alle Tiere müssen unten durch. Landschaftsarchitekten und Ingenieure entwerfen mit viel Kenntnis und Liebe Grünbrücken entlang der Wildwechsel. Hasen, Hirsche und Autos kreuzen sich hier in Eintracht. Und für die Fauna, welche die Autobahn nicht kreuzen will, ziehen sich entlang der Fahrbahnen die sogenannten Autobahnhecken. Regelmässige Erfolgskontrollen be-

stätigen hier das rege Leben: Baum- und Blumenwanzen, Blattläuse, Schaumzikaden, Bläulinge, Dickkopffalter, Moten, Schwebfliegen, Ameisen, Wespen, Hummeln, Lauf-, Bock- und Blattglanzkäfer, Spring- und Radnetzspinnen krabbeln und surren hier emsig in den Zweigen. Amseln, Gartengrasmücken, Kohlmeisen, Mönchsgrasmücken, Goldammer brüten und Bachstelzen, Eichelhäher, Star und Neuntöter – ein Vogel auf der Roten Liste – besuchen die Autobahnhecke als Nahrungsgäste. Doch die Autobahn ist nicht nur das längste Biotop der Schweiz, sondern auch das längste Jagdrevier. Die Autofahrer haben 1997 laut eidgenössischer Jagdstatistik 15 500 Tiere erlegt; Igel, Marder, Vögel, Amphibien und Kleinsäuger nicht inbegriffen. Der Werkhof Winterthur sammelte 1997 auf dem knapp 50 km langen Autobahnabschnitt zwischen Wallisellen und Matzingen 190 plattgefahrene Tiere: 32 Füchse, 8 Dachse, 8 Hasen, 8 Eichhörnchen, 55 Vögel, 15 Marder, 14 Falken, 47 Katzen und 3 Wildsauen. Die gegenwärtige Länge des Nationalstrassennetzes beträgt 1613 km. Wie viele Büssis sterben pro Jahr auf der Autobahn?

Die Konkurrenz wird subventioniert

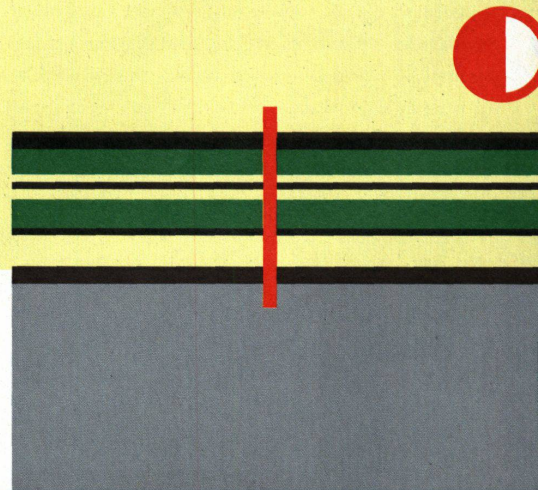
Die Abstimmung, die den nationalen Autobahnbau in der Bundesverfassung verankerte, war ein Fest der Autofreunde. 1958 stimmten 515 000 Schweizer Männer dafür, 91 000 dagegen. Es war eine Abstimmung, die jener vom letzten Februar über die steuerliche Entlastung der Hauseigentümer gleicht. So wie Hauseigentum als Segen für die Allgemeinheit gilt, so galt es auch für die Autobahn. Zwar besaßen damals die wenigsten ein Auto – etwa 4 Prozent der Bevölkerung –, aber alle hofften einmal eins zu besitzen. Im Gegen-

2000 - 2015



Karten: MFG/Michael Herrmann

Bearbeitung der Autobahnsymbole: Martin Stillhart



satz zu den hoffnungsfrohen Hauseigentumsanwärtern bekamen sie recht. Statistisch betrachtet besitzt heute jeder zweite Schweizer ein Auto – Kleinkind und Greisin eingerechnet. 1959 nahm der Nationalrat das dazugehörige Gesetz mit 130:0 Stimmen an, den Netzentwurf 1960 mit 122:0. Es gab zwar schon damals Autobahngegner, doch die politisch Einflussreichsten unter ihnen waren gekauft: die Bauern und die Eisenbahner. Die Eisenbahner versuchten seit den zwanziger Jahren in mehreren Anläufen die Konkurrenz des Strassenverkehrs zu beschränken. Den bedeutendsten Versuch startete die 1937 zu diesem Zweck gegründete Litra (Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft): Sie wollte über eine Volksinitiative erreichen, dass der Güterferntransport ausschliesslich den Eisenbahnen überlassen werde. Die Initiative gelangte nicht einmal zur Abstimmung. Statt den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Strasse zu regeln, begann der Bund die Eisenbahnen zu subventionieren. Den betroffenen Bauern sicherte das Nationalstrassengesetz Melioration und Güterumlegungen zu Lasten der Nationalstrassenrechnung zu.

Das Programm wird gebaut

Die Gemeinden hatten fast nichts zum Autobahnbau zu sagen, der Föderalismus endet auf Kantonebene. Die Planungskommission entwarf 1954 bis 1958 das Bauprogramm und dieses zieht der Bund mit wenigen Abstrichen (Rawiltunnel) und Ergänzungen (vor allem Transjuranne) durch. Grundeigentümer, Gemeinden und Kantone werden konsultiert, der Bundesrat legt fest: die Linienführung, die Anschlüsse und die Spurenzahl. Die kantonalen Regierungsräte und das Departement des Innern (seit 1984 das Verkehrs-

und Energiedepartement) bewilligen schliesslich das Ausführungsprojekt. Die Autobahn war zwar das Zeichen für Fortschritt und Wohlstand, doch einige Gemeinden setzten sich trotzdem gegen die Linienführung des Bundes zur Wehr. Morges und Emmen zum Beispiel – erfolglos. Die Autobahn teilt die Gemeinden heute in zwei Teile. Besser erging es Faido. Die Bevölkerung erreichte 1973 zusammen mit ihrem Kapuzinerkloster, dem Heimatschutz und dem Raumplaner Hans Marti, dass der Bund die Autobahn nicht durchs Dorf baute, sondern auf die andere Talseite verlegte. Der Bundesrat spurte hier zum ersten Mal. Er reagiert seither konzilianter auf Variantenvorschläge und flankierende Massnahmen, doch an einem Punkt lässt er nicht rütteln: Das Programm der Planungskommission von 1958 wird gebaut, bis zum bitteren Ende. Er weiss sich hier in Übereinstimmung mit der Bevölkerung. Sämtliche Initiativen zu mehr Mitsprache im Autobahnbau oder zur Streichung von Teilstücken hat die autofahrende Bevölkerung abgelehnt. Mit Ausnahme der kantonalen Abstimmungen in Zürich und Solothurn, wo die Bevölkerung die Linien durch das Knonaueramt bzw. zwischen Solothurn und Biel aus dem Programm streichen wollte. Das Parlament behandelte diese Abstimmungen als Standesinitiativen und lehnte ab: Es wird alles gebaut!

Unser Autobahnnetz ist zwar föderalistisch dicht, die Linienführung werkbundmässig formvollendet. Doch im Grunde ist das keine helvetische Besonderheit. Wir sind auch als Autofahrer und Strassenbauer ganz kommune Europäer. Nur, die Details sind bei uns eben etwas schöner, die Normen ein bisschen raffinierter. Und das erfüllt uns mit Stolz, jedesmal wenn wir vom Zoll her nach Hause fahren.

Ausstellung «Die Schweizer Autobahn»

1966 fand im Verkehrshaus Luzern eine Ausstellung zur Autobahn in der Schweiz statt. Seither gab es keine mehr. Im März nun schliesst das Museum für Gestaltung in Zürich diese Lücke des Versäumten. Die Ausstellung erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Musée d'Ethnographie de Genève.
Konzept: Martin Heller, Andreas Volk
Dauer der Ausstellung: 6. März bis 9. Mai
Vom 4. März bis 9. Mai präsentiert der Bellpark Kriens ebenfalls eine Autobahnausstellung: «Zur ersten Autobahn der Schweiz».

