

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 56 (1969)
Heft: 9: Autobahnen - Bauten der Infrastruktur

Artikel: Bauten am schweizerischen Nationalstrassennetz
Autor: Roth, Ueli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87384>

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: 09.11.2024

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

Bauten am schweizerischen Nationalstraßennetz

Einleitung von Ueli Roth

Die Zweistufigkeit der nach den neuen amerikanischen Gesetzesbestimmungen notwendigen Hearings – erstens betreffend das allgemeine Anlagekonzept von Autobahnen und zweitens betreffend deren bauliche Gestaltung – ist nach meiner Auffassung sachlich gerechtfertigt: die nähere Betrachtung bestehender Hochleistungsstraßen zeigt, daß es welche gibt, die anlagemäßig gut, aber baulich schlecht sind und deshalb stören. Mit andern Worten: bei denen das beste Konzept nichts nützt, weil die bauliche Durchbildung ungenügend ist. Wäre der Embarcadero Freeway in San Francisco nicht von so brutaler Häßlichkeit, so hätte er nie einen derartigen Sturm der Entrüstung ausgelöst. Man stelle sich den Lehnviadukt über dem Schloß Chillon als schwere, rostende Fachwerk-Eisenbrücke vor! Das Bauwerk würde trotz richtiger Anlage verurteilt.

Andererseits gibt es Beispiele verfehlter Konzepte und baulich befriedigender oder sogar ausgezeichnete Durchführung. Die Fehler dieser Werke werden weniger spontan verurteilt, weil es umfassenderer, planerischer Kenntnisse bedarf, um die Mängel solcher Anlagen zu erkennen. Vergoldete Leitplanken mit Efeu täuschen oft über falsche Konzepte hinweg! Daß sich solche bei oberflächlicher Betrachtung gute Lösungen indirekt noch verheerender auswirken können als gute Konzepte, die dadurch schlecht durchgebildet sind, dürfte einleuchten.

Fahrten entlang den fertiggestellten Teilen des schweizerischen Nationalstraßensystems gestatten schon heute einige Schlüsse über die Qualitäten von Konzept und baulicher Durchführung. Wie schon festgestellt, fällt die Qualität der Ausführung auf. Es scheint, daß die große Tradition Maillarts auf breiter Front wirksam geworden ist. Eine Fahrt über die N 13 zum Beispiel zeigt in der Viamala und im oberen Misox Brücken, deren Gesamtanlage, Linienführung und Widerlagerausbildung den Gedanken nahelegen, daß hier ein Höhepunkt der Eisenbeton-Brückenbaukunst erreicht worden sei, die sich endlich von falschen Naturschutzrücksichten, zum Beispiel in Form von Granitverkleidungen, wie man sie noch bei der neuen Schöllenenbrücke glaubte verwenden zu müssen, gelöst hat. Diese Brücken kontrastieren mit größter Selbstverständlichkeit mit der Wildheit der Natur, in die sie hineingebaut worden sind, sie haben diese zwar verändert, aber keineswegs geschmälert. Denn ist nicht der Begriff des nachteiligen menschlichen Eingriffs in die Natur deshalb ein weltanschaulicher Fehler, weil der Mensch und seine Werke selbst Teil der Natur sind? Es besteht kein grundsätzlicher Unterschied zwischen einem Biberdamm und einem Kraftwerkdamm – beide sind ebenso künstlich oder natürlich! Entscheidend ist lediglich, ob solche Dämme einen im größeren Rahmen sinnvollen Zweck erfüllen und ob sie als Bauwerke richtig durchgeführt wurden. Der Biber beherrscht sein Handwerk seit langem, und der Mensch hat über viele Jahrhunderte gelernt, Brücken in Steinquadern richtig zu bauen. Es scheint, daß nun nach Stephan Zweig die Voraussetzung dafür erfüllt ist, daß ein Kunstwerk – eine Eisenbetonbrücke – seine höchste Stufe erreicht, wenn man sein künstliches Gewordensein vergißt und seine Existenz als selbstverständlich empfindet.

