

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 1 (1962)
Heft: 4

Artikel: Nationalstrasse N1 Bern-Zürich = A propos de la route nationale N1
Berne-Zurich = National highway N1, Berne-Zurich
Autor: Vogel, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131365>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.04.2026

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

Nationalstrasse N1 Bern – Zürich

A propos de la route nationale N1 Berne–Zurich
National Highway N1, Berne–Zurich



Das erste Teilstück, die Autobahn Bern–Schönbühl durch das Grauholz, konnte im Frühjahr dem Betrieb übergeben werden. Seine Projektierung fiel noch in die Zeit vor der Inkraftsetzung des Gesetzes für den Nationalstrassenbau. Infolgedessen war von allem Anfang an ein Minimum von Terrain für das Bauwerk reserviert worden, so dass dem Planer für die Bepflanzung, die nun nach Fertigstellung des Werkes vorgenommen wird, enge Grenzen gesteckt waren.

Die Autobahn Grauholz führt durch eine grossräumige und prächtige Landschaft des bernischen Mittellandes, dessen Räume gebildet werden von Wäldern, Hügeln, Voralpen und Jura, so dass der Pflanzung im topographisch bewegten Gelände in erster Linie die Aufgabe der optischen Führung zukommt. Besonders im Winter, wenn die ganze Gegend unter einer weissen Decke liegt, wird eine solche notwendig sein. Intensiver wird die Pflanzung nur dort angelegt, wo die Situation es verlangt, wie zum Beispiel an der Stelle, wo das Trasse der Bundesbahn und der Autobahn nah beieinander liegen, oder beim Autobahndreieck im Sand, wo die Abzweigung nach Biel stattfindet. Ferner ist stärkere Abdeckung erwünscht gegen unschöne Ueberbauungen, Güterschuppen und Fabrikbauten, um ästhetischen Ansprüchen Genüge zu leisten. Bei den äusserst knappen Landverhältnissen wird jedoch auch hier vieles nur Wunsch bleiben und nicht realisiert werden können.

So wird man im Fall der Grauholz-Autobahn zufrieden sein müssen, wenn wenigstens ein Teil des Minimalprogramms ausgeführt werden kann, damit die in unserem Land noch fehlenden Erfahrungen gesammelt werden können.

Beim Studium der Autobahnbeplanzung auf dem Gelände kamen wir zur Erkenntnis, dass vieles nur

Stückwerk bleibt, wenn in gewissen Fällen nicht zu grosszügigeren Lösungen ausgeholt werden kann.

Im Abschnitt Fischrain beim Ziegelacker, wo die Trassees der Bundesbahn und der Autobahn auf separaten Dämmen mit einem Zwischenraum von 60 bis 100 m geführt werden, entstand eine tiefe, unschöne Senke, welche künstlich wirkt und die Harmonie der Landschaft stört. Dies gilt auch von dem rechts der Autobahn liegenden Ittigenmoos wie von der Senke hinter dem Grauholzdenkmal. Diese unorganisch wirkenden Mulden sind mit ihren steilen Böschungen unrationell, weil deren Flächen der Landwirtschaft verlorengehen und der Unterhalt der Böschungen ständigen zusätzlichen Arbeitsaufwand erfordert. Wenn immer möglich sollte in solchen Fällen eine Lösung gefunden werden können, die gestattet, diese Senken gleichzeitig mit dem Autobahnbau aufzufüllen. Die grossen Erdmaschinen sind an Ort und Stelle und die kostspielige Böschungsprofilierung würde sich erübrigen.

Zweifelloos wäre es sinnvoller, die riesigen Mengen Auffüllmaterial, welche bei der heutigen Baukonjunktur anfallen, für das Auffüllen solcher Senken zu verwenden, als damit natürliche malerische Täler aufzufüllen, wie es zurzeit in Bern erörtert wird. Diese Tatsache, dass die Realisierung solcher Wünsche der Landwirtschaft grössere Nutzflächen bringt, störende Senken mit harten Böschungen in harmonische Landschaft verwandelt, wobei erst noch jeglicher Böschungsunterhalt eingespart werden kann, sollte die verantwortlichen Planer und die Behörden veranlassen, in gemeinsamer Anstrengung alles zu versuchen, um solchen sinnvolleren Lösungen im Interesse einer guten Landschaftsgestaltung zum Durchbruch zu verhelfen.

Franz Vogel, BSG, Bern



Die Aufnahme zeigt, wie die Autobahn auf einem Damm gebaut wurde. Dort, wo man die Autobahn nicht dem Gelände anpassen kann, sollte man versuchen, das Gelände der Trasseeführung anzugleichen. Durch Auffüllung solcher Senken erhalten wir neues Kulturland, die Böschungen fallen samt den Leitplanken weg, und die Autobahn fügt sich harmonisch in das neue Landschaftsbild ein.

Prises de vue montrant l'autoroute aménagée sur un remblai. Là où il n'est pas possible de l'adapter à la configuration du terrain, on devrait tenter d'adapter celui-ci au tracé. Il suffirait de combler de telles dépressions pour obtenir de nouvelles terres cultivables et supprimer du même coup les talus et les barrières chasse-roues. Ainsi, l'autoroute s'insérerait-elle harmonieusement dans un nouveau paysage.

The photograph shows an autostrada built on a dam. Where it is not possible to adapt the highway to the topography, one should try to fit the ground to the alignment of the autostrada. By filling up such hollows new cultivable land is won, the slopes and the guiding planks disappear and the road fits harmoniously into the landscape.

C'est au printemps dernier que le premier tronçon, à savoir l'autoroute Berne-Schönbühl qui passe par le Grauholz, a été livré à la circulation. On se souvient qu'elle avait fait l'objet d'un projet antérieur à l'entrée en vigueur de la loi sur l'aménagement du réseau routier national. Aussi comprend-on que le terrain réservé à cet ouvrage l'avait été de façon extrêmement parcimonieuse, de sorte qu'après son achèvement le planificateur chargé du reboisement a vu son champ d'action considérablement limité.

L'autoroute du Grauholz traverse l'opulente campagne bernoise, région extrêmement boisée et vallonnée. Il va de soi que dans un terrain aussi accidenté, le reboisement doit servir avant tout de ligne de repère, particulièrement en hiver lorsque la route disparaît sous la blancheur uniforme du paysage. Il ne sera pratiqué de façon plus intensive que là où les conditions l'exigent, notamment lorsque le tracé de l'autoroute côtoie de très près la voie ferrée ainsi qu'au trèfle de Sand, qui marque également la bifurcation vers Bienne. D'autre part, il serait souhaitable de masquer par de la végétation certaines constructions, fabriques ou entrepôts qui enlaidissent le paysage. Mais ne nous leurrons pas. L'exiguïté du terrain disponible ne permettra sans doute pas d'exaucer tous les vœux. Ainsi, en ce qui concerne l'autoroute du Grauholz, il faudra s'estimer heureux si l'on parvient à réaliser au moins une partie du programme minimum prévu et à recueillir les expériences qui font encore défaut à notre pays dans ce domaine.

Si, comme nous l'avons fait, on examine sérieusement le problème du reboisement et de l'aménagement de zones de verdure sur les autoroutes en rase campagne, on est bien obligé d'admettre que dans de nombreux cas, seules des mesures d'une certaine

ampleur pourront apporter la solution désirée. Dans le secteur de Fischrain près de Ziegelacker, à l'endroit où l'autoroute et la voie ferrée passent sur des remblais séparés éloignés de 60-100 m l'un de l'autre, il s'est formé maintenant une sorte de cuvette artificielle qui nuit considérablement à l'harmonie du site. C'est le cas également pour Ittigenmoos situé à droite de l'autoroute et pour la dénivellation derrière le monument du Grauholz. Non seulement ces dépressions artificielles défigurent le paysage, mais la forte déclivité des talus est irrationnelle sur le plan agricole, indépendamment du fait que leur entretien exige un surcroît de travail constant. Dans de telles circonstances, il devrait être possible de combler ces excavations lors même de la construction de l'autoroute. Les grandes machines de terrassement sont sur place et l'on épargnerait en même temps le coût extrêmement onéreux de l'exécution du profil des talus.

Le bâtiment connaît depuis quelques années une activité sans précédent et on ne sait plus comment se débarrasser des déblais qui s'amoncellent. Ne serait-il pas plus judicieux de les utiliser pour niveler le terrain dans les cas évoqués précédemment, plutôt que, comme on l'envisage à Berne, de les déverser dans des vallées dont ils dépareront le charme naturel? La solution préconisée non seulement fournirait à l'agriculture de grandes surfaces arables, mais elle remplacerait dans le paysage les lignes dures et brisées des remblais par des courbes harmonieuses. En outre, elle supprimerait l'entretien coûteux des talus. Il faut donc souhaiter que, dans l'intérêt de la sauvegarde des beautés de la nature, les planificateurs responsables se mettent d'accord pour adopter des solutions tenant compte des considérations ci-dessus.

Franz Vogel, BSG, Berne

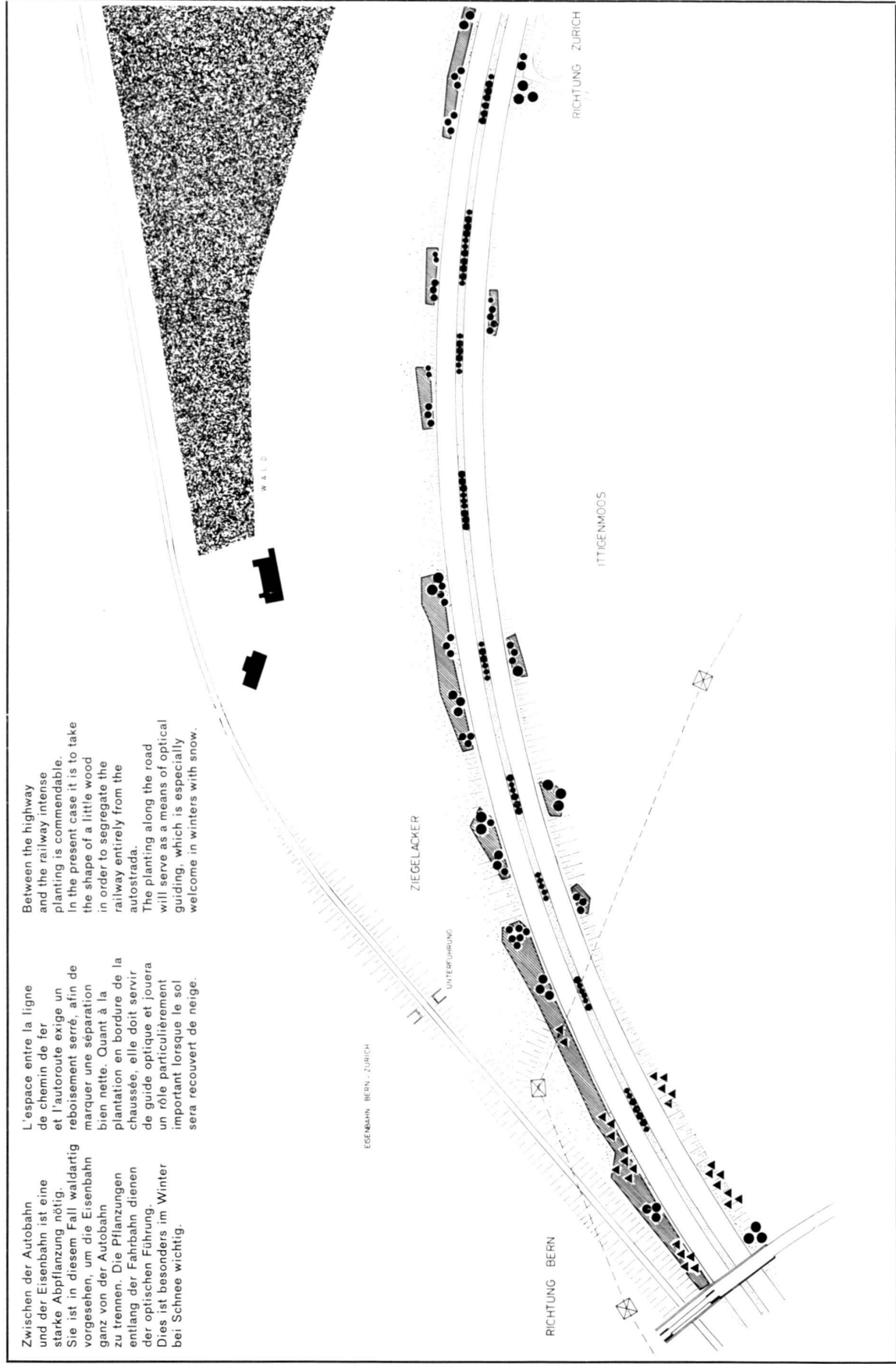
Schweiz. Nationalstrassen Autobahn Bern – Zürich

Abschnitt Fischrain M 1:1000

Bepflanzungsplan

Plan de reboisement et de plantation

Building plan



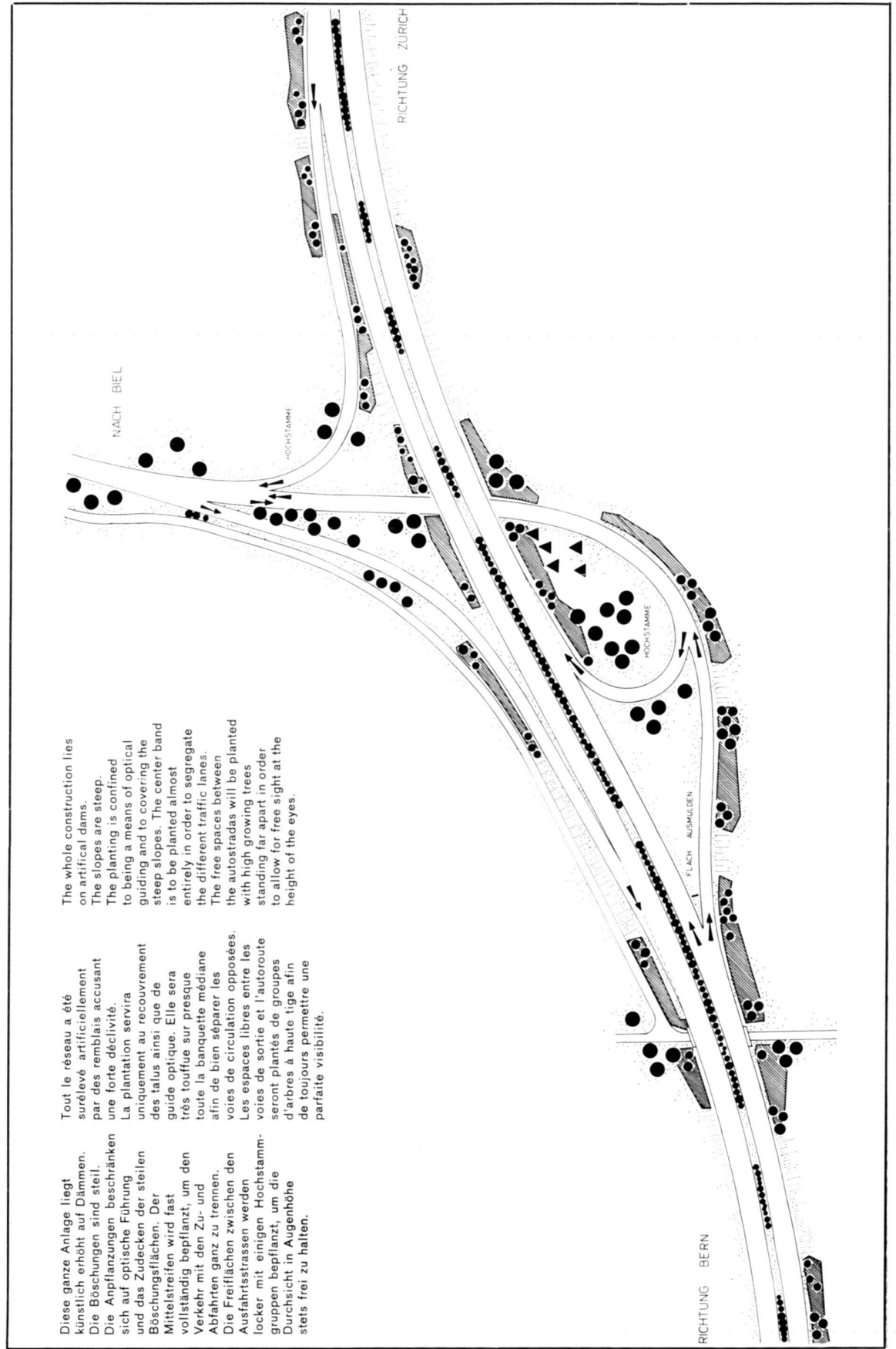
Schweiz. Nationalstrassen Autobahn Bern – Zürich

Dreieck Sand M 1:1000

Bepflanzungsplan

Plan de reboisement et de plantation

Building plan



L'aménagement vert de nos autoroutes; expériences faites en pays vaudois

National Highway N 1, Berne—Zurich

The first section, the autostrada Berne—Schönbühl through the forest «Grauholz», could be opened for traffic in the spring of this year. Planning was done before the new law concerning the national highways entered into force and therefore just a minimum of ground had been reserved for road construction so that the organisers of the planting which can now be undertaken have only very limited scope.

The «Grauholz» autostrada leads through the grand and graceful scenery of the Bernese Midlands, a country of woods and hills lying between the Alpes and the Jura. In this landscape with ever changing topography planting serves in the first place as a means of optical guidance, which is especially welcome in winter when the whole territory is covered with snow. Intense planting is planned only where the railway and the autostrada almost touch each other, or at the autostrada intersection «Sand» where the highway branches off in the direction of Bienne. Intense planting is also commendable at certain spots where ugly buildings, warehouses and factories spoil the landscape. But considering that only very limited ground will be available for planting purposes aesthetic requirements cannot be met everywhere, much as we may regret it. We shall have to be satisfied if along the «Grauholz» section at least part of the program can be realised. It will provide valuable experience which we still lack in our country and that will come in handy elsewhere.

When studying the plans for planting along the highway we found that it will remain patchwork in many places if the means for a solution on a larger scale are not made available.

At the section «Fischrain», near a place called Ziegelacker, where the railway and the autostrada are built on separate dams with a space of 60 to 100 meters in between them, there appeared an ugly gap which is out of place and disturbs the harmony of the scenery. The same thing can be said about the Ittigenmoos lying at the right hand side of the highway as well as of the gap behind the monument commemorating the battle of Grauholz. These depressions of the ground do not only look unnatural and out of harmony to the scenery, they represent also a loss to agriculture, apart from the fact, that such steep slopes will constantly require maintenance work. Wheresoever possible a solution should be found permitting to fill such gaps while carrying on the construction work on the highways and as long as the bulldozers are on the spot, thus saving at the same time expensive profiling work on the slopes.

It would, no doubt, be more sensible to use the enormous quantities of filling material from the large building sites in our cities for such a purpose instead of disposing of it somehow or even dumping it into picturesque valleys, as it has actually been suggested at Berne. Not only would agriculture benefit by such a solution, as new grounds could be found to make up in part for the lost agricultural land, but one would at the same time save maintenance work on unattractive looking, unnaturally steep slopes. These facts should induce road planning engineers and the Departments of Public Works to cooperate more closely with a view to finding solutions which are both efficient and harmonious.

Franz Vogel, BSG, Berne

Die landschaftliche Eingliederung unserer Autobahnen Erfahrungen aus dem Waadtland

Arranging the green parts of our highways Results of experience obtained in building the motor- ing highway Lausanne—Geneva in the Canton de Vaud

A.-F. Desarzens

Architecte-paysagiste BSG

chef du service des parcs et promenades de la ville de Lausanne

Gartenarchitekt BSG

Stadtgärtner von Lausanne

Landscape-architect BSG

Director of park-administration of Lausanne

Aujourd'hui, dans tous les domaines, l'évolution de la technique est extrêmement rapide. C'est le cas aussi pour les constructions routières, celles-ci devant s'adapter sans cesse aux moyens mécaniques en constante progression. On a été assez lent en Suisse à comprendre la nécessité d'un aménagement routier national devant répondre non seulement aux possibilités de véhicules toujours plus rapides, mais aussi au nombre chaque jour plus grand des machines en circulation. Cependant, dès la chose admise, partout se sont ouverts d'importants chantiers et le réseau suisse des autoroutes sera probablement plus rapidement réalisé qu'on osait l'espérer il y a à peine 2 ans, du moins sur tous les points névralgiques. L'un de ceux-ci, reliant Genève à Lausanne, a de ce fait reçu la priorité et ce sera la première tranche importante — près de 60 km — qui pourra être ouverte à la circulation d'ici un an et demi. Elle sert ainsi de champ d'expériences dont on espère tirer des conclusions positives et utiles ailleurs.

Sur les points précis de construction proprement dite, le tout, ou à peu près, semble avoir trouvé sa solution. On applique des normes pour les terrassements, pour l'infrastructure et la superstructure de la chaussée, pour la construction de ponts coulés sur place ou préfabriqués, pour les canalisations, etc. Sur le plan des «travaux extérieurs à la route», soit surtout les raccordements au terrain naturel, les talutages, les travaux de plantation, on a le sentiment qu'il en est un peu autrement. On ne discute en effet que très peu la question du coût des constructions, alors qu'on demande aux paysagistes des «économies de bouts de chandelles». L'homme est ainsi fait, car la formation des ingénieurs et techniciens en génie civil l'y conduit tout naturellement, qu'il peut résoudre les problèmes techniques et mathématiques les plus difficiles, mais qu'il en vient à manquer du sens de l'esthétique et de la poésie nécessaire à la reconstitution du paysage et de la nature. Il n'y attache pas l'importance voulue, la plupart du temps.

Ceci est général; on constate encore trop peu la prise de conscience en faveur de la protection des paysages ou de leur reconstitution, choses pourtant vitales pour l'individu, à notre époque et surtout pour celle à venir. Le besoin des espaces verts citadins, la protection des zones agricoles contre l'envahissement de l'habitat et de l'industrie sont des notions nouvelles. Les lois nécessaires à la protection des eaux viennent de voir le jour. Mais on n'en est qu'aux prémices en ce qui concerne la lutte contre la pollution de l'air, alors que celle-ci atteint déjà un niveau insoupçonné dans les endroits à forte circulation automobile. Il en est de même au sujet de la lutte contre le bruit. Et pourtant, sur ces deux derniers points, les études scientifiques et techniques