

**Mensch, Landschaft und Strasse :
Landschaftsschutzzone Bern-Thun = L'homme,
le paysage et la route : zone de protection des
paysages Berne-Thoune = Roads and the
countryside as environment for mankind :
landscape conversation zone Berne-Thun**

Autor(en): **Liechti, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le
paysage**

Band (Jahr): **5 (1966)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132395>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

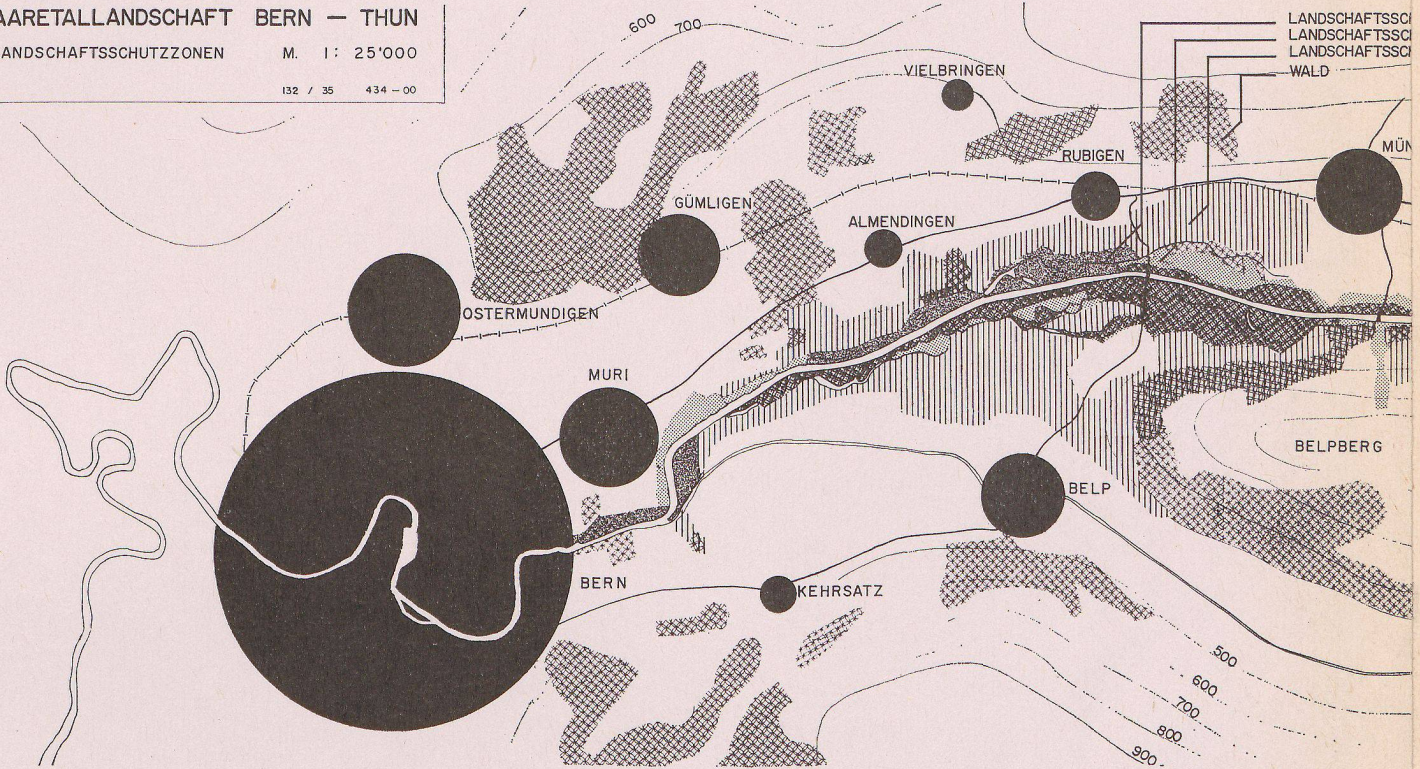
Haftungsausschluss

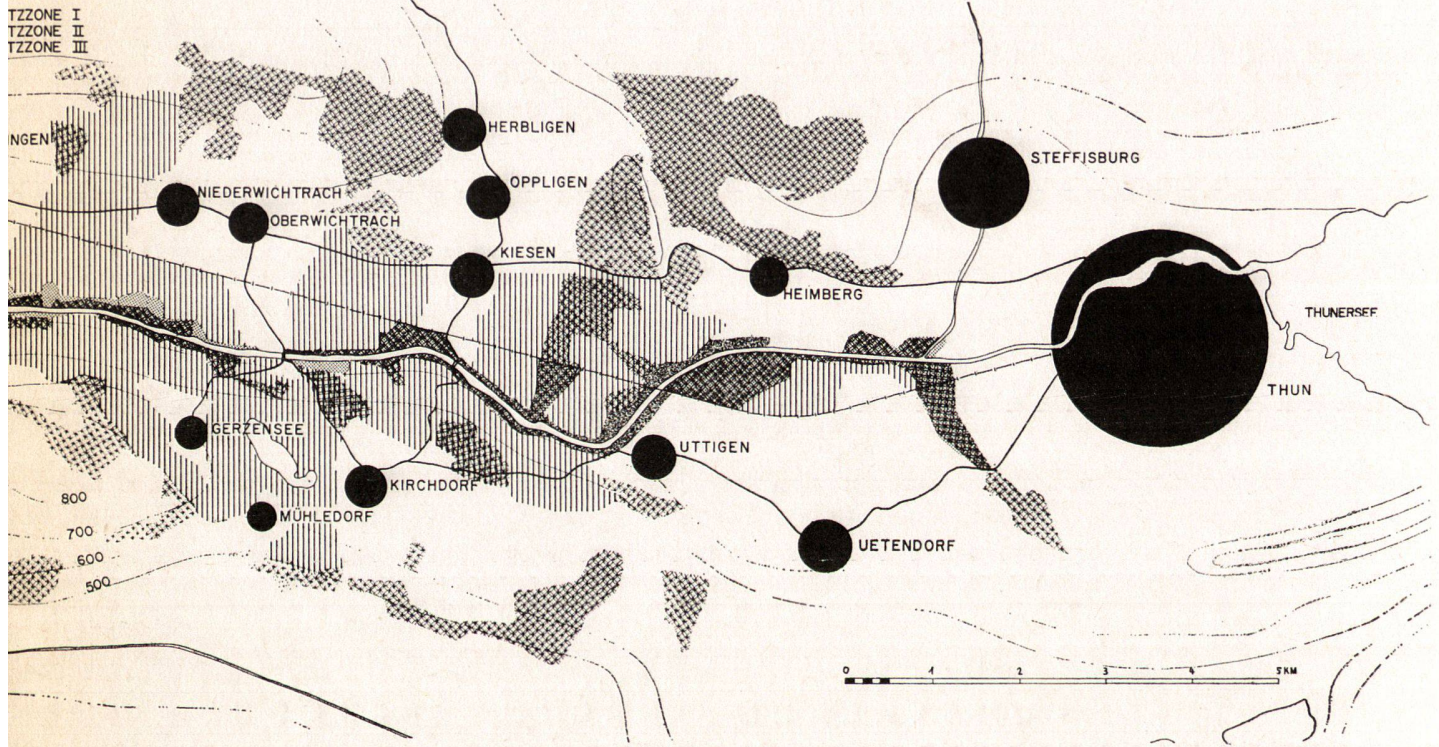
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AARETALLANDSCHAFT BERN – THUN

LANDSCHAFTSSCHUTZZONEN M. 1: 25'000

132 / 35 434 – 00





Legenden zum Plan

Landschaftsschutzzone I
 Im Sinn von Naturschutz, d. h. ohne irgendwelche baulichen Einrichtungen, Schutz der Topographie, Fauna und Flora. Nur beschränkt begehbar und zweckgerichtet, hegende Massnahmen.

Landschaftsschutzzone II
 Mit weitgehendem Schutz der Topographie der Tier- und Pflanzenwelt. Erschlossen durch Spazierwege, Bade- und Picknickplätze. Nur der Pflege und dem Betrieb der Anlagen zu dienende Bauten gestattet. Absolutes Unterordnen aller baulichen und hegenden Massnahmen unter dem Prinzip des Landschaftsschutzes.

Landschaftsschutzzone III
 Im Sinn einer landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzten Freihaltezone. Bauten nur soweit der landwirtschaftlichen Nutzung zu dienend gestattet. Schonung des Baumbestandes. Durch Spazierwege erschlossen. Dient auch als «Pufferzone» zwischen den Landschaftsschutzzonen I und II und den überbauten Gebieten.

Die Strassenführung hat ausserhalb der Landschaftsschutzzonen I und II zu erfolgen und unter Berücksichtigung einer wirtschaftlich angemessenen Landschaftsschutzzone III.

Im Interesse einer minimalen Beeinträchtigung der besonderen topographischen Verhältnisse, auch im Bereich der Zone III, ist die Strasse ausserhalb des Aaretals anzulegen. Die Strasse übernimmt damit weitgehend die Aufgabe der nördlichen Abgrenzung der Landschaftsschutzzonen überhaupt.

Im Sinn einer übergeordneten Raumplanung sind auch die Querverbindungen mit den natürlichen Erholungsgebieten, bestehende Wälder oder besonders schöne Landschaften (Gerzensee, Belpberg usw.) mit in die Planung einzubeziehen.

Légendes pour le plan

Zone de protection des paysages I
 Protection totale de la nature, avec interdiction absolue de construire des édifices ou des ouvrages quelconques; protection des sites (topographie), de la flore et de la faune. Accès et droit de passage limités; application de mesures conservatoires appropriées.

Zone de protection des paysages II
 Ample protection des sites (topographie), de la faune et de la flore. Voies d'accès (chemins et sentiers de promenade), emplacements réservés pour les bains et les pique-niques. Les seuls bâtiments autorisés sont ceux qui servent à l'exploitation des installations sursites et à l'entretien en général. Subordination absolue de toutes les constructions et des mesures conservatoires au principe de la protection des paysages.

Zone de protection des paysages III
 Zone protégée, mais utilisée pour des exploitations agricoles ou forestières. Les seuls bâtiments autorisés sont ceux qui servent aux exploitations agricoles.

Protection des arbres. Voies d'accès: chemins et sentiers de promenade. Sert aussi de «zone tampon» entre les zones de protection des paysages I et II et les régions bâties.

Le tracé des routes doit éviter entièrement les zones de protection des paysages I et II, et il ne peut toucher la zone III que dans la mesure où des nécessités économiques véritables le justifient.

Afin de réduire au minimum le préjudice porté aux sites et à leur situation topographique particulière, la route devra éviter, même à l'intérieur de la zone III, les pentes de la vallée de l'Aar. La route jouera donc essentiellement le rôle d'une ligne de démarcation bordant les limites septentrionales des zones de protection des paysages.

Dans le cadre d'une planification d'ensemble, il faudra aussi comprendre dans le projet les liaisons transversales avec les régions naturelles de villégiature et d'excursions, les forêts existantes ou les paysages particulièrement beaux (Gerzensee, Belpberg, etc.).

Captions to Plan

Landscape conservation zone I
 The principle is nature conservancy, i.e. no buildings of any kind, protection of the topography, fauna and flora. Only accessible to a limited degree on foot, suitable protective and fencing measures to this end.

Landscape conservation zone II
 Considerable degree of conservation of topography of flora and fauna. Developed by means of footpaths and bathing and picnic places. Only such buildings permitted as are necessary for the maintenance and operation of the installations. Complete subjection of all constructional and fencing measures to the principle of landscape conservancy.

Landscape conservation zone III
 The principle is a restricted area open to agricultural or forestry exploitation. Buildings permitted only to the extent they serve agricultural exploitation. Protection of tree population. Opened up by means of footpaths. Also serves as "buffer zone" between landscape conservation zones I and II and developed areas.

Road routing must be kept right out of landscape conservation zones I and II, and is permitted in landscape conservation zones III only as far as demanded for agricultural purposes.

In the interest of effecting a minimum of alteration to the special topographical situation, including zone III, the road is to be routed outside of the Aare Valley. The road thus largely assumes the function of cordoning off the whole of the landscape conservation area to the North.

So as to achieve supraregional planning, the lateral junctions with natural recreation areas, existing woodland and other especially beautiful countryside areas (Lake Gerzensee, Belpberg, etc.) are to be included in the plan.

Mensch, Landschaft und Strasse

LANDSCHAFTSSCHUTZZONE
BERN-THUN

von W. Liechti, Stadtgärtner, Bern

Bevölkerungsentwicklung, das Ausbreiten der Städte und Dörfer, der Industrie und Verkehrsanlagen und eine immer intensivere Bewirtschaftung des Bodens bedingen einschneidende Eingriffe in unsere heute schon ordentlich strapazierte Landschaft. Leider geben wir uns meist zu wenig Rechenschaft über Folgen und Ausmass dieser Entwicklung. Das Urteil, ob wir es verstanden haben, mit dem uns zur Verfügung stehenden Boden unter Berücksichtigung aller lebenswichtigen Faktoren umzugehen, wird erst eine spätere Generation fällen. Eines steht aber bereits fest: eine einzig nach technischem, materiellem Denken ausgerichtete Entwicklung wird ein absolut negatives Resultat zur Folge haben. Zu den lebenswichtigen Faktoren gehört in entscheidendem Mass die Landschaftspflege. Bei aller technischen Vollkommenheit ist und bleibt der Mensch die Krone der Schöpfung.

Wir haben deshalb bei allen Entwicklungsmassnahmen dafür zu sorgen, dass der Mensch das ist und bleibt, was er ist, das Mass aller Dinge. Dazu brauchen wir, selber ein Stück Natur, immer wieder neu die Beziehung zum Boden, zu Baum und Strauch, zu frischem, fliessendem Wasser, zur Tierwelt, zu reiner Luft. Wir brauchen die Landschaft als natürliches Erlebniselement für unsere seelische, geistige und körperliche Gesundheit. Die Beziehung zu den Dingen der Natur ist für den Menschen Lebensnotwendigkeit. Der Ruf nach Erholungsgebieten, und zur Schonung der Landschaft erhebt sich in verstärktem Masse aus den ausgesprochenen Ballungsgebieten der Industrie und Siedlungen. Er erhebt sich von überall dort, wo dem Menschen aus Unvernunft die notwendigen Beziehungen zur Natur und freier Landschaft entzogen wurden. Millionenwerte müssen eingesetzt werden, diese Ballungsgebiete soweit möglich wieder lebenswert zu gestalten. Es sind Mahnzeichen von Menschen, die die Segnungen einer rein technisch-materiellen Entwicklung am eigenen Leibe erleben.

Wo nun der Mensch in die Natur eingreift – und wo ist dies heute nicht der Fall –, ist es seine moralische und glücklicherweise auch vielfach rechtliche Pflicht und Verantwortung, sein Werk so anzulegen, dass es sich der Landschaft unter- und nicht überordnet. Dies ist vorweg da der Fall, wo das zu gestaltende Werk öffentliche Mittel erfordert. Zu den Menschen, die einen Teil dieser Verantwortung tragen, gehört ohne Zweifel der Strassenplaner und Strassenbauer. Die Strassen und im besonders die Autobahnen sind ein landschaftsgestaltendes Element erster Ordnung. Darum auch die hohe Verantwortung, die jedem Strassenplaner überbunden ist. Sind sich alle dieser Verantwortung bewusst? Leider beantwortet die Praxis diese Frage mit Nein. Sie muss reifen, und bis zur vollen Einsicht braucht es Geduld und Zeit, trotzdem wir gerade im Ausland genügend Beispiele negativer und positiver Strassen- und Landschaftsplanung kennen, die uns im Grudne genommen die Einsicht erleichtern sollten. Doch selbst ein bekannter Mann wie Alwin Seifert bestätigt in seiner Arbeit über deutsche Autobahnen, dass über fünf Jahre unermüdete Zähigkeit, Geduld, Mut, Zorn und wieder Nachsicht notwendig waren, um zu erkennen, dass Strassenbau und Landschaftsgestaltung von allen Anbeginn an eine Einheit bilden. Wir dürfen glücklicherweise feststellen, dass sich im Grunde genommen das Schweizervolk bereits für diesen Begriff der Einheit von Landschaft und Strasse ausgesprochen hat. In Erkenntnis der wirtschaftlichen Notwendigkeit hat es mit grosser Mehrheit dem Bau der Nationalstrasse zugestimmt. Ebenso eindeutig hat es aber durch Annahme der Natur- und Heimatschutzartikel der Landschaftspflege ihre Bedeutung zuerkannt. Damit sind Aufgaben und Pflichten des Strassenplaners festgelegt. Sie sagen keineswegs, dass die Strasse keine Veränderung der Landschaft bewirken darf, sondern vielmehr, dass die Strasse die Landschaft nicht stören soll. Sie verlangen als erstes, dass die menschlichen Kraftquellen in ausgesprochenen Landschafts- und Naturschutzgebieten durch den Motor zu schonen sind, das heisst grundsätzlich Fernhalten der Strassen von diesen Landschaften. Es gibt eben Gebiete, die durch ihre besondere landschaftliche Schönheit, durch ihre Fauna und Flora nur vom Menschen allein aus eigener Kraft erreicht und erlebt

L'homme, le paysage et la route

ZONE DE PROTECTION DE PAYSAGES
BERNE-THOUNE

par W. Liechti, Directeur des parcs, Berne

L'accroissement de la population, l'expansion des villes et des villages, l'extension des zones industrielles, le développement des voies de communication et l'intensification constante de l'exploitation du sol ont entraîné fatalement de graves atteintes à l'intégrité de nos paysages et de nos campagnes, qui avaient été d'ailleurs passablement maltraités même auparavant. Malheureusement, en général nous ne nous rendons pas assez compte des conséquences et de l'importance de cette évolution. C'est à un autre génération qu'il appartiendra de dire si nous avons su tirer parti du sol dont nous disposons, en respectant toutes ses caractéristiques essentielles et inviolables. Il y a une chose qui est cependant d'ores et déjà certaine: toute évolution qui se fonderait exclusivement sur des idées d'ordre technique et matérialiste ne saurait aboutir qu'à des résultats absolument négatifs. Parmi les facteurs les plus importants, celui qui est absolument essentiel c'est la protection des paysages. Quelle que puisse être la perfection de la technique, l'homme restera toujours le couronnement de la création.

En dépit de toutes les manifestations du progrès nous devons donc faire en sorte que l'homme soit et demeure ce qu'il est, c'est-à-dire la commune mesure de toutes choses. Pour cela nous devons, nous qui sommes aussi une des expressions de la nature, garder et renouveler continuellement le contact avec le sol et le terroir, avec les arbres et les bocages, avec la fraîcheur de l'eau courante, avec les animaux, avec l'air pur. Nous avons besoin du paysage comme d'un aliment naturel pour notre santé spirituelle, mentale et corporelle. Le rapport avec les choses de la nature constitue pour les hommes une nécessité vitale. Dans les régions à forte concentration industrielle et dans les agglomérations urbaines, on réclame sans cesse et de plus en plus l'aménagement de terrains de récréation et la protection des paysages. Ce cri s'élève partout où l'homme, dans sa déraison, s'est lui-même privé du contact nécessaire avec la nature et la pleine campagne. Il faudra dépenser des millions pour parvenir à réaménager les zones d'intense concentration urbaine de telle manière que la vie y devienne de nouveau supportable. Des avertissements solennels n'ont pas manqué de se faire entendre, de la part d'hommes qui ont ressenti dans leur propre chair les effets des «bénédictions» d'une civilisation exclusivement technique et matérialiste.

Or, chaque fois qu'aujourd'hui les interventions de l'homme portent atteinte à la nature, comme c'est en fait partout le cas, il en découle pour lui une responsabilité et un devoir moral, qui se doublent heureusement souvent d'obligations juridiques, de réaliser son œuvre de manière à la subordonner aux exigences du paysage, au lieu que ce soit le contraire qui se produit. Tel est tout au moins le cas lorsque les ouvrages à édifier sont réalisés en tout ou en partie avec l'aide des fonds publics. Parmi les hommes auxquels incombe une partie de cette responsabilité on peut compter sans aucun doute ceux qui établissent les plans des routes et ceux qui sont chargés de les construire. Les routes, et en particulier les autoroutes, figurent au nombre des éléments qui contribuent le plus à modifier les paysages. La responsabilité qui pèse sur tous ceux qui élaborent des plans de routes est donc extrêmement lourde. Or, ces hommes sont-ils tous vraiment conscients de cette responsabilité? Malheureusement l'expérience enseigne qu'il faut répondre à cette question par la négative. Le sens de cette responsabilité doit mûrir de lui-même, et avant qu'on en prenne pleinement conscience il faut de la patience et du temps, en dépit du fait que nous connaissons à l'étranger un nombre suffisant d'exemples de réussites et d'insuccès dans le domaine de la planification des routes et de l'aménagement des paysages, ce qui devrait au fond nous rendre plus facile la pénétration du problème. Cependant, même un homme aussi connu qu'Alwin Seifert confirme dans son travail sur les autoroutes allemandes qu'il lui a fallu plus de cinq années d'obstination infatigable, de patience, de courage, d'irritation et enfin de réflexion avant de parvenir à la conclusion que les constructions de routes et l'aménagement des paysages doivent aller de pair dès le début. Nous pouvons heureusement constater qu'en règle générale le peuple suisse s'est déjà prononcé en

Roads and the Countryside as Environment for Mankind

LANDSCAPE CONVERSATION ZONE
BERNE-THUN

By W. Liechti, City Gardener, Berne

The population explosion, the expansion of cities and villages, industrial and traffic installations and an ever more intensive exploitation of the land have given rise to massive encroachments on our countryside, today already under severe pressure. Unfortunately, in many quarters too little thought is given to the effects and the extent of this trend. Coming generations will judge whether we have found how to come to terms with all the factors of decisive importance to our existence connected with the ground available to us. But one thing is already clear—to allow things to develop with only the technical and material considerations in view will have absolutely negative results. Decisive among the factors essential to survival is the preservation of the countryside. However technical perfection may advance, man is and remains the crowning achievement of creation. In all measures of development we must therefore take care that the human being is and remains in his true place, the yardstick by which all else is measured. To this end we, who are ourselves a part of Nature, require continual renewal of our contact with the soil, with trees and bushes, with fresh running water, with the world of the animals, with pure air. We need the countryside as a natural element in which we have the experiences necessary to our spiritual, intellectual and physical health. A relationship with the things of Nature is a matter of life and death to the human race. The demand for areas for recuperation and for the preservation of the countryside is being increasingly made from the districts of pronounced industrial concentration and urbanization. It is raised wherever the essential contact with Nature and the open country has unreasonably been withheld from the people. It is necessary to spend millions on restoring these areas of industrial concentration to some semblance of habitability. These are warnings by human beings who have personally suffered the effects of development in purely technical and material directions.

Wherever man encroaches on Nature—and where, today, is this not the case?—it is his moral, and fortunately often also his legal duty and responsibility to arrange his works so that they are subordinated to the landscape, and not the other way about. This is particularly the case where the works to be carried out demand the application of public funds. Among the men who carry some of this responsibility are undoubtedly the planners and builders of roads. Roads, and especially motorways, are an element of major importance in the architecture of the landscape. This accounts for the high level of responsibility accruing to every road planner. Are they all conscious of this duty? Unfortunately, in practice this question must be answered in the negative. Maturity is lacking, and much patience and time will be required before the realisation is everywhere complete, even though we have, from other countries, many examples both good and bad of road and landscape planning which should facilitate this realisation. But even so well-known a man as Alwin Seifert has confirmed, in his work on the German motorways, that more than five years of indefatigable tenacity, patience, courage, anger—as well as understanding—were required to drive home the realisation that road construction and landscape architecture must form a single entity right from the start. Happily, we may take note that the Swiss as a people have already spoken up in favour of this principle of the unity between the countryside and its roads. Bowing to economic necessities, they have agreed by a large majority to the building of motorways. But the majority has been equally large in acceptance of the principle of countryside preservation by any way of the Nature and Heritage Preservation Clause. This has defined the tasks and duties of the road planners. Nowhere is it held that the roads may not bring any alteration to the landscape; but it is laid down very definitely that the roads must not destroy the landscape. A primary requirement is that the sources of human rejuvenation in areas pronouncedly country in type or subject to Nature conservancy must be shielded from the automobile; in other words, in principle roads are to be kept out of such areas. For there are districts whose natural landscape beauty and flora and fauna can only be attained and enjoyed by human

werden dürfen, als stille Inseln der Erholung. Es sind einmalige und unwiderbringliche Werte, deren Vernichtung nie wieder gutzumachen wäre. Dies zu erkennen ist oberstes Gebot, nicht nur für den Strassenbauer, sondern für alle, die Menschenwerk in diese Bereiche pflanzen möchten. Diese Feststellung bestärkt die Notwendigkeit einer genauen Standortskartierung der absoluten Schutzgebiete. Sie seien als «Terra sancta» bezeichnet, auch gegenüber den Spekulanten. Nun erweist sich hier, wie eng verbunden Strassenbau und Landschaftsschutz sein können und sich im gegenseitigen und allgemeinen Interesse zu ergänzen vermögen. Ein typisches Beispiel dieser Art stellen die Probleme bei der Planung der Nationalstrasse Bern–Thun. Werden hier die Einzelinteressen einiger privater Grundstückbesitzer im Allgemeininteresse zurückgestellt und die Strasse unter Berücksichtigung des Aaretales als Erholungsgebiet erster Ordnung in genügender Distanz vom Aarelauf geführt, kann diese die wertvolle Zäsur zwischen zukünftigem Siedlungsgebiet nördlich der Autobahn und Erholungslandschaft zwischen Fluss und Strasse übernehmen. Die Strasse erfüllt somit die Sicherung einer einzigartigen, unersetzlichen Landschaft. Sie führt, derart angelegt, auch als Touristenstrasse, den Benutzer längs einer der schönsten Gegenden der Schweiz, ohne diese zu stören und erhält den grossen baulichen Entwicklungsgebieten der Städte Bern und Thun und den dazwischenliegenden Ortschaften die notwendige und auf weite Sicht für alle Beteiligten billigste Erholungslandschaft. Das Beispiel Bern–Thun ist aber gleichzeitig der Beweis einer längst fälligen überregionalen Planung. Vielleicht ist der Bau unserer Nationalstrassen schon allein deswegen notwendig, um endlich über das Stadium der reinen Ortsplanung hinauszukommen.

Was verlangt nun aber die Landschaft von der Autobahn, der Strasse ganz allgemein? Diese Frage mag nicht überall verstanden werden. Bestimmt spielen Verkehrstechnik, Fahrgeometrie und Dynamik eine grosse Rolle. Aber nicht die einzige. Heute ist die Einfügung der Strasse in die Landschaft von ebenso grosser Bedeutung wie die vorgenannten Forderungen. Erst dann ist das Bauwerk vollkommen, wenn Strasse und Landschaft eine Einheit bilden.

Interessanterweise stehen die verkehrstechnischen und im besonderen die verkehrssichernden Forderungen in keiner Weise diametral den Ansprüchen der Landschaft gegenüber. Vielmehr erfüllen die Ansprüche der Landschaft gegenüber der Strasse gleichzeitig die Forderungen, die Verkehrssicherheit und Dynamik vom modernen Strassenbau verlangen. Die Gemeinschaft von Strassenbau und Landschaftsgestaltung wird durch diesen Vergleich erneut festgelegt.

Als Forderung der Landschaft an die Strasse seien vorab festgehalten:

Linienführung, als flüssiges, ungebrochenes Kurvenband und Erfassen der Landschaftsaspekte. Keine starren und harten Strassenbänder und Anpassung an den Landschaftsraum.

Geländemodulation, keine steifen und schematischen Böschungen. Ausrundungen derselben in Querschnitten und Dämmen und harmonischen Übergang in die gewachsene Landschaft.

Beide Forderungen verneinen jegliche Schematisierung. In unserem bewegten Gelände spielt die topographische Einfügung der Strasse, die bewusst den ortsggebenen Verhältnissen angepasste Geländemodellierung, eine ganz entscheidende Rolle. Das Nichtbeachten dieser beiden Forderungen entwertet jedes technisch noch so gut durchdachte Strassenwerk. Hier erfolgen auch heute noch die grössten Bauwunden. Die Schuld liegt nicht immer beim Strassenplaner. Falsch verstandene Eigentumsbegriffe mögen mitbestimmend sein. Sie werden weitgehend entkräftet, wenn Strassen- und Landschaftsplanung von Anbeginn als Einheit walten. Die Bepflanzung hat eine wesentliche künstlerische und landschaftsverbindende Aufgabe zu erfüllen. Sie dient als Raumbildner und hilft entschieden mit, die Strasse auch vom Blickpunkt des Strassenbenutzers abwechslungsreich und angenehm zu gestalten. Sie dient ebenfalls der optischen Führung und damit entschieden der Verkehrssicherheit. Die Pflanzung allein kann jedoch die Strasse nicht der Landschaft anpassen. Linienführung, Geländemodellierung und Bepflanzung sind immer als Ganzes im Dienste der Eingliederung der Strasse zu betrachten. Sie ist sowohl der rein technischen Willkür, aber ebenso sehr der rein gärtnerischen Schmuckfunktion zu entziehen. Dies dürfte dem Strassenplaner Hinweis sein, dass die Bepflanzung letztlich nicht nur als notwendiges Übel zum Abdecken strassenbautechnischer Unzukömmlichkeiten oder als Zuckerbäckerarbeit im Sinn falsch verstandener Ästhetik zu betrachten sei. Dass dies in allen Graden der Strassenplanung zur Kenntnis genommen werde, ist ein besonderes Anliegen des Verfassers!

Die gestalterische und biologische Aufgabe der Bepflanzung liegt nicht darin, die Autobahn zu schmücken. Sondern diese zu einem Glied der Landschaft zu machen. Deshalb sind landschaftsfremde Pflanzen fehl am Platz. Die Pflanzung ist in irgendeiner Art und Weise, sowohl in bezug auf Arten- und Standortwahl als auch auf Grösse und Anordnung, mit der Landschaft zu verankern. Voraussetzung zur Erfüllung der an die Pflanzung und die Erhaltung der Landschaft gestellten Auf-

Fortsetzung Seite 44

faveur de cette notion d'une unité fondamentale entre le paysage et la route. Après avoir reconnu la nécessité, sur le plan de l'économie, de l'établissement d'un réseau de routes nationales, il en a approuvé la construction à une grande majorité. En acceptant les articles relatifs à la protection de la nature et du pays, il a reconnu d'une manière tout aussi nette la nécessité de sauvegarder les paysages. La mission et les devoirs de ceux qui sont chargés de dresser les plans des routes ont été par conséquent déterminés. Il n'est pas du tout question que la route n'entraîne aucune modification du paysage, mais on déclare catégoriquement que la route ne doit pas défigurer le paysage. On veut surtout que les sources d'énergie de l'homme soient mises à l'abri des moteurs, dans certaines régions bien définies où la nature et les paysages seront protégés; en d'autres termes, cela veut dire que ces régions ne pourront pas être traversées par des routes. Il existe en effet des territoires qui se distinguent par la beauté de leurs paysages et par leur faune et leur flore: ce sont de véritables îlots de délabement dont l'homme doit pouvoir jouir en paix, et qu'il atteindra seul, sans recourir à des moyens de transport mécaniques. Il existe des valeurs uniques et irremplaçables qu'aucun avantage matériel ne saurait jamais compenser, si elles venaient à être détruites. La reconnaissance de cette vérité ne doit pas être seulement le premier des commandements pour les constructeurs de routes, mais aussi le principe sur lequel se fondera l'activité de tous les hommes qui travaillent dans ce domaine, comme de ceux qui voudraient édifier des œuvres humaines dans ces territoires. Il est donc indispensable de dresser des cartes des régions qui feront l'objet d'une protection absolue, et d'en définir très exactement les limites. Ces zones devront être considérées comme une «terra sancta», aussi à l'égard des spéculateurs.

On voit donc à quel point les rapports sont étroits entre les constructions de routes et la protection des paysages, et comment ces deux activités peuvent se compléter l'une l'autre pour leur profit réciproque et dans l'intérêt général. Nous en trouvons un exemple caractéristique dans les problèmes qui se posent pour l'établissement des plans de la route nationale de Bern à Thoun. Dans ce cas déterminé, si on se décide à subordonner à l'intérêt général les intérêts particuliers de quelques propriétaires de terrains, et si on fait passer la route à une certaine distance du cours de l'Aar, en reconnaissant que la vallée de l'Aar est un site à conserver de premier ordre, la route elle-même pourra constituer une séparation efficace et désirable entre la future zone d'habitation qui doit être aménagée au nord de l'autoroute, et le territoire à protéger qui sera situé entre la route et la rivière. Ainsi, l'existence même de la route assurera la sauvegarde d'un paysage unique en son genre et irremplaçable. Si elle est aménagée de cette manière elle servira aussi de route de tourisme et conduira les usagers à travers l'une des plus belles régions de la Suisse, tout en sauvegardant, au profit des grandes zones d'expansion urbaine des villes de Bern et de Thoun, ainsi que des localités intermédiaires, un vaste terrain d'agrément qui est indispensable et qui se révélera avec le temps le meilleur marché pour tous les intéressés. Mais l'exemple de la route de Bern à Thoun prouve aussi combien il est indispensable d'organiser une planification qui dépasse le cadre des différentes régions, et qu'on aurait déjà dû entreprendre depuis longtemps. Il se peut même que la construction de nos routes nationales soit à elle seule nécessaire précisément pour dépasser enfin le stade de la planification purement locale.

Or, quelles sont réellement les exigences du paysage à l'égard des autoroutes ou de toutes les routes en général? Il peut arriver que cette question ne soit pas toujours comprise partout. Il est certain que la technique des communications, la géométrie des chaussées et la dynamique jouent un rôle important. Mais ces facteurs ne sont pas les seuls. Actuellement l'adaptation de la route au paysage présente une importance aussi grande que les exigences mentionnées ci-dessus. L'œuvre de la construction ne pourra être parfaite que si la route et le paysage constituent une unité.

Il est intéressant de relever que les exigences d'ordre technique imposées par la circulation, et en particulier celles qui ont trait à la sécurité de la circulation, ne sont absolument pas diamétralement opposées aux intérêts de la conservation du paysage. Bien au contraire, chaque fois qu'on s'efforce de favoriser sur une route les intérêts de la conservation des paysages, on contribue en même temps à satisfaire les exigences de la sécurité de la circulation et de la dynamique de la construction des routes modernes. Cette comparaison ne fait que confirmer tout ce qu'il y a de commun entre la construction des routes et l'aménagement des paysages. Essayons de définir ici tout d'abord les exigences que les campagnes imposent à la route:

Un tracé linéaire, sous la forme d'un ruban souple et ininterrompu, qui s'assimile à l'allure du paysage tout en le respectant. Elimination des chaussées rigides et dures, et adaptation à l'environnement dans son ensemble. Modulation du terrain, sans talus et remblais escarpés et systématiques. Arrondissement du profil de ces talus, transversalement et verticalement, avec une transition harmonieuse par rapport à l'ensemble du paysage existant.

Suite page 44

beings by using their own strength—islands of peace and recuperation. These areas have a unique and irreplaceable value, and their destruction could never be made good again. The recognition of this is the first commandment, not only for road constructors, but also for all others who seek to erect human works in these districts. This fact strengthens the necessity of precise location and charting of areas for complete protection. These should be regarded as sacred soil, particularly in respect of speculative developers.

It now appears how closely connected road construction and conservation of the countryside may be, and how, in their opposed and yet common interests, they may complement one another. A typical example of this kind is provided by the problems arising in the planning of the Bern–Thun highway. If the individual interests of a few private owners of land are disregarded for the public good, and the road routed so as to respect the Aare Valley and its first-rate recuperative area by keeping its distance from the Aare bed, the motorway can serve as a valuable dividing line between a future development area to the North of it and a recreational district between the road and the river. The road will thus fulfil the task of assuring preservation of a unique piece of countryside. If routed in this fashion, it will also serve the purpose of bringing tourists along the verge of one of the most beautiful districts in Switzerland, without destroying it, and will preserve for the major development areas of the cities of Bern and Thun and the intervening localities the recreational area they will require for the future, in the cheapest possible manner. But this Bern–Thun example is at the same time proof of how urgent supraregional planning has become. Perhaps one of the biggest justifications for our national motorway construction programme is that it is finally bringing us out of the stage of purely local planning. What, then, does the countryside demand of motorways, and of roads in general? Perhaps this question will not be understood by everyone. Of course traffic technology, driving geometry and dynamics play an important part. But not the only one. Today the integration of roads into the landscape is of equal importance with the other requirements just mentioned. The work of construction will only be perfect when road and landscape form a single entity.

Interestingly enough, considerations of traffic technology, and more particularly of traffic safety, are in no way diametrically opposite to the demands of the countryside. Indeed, what the countryside demands of a road at the same time fulfils the requirements made by traffic safety and dynamics. Here again we see the community of interests between road construction and landscape architecture.

Let us therefore make a first list of what the countryside demands of a road:

The route to be laid out as a flowing unbroken chain of curves taking account of landscaping factors. No rigid, hard ribbons, and adaptation to the spatiality of the landscape.

Terrain modulation, no rigid or hard and fast embankments. The latter to be rounded off in cross-sections and causeways enabling them to make a harmonious transition to existing landscape.

Both these demands reject hard and fast stereotyping. In our varied terrain the topographical integration of the road, a conscious modelling of the terrain so as to take account of local conditions, play a decisive role. Failure to observe these two demands can devalue any piece of road construction, however technically excellent. It is in this respect that even today the worst scars of construction are to be found. The fault does not always lie with the road planners. False ideas of the principles of ownership may often play their part. But these will lose their power if road and landscape planning are treated as a single entity from the very outset.

Planting must fulfil an important artistic task in carrying out liaison with the landscape. It serves as a spatial organiser and makes a decisive contribution towards laying out the road in a varied and pleasant manner in the eyes of road users. It also helps conduction of vision and is therefore decisive in road safety. But planting alone cannot blend a road into the countryside. The layout of the route, the modelling of the terrain and planting must always be regarded as an entity serving the integration of the road. Planting must be kept free of both technical arbitrariness and horticultural decorativeness. This may indicate to road planners that planting is, in the last analysis, neither a necessary evil for covering up constructional shortcomings nor a trimming dictated by imperfectly understood considerations of esthetics. The writer has made it his special interest to bring this point to notice at all levels of road construction!

The architectural and biological task of planting is not the decoration of the motorway but to make it part of the landscape. For this reason, exotic plants are out of place. In one way or another planting must be anchored in the landscape in respect of both the selection of types and locations and sizes and arrangement. A precondition for the fulfilment of the tasks to be carried out by planting and landscape preservation is the preservation of the virgin soil. And not only the initial planting is important; maintenance must also be looked to.

All these questions presuppose not only the application

Continued page 44

Schluss von Seite 16

gaben ist die Schonung des Mutterbodens. Aber nicht nur die Pflanzarbeit, ebensowenig der Unterhalt ist von wesentlicher Bedeutung.

Zu all diesen Fragen sind aber nicht allein gärtnerische und forstmännische Überlegungen massgebend, sondern es bedingt das besondere Wissen um die Technik des Pflanzens in der freien Landschaft, der technischen, biologischen und künstlerischen Grundsätze überhaupt. Die landschaftliche Eingliederung des grossen Strassenwerkes, des Nationalstrassenbaues, ist in vieler Hinsicht für uns Schweizer ein neues Wissens- und Arbeitsgebiet. Erfahrungen im Ausland beweisen uns dass eine Symbiose von Landschaft und Strasse möglich ist. Voraussetzung ist ein verständnisvoller Strassenplaner und ein mit Begeisterung und grossem Wissen um die Aufgabe arbeitender Landschaftsgestalter. Dessen Arbeit darf nicht erst als nachträgliche Zutat betrachtet werden. Das Team beginnt schon beim Anfang jeglicher Planung.

Es gilt, sich von der Hybris des Technikers zu lösen «durch die Technik beherrscht der Mensch die Natur». Es gilt für den Landschaftsgestalter, die Probleme und Aufgaben des Strassenplaners zu erkennen und die notwendigen Voraussetzungen für eine sinnvolle Teamarbeit zu schaffen.

Diesen Artikel veröffentlichen wir mit der freundlichen Bewilligung der Redaktion der Zeitschrift VSS «Strasse und Verkehr».

Fin de la page 16

Ces exigences sont incompatibles avec un schématisme de n'importe quelle espèce. Sur notre territoire aux formes variées, l'assimilation de la route à la topographie, le modelage du terrain pour l'adapter délibérément aux conditions locales, jouent un rôle absolument essentiel. L'observation de ces deux exigences enlève toute valeur même aux ouvrages routiers les plus génialement conçus. C'est dans ce domaine que l'on remarque encore aujourd'hui les fautes de construction les plus graves. Mais la responsabilité n'incombe pas toujours aux personnes qui ont établi les plans des routes. Une compréhension inadéquate de la notion de propriété peut aussi aboutir à des résultats désastreux. Or le respect de la sacrosainte propriété perd beaucoup de sa force si l'on admet d'emblée que la planification des routes et celle des campagnes ne constituent qu'un seul tout.

Les plantations sont appelées à jouer un rôle essentiel du point de vue artistique et pour assurer la liaison avec le paysage. Elles servent à compléter la composition du tableau d'ensemble et elles contribuent considérablement, aussi dans l'intérêt des usagers, à rendre les routes moins monotones et plus agréables. Elles servent également à guider les yeux et par conséquent leur importance est capitale pour la sécurité de la circulation. Le tracé linéaire, le modelage du terrain et les plantations doivent être toujours considérés comme un tout en vue de l'incorporation de la route dans son entourage. Les plantations ne relèvent pas de l'arbitraire de la technique pure, et elles ne remplissent pas davantage une fonction simplement ornementale comme dans les jardins. Il faut que les auteurs des plans de construction de routes comprennent bien que les plantations ne doivent être considérées ni comme un mal nécessaire dans le but de dissimuler les imperfections techniques, ni comme des décorations de confiseur destinées à servir une esthétique mal comprise. Le souci principal de l'auteur de ces lignes est d'essayer de faire bien saisir cette notion à toutes les étapes des établissements de plans.

Le rôle formateur et biologique des plantations n'est pas de décorer les autoroutes, mais de les intégrer dans le paysage. C'est pourquoi il faudra toujours éviter les plantes étrangères ou exotiques. Sous toutes leur formes et par tous leurs aspects, sous le rapport du choix des essences et de leur emplacement, comme sous celui de leur hauteur et de leur ordonnance, les plantations devront être toujours littéralement ancrées au paysage. La condition préalable nécessaire pour que les plantations puissent jouer leur rôle de protectrices du paysage est la conservation de la terre végétale. En outre, il ne

Conclusion from page 16

of horticultural and forestry considerations, but also a knowledge of the techniques of planting in the open and of basic technical, biological and artistic considerations in general. The integration of that great work of road construction, the national highway network, into the countryside, is for us Swiss a new field of knowledge and activity in many respects.

Experience from other countries demonstrates that a symbiosis between countryside and road is possible. A precondition is a road planner with understanding and a landscape architect full of enthusiasm and knowledge of his job. The work of the latter must not be regarded as additional when everything else is finished. Teamwork must begin at the start of planning.

The technologist's illusion that "technology enables man to conquer Nature" must be got rid of. Landscape architects must recognise the problems and tasks of road planners and create reasonable conditions for sensible teamwork.

suffit pas de planter: l'entretien des plantations présente également une importance essentielle.

Au surplus, dans le domaine de toutes ces questions, ce n'est pas seulement la connaissance du jardinage et de l'arboriculture qui est déterminante; il est tout aussi indispensable de posséder les notions particulières qui se rapportent à la technique de la plantation en pleine campagne, et de savoir appliquer les principes techniques, biologiques et artistiques en général. L'incorporation dans le paysage des grands ouvrages routiers et du réseau des routes nationales en construction représente sous beaucoup de rapports, pour nous autres Suisses, un champ de connaissances et d'activité tout à fait nouveau.

Les expériences qui ont été faites à l'étranger nous prouvent qu'une symbiose de la route et du paysage est possible. La condition préalable nécessaire pour réussir est la collaboration entre les ingénieurs chargés de l'établissement des plans et des architectes-paysagistes pleins d'enthousiasme et accomplissant leur travail en se fondant sur de vastes connaissances. Ce travail ne doit pas être considéré comme un complément ajouté après coup. L'équipe doit se former et coopérer dès le commencement de l'élaboration des plans.

Il faut se libérer de l'orgueil et de la tyrannie du technicien: «C'est par la technique que l'homme a maîtrisé la nature». Il faut que les architectes-paysagistes apprennent à comprendre les problèmes et les tâches des planificateurs de routes, et qu'ils créent les conditions nécessaires pour la réalisation d'un travail d'équipe intelligent.

Buchbesprechung

Baudetails in Gärten und Anlagen

Dieses im Verlag Georg D. W. Callwey, München, für DM 24.— erschienene Buch zeigt eine Fülle von neueren Beispielen baulicher Details in der Gartengestaltung. Auf 120 Seiten vermitteln rund 400 Photos und Zeichnungen interessante Details über Einfriedigungen und Abschirmungen, Mauern und Treppen, Bodenbeläge, Wasserbecken und Brunnen sowie Bänke, Kinderspielflächen und weitere bauliche Gartenausstattungen.

Mit Absicht werden in diesem Buch die Details nicht in den grosseren Zusammenhängen der jeweiligen Anlagen gezeigt. Die Auswahl vergegenwärtigt viel mehr, wie gute Entwerfer auch solche Zubehöre wirklich gartengemäss gestalten. Gerade die Gartengestaltung von heute mit ihrer oft recht vielseitigen Aufgabenstellung auf kleinem Raum macht die Anwendung der baulichen Details nötiger denn je. Das Buch ist daher ein willkommener Beitrag zu einem Thema, das in der einschlägigen Fachliteratur bis heute fehlte und schon längst auf sich warten liess.

Critique des livres

Détails de constructions dans les jardins et les parcs

Ce livre, publié par les Editions Georg D. W. Callwey, à Munich (prix: 24 marks), présente un grand nombre d'exemples récents de détails de constructions dans le domaine de l'aménagement des jardins. Sur 120 pages, environ 400 photographies et dessins fournissent d'intéressants détails sur les clôtures et les haies, les murs et les escaliers, les revêtements du sol, les bassins et les fontaines, ainsi que sur les bancs, les places de jeux pour enfants et d'autres constructions qu'on rencontre dans les jardins.

C'est avec intention que dans ce livre les détails n'ont pas été présentés dans le cadre d'ensemble des parcs et jardins dont il s'agit. Le choix offert est surtout destiné à montrer de quelle manière les architectes ont su adapter réellement aux jardins aussi ces constructions accessoires. Les problèmes souvent très variés qui se posent actuellement dans l'aménagement des jardins, notamment lorsque l'espace disponible est restreint, ont augmenté considérablement l'importance des détails de la construction. Ce livre représente donc une contribution bienvenue à l'étude d'un domaine sur lequel il n'y avait pas encore de monographies spécialisées, qu'on attendait déjà depuis longtemps.

Book Review

Structural Details in Gardens and ornamental Grounds

Available at DM 24.— from publisher D. W. Callwey, Munich, this work reproduces a wealth of recent examples of structural details in garden architecture. Roughly 400 photographs and drawings on 120 pages show details of hedges and screens, walls and stairs, floorings, water pools and wells as well as benches, children's playgrounds and further structural members in gardens.

Details are here intentionally not represented in the broader context of the unit as a whole. The selection much rather reveals how skillful architects design such accessories in a manner congenial to a garden. It is particularly modern garden architecture which is frequently called upon to fill a variety of needs in a small space that make the use of structural details more necessary than ever. The work is therefore a welcome contribution to a subject which has so far been missing in current trade literature and has long been awaited.