

Zeitschrift: Ur-Schweiz : Mitteilungen zur Ur- und Frühgeschichte der Schweiz = La Suisse primitive : notices sur la préhistoire et l'archéologie suisses

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Urgeschichte

Band: 23 (1959)

Heft: 2

Artikel: Nationalstrassenbau und Uhrgeschichte

Autor: Bandi, H.-G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1034467>

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: 23.02.2026

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

UR-SCHWEIZ - LA SUISSE PRIMITIVE

Mitteilungen zur Ur- und Frühgeschichte der Schweiz
Notices sur la Préhistoire et l'Archéologie Suisses

Basel/Bâle

XXIII, 2

Juni/Juin 1959

Nationalstraßenbau und Urgeschichte

Der Bau von Autobahnen im Ausland hat gezeigt, daß dabei auch für die Bodendenkmalpflege ganz erhebliche Aufgaben entstehen. Wenn nun in der Schweiz im Verlaufe der nächsten zehn Jahre mit einem Kostenaufwand von rund drei Milliarden insgesamt 900 km Nationalstraßen und anschließend nach 1969 weitere 450 km gebaut werden sollen, dann müssen von Seiten der Ur- und Frühgeschichtsforschung große Anstrengungen unternommen, müssen Mittel und Wege gefunden werden, damit der drohenden Gefahr der Vernichtung von Fundstellen und Altertümern wirkungsvoll begegnet werden kann.

Im Augenblick läßt sich das Ausmaß der Aufgaben noch nicht übersehen. Aber allein schon die Tatsache, daß ein beträchtlicher Teil der Nationalstraßen durch das Mittelland führt, also durch eine Zone, die von jeher am stärksten besiedelt war und demzufolge auch besonders viele ur- und frühgeschichtlich wichtige Stellen aufweist, muß die verantwortlichen Kreise alarmieren. Dazu kommt der Umstand, daß die Nationalstraßen Kronenbreiten bis zu 26 m aufweisen und somit insgesamt eine riesige Fläche beanspruchen; diese wird noch dadurch vergrößert, daß an vielen Stellen für den Straßenbau Materialentnahmen stattfinden, während andere Zonen durch Ablagerung von Aushub weitgehend unzugänglich gemacht werden. Ferner dürfen wir nicht vergessen, daß ihr Bau unter Einsatz moderner Riesenmaschinen erfolgen und rasch vorangetrieben wird, unter Voraussetzungen also, die für die Bodendenkmalpflege denkbar ungünstig sind.

Nachdem es sich gezeigt hatte, daß weder die eidgenössischen noch die kantonalen Behörden den Problemen, die sich für unsere Wissenschaft durch den Nationalstraßenbau ergeben, genügend Rechnung trugen, schien es der Schweizerischen Gesellschaft für Urgeschichte angezeigt, die Initiative in dieser Angelegenheit zu ergreifen. Von den zuständigen Instanzen wurde uns zwar versichert, man werde selbstverständlich dafür sorgen, daß eventuell zu Tage tretende Funde an die Museen gelangen. Aber es geht ja um wesentlich mehr als um einige Objekte, die durch Zufall und Dank dem Interesse Einzelner den Baumaschinen entrissen werden können.



Abb. 16. Die im Entstehen begriffene Nationalstraße Bern-Zürich: Schneise durch das Grauholz bei Bern; in der Mitte das sog. «Bottisgrab», links daneben ein Grabhügel der Hallstattzeit.
Phot. Bern. Hist. Mus., K. Buri.

Die Aufgaben, die sich abzeichnen, lassen sich wie folgt umreißen. Sobald die Straßenbaufachleute eine Strecke endgültig festgelegt haben, ist auf Grund der vorhandenen Unterlagen und durch Geländebegehungen abzuklären, ob sie Fundstellen berührt, die wir bereits kennen. Anschließend müssen überall dort, wo mit der Zerstörung von Altertümern zu rechnen ist, planmäßig Ausgrabungen in die Wege geleitet werden. Dafür sind die Voraussetzungen insfern recht günstig, als die Ausführung der einzelnen Straßenstrecken (man rechnet mit Baulosen von etwa 5 km Länge) in drei Jahresetappen erfolgt. Da während des ersten Jahres nur die Kunstdauten und andere Vorbereitungen in Angriff genommen werden, hat der Archaeologe in dieser Zeit Gelegenheit, seine Untersuchungen durchzuführen. Die dritte Aufgabe besteht darin, die während des zweiten Baujahres stattfindenden Aushubarbeiten zu überwachen, damit eventuell neu zum Vorschein kommende Fundstellen wenigstens im Rahmen rasch durchgeföhrter Notgrabungen erforscht werden können.



Abb. 17. Schneise durch das Grauholz bei Bern; im Vordergrund das sog. «Bottisgrab», zwei aufgerichtete Steinblöcke unbekannter Bedeutung.
Phot. Bern. Hist. Mus., K. Buri.

Wer mit der Organisation der Bodendenkmalpflege in der Schweiz vertraut ist, weiß, daß es nicht leicht fallen wird, diesen neuen Anforderungen gerecht zu werden. Die Bodendenkmalpflege fällt vollständig in den Aufgabenkreis der Kantone, die nicht nur das Privileg, sondern auch die Pflicht haben, für die sachgemäße Erforschung ihrer ur- und frühgeschichtlichen Fundstellen zu sorgen, das dabei geborgene Fundgut in ihren Museen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und die Gesamtergebnisse publizieren zu lassen. Zweifellos werden die stark vermehrten Anforderungen, die sich durch den Nationalstraßenbau für die Bodendenkmalpflege ergeben, die einzelnen Stände vor schwierig zu lösende personelle und finanzielle Probleme stellen. Schon unter normalen Verhältnissen fällt es oft nicht leicht, grabungstechnisch geschulte Fachleute und geeignetes Hilfspersonal zur Durchführung archaeologischer Untersuchungen zu finden. Wenn es nun im Zusammenhang mit dem Nationalstraßenbau nötig wird, ungefähr gleichzeitig mehrere Plan- oder Notgra-

bungen zu betreuen, dann dürfte diese Aufgabe wohl von keinem Kanton ohne weiteres in befriedigender Weise gelöst werden können, weil die erforderlichen Spezialisten fehlen. Auch die Finanzierung der Geländearbeiten sowie der anschließenden Grabungsauswertung und Fundkonservierung wird den Kantonen zum Teil ganz beträchtliche Lasten bringen.

Die Schweizerische Gesellschaft für Urgeschichte hat den ganzen Fragenkomplex zuerst durch ihre Wissenschaftliche Kommission prüfen lassen und dann eine kleine Spezialkommission bestellt, die sich vor allem mit den Eidgenössischen Behörden in Verbindung zu setzen hatte. Es zeigte sich in der Folge, daß das Eidgenössische Oberbauinspektorat, insbesondere dessen Chef, Herr Dr. Ruckli, unseren Problemen großes Interesse und Verständnis entgegenbringt. Dadurch ermutigt, wurden Vertreter der vom Nationalstraßenbau berührten Kantone sowie der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte und des Schweizerischen Burgenvereins am 15. November 1958 zu einer orientierenden Aussprache nach Bern eingeladen und dort u.a. durch ein Referat von Oberbauinspektor Dr. Ruckli über das Ausmaß des projektierten Nationalstraßenbaus orientiert. Es zeigte sich, daß allgemein der Wunsch nach einem Zusammenschluß bestand, um durch gemeinsames Vorgehen größere Aussicht auf Erfolg zu bekommen. Anfangs 1959 wurde dann die Nationalstraßenkommission der Schweizerischen Gesellschaft für Urgeschichte in diesem Sinne erweitert. Nach ihrer endgültigen Konstituierung am 4. April 1959 ernannte sie einen Arbeitsausschuß, der mit der Weiterführung der notwendigen Vorarbeiten beauftragt wurde.

In erster Linie muß nun die Frage der Schaffung einer Zentralstelle für die archaeologische Betreuung des Nationalstraßenbaus geprüft werden. Man ist sich allgemein einig darüber, daß ähnlich wie beim archaeologischen Arbeitsdienst der dreißiger Jahre eine Instanz da sein sollte, die, von einem geschulten Ausgräber und gewandten Organisator betreut, den Kantonen behilflich sein könnte. Diese Zentralstelle müßte die verschiedenen Bestrebungen zur archaeologischen Betreuung des Nationalstraßenbaus koordinieren und im Auftrag der beteiligten Kantone Verhandlungen mit den Eidg. Behörden z.B. über Rechts- und Finanzierungsfragen führen. Ferner wird es ihre Aufgabe sein, den Aufbau einer Organisation an die Hand zu nehmen, die es ermöglicht, Grabungsleiter oder -equipen zu vermitteln, nicht zuletzt auch durch Förderung der Ausbildung geeigneter Kräfte. Wichtig wird auch eine systematische Orientierung der Baufachleute vom leitenden Ingenieur bis zum Traxführer und Handlanger sein. Schließlich müßte in ihren Pflichtenkreis die Beratung und eventuelle Unterstützung der Kantone bei der Durchführung der vorbereitenden Streckenbearbeitungen gehören. Zweifellos wird die in Aussicht genommene Schaffung dieser Zentralstelle wesentlich zur zweckmäßigen Betreuung des Nationalstraßenbaus in archaeologischer Hinsicht beitragen.

Damit dürfte dargelegt sein, daß Bestrebungen im Gange sind, in Zusammenarbeit zwischen der Schweizerischen Gesellschaft für Urgeschichte und

den für den Nationalstraßenbau verantwortlichen Instanzen die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, um den Kantonen bei der Bewältigung ihrer Aufgaben hinsichtlich der Bodendenkmalpflege im Rahmen dieser großen Unternehmungen behilflich zu sein. Es kann aber nicht die Rede davon sein, daß die Kantone ihre Pflichten einfach der in Entstehung begriffenen Organisation überbürden. Sie selbst müssen sich mit dem neuen Aufgabenkreis auseinandersetzen und die notwendigen Vorbereitungen treffen, damit nicht wichtiges Fundgut verloren geht oder nur unsystematisch geborgen und deshalb in wissenschaftlicher Hinsicht entwertet wird. Es werden ihnen dadurch nicht unbeträchtliche Kosten erwachsen; immerhin fallen diese im Rahmen der Gesamtbudgets der riesigen Bauprojekte doch nicht wesentlich ins Gewicht.

Die Schweizerische Gesellschaft für Urgeschichte stellt sich im Bewußtsein ihrer moralischen Verantwortung für die Erforschung der Vergangenheit unseres Landes in den Dienst der Sache. Sie übernimmt damit aus freien Stücken neue Verpflichtungen und Lasten und hofft, daß die Eidgenössischen Behörden sie dabei unterstützen werden.

H.-G. Bandi

Planung und Projektierung des schweizerischen Nationalstraßennetzes

Am 6. Juli 1958 wurde mit überwältigendem Mehr die Straßenbauvorlage von Volk und Ständen angenommen und damit die verfassungsrechtliche Grundlage für den Bau eines Nationalstraßennetzes geschaffen. Die vom Eidg. Departement des Innern eingesetzte Planungskommission legte ein Netz fest; es ist das Ergebnis einer gemeinsamen Arbeit von Bund, Kantonen, Städten, Verbänden und privaten Experten. In einem zusammenfassenden Bericht vom 23. April 1958 an den Vorsteher des Eidg. Departements des Innern sind die wichtigsten Resultate dargelegt. Ein ausführlicher Schlußbericht steht kurz vor der Vollendung. Die Planungskommission empfiehlt darin den Bau von 382 km Nationalstraßen 1. Klasse, 375 km Nationalstraßen 2. Klasse und rund 320 km Nationalstraßen 3. Klasse in einer ersten bis 1970 dauernden Etappe. Dazu kommen noch die städtischen Expreßstraßen, welche die nach den großen Zentren führenden Äste der Nationalstraßen miteinander verbinden. Nationalstraßen 1. Klasse sind richtungsgtrennte vierspurige Arterien, die nur dem motorisierten Verkehr offenstehen. Zwischen den beiden Fahrrichtungen liegt ein in der Regel 4 m breiter Grünstreifen, der nur in topographisch schwierigem Gelände und auf langen Kunstbauten geringere Abmessungen erhält. Höhen gleiche Kreuzungen sind nicht zugelassen.

Nationalstraßen 2. Klasse sind ebenfalls nur dem motorisierten Verkehr vorbehalten; meistens wird es sich hier um zweispurige Straßen handeln; im Falle von vierspurigem Ausbau wird der Mittelstreifen geringere Abmessungen erhalten als bei Nationalstraßen 1. Klasse. Alle wichtigen Kreuzungen werden ebenfalls niveaufrei ausgebildet.