

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 127 (2001)  
**Heft:** 15: Strassenbeläge

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 21.02.2026

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

## Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit?

Physische Mobilität oder ein bestimmtes Gefühl von Freiheit ist eines der Dinge, die unsere Gesellschaft zusammenhalten, Symbol dieser Freiheit ist das Auto. So argumentierten die britischen Architekten Smithson 1967.<sup>1</sup> Mitunter um diese Freiheit leben zu können und sie möglichst breiten Gesellschaftsschichten zugänglich zu machen, wurden in den vergangenen Dezennien besonders in der sogenannten ersten Welt dichte Strassennetze gebaut. Doch nicht nur die Anzahl Wege wirkte sich positiv auf den freien Zugang zur automobilen Freiheit aus – nein, neben Begründung und Mehrspurigkeit der Strassen zählen auch deren Beläge zu jenen Faktoren, die die Automobilität zu einer unvergleichlichen Erfolgsstory des 20. Jahrhunderts machten, wie Mathias Eidenbenz in seinem Beitrag ab Seite 7 anschaulich nachzeichnet.

Die Bewegungsfreiheit der Fahrenden aber ist nur die eine Seite der Medaille, die Orte und Landschaften, die von ihnen durchquert werden, die andere. Fährt man etwa von Tiefencastel über den Julier, kommt man zwischen den Touristenzielen Savognin und Bivio durch Rona, Mulegns und Marmorera. Rona weist, von Norden kommend, linkerhand eine Zeile ehemals stattlicher Häuser auf, die über kleine, zur Strassenfassade rechtwinklig platzierte Treppen erschlossen werden. Aufmerksame Beobachter merken jedoch, dass einige dieser Eingänge aus den Gebäudeachsen verlegt wurden. Der Verkehr auf der Julier-Route, längst eine europäische Transitachse, lässt nicht länger zu, vor den Häusern ein- oder auszusteigen. Weiter hinauf entlang der Passstrasse finden sich verschiedene «Zu verkaufen»-Schilder an massiven, ebenfalls grossen, stattlichen Bauten.

Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit? Strassen können heutzutage jenes unbestimmte «Gefühl der Freiheit» nicht länger garantieren, oft sind sie überlastet, der Verkehr erfordert volle Konzentration. Schliesslich werden 90% des Personen- und Gütertransports hierzulande über Strassen abgewickelt... Vorbei aber sind die Zeiten, als einfache «Mehrs» hinsichtlich Quantität und Qualität der Strassen die Probleme zu lösen versprochen. Zu hinterfragen sind vermehrt Quantität und Qualität der Mobilität selbst, also wie oft will/muss ich wohin reisen, auf Strassen, per Bahn, Schiff oder Flugzeug? Und wollen wir das «billigere» Fleisch wirklich, das zum Schlachten «kostengünstig» verschoben und nachher wieder rücktransportiert wurde? Oder die Frage nach der Geschwindigkeit. Statt allein das Endziel vor Augen zu haben: Könnten wir nicht auf entsprechend konzipierten Routen das Reisen zuweilen als Prozess und die Langsamkeit als neue – wohl eher wiedergewonnene Qualität – erleben? Und die künftige Nutzung der Bauten am Julier? Ihre Zukunft muss uns interessieren, nicht nur unter dem volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt. «Freiheit» kann nicht länger primär in Abhängigkeit von Superlativen wie grösstmögliche Reichweite in minimaler Zeit – bezogen auf das sich bewegende Subjekt – definiert, sondern sie muss vielschichtiger, komplexer, ja nachhaltiger interpretiert werden.



Mathias Eidenbenz

### 7 Technologie aus der Froschperspektive

Eine Tour d'Horizon zur Geschichte des Strassenbelags

Thalmann, Zingg, Rytz, Strahm, Wyss

### 19 Verhinderung von Beton-schäden infolge Alkali-Aggregat-Reaktion

### 38 Magazin

«Is renovian fad?»

Zur Sarnafil-Tagung vom 27. März 2001 in Luzern

1 Allison and Peter Smithson: *Urban Structuring*. London 1967. S. 50