

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 49 (1962)
Heft: 9: Bauen mit der Landschaft

Artikel: Die ästhetische Gestaltung der Nationalstrassen
Autor: Bachmann, Gottfried
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38465>

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: 16.01.2026

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

Die ästhetische Gestaltung der Nationalstraßen

Gedanken aus einem Gespräch mit Gottfried Bachmann, Dipl.-Ing. und Chef des Büros für Straßenplanung des Tiefbauamtes des Kantons Bern

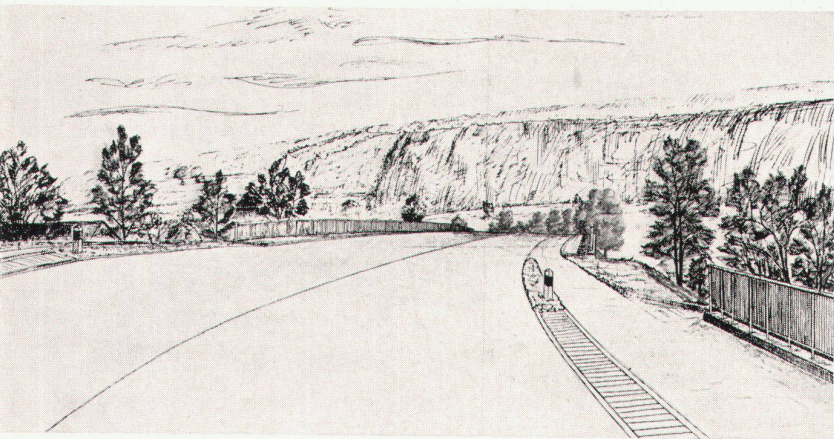
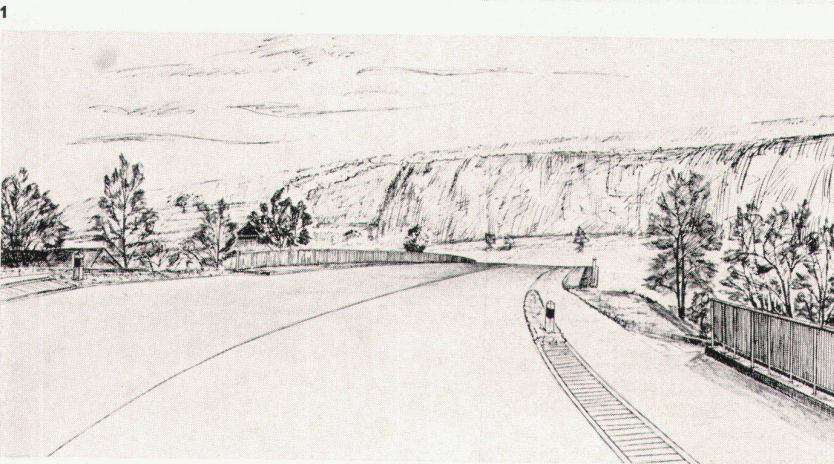
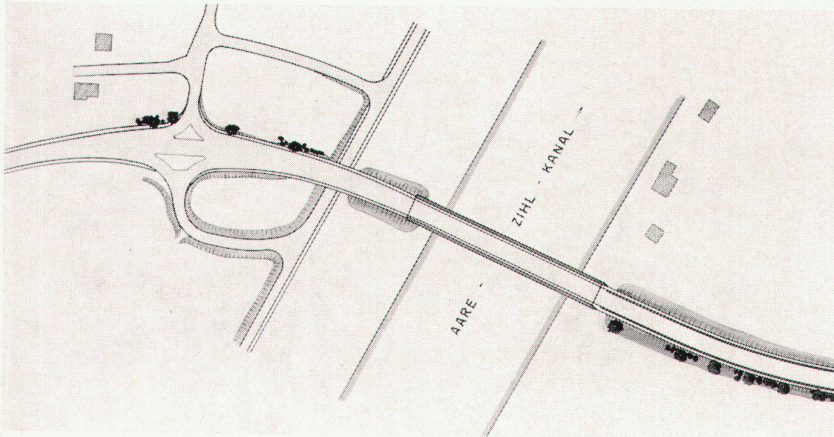
Zweifelloos hat man über die ästhetische Gestaltung der Straße nachgedacht, längst bevor man sich darüber schriftlich äußerte oder gar Regeln aufstellte. Auch die Anlage der Eisenbahn geschah niemals ohne Rücksicht auf die Schönheit der Landschaft und der Anlage, selbst wenn wir heute manches lieber anders sähen. Aber mit der mehrspurigen, fahrbahngetrennten Autobahn bekommt das Problem der ästhetischen Gestaltung eine völlig neue Dimension. Die prägende Wirkung einer solchen Straße auf die von ihr berührten Landschaften ist so groß, daß sich aus den vorhandenen Gegebenheiten und der Straße eine Neugestaltung der Landschaft ergibt. In diesem Sinne existiert das ästhetische Problem für uns erst seit etwa zehn Jahren.

Die Mittel der Gestaltung der Straße sind die Trasseeführung, die Modellierung der entstehenden Böschungen und die Bepflanzung. Bei der Trasseeführung müssen zwei Gesichtspunkte berücksichtigt werden: der Anblick der Straße in der Landschaft, wie sie der Nichtbenutzer sieht («Wandererperspektive»), und der Blick des Autofahrers, bei welchem sich die ästhetischen Werte mit Anforderungen für die Fahrsicherheit paaren («Fahrerperspektive»).

Aus der Wandererperspektive wirkt die Straße dann befriedigend, wenn sie sich in die Landschaft einpaßt, sich ihr anschmiegt. Dieses Anschmiegen läßt sich bei der Breite des Bandes nicht ohne die Modellierung des Geländes selbst bewerkstelligen. Ziel des Anschmiegens ist keinesfalls ein Verbergen der Straße, sondern die Darstellung einer sinnvollen und notwendigen Trasseeführung. Für den Wanderer sowohl wie für den Fahrer selbst soll die Straße als ein fortlaufendes Band erscheinen. Sie darf deshalb keine Stellen aufweisen, die in der Verkürzung als Winkel wirken könnten oder als plötzliche Richtungsänderung. Deshalb hat man heute die Wichtigkeit der Verschleifung aller Krümmungen miteinander erkannt; die geraden Strecken dürfen nicht unmittelbar in Kreiscurven übergehen, und vor allem dürfen an Strecken mit häufigen Krümmungen die einzelnen Kurven nicht ständig durch kurze Gerade getrennt werden. Das Bild des fließenden Bandes nimmt dem großen Bauwerk viel von seiner Härte und verleiht ihm den Ausdruck verkehrstechnischer Zweckmäßigkeit.

Eine weitere Art von Winkeln kann sich aus der Perspektive des Fahrers bilden, dann nämlich, wenn die Kurven mit Höhendifferenzen verbunden sind und sich die Straße zeitweilig in den Taschen der Perspektivverkürzung verbirgt. Hier wird die ästhetische Gestaltung zum Erfordernis der Fahrsicherheit: das vorausseilende Auge des raschen Fahrers muß die kommenden Richtungsänderungen ablesen können und darf keine Überraschungen erleben. Wo sich solche Überraschungen nicht vermeiden lassen, können sie durch die Bepflanzung gemildert werden. Die Art und Weise, wie sich die Kurven und das Längsprofil der Straße perspektivisch abbilden und dem Auge des Fahrers darbieten, kann nicht aus dem Gefühl heraus abgeschätzt werden. Es gibt aber eine Reihe von Methoden, mit welchen diese Perspektiven konstruiert werden können. Mit denselben Methoden kann auch ein gewünschtes perspektivisches Bild, beispielsweise einer Randbepflanzung, wiederum in einen Plan übersetzt werden, nach welchem die Geländemodellierung und Bepflanzung ausgeführt werden kann.

In erster Linie bestimmt die Trasseeführung die Schönheit der Straße im Gelände. Die Ausgestaltung und Bepflanzung der Böschungen ist demgegenüber sekundärer Art und bestimmt nur den Anblick aus der Nähe. Zweifelloos wäre es denkbar, von der Bepflanzung und Terraingestaltung her noch in höherem Maße die Straße in das Landschaftsbild zu integrieren.



1-3
Autostraße Bern-Biel; Aareübergang bei Brügg
Autoroute Berne-Bienne; passage de l'Aare près de Brügg
Highway Berne-Bienne. Aare crossing near Brügg

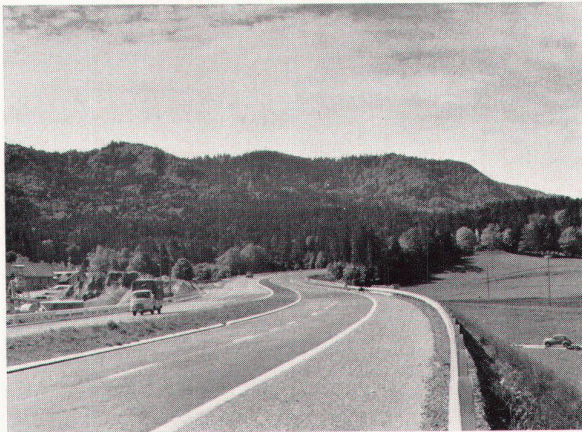
1
Plan
Plan
Layout

2
Die Perspektive ergibt ein Abreißen der optischen Führung
Une rupture optique est découverte par la perspective
In perspective view, the optical guide-line vanishes in a sudden stop

3
Eine Baumreihe wird in die Perspektive eingesetzt und die Stellung der Bäume im Plan 1 lokalisiert
Une rangée d'arbres est insérée dans la perspective; la position des arbres est localisée sur le plan n° 1
A row of trees is inserted into the perspective, and the position of the trees is defined in layout 1



4



5



6

4
Überführung eines Feldwegs: die Rampe wird hinter eine Baumgruppe gelegt
Passage supérieur pour un chemin de campagne: la rampe est cachée par des arbres
Overhead crossing of a field path, the ramp of which passes behind a group of trees

5
Grauholz-Autobahn: eine kontinuierlich bandartige Linienführung wird angestrebt
Autoroute du Grauholz: l'on se propose un tracé en bande continue
Grauholz highway. A band-like disposition of lines is aimed at

6
Drei alte Bäume markieren die kommende Kurve von weitem
Trois arbres marquent de loin un virage
Trees help to mark an oncoming turn

Pläne 1-3: Tiefbauamt des Kantons Bern, Büro für Straßenplanung
Photos 4-6: Gottfried Bachmann, Bern

Aber um das zu erreichen, müßte der Straßenbauer die Macht haben, die Bepflanzung, speziell die Aufforstung und nutzungsmäßige Umlegung, riesiger Gelände Flächen bestimmen zu können. Auf dem schmalen Streifen, der über den Straßenrand hinaus der Gestaltung zur Verfügung steht, ist aber nur eine mehr oder weniger kosmetische Schönheitskorrektur möglich.

Um die Gestaltung der Böschungen erhebt sich heute eine große Diskussion. Einig ist man sich darüber, daß Stützmauern nach Möglichkeit vermieden werden sollen, insbesondere solche, welche mit ihrem oberen Rand genau dem angeschnittenen Gelände folgen und daher willkürlich ausgezackt sind. Die modellierten Böschungen müßten im Prinzip die Neigungswinkel nicht überschreiten, die in der nahen Umgebung, in Hügeln und Grabenrändern, vorkommen. Bei Böschungswinkeln, wie sie die Bauern auch auf ihrem Gelände finden, besteht die Möglichkeit, daß das anfallende Gras von den Bauern mitgemäht wird. In diesem Falle würde der Unterhalt der Böschung fortfallen. Wenn wir deutsche Erfahrungen auf unsere Verhältnisse übertragen dürfen, so werden solche flachen Böschungen tatsächlich genutzt. Die steilen Böschungen müssen von den Straßenreinigern gemäht werden, sollen sie nicht verunkrauten und häßliche Stauden anziehen, die im Herbst verdorren. Experimente werden mit Bepflanzungen gemacht, doch bestehen hier noch keine hinreichenden inländischen Erfahrungen. Das Ziel wäre, durch die Ansiedelung von am Standort vorkommenden Pflanzengesellschaften stabile Kombinationen zu erzeugen. In unseren Breiten ist aber nur der Wald stabil, Wiese und Weide werden durch die Bewirtschaftung offengehalten. Relativ stabil wären vielleicht Gebüsche; doch liebt man nicht die vielen kleinen Blättchen, die im Herbst auf die Fahrbahn fallen. Immerhin sind Bepflanzungen mit geeigneten Strauchkombinationen vorgeschlagen worden und stellenweise angepflanzt.

Ein Problem für sich bilden die Waldränder der Waldschneisen. Obwohl es landschaftlich sehr schön ist, wenn der Wald beidseitig oder einseitig an die Bahn anstößt, so sucht man solche Stellen wegen der auftretenden Witterungserscheinungen zu vermeiden. Wichtig ist, daß rechtzeitig ein «künstlicher Waldrand» erzeugt wird, da die plötzlich freigestellten Waldbäume dem Winde nicht standhalten. Dieses Aufforsten von Jungholz am Waldrand, das sich bis in eine gewisse Tiefe mit dem ausgelichteten alten Walde mischen soll, braucht seine Zeit. Die Waldschneisen werden also während des ersten Jahrzehntes noch unbefriedigend aussehen und können auch nicht von allem Windschaden bewahrt werden.

Viele der Bepflanzungsvorschläge, die von Landschaftsplanern und Gartenarchitekten heute gemacht werden, zeugen von einer gewissen Ungeduld im Erwarten des endgültigen Zustandes. Über das Ziel, nämlich das einer ästhetischen befriedigenden Straßenrandbepflanzung, die zudem pflanzensoziologisch stabil ist und deshalb wenig Pflege erheischt, sind sich alle Beteiligten einig. Verschiedene Auffassungen bestehen nur darüber, ob sich dieses Ziel im Laufe der Zeit von selber einstellen werde oder ob es von Anfang an durch eine dem mutmaßlichen Endzustand entsprechende Bepflanzung oder Besäung erreicht werden soll. Sicher ist auch, daß das gegenwärtige System ungenügend ist, nach welchem der Bauunternehmer nur verpflichtet ist, das von ihm modellierte Gelände mit sogenanntem Humus zu überdecken, den er von der Baustelle her aufgespart hat, und darauf irgendwelchen Rasen auszusäen, wobei ihm Décharge erteilt wird, sobald er diesen bis zu seiner ersten Mahd gebracht hat. Red.