

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

Artikel: Die Autostrasse Landquart-Chur
Autor: Knecht, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38468>

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: 02.04.2026

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

Die Autostraße Landquart–Chur



1

Bauamt des Kantons Graubünden

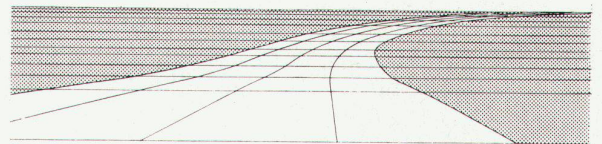
Die Autostraße im Churer Rheintal, deren erste Bauetappe, Trimmis–Zizers, im Jahre 1956 dem Betrieb übergeben werden konnte, ist wohl das erste schweizerische Straßenbauwerk, das konsequent nach den Grundsätzen räumlicher Straßenprojektierung ausgebaut ist. Mit einer großen Zahl von teils freihändig, teils mit dem Perspektographen angefertigten Landschaftsskizzen und mit perspektivischen Konstruktionen aller jener Stellen, an welchen sich Krümmungen mit Höhendifferenzen kombinieren, wurde eine Trasseeführung erreicht, die sowohl den Anforderungen der Landschaftsgestaltung wie auch der Fahrsicherheit gerecht wird. Bisher hat man das Auge des Fahrers nur durch relativ kleine Elemente zu lenken gewußt, die zudem den Nachteil hatten, bei Schneefall sogleich zu verschwinden. Deshalb wurde an dieser Strecke das Prinzip der sogenannten «Raumführung» angewandt, das auch die dritte Dimension einbezieht und das Auge schon auf viel weitere Distanzen auf alles Kommende vorbereitet.

Vor allem wurde darauf geachtet, daß die Straße als ständiger Linienfluß vor dem Auge des Fahrers liegt und sich an keiner Stelle in der Verkürzung verbirgt. Das Prinzip des Linienflusses wurde aber auch auf die Lage in der Landschaft angewandt, indem versucht wurde, der Topographie und den landschaftlichen Gegebenheiten keine Gewalt anzutun, sondern sie im Gegenteil zu unterstützen. So unterstreicht die Straße auf eine längere Strecke die Trennung zwischen dem Ackerland und den bewaldeten Rheinauen. Die Rastplätze konnten an reizvollen Stellen angelegt werden; befestigter Rasen unter dem Föhrenbestand bietet ungezwungene Parkgelegenheiten. Unter Mithilfe der Forstingenieure wurden die Waldränder sorgfältig ausgestaltet; optisch wichtige Baum- und Buschgruppen wurden geschont, an anderen Stellen kleine Wald-

lichtungen ausgeholzt. Nicht an allen Stellen war es möglich, sogleich einen optisch befriedigenden Zustand zu erreichen; stellenweise muß neu aufgeforstet werden. Wo Böschungen notwendig waren, wurden diese gegen das gewachsene Terrain möglichst ausgerundet; vor allem wurden Wandmauerabschlüsse mit unschönen Abtreppungen vermieden.

Gegenüber den Möglichkeiten, die sich aus dem vorhandenen Baum- und Buschbestand ergeben, ist die Bepflanzung nur ein sekundärer Faktor, der der Straße den letzten Schliff gibt. Immerhin kann die richtig angeordnete Bepflanzung die Eigenarten der Landschaft noch unterstreichen und die Eintönigkeit der Strecke unterbrechen. Als eine wichtige Erfahrung ergab sich, daß rechtzeitig dafür gesorgt werden muß, einen genügenden Vorrat an verpflanzbaren einheimischen Baum- und Straucharten und an Sämereien zu haben.

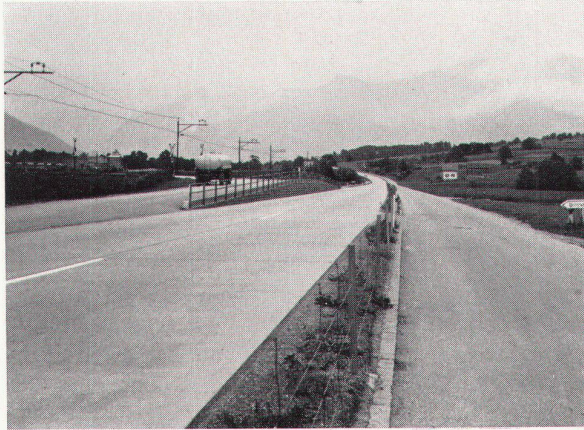
Auszug aus einem Vortrag von Ingenieur Ernst Knecht, Bauamt des Kantons Graubünden, Chur



2



3



4



5



6



7



8

1
In der Gegend von Zizers
La route dans les environs de Zizers
In the vicinity of Zizers

2, 3
Konstruierte Perspektiven zur Kontrolle der Kontinuität der Sicht und der bandartigen Führung
Perspectives pour contrôler la continuité des vues et du tracé linéaire
Constructed perspective view for checking the continuity of outlook and band-like guide lines

4, 5
Die Gefahr einer unübersichtlichen Knickbildung wird durch eine Perspektive überwacht
L'éventuel formation d'un pli à mauvaise visibilité est contrôlée moyennant une perspective
The danger of an unintelligible break is controlled by a perspective

6, 7
Die Straße trennt zwei Landschaften: das Ackerland und die Rheinauen
La route sépare deux paysages distincts: la terre agricole et les forêts accompagnantes du Rhin
The road separates two landscapes: fields and Rhine meadows

8
Ein Rastplatz in den Rheinauen; der Boden unter den alten Kiefern wurde verfestigt
Halte pour touristes aux bords du Rhin; compactage du terrain sous les vieux pins
Halting place in the Rhine meadows. The soil under the old pine trees has been reinforced

Photos: Fritz Maurer, Zürich,
Skizzen 2, 3 und 5 aus «Straßenprojektierung», herausgegeben von der
Vereinigung schweizerischer Straßenfachmänner, Zürich 1958