

# Die Seite des Redaktors = La page du rédacteur = Editor's note

Autor(en): **Arioli, Richard**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **1 (1962)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

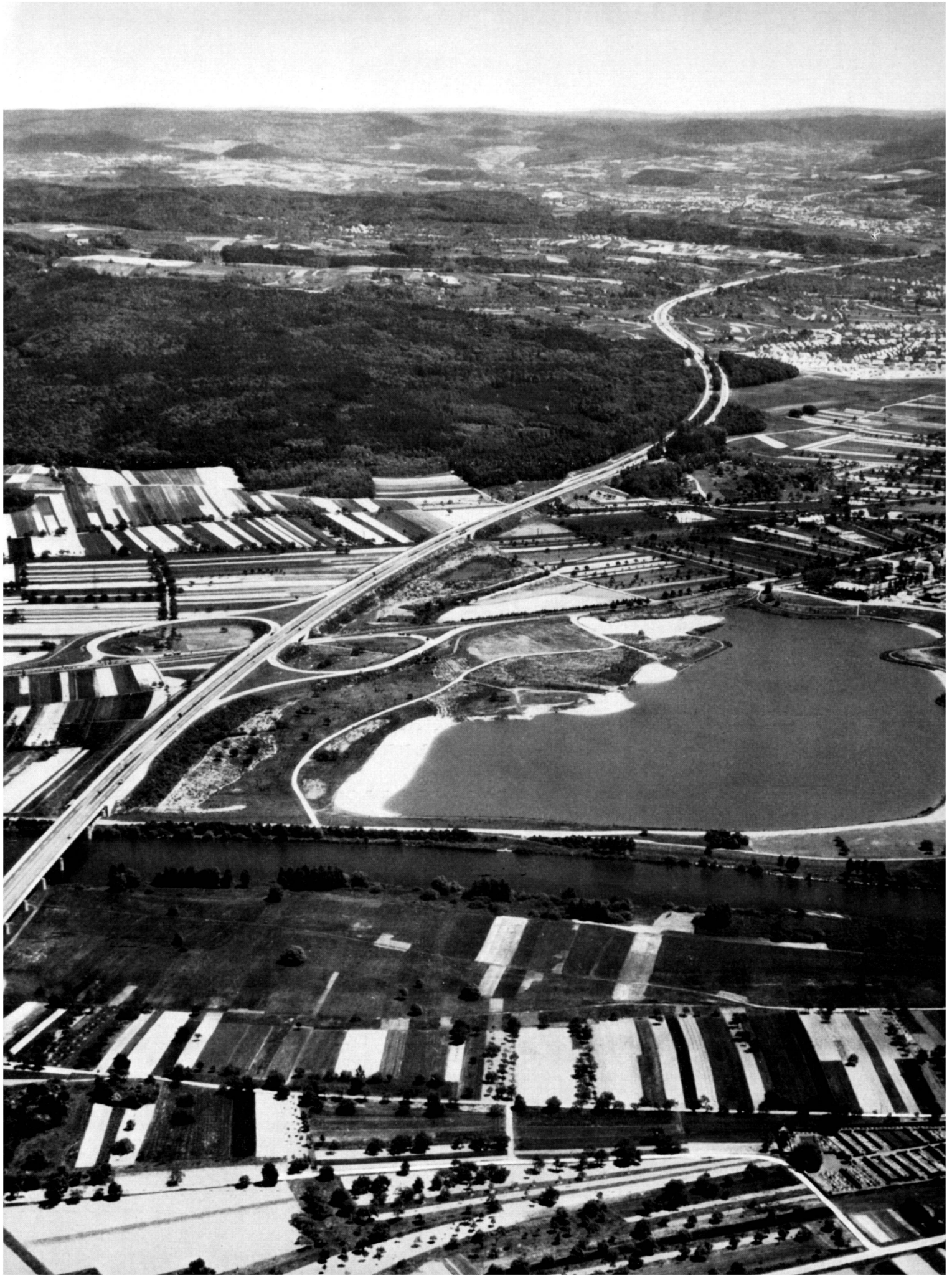
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



# Die Seite des Redaktors

Fig. Seite/Page 1  
Autobahn Frankfurt-Nürnberg  
(Flugbild)

Der See neben dem Flusslauf entstand auf dem Gebiet, dem für den Strassenbau ca. 1,5 Millionen Kubikmeter Kies entnommen werden mussten. Mit dem dafür unbrauchbaren, feinen Sand wurde ein Badestrand an den Ufern (weisse Stellen im Bild) angelegt. Die noch ganz junge Bepflanzung ist kaum zu erkennen, wohl aber die Uferwege rings um den See. Aus den technischen Notwendigkeiten bildet sich so ein Erholungsgebiet für die Bewohner der benachbarten Orte.

L'autoroute Francfort-Nuremberg (vue aérienne). Le lac qui s'est formé à côté du cours d'eau provient de l'extraction de 1,5 millions de m<sup>3</sup> de gravier utilisé pour la construction de la route. Le sable fin inutilisable a servi à l'aménagement des plages aux bords du lac (voir les taches blanches). La végétation encore toute jeune est à peine perceptible, tandis que le chemin longeant tout le lac est bien visible. Ainsi les habitants des localités avoisinantes pourront profiter d'un lieu de détente créé par des exigences techniques.

Autostrada Frankfurt-Nürnberg (air photograph). The lake next to the course of the river is artificial. It was formed at a spot where about 1½ million cubic meters of gravel were taken out for road-building. The fine sand, which was unsuitable for building purposes, was used to lay out a bathing beach on the shore (white spots in picture). The planting, being quite new, is hardly to be seen on the photograph, whereas the paths along the shores are clearly visible. As a happy result of a technical necessity a new recreation ground was found for the inhabitants of the district.

## La page du rédacteur Editor's Note

Die landschaftliche Eingliederung der Autobahnen ist das Grundthema unseres Heftes. Es ist für die Schweiz und für einige andere Länder ein neues Thema. In Deutschland befassten sich schon vor 25 Jahren zahlreiche namhafte Fachleute damit. Wer wollte, konnte also schon lange aus den früheren Erfahrungen lernen. Inzwischen hat aber auch der Strassenbau sehr bedeutende Fortschritte gemacht. Die Autobahn als kreuzungsfreie Strasse für immer grösser werdende Geschwindigkeiten der Fahrzeuge gebaut, setzte sich anfänglich aus Geraden und regelmässigen Bögen zusammen. Doch musste man bald erkennen, dass die langen Geraden den Fahrer schneller ermüden als die Kurven und damit die Gefahren erhöhten. Seither ist die verlaufende Kurve, die Klotoide, mit höchster Verfeinerung im Strassenbau angewendet worden, und zwar nicht nur im Grundriss, sondern auch im Längsschnitt. Dem Strassenbau als Ingenieur-Kunstwerk sind, so möchte man behaupten, keine Grenzen gesetzt, auch keine finanziellen Grenzen. Der Automobilmus hat überall in der westlichen Welt einen Umfang erreicht, mit dem man alles durchsetzen kann. Wirklich alles?

Nein, nur das, was seinem Geist entspricht, und das ist vorläufig noch vorwiegend die Kilometerfresserei. Es müsste nicht so sein, aber es ist leider so. «Der Aufstand der Massen» (über den J. Ortega y Gasset ein kluges Buch geschrieben hat) benützt das Auto wie ein Kampfmittel und würde damit über Städte und Landschaften gedankenlos herfallen, wie ein Heuschreckenschwarm über die Felder und wie diese mit der zerstörten Umwelt schliesslich zugrunde gehen, wenn man seinem Tun nicht vorher Grenzen setzt.

Das Autofahren als Selbstzweck ist, etwas überspitzt gesagt, recht für Rennfahrer und Süchtige. Normale Menschen haben ein Ziel; vielleicht ist es eine Stadt, vielleicht eine Landschaft, vielleicht sind es Menschen, welche Städte und Landschaften bewohnen und Formen ihres Daseins entwickelten, für die man das Wort Kultur brauchen darf.

Das Auto schafft keine Kultur. Es ist nur ein Transportmittel, das einen in gewissen Fällen bequemer, aber auch gefährlicher, manchmal auch schneller, zu Menschen und Orten mit Kultur bringen kann. Was kann ein Fahrer im 80- oder 100-km-Tempo in einer Autokolonne von der Landschaft noch wahrnehmen? Nichts! Also braucht für ihn die Strasse nur gut zu sein. Das spürt er beim Fahren. Von ihrer Schönheit spürt er nichts. Eine Aussichtsstrecke von 300 m Länge durchfährt er in etwa 10 Sekunden, aber er darf die Rückseite des Vorderwagens keine Sekunde aus den Augen verlieren.

Die Schönheit der Strasse ist für die Menschen von Bedeutung, welche in ihrer Nähe wohnen, welche täglich, ob sie wollen oder nicht, die Schönheit der vom Menschengeist geformten oder die Hässlichkeit der vom Ungeist verstümmelten Landschaft in sich aufnehmen müssen. Warum soll man sein Heim schmücken, aber gleichzeitig seine Heimat verunstalten?

Je dichter wir zusammen wohnen müssen, desto mehr wird die Landschaft gefährdet, desto grösser müssen die Anstrengungen aller Einsichtigen und Gutgesinnten werden, sie in ihrer Lebenskraft zu erhalten. Ihnen möchten wir uns mit unserem Bemühen um die landschaftliche Eingliederung der Autobahnen anschliessen.

R. A.

L'incorporation des autoroutes au paysage est le thème principal de notre présent numéro. Pour la Suisse et quelques autres pays, c'est là un problème nouveau. En Allemagne, il y a vingt-cinq ans déjà, de nombreux spécialistes de renom travaillaient à cette question. On disposait donc depuis longtemps d'expériences qui auraient pu être instructives. Mais entretemps la construction routière, de son côté, a fait d'importants progrès. Aménagée sans croisement, en fonction d'une vitesse toujours accrue des véhicules, l'autoroute se composait au début de droites et de courbes régulières. Or, on dut bientôt constater que les parcours rectilignes prolongés fatiguent le conducteur plus vite que les trajets sinueux et augmentent par là même les dangers. Dès lors, la construction routière a appliqué avec un maximum de précision la courbe de raccordement dite «clotoïde», et cela en ce qui concerne aussi bien l'exécution des courbes planes que la réalisation des profils en long. D'aucuns croient pouvoir affirmer que la construction routière, en tant qu'ouvrage technique, ne connaît pas de limites, fussent-elles financières. A travers le monde occidental, l'automobilisme apparaît partout comme la clé des songes. Mais quels songes?

On ne rêve jusqu'à présent guère que d'engloutir des kilomètres. On en est là, il faut le reconnaître, aussi regrettable cela soit-il. Par l'accession des masses à un niveau de vie plus élevé (dont J. Ortega y Gasset traite avec pertinence dans son livre «La révolte des masses») l'automobile est devenue un instrument de lutte. Cette humanité motorisée envahirait allégrement villes et campagnes, telle une nuée de saute-relles, ravageant tout, pour succomber enfin avec ce monde saccagé, si l'on n'impose pas de limite avant le cataclysme.

Rouler pour rouler est le fait des coureurs automobilistes ou des possédés du volant. Mais le commun des mortels, lui, a un but: une ville, un site, des hommes qui, par leurs modes de vie, participent à la civilisation.

L'automobile ne crée pas de valeur de civilisation. Ce n'est qu'un moyen de transport, parfois peut-être plus commode, mais plus dangereux aussi, éventuellement plus rapide, qui peut nous conduire vers ces valeurs de civilisation.

Que reste-t-il de la beauté d'un paysage, lorsqu'on file à 80 ou 100 à l'heure dans une colonne de voitures? Rien! Le conducteur ne demande donc rien de plus qu'une bonne route. C'est là tout ce qu'il retire de son voyage. Quant à la beauté, elle lui échappe totalement. Car s'il lui faut environ seulement 10 secondes pour franchir une distance correspondant à un champ visuel de 300 m, il ne peut détacher son regard une seule seconde de l'automobile qui le précède.

Sur le plan esthétique, l'aspect de la route n'a donc d'importance que pour les gens habitant dans les parages. Eux seuls, qu'ils le veuillent ou non, seront les témoins quodidians de sa laideur, ou de sa beauté, si l'homme, sachant ce qu'il doit à la nature, sait la respecter. L'homme ne saurait en effet être sensible au cadre intérieur dont il s'entoure chez lui et demeurer indifférent à celui du monde extérieur.

Plus la densité des agglomérations s'accroît, plus le paysage risque d'en souffrir et plus il importe que les personnes conscientes de ce grave danger, redoublent d'efforts pour le conjurer. C'est pour soutenir leur action que nous lançons ce cri d'alarme: au lieu de déshumaniser la nature, que les autoroutes s'intègrent harmonieusement dans le paysage! R. A.



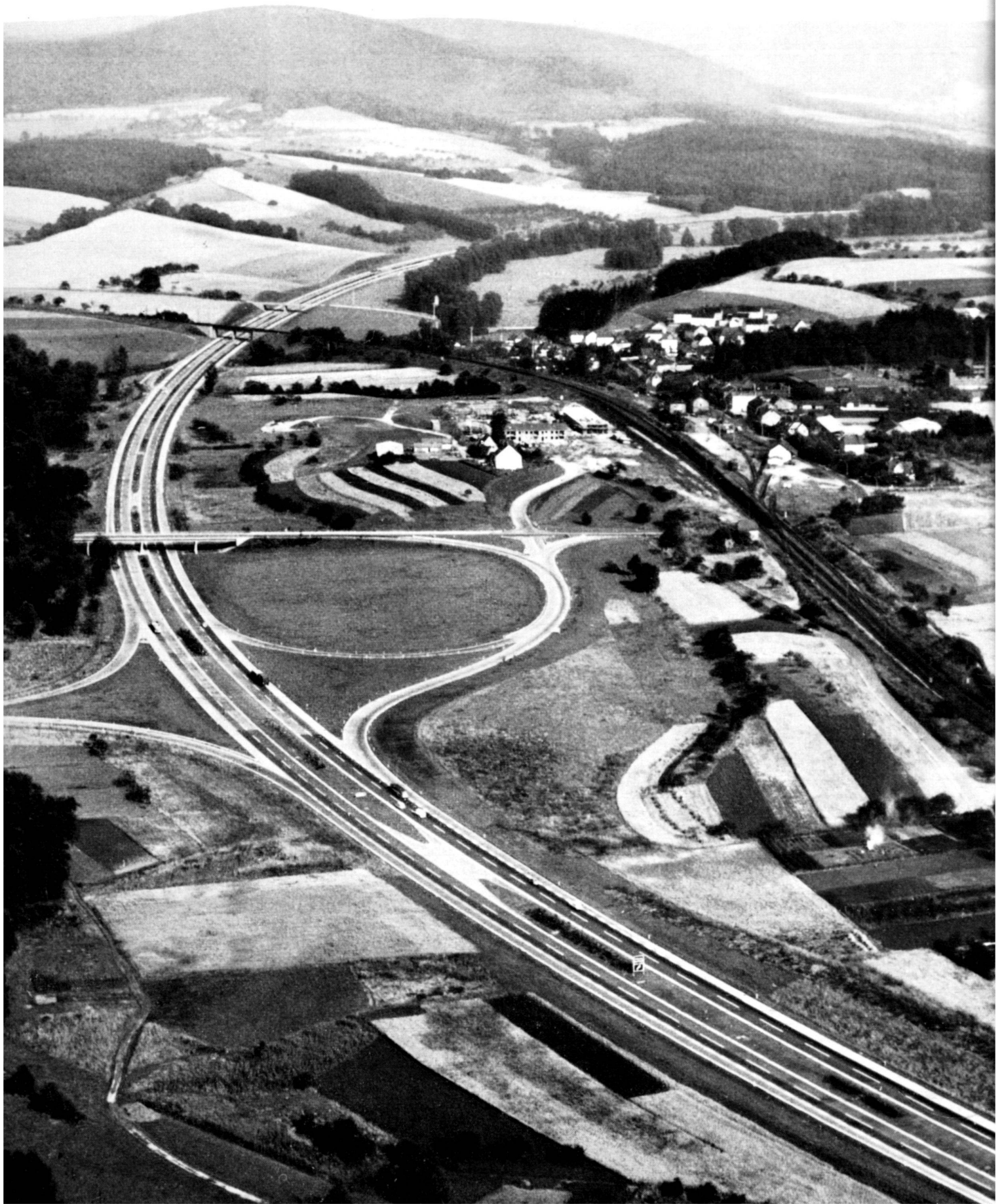


Fig. Seite/Page 3  
Autobahn Frankfurt-Nürnberg  
(Flugbild)

In der Bildmitte links von der Autobahn wurde eine steile Böschung vom Strassenrand bis zur Baumreihe abgeflacht und damit eine wesentlich bessere Verbindung von der Strasse mit der Landschaft erreicht, wie Bild Seite 6 oben zeigt. Gleich darunter konnten auf dem verbreiterten Mittelstreifen noch einige Bäume stehenbleiben als Verbindung der beidseitigen Wälder. Die Böschung im Vordergrund und das Dreieck im Wald sind soweit als möglich zur Aufforstung bestimmt.

L'autostrade Francfort-Nuremberg (vue aérienne). L'escarpement à gauche de l'autostrade a été adouci jusqu'à la rangée d'arbres, ce qui permet de mieux intégrer la route au paysage, ainsi que le montre l'illustration page 6 en haut. On a pu conserver quelques arbres sur la banquette médiane, et ils jouent le rôle de trait d'union entre les deux forêts. Il est prévu de reboiser autant que possible le talus au premier plan ainsi que la clairière au centre de la forêt.

Autostrada Frankfurt-Nürnberg (air photograph). In the centre of the picture, at the left hand side of the autostrada, a steep slope leading from the border of the road down to a group of trees was flattened gradually to achieve a better connection between the highway and the landscape, as shown in picture at the top of the page 6. Next to this some trees could be left standing on the enlarged centre band thus forming a connection to the woods on either side. The slopes in the foreground and the triangle in the forest are to be replanted as far as possible.

Fig. Seite/Page 4  
Autobahn Frankfurt-Nürnberg  
(Flugbild)

Der grosse Bogen wurde mit unterschiedlichen Radien zwischen 300 und 900 m so angelegt, dass der Wasserlauf und seine mit Bäumen bestandenen Ufer nirgends zerstört werden mussten.

L'autostrade Francfort-Nuremberg (vue aérienne). Le grand virage se répartit en plusieurs rayons de 300 à 900 m, afin que le cours d'eau et ses rives boisées demeurent épargnés de toute détérioration.

Autostrada Frankfurt-Nürnberg (air photograph). The large curve with radii varying between 300 and 900 meters was laid out in such a manner as not to spoil the scenery of the river and its tree planted banks.



The main subject of the present issue is autostradas and their adaptation to the landscape through which they run. For Switzerland and for some other countries this topic is new. In Germany numerous experts studied the matter thoroughly already 25 years ago. Thus we could benefit by their experience. But meanwhile considerable technical progress has been made in road construction. The autostradas with no level-crossings and adapted to the steadily increasing speed of the vehicles consisted in their earlier stages mainly of straight lines and regular curves. We were soon to learn that long straight lines tire the drivers out, far more quickly than curves, and that they were therefore indirectly responsible for a great many accidents. This has lead road-builders to giving preference to lengthy curves, a method which is now adopted with greatest refinement, not only in horizontal projections but also in longitudinal sections. Road-building has become an engineering art, and there are practically no limits, not even of a financial nature. Everywhere in the Western world motoring has reached a stage of such importance that motorists will finally see all their demands fulfilled. Should they really get everything they want?

Among those who make the loudest claims there are many who are only interested in racing down as many miles as possible within the shortest possible time. It is most regrettable that such a spirit still prevails. In this connection one is again reminded of J. Ortega y Gasset's famous book «The revolt of the masses». They use their cars as means of destruction, with which they would come down upon cities and landscapes like locusts on the field, only to perish finally along with the country that they destroyed, if no limits were set to their doings.

Fig. Seite/Page 5  
 Autobahn Frankfurt–Nürnberg  
 Spessart-Aufstieg zwischen  
 Kauppen und Weibersbrunn.  
 Die Abstufung der Bahnen fügt  
 sich gut in den Berghang ein.  
 Ein Geländevorsprung  
 (mit einem Stück der alten  
 Landstrasse?) ist als Rastplatz  
 ausgewertet worden.

L'autoroute Francfort–  
 Nuremberg. Montée du Spessart  
 entre Kauppen et Weibersbrunn.  
 La superposition des différentes  
 voies est bien adaptée à la  
 pente de la montagne. A noter  
 l'utilisation judicieuse d'une  
 éminence (comprenant un  
 tronçon de l'ancienne chaussée?)  
 transformée en terrasse de repos.

Autostrada Frankfurt–Nürnberg.  
 The section between  
 Kauppen and Weibersbrunn,  
 rising up to the Spessart.  
 The levels of the two lanes fit  
 well into the mountain  
 slopes. A projection of the  
 ground (is it part of the former  
 country road?) has been  
 arranged as a resting place.

Fig. Seite/Page 6  
 Autobahn Frankfurt–Nürnberg  
 im Hochspessart.  
 Blendschutzpflanzung  
 im Mittelstreifen.

L'autoroute Francfort-Nuremberg  
 dans le Hochspessart.  
 Plantation anti-éblouissante  
 sur la banquette médiane.

Autostrada Frankfurt–Nürnberg  
 in the High Spessart.  
 Protection against dazzling  
 by plantings on the centre band.



Motoring for its own sake is the business of professional car-racers, and for some people it is what the drug is for addicts, to put it in a slightly exaggerated manner. Normal people drive to some destination, to a town or to a place in the open country. Many of them live in towns and countries where a state of being has been developed for which one might use the world culture.

Motor-cars create no culture. They are means of transport to carry people—sometimes in a more comfortable, or in a quicker, but often also more dangerous manner—to people and places where culture is to be found. What does the driver in a column running along at a speed of 60 or 80 miles an hour actually see of the scenery? Nothing. All he wants is that the road should be in good condition. That is his main problem. The scenery means nothing to him. There might be a spot of particular beauty, 300 yards along the highway. He does this distance in ten seconds. And all the time he has to keep his eyes on the stoplight of the car ahead of him.

But the beauty of the road does mean something to those who live next to it. Every day they have before their eyes either the beauty of a man-made work of art, or the ugliness of a landscape wantonly spoiled by man. We appreciate beauty in our homes—should we be indifferent as to what happens to the countryside in which our houses stand?

The denser the population, the closer we have to live together, the greater the risks of spoiling the landscape, and this means that all those who really value beauty have to make a special effort. We try to do our part—in presenting examples of how the autostradas can be brought into harmony with the surrounding countryside.

R. A.

Autobahn Frankfurt–Nürnberg, östliche Spessart-Ein- und Ausfahrt. Das Gelände rechts von der Kurve zwischen Autobahn und Feldweg diente als Materialentnahmestelle. Damit wurde eine steile Böschung abgetragen und die Strasse liegt viel besser in der Landschaft.

L'autoroute Francfort–Nuremberg, à l'est de la voie d'accès et de sortie de Spessart. Grâce aux matériaux prélevés sur le terrain situé à droite du virage entre l'autoroute et le chemin vicinal, il a été possible d'éliminer un escarpement et de mieux incorporer la route au paysage.

Autostrada Frankfurt–Nürnberg. Connections east to the Spessart. The grounds at the right hand side of the curve, between the autostrada and the country lane were used as gravel-yards. As a result a steep slope was made flatter and the road is far better adapted to the countryside.



Autobahn Frankfurt–Nürnberg an der Haseltalbrücke. Je grösser die Spannweite einer Brücke ist, je kürzer die seitlichen Dämme sind, desto besser bleibt ein Tal in seiner früheren Art sichtbar. Meistens entsteht unter den Brücken im Regenschatten eine Zone ohne Vegetation, die durch seitliche Pflanzungen abgedeckt werden kann.

L'autoroute Francfort–Nuremberg au pont de Haseltal. Plus la portée d'un pont est étendue et plus les remblais sont courts – ainsi on sauvegarde l'aspect primitif de la vallée. Une zone sans végétation naît alors généralement au-dessous du pont, à l'abri de la pluie. Elle sera camouflée par des plantations latérales.

Autostrada Frankfurt–Nürnberg. The Haseltal bridge. The wider a bridge spans across a valley, and the shorter therefore the dams leading to it, the less will such artificial works interfere with nature. Underneath the bridges there is usually a zone which receives no rain it remains arid. It can be covered from view by plantings at the side.

