Bauten am schweizerischen Nationalstrassennetz

Autor(en): **Roth, Ueli**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **56 (1969)**

Heft 9: **Autobahnen - Bauten der Infrastruktur**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-87384

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bauten am schweizerischen Nationalstraßennetz

Einleitung von Ueli Roth

Die Zweistufigkeit der nach den neuen amerikanischen Gesetzesbestimmungen notwendigen Hearings – erstens betreffend das allgemeine Anlagekonzept von Autobahnen und zweitens betreffend deren bauliche Gestaltung – ist nach meiner Auffassung sachlich gerechtfertigt: die nähere Betrachtung bestehender Hochleistungsstraßen zeigt, daß es welche gibt, die anlagemäßig gut, aber baulich schlecht sind und deshalb stören. Mit andern Worten: bei denen das beste Konzept nichts nützt, weil die bauliche Durchbildung ungenügend ist. Wäre der Embarcadero Freeway in San Francisco nicht von so brutaler Häßlichkeit, so hätte er nie einen derartigen Sturm der Entrüstung ausgelöst. Man stelle sich den Lehnenviadukt über dem Schloß Chillon als schwere, rostende Fachwerk-Eisenbrücke vor! Das Bauwerk würde trotz richtiger Anlage verurteilt.

Anderseits gibt es Beispiele verfehlter Konzepte und baulich befriedigender oder sogar ausgezeichneter Durchführung. Die Fehler dieser Werke werden weniger spontan verurteilt, weil es umfassenderer, planerischer Kenntnisse bedarf, um die Mängel solcher Anlagen zu erkennen. Vergoldete Leitplanken mit Efeu täuschen oft über falsche Konzepte hinweg! Daß sich solche bei oberflächlicher Betrachtung gute Lösungen indirekt noch verheerender auswirken können als gute Konzepte, die dadurch schlecht durchgebildet sind, dürfte einleuchten.

Fahrten entlang den fertiggestellten Teilen des schweizerischen Nationalstraßensystems gestatten schon heute einige Schlüsse über die Qualitäten von Konzept und baulicher Durchführung. Wie schon festgestellt, fällt die Qualität der Ausführung auf. Es scheint, daß die große Tradition Maillarts auf breiter Front wirksam geworden ist. Eine Fahrt über die N13 zum Beispiel zeigt in der Viamala und im oberen Misox Brücken, deren Gesamtanlage, Linienführung und Widerlagerausbildung den Gedanken nahelegen, daß hier ein Höhepunkt der Eisenbeton-Brückenbaukunst erreicht worden sei, die sich endlich von falschen Naturschutzrücksichten, zum Beispiel in Form von Granitverkleidungen, wie man sie noch bei der neuen Schöllenenbrücke glaubte verwenden zu müssen, gelöst hat. Diese Brücken kontrastieren mit größter Selbstverständlichkeit mit der Wildheit der Natur, in die sie hineingebaut worden sind, sie haben diese zwar verändert, aber keineswegs geschmälert. Denn ist nicht der Begriff des nachteiligen menschlichen Eingriffs in die Natur deshalb ein weltanschaulicher Fehler, weil der Mensch und seine Werke selbst Teil der Natur sind? Es besteht kein grundsätzlicher Unterschied zwischen einem Biberdamm und einem Kraftwerkdamm – beide sind ebenso künstlich oder natürlich! Entscheidend ist lediglich, ob solche Dämme einen im größeren Rahmen sinnvollen Zweck erfüllen und ob sie als Bauwerke richtig durchgeführt wurden. Der Biber beherrscht sein Handwerk seit langem, und der Mensch hat über viele Jahrhunderte gelernt, Brücken in Steinquadern richtig zu bauen. Es scheint, daß nun nach Stephan Zweig die Voraussetzung dafür erfüllt ist, daß ein Kunstwerk – eine Eisenbetonbrücke – seine höchste Stufe erreicht, wenn man sein künstliches Gewordensein vergißt und seine Existenz als selbstverständlich empfindet.



1



2