

Eindrücke von Fahrten auf fertiggestellten Stücken des schweizerischen Nationalstrassennetzes

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

Objektyp: **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: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87389>

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.

Eindrücke von Fahrten auf fertiggestellten Stücken des schweizerischen Nationalstraßennetzes

Kommentar von Ueli Roth

Beim Befahren der fertigen Teile des schweizerischen Autobahnnetzes fällt die hohe Qualität der Ingenieurbauten auf. Man darf füglich feststellen, daß weder die USA noch die angrenzenden Länder sich über eine ebenbürtige durchschnittliche Qualität von Entwurf und Ausführung der Brücken und Tunnels ausweisen können. Einige der hervorragendsten Werke wollen wir im nächsten Kapitel ausführlicher beschreiben.

Es fällt auch auf, daß große Teile der Trasseeführung einen relativ hohen Grad von innerer Harmonie, das heißt eine gute Kontinuität der räumlichen Linienführung, aufweisen. Eine Ausnahme bildet vor allem das Straßenstück, auf dem die N1 und die N2 gemeinsam geführt werden. Da trotz dieser doppelten Belastung keine Spurenvermehrung vorgesehen wurde, vermag diese Strecke sowohl konzeptionell wie in ihrer Gestaltung schon heute nicht zu befriedigen.

Vielleicht der größte allgemeine Mangel der fertiggestellten Strecken ist die ungenügende Breite des Mittelstreifens, die keine wirksame Bepflanzung als Blendschutz (auch im Winter!) zuläßt, sowie die völlig unzureichenden Baulinienabstände; streckenweise wurde der Mittelstreifen gar mit Hartbelag versehen, so daß die Fahrt durch eine Beton-und-Himmel-Landschaft führt. Es berührt sodann merkwürdig, wie wenig vom Mittel der Höhenversetzung der bei-

den Fahrbahnen Gebrauch gemacht worden ist, die die sichtbare Betonfläche auf die Hälfte reduzieren und die räumliche Qualität des «befestigten Bandes» erhöhen würde. Am Hang gewährleistet die Höhenversetzung der Fahrbahnen geringere Erdbewegungen als bei gleicher Höhenlage. Daß selbst im äußerst komplizierten Gelände des Gotthards die beiden Fahrbahnen immer starr auf gleicher Höhe geführt werden, ist nicht ohne weiteres verständlich. Immerhin sei vermerkt, daß gewisse Strecken der N13 über dem linken Zürichseeufer und der N2 zum Beispiel am Ostufer des Luganersees mit höhenversetzten Fahrbahnen angelegt worden sind. Wenn ein variabler, breiter Mittelstreifen entsprechend den amerikanischen Parkways zwar im schweizerischen Mittelland aus Gründen des Landbedarfs wohl nicht postuliert werden kann, so bietet doch die Höhenversetzung der Fahrbahnen einen gangbaren Ersatz, der aus der Not der Schweizer Topographie eine Tugend macht; wo jedoch der Landverbrauch in den landschaftlich besonders interessanten Ödlandgebieten der Alpen und eventuell auch des Juras keine Rolle spielt, sollte von den im ersten Artikel angestellten Überlegungen zur Harmonie des von der Autobahn eingeschlossenen Gebietes, das heißt eines variablen Mittelstreifens, vollumfänglich Gebrauch gemacht werden.

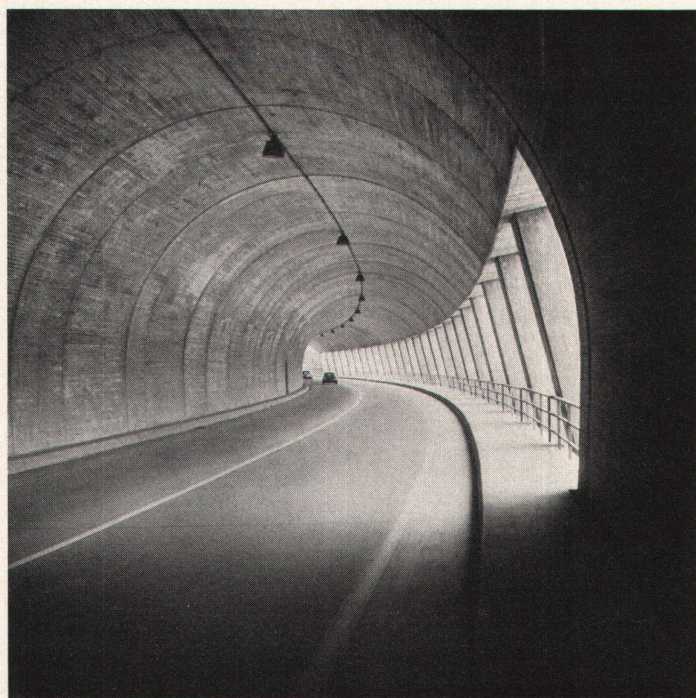
Man mag ferner eine gewisse Kritik anbringen an der Gestaltung der Böschungen, deren durchgehend gleiche Steigungen davon herrühren, daß sie allein mittels Querprofilen statt nach Kurvenplänen angelegt wurden, welche eine harmonischere Einblendung der geometrischen Landschaft der Straße in die Landschaft der unregelmäßigen, natürlichen Topographie erleichtert hätten ...

Der schwerste Vorwurf an die Nationalstraßennormen betrifft den Baulinienabstand; dieser beträgt «in der Regel» (Vollziehungsverordnung zum Nationalstraßengesetz vom 24. März 1964) 50 m für Nationalstraßen erster Klasse, 40 bis 50 m für solche zweiter Klasse und 30 bis 50 m für solche dritter Klasse. Die Ausführungen von Dr. Gilgen im zweiten Artikel lassen den eindeutigen Schluß zu, daß diese Abstände für Wohnbebauungen völlig unbefriedigend sind. Noch ist der Bau der Expreßstraßen zu wenig fortgeschritten, als daß sich nachteilige Auswirkungen der ungenügenden Baulinienabstände schon nachdrücklich photographisch darlegen ließen; doch spricht das Berner Beispiel für viele, die noch folgen könnten ...

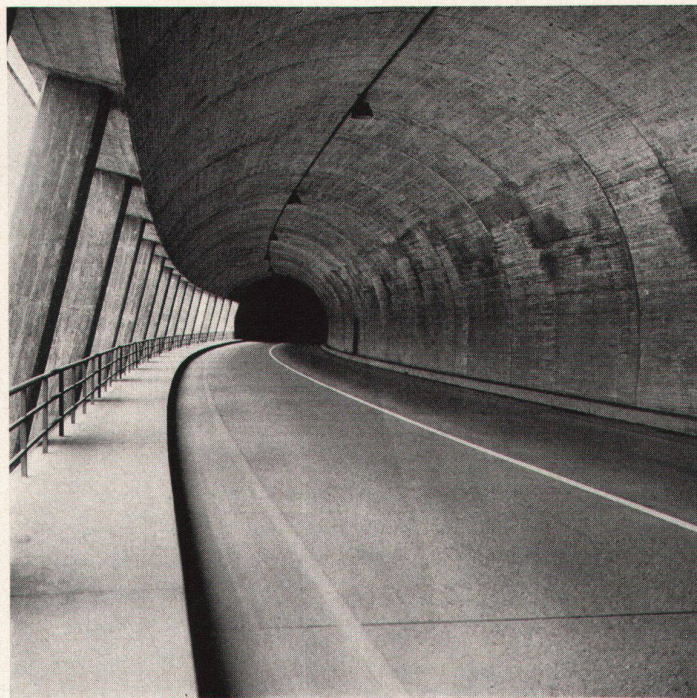
1, 2
Lehntunnel der N13 am Walensee

1, 2
Tunnel sémi-ouvert de la RN13 en bordure du Walensee

1, 2
Gallery of N13 on the Walensee



1



2



N2 bei Melide/Luganersee: Fahrt über die Brücke und in den Tunnel durch den San Salvatore

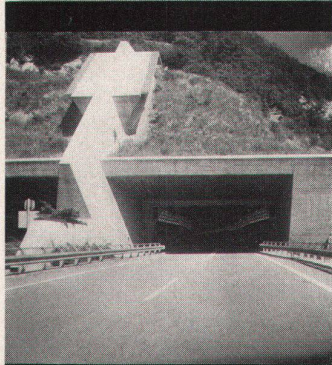
1 Die gekurvte Brücke führt über den See gegen den Osthang des San Salvatore. Noch dominiert die Landschaft das Sichtfeld



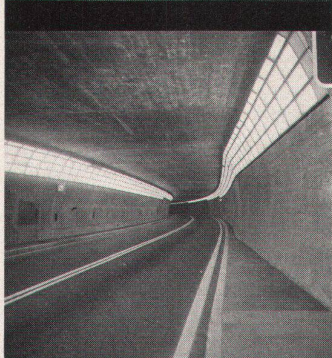
2 Der Fahrer bemerkt jetzt den Tunnel-eingang



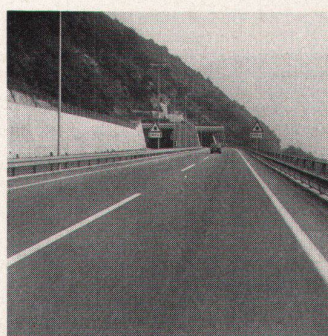
3 Die Straße zieht hinein in den Berg. Bereits wird der Fahrer der künstlichen Helligkeit im Innern gewahr



4 Ein sekundenschneller Blick auf die monumentale Skulptur der Ventilationsöffnung. Blitzartiges Erstaunen und Verschwinden im Berg

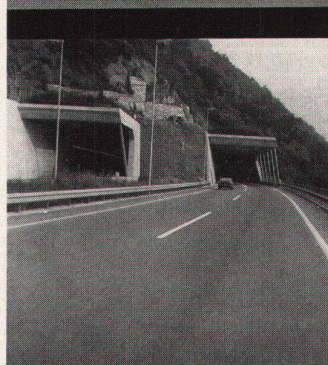


5 Der regelmäßige Schwung der Straßenkurve hält an im Berg. Die Leucht-bänder betonen ihn, und deren abnehmende Breite leitet über zu beruhigtem Fahren nach dem starken Fahrt-akzent der dramatischen Tunnelein-fahrt

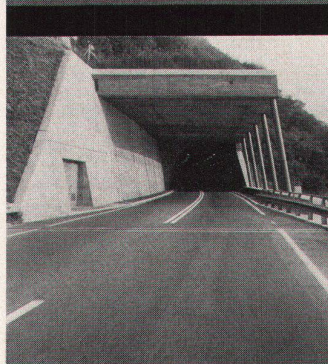


N2 bei Bissone/Luganersee: Fahrt durch doppelröhren Lehnentunnel südwärts

1 Beide Fahrbahnen führen auf gleicher Höhe über dem See entlang dem steilen, buschwaldbewachsenen Hang; die Einführung in die Tunnel erfolgt über eine ziemlich lange Tangente, hinter der sich die Tunnel abwinkeln



2 Die Kurve beginnt in die Tunnel zu führen, deren Beginn gestaffelt ist



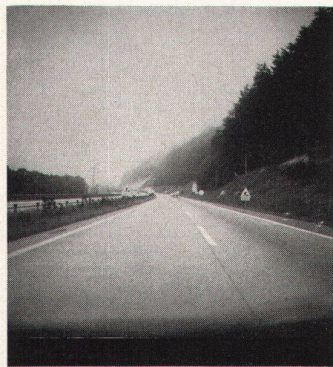
3 Der Tunneleingang nimmt das gesamte Sichtfeld ein; das Vordach verhindert Steinschlag auf die Straße und leitet über von hell zu dunkel



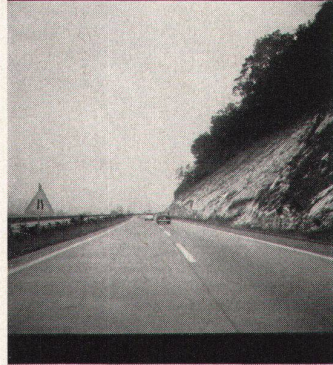
4 Umgekehrt verhindert das Vordach bei der Ausfahrt eine Blendung: die Adap-tation ist möglich



5 Die Landschaft beginnt wieder das Sichtfeld zu füllen ...



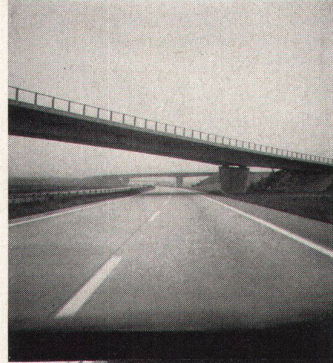
N1/N2 zwischen Rothrist und dem Gäu, Fahrtrichtung Bern. Auf diesem Teil des Nationalstraßennetzes sind die schweizerische Ost-West-Achse N1 und die Nord-Süd-Achse N2 vereinigt. Erstaunlicherweise entstand daraus aber keine achtspurige Autobahn, ja nicht einmal eine sechsspurige, sondern dieses doppelt belastete Stück zwischen Oensingen und Oftringen ist so gebaut, als wäre sie nur entweder die N1 oder die N2; wie sich der Verkehr wohl hier abwickeln wird, wenn die beiden wichtigen Straßen stark belastet sein werden?



1 Nach der Überquerung der Aare lehnt sich die Straße an den Südhang des Born und gewinnt die Höhe zum Übergang in das Gäu; beide Fahrbahnen sind auf gleicher Höhe geführt. Deren Versetzung hätte Erdbewegungen gespart und die Breite des sichtbaren Betons reduziert. Der Fels rächt sich für die unnötig großen Einschnitte, indem er gegenseitig abrutscht und mit schweren Betonstützmauern, mit Rückverankerungen gesichert werden muß ...



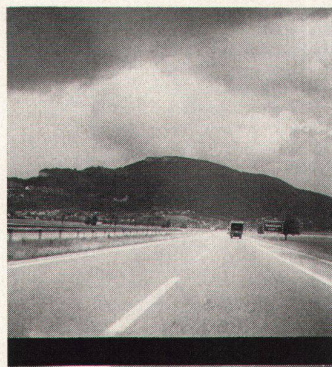
2 Die Sicherung zwischen den beiden Fahrspuren erfolgt mittels Stahlkabeln. Der 4 m breite Mittelstreifen ist begrünt; die ersten Buschschößlinge beginnen zu sprossen. Wenn sie größer sind, soll die Blendung des entgegenkommenden Verkehrs verringert werden – aber nur während der warmen Jahreszeit! Wirksamen Blendschutz zu jeder Jahreszeit hätte eines breiteren Mittelstreifens und immergrüner Bepflanzung bedurft



3 Während die Trasseeführung entlang dem Born gut ist, langweilen die langen Geraden, auf denen der Verkehr der Klus von Balsthal zustrebt. Die grasbewachsenen Böschungen sind steil, und deren gleiche Steigung vom Straßenrand bis zum Übergang in das gewachsene Gelände wirkt hart. Ein von der Straße angezogenes und allmählich in das umliegende Land ausgerundetes Profil hätte die Straße besser in die Landschaft eingefügt



4, 5 Die schrägwinklig und gekurvt über die Hauptfahrbahn wegziehenden Überführungen schaffen eine notwendige Abwechslung auf dieser etwas monotonen Strecke



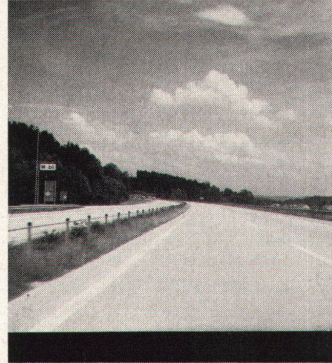
N1/N2 zwischen Oensingen und dem Gäu; Fahrtrichtung Zürich



1 Die N2 wird aus der Klus von Balsthal am linken Rand des Sichtbereiches in die N1 einmünden. Noch ist der kabelbewehrte Mittelstreifen, dessen Buschbepflanzung noch nicht vorhanden ist und wo der Gegenverkehr nachts entsprechend blendet, begrünt. Die lange Gerade wirkt monoton



2 N1 und N2 sind ohne Spurenvermehrung vereint. Die Kabelbewehrung des Mittelstreifens steht nun auf Hartbelag, das Grün ist verschwunden ... Die Weite des sichtbaren Betonbandes würde erdrücken, könnte sich die Straße nicht glücklicherweise an die dichte Blattmauer einer Kanalbepflanzung anlehnen. Trotzdem bestehen rund ein Drittel des Sichtfeldes aus Beton, die Hälfte aus Himmel und nur ein Sechstel aus Landschaft



3 Die einzige Unterbrechung bilden zwei Brücken ...



4 ... bis sich die Straße an die Lehne des Born empordreht und die minimale Begrünung des Mittelstreifens wieder beginnt ...

5 ... und die wohlthuende Verengung des Raumes bei der Durchfahrt einer Waldschneise den Anteil der Landschaft im Sichtfeld vergrößert