Die Autostrasse Landquart-Chur

Autor(en): **Knecht, Ernst**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **49 (1962)**

Heft 9: **Bauen mit der Landschaft**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-38468

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

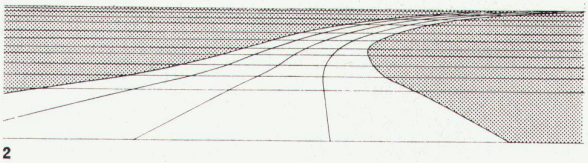
http://www.e-periodica.ch

Die Autostraße Landquart–Chur

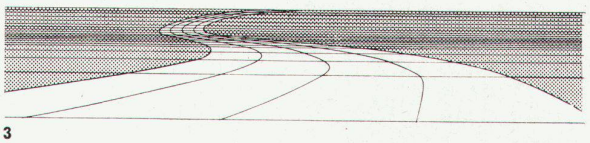
1

Bauamt des Kantons Graubünden

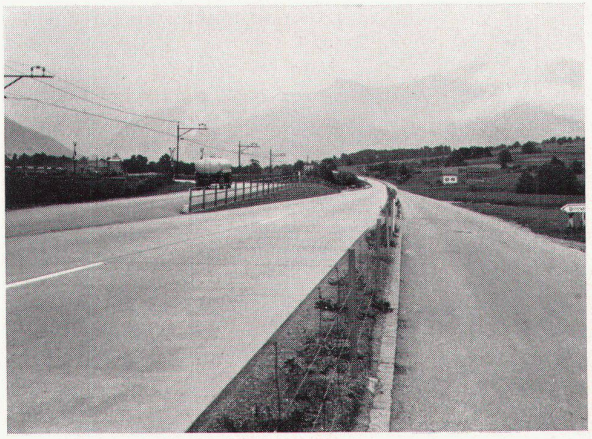
Die Autostraße im Churer Rheintal, deren erste Bauetappe, Trimmis–Zizers, im Jahre 1956 dem Betrieb übergeben werden konnte, ist wohl das erste schweizerische Straßenbauwerk, das konsequent nach den Grundsätzen räumlicher Straßenprojektierung ausgebaut ist. Mit einer großen Zahl von teils freihändig, 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 Waldlichtungen 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



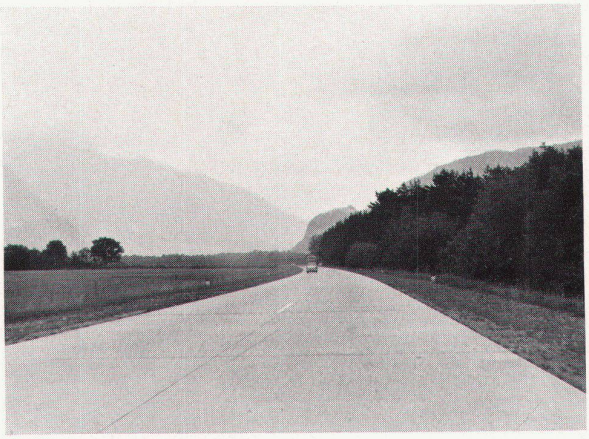
3



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