

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **115 (1997)**

Heft 24

PDF erstellt am: **24.07.2024**

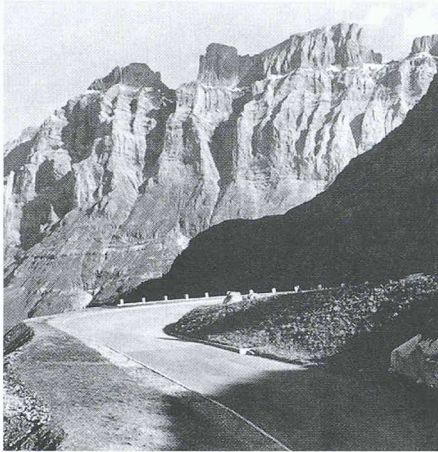
### **Nutzungsbedingungen**

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.

## Auf der Suche nach der schweizerischen Strassenbaukunst



Strassenkehre am Sustenpass (Bild: Walter Zschokke, «Die Strasse in der vergessenen Landschaft – der Sustenpass», Institut gta, Publikationen, ETH Hônggerberg, 8093 Zürich)

Das nebenstehende, eindrückliche Bild ist dem neuen Buch über den Bau der Sustenpassstrasse im Zweiten Weltkrieg entnommen. Der Autor, Walter Zschokke, untersucht darin, nach welchen Kriterien vor 50 Jahren die neue Passstrasse in die grandiose Landschaft eingebaut und integriert wurde und weshalb man damals das Ingenieurbauwerk als «Musterstück der schweizerischen Strassenbaukunst» pries.

Den heutigen Kriterien des Strassenbaus könnte die alte Sustenstrasse kaum mehr gerecht werden, denn weder entspricht sie unseren Ansprüchen an Fahrgeschwindigkeit, Sicherheit und Kapazität, noch erfüllt sie die geltenden Strassenbau-Normen des VSS. Ausserdem widerspricht es unseren Verkehrsvorschriften, wenn beim Bau einer Strasse die Aussicht auf die imposante Landschaft für den Benutzer in Szene gesetzt wird, denn der schnelle Fahrer soll Fahrbahn und Signalisationen und nicht die schöne Landschaft beachten. So schneiden denn unsere neueren Strassen möglichst gerade durch Berge und Täler, und die Topographie wird eher als Hindernis denn als Gestaltungselement wahrgenommen. Wenn es andererseits darum geht, die Landschaft und deren Bewohner zu schützen, dann versenkt man die Strassen in einen Tunnel. Natürlich ist es müssig, den schönen alten Zeiten nachzutrauern, wo noch kaum Verkehrsbauten die ländliche und städtische Umwelt belasteten und wo die Landschaften über die Strassen dominieren konnten. Unsere Mobilität fordert eben ihren Tribut, und wer die Landschaft erleben will, soll zu Fuss gehen.

Ist deshalb die «Strassenbaukunst» überflüssig geworden, oder muss sie sich auf die Belastbarkeit der Fahrbahn und die Ausbildung der Bordsteine beschränken? Bei manchen Strassenbauten wird heute eine UVP vorgeschrieben, aber auch wenn das Bauwerk umweltverträglich ist, heisst dies noch nicht, dass es auch gut gestaltet ist. Eine sorgfältige architektonische Gestaltung der Verkehrsbauten und deren richtige Integration in das landschaftliche oder städtische Umfeld tut dringend not. Wer heute über Land oder durch die Berge fährt, dem können die brutalen Terraineinschnitte mit entsprechenden Stützmauern, die in den Hang eingefrästen Parkplätze und die banalen Autobahnüberführungen nicht entgehen. Deren bessere Gestaltung und Integration ist sicher schwierig, aber durchaus machbar. Vielleicht müsste dazu manchmal die Ausbaugeschwindigkeit reduziert oder die Strassenbaunorm tangiert werden. Aber auch dies ist, mit Ausnahme der Nationalstrassen, möglich. Das Versenken der störenden oder unschönen Verkehrsanlagen in den Untergrund bedeutet eine, wenn auch teure und nicht immer durchführbare, Lösung. Die andere Möglichkeit besteht darin, die Verkehrsbauwerke durch ihre sorgfältige Gestaltung und massstäbliche Integration wieder zu einer «Strassenbaukunst» werden zu lassen.

Im Bereich der Verkehrsbauten hat der Brückenbau seit jeher eine besondere Bedeutung. Er galt früher wie heute als die hohe Kunst der Bauingenieure. Trotzdem können viele der in den letzten Jahrzehnten gebauten Brücken nicht unbedingt als Kunstwerke und als eine Bereicherung des Landschaftsbildes bezeichnet werden. Zum Glück sind in neuer Zeit wieder vermehrt anspruchsvollere Brückenformen wie Bogenbrücken und aufgelöste Flächenkonstruktionen realisiert worden. Auch bei der in diesem Heft publizierten neuen Seebrücke von Luzern galt es bereits im Wettbewerb den verschiedenen Ansprüchen und Kriterien der Gestaltung gerecht zu werden. In der Projektierung wie in der Ausführung war das empfindliche Umfeld der Innenstadt mit Altstadtfront und neuer Bahnhofanlage zu berücksichtigen. Ausserdem bestand nur ein kleiner Spielraum für Konstruktionshöhe und Strassenniveau. Die Erscheinung und die Gestaltung der neuen Luzerner Brücke ist gewiss nicht so spektakulär wie eine Bogenbrücke im Bergtal oder eine Schrägseilbrücke im Flussraum. Dafür ist das Bauwerk im einzelnen äusserst sorgfältig gestaltet und sehr behutsam in das empfindliche städtische Umfeld integriert. In Einzelfällen kann auch die schweizerische Strassenbaukunst wieder erfreuliche Resultate aufweisen.

*Benedikt Huber*