

Die Autobahn in und um Bern : Geschichte, Gestaltung, Wahrnehmung

Autor(en): **Schröter, Anne-Catherine / Korte, Torsten**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimat heute / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(2023)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048416>

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 Autobahn in und um Bern: Geschichte, Gestaltung, Wahrnehmung

Anne-Catherine Schröter, Torsten Korte

▼ 1, ▶ 2 Tourismusplakate von Herbert Matter (unten) und Herbert Leupin (rechts) aus den 1930er- und 1940er-Jahren. Obwohl sich die Bildsprache stark unterscheidet, wird in beiden Plakaten deutlich, dass die Strasse als verbindendes Element wahrgenommen wird, das die Landschaft erst erlebbar macht.



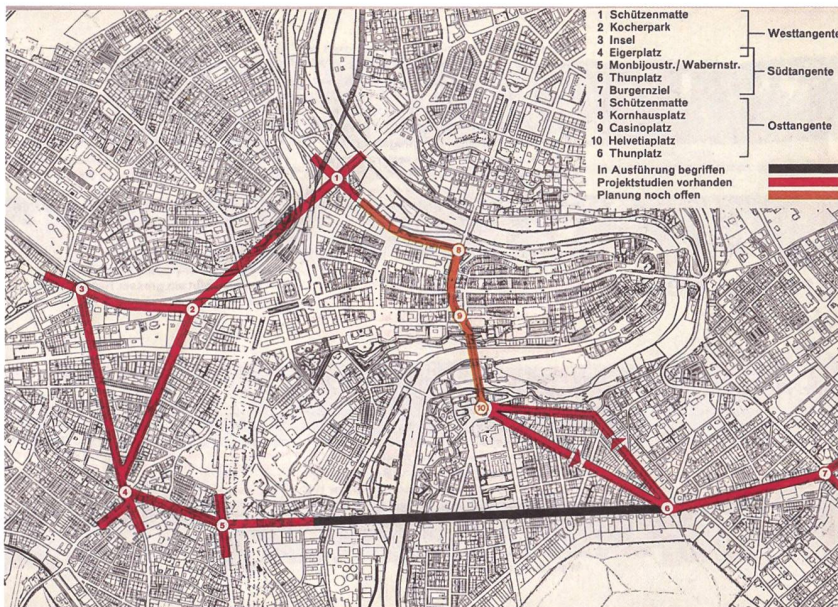
Kaum eine andere Entwicklung hat die Schweizer Landschaften seit den 1960er-Jahren so markant geprägt wie der Bau des Autobahnnetzes.¹ Das «grösste Schweizer Bauwerk der Nachkriegszeit»² ist als Teil einer Baukultur zu verstehen, die nicht nur die Landschaften selbst, sondern auch unsere Wahrnehmung von Landschaft verändert hat. Die Entstehungsgeschichte der Schweizer Nationalstrassen zeigt, dass Fragen zur Gestaltung von Autobahnen sowie deren Auswirkungen auf die Landschaft und die Menschen sowohl die Planenden als auch die Öffentlichkeit von Beginn an beschäftigt hat. Dabei lässt sich anhand der medialen Inszenierung dieser monumentalen Bauwerke auch nachvollziehen, wie sich das Verhältnis der Menschen zu Autobahnen im Laufe der Zeit gewandelt hat.

Das Schweizer Autobahnnetz entsteht

Im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern erfolgte der Bau des Schweizer Autobahnnetzes relativ spät. Gründe dafür waren nicht nur die Topografie des Landes, sondern auch das föderalistische System, das die Verantwortung für den Bau und den Unterhalt von Strassen an die Kantone übertrug und damit eine nationale Schnellstrassenplanung erschwerte.³ Zwar gab es in der Schweiz schon seit den 1920er-Jahren Bestrebungen, das Hauptverkehrsstrassennetz nach dem Vorbild der in Deutschland und Italien neu erstellten Autobahnen auszubauen, konkrete Planungen auf nationaler Ebene wurden jedoch erst mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Angriff genommen. Auslöser dafür waren einerseits die sprunghafte Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs und die dadurch entstandenen Verkehrsprobleme, insbesondere die hohe Unfallquote, andererseits die Angst, dass durch den Bau der Autobahnnetze in den Nachbarländern die Schweiz vom internationalen Verkehrsnetz abgeschnitten und regelrecht umfahren werden würde – mit negativen Folgen für die Industrie und die Tourismuswirtschaft.⁴ Im Herbst 1954 setzte der Bundesrat daher eine *Kommission für die Planung des Schweizerischen Hauptstrassennetzes* ein und beauftragte sie mit der Abklärung aller relevanten Fragen im Zusammenhang mit dem Bau des Schweizer Strassennetzes.⁵ Diese beim *Eidgenössischen Departement des Innern* (EDI) angesiedelte Kommission veröffentlichte 1958 ihren Bericht über «Das Schweizerische Nationalstrassennetz». Das

darin vorgeschlagene Bauprogramm sollte die rasche Verbindung zwischen den wichtigsten Städten sowie – im Interesse des Tourismus – zu den bedeutendsten Feriengebieten sicherstellen und gleichzeitig den Anschluss an das «kontinentale Durchgangnetz» gewährleisten.⁶ Die im Bericht vorgeschlagenen Verkehrsverbindungen beruhten auf der Prüfung verschiedener Netzvarianten, wobei (verkehrs)technische, wirtschaftliche und militärische Kriterien in die Überlegungen mit einbezogen wurden. Es wurden zwar auch Landschaftsauswirkungen diskutiert, jedoch in Bezug auf Landwirtschaft und Raumplanung.⁷ Ästhetische Erwägungen im Sinne einer «guten» Einbettung der Autobahnen in den Landschaftsraum waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht Gegenstand der Betrachtungen. Dies lag wohl nicht zuletzt daran, dass in der über 30-köpfigen Planungskommission der Natur- und Heimatschutz nicht vertreten war.⁸ Mit der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 stimmte die Schweizer Stimmbevölkerung mit einer überwältigenden Mehrheit von 85 Prozent der Strassenbauvorlage zu. Diese bildete die Grundlage für das neue *Bundesgesetz über den Nationalstrassenbau*, das im Juni 1960 in Kraft trat und den Bundesbehörden die Kompetenz übertrug, Nationalstrassen zu bauen.⁹

Nun wurde mit Hochdruck der Bau angegangen: Einerseits wurden kleinere, bereits bestehende Autostrassenabschnitte in das neue Nationalstrassennetz integriert, wie etwa die vierspurige, kreuzungsfreie Ausfallstrasse Luzern Süd, die am linken Ufer des Vierwaldstättersees entlangführt und bereits



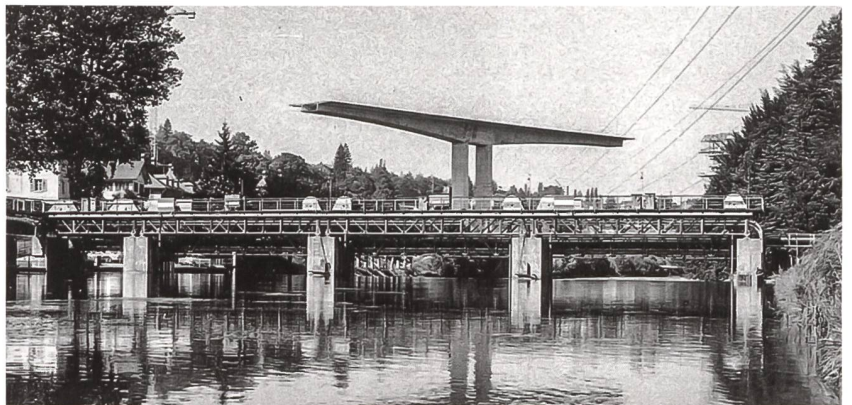
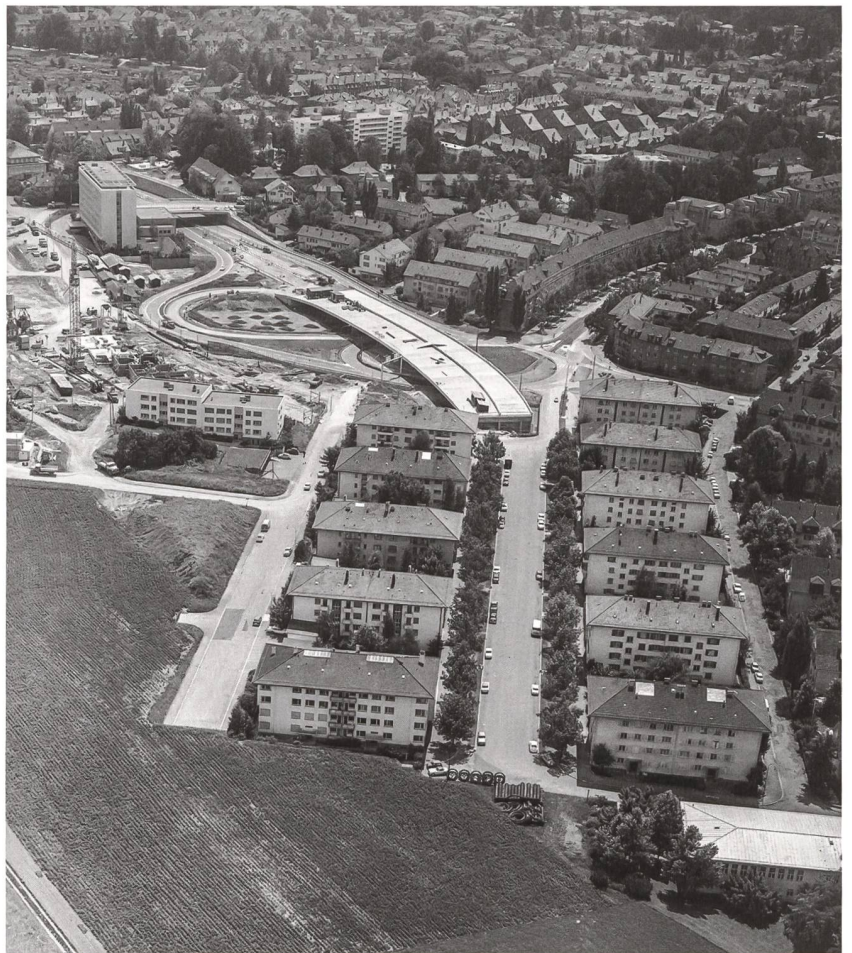
▲▲ 3, ▲ 4 Visualisierung der in Ausführung begriffenen und projektierten Tangenten in den 1960er-Jahren (oben) und die geplanten Expressstrassenverbindungen um die Stadt Bern, ca. 1960 (unten).

1955 eröffnet worden war. Sie wurde in die wichtige Nord-Süd-Verbindung der N2 von Basel über Luzern und den Gotthard ins Tessin einbezogen.¹⁰ Andererseits entstanden neue Autobahnabschnitte, von denen die ersten schon 1962 eröffnet wurden. Dazu gehörte neben dem Abschnitt der N1 zwischen Genf und Lausanne, der 1963 als Zubringer zur Landesausstellung *Expo 64* fertiggestellt wurde, auch die Grauholzautobahn zwischen dem Berner Wankdorffeld und dem Dorf Schönbühl.

Der Autobahnbau in der und um die Stadt Bern

Die Stadt Bern verfügte bereits seit Mitte der 1950er-Jahre über ein *Gesamtverkehrskonzept*, das die Verkehrsplaner Alfred Walther (1886–1955) und Kurt Leibbrand (1914–1985) im Auftrag des Gemeinderats erstellt hatten. Dieses sah ein innerstädtisches Tangentendreieck aus leistungsfähigen Strassen mit den Eckpunkten Thunplatz, Eigerplatz und Schützenmatte vor (Abb. 3).¹¹ Ab Ende der 1950er-Jahre wurden diese Planungen um die eidgenössische Nationalstrassenplanung erweitert, die für die Stadt Bern drei Endpunkte des nationalen Autobahnnetzes vorsah: Im Norden sollte die N1 in Richtung Zürich in der Gegend um den Wankdorffplatz starten, im Westen war beim Weyeremannshaus der Anschluss der N1 in Richtung Lausanne sowie der N12 in Richtung Fribourg und Vevey geplant. Im Osten war zudem am Freudenbergerplatz in der Schosshalde der Endpunkt der N6 von Thun aus vorgesehen.¹² Diese Anschlüsse sollten mittels sogenannter Expressstrassen miteinander verknüpft und an das schon vorgesehene innerstädtische Tangentendreieck angebunden werden (Abb. 4). Die städtischen Expressstrassen stellten einen wichtigen Teilbereich der Nationalstrassenplanung dar. Sie sollten dazu dienen, den Autoverkehr in und durch die Städte zu führen und damit zwei verkehrsplanerische Anliegen der *autogerechten Stadt* zu erfüllen, die damals als städtebauliches Leitbild galt. Einerseits sollten sie den Autoverkehr bis an seinen Zielort im Herzen der Stadt führen, andererseits den Durchgangsverkehr durch die Städte kanalisieren.

Da die Expressstrassen als Teil des Nationalstrassennetzes vom Bund mitfinanziert wurden, waren viele Städte motiviert, ihr Verkehrsnetz entsprechend auszubauen – so auch Bern.¹³ Schon 1957 wurde die *Sektion Verkehrsplanung* als neue Abteilung ins Stadtplanungsamt eingegliedert und unter anderem mit der Planung des städtischen Nationalstrassennetzes betraut.¹⁴ Die Projektierungsarbeiten für den Autobahnabschnitt zwischen dem Berner Wankdorf durch das Grauholz nach Schönbühl waren auf Grundlage des Kommissionsberichts von 1958 in Angriff genommen worden und konnten daher schon am 10. Mai 1962, noch vor Fertigstellung des Abschnitts Lausanne-Genf, als erstes Teilstück der N1 eröffnet werden.¹⁵ Bern kam damit eine Vorreiterrolle im Nationalstrassenbau zu. Bis Ende der 1970er-Jahre wurden schliesslich auch die N6 von Bern nach Thun, die N12 Richtung Fribourg und die N1 Richtung Lausanne fertiggestellt.¹⁶ Die Expressstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Wankdorf und dem Anschluss der N6 im Ostring, die mitten durch dicht bebaute Wohnquartiere führt, entstand ebenfalls in dieser Zeit (Abb. 5). Die ursprünglich geplante *Expressstrasse West*, deren Streckenführung teilweise deckungsgleich mit der innerstädtischen Westtangente verlaufen sollte, wurde schliesslich nicht durch den ursprünglich vorgesehenen Schanzen-tunnel unter dem Bahnhof, sondern ausserhalb der Stadt durch den Bremgartenwald geführt und konnte mit dem Bauabschluss des imposanten Felsenauviadukts bis 1975 dem Verkehr übergeben werden.¹⁷ Die Brücke gehört zu den herausragenden Kunstbauten des schweizerischen Nationalstrassennetzes und stellte mit ihrem S-förmig geschwungenen Grundriss und in ihrer Konstruktionsart als einzellige Hohlkastenbrücke im Freivorbau zur Bauzeit eine technische Meisterleistung dar (Abb. 6).¹⁸ Zwar wurde das ursprünglich vorgesehene, engmaschige Expressstrassennetz in Bern – wie auch in den meisten anderen Schweizer Städten – nie vollständig umgesetzt, aber die realisierten Teilstücke veränderten das städtische Gefüge und die umgebende Landschaft in der Folge trotz allem wesentlich (Abb. 7).



Der Bau der Autobahnen und die Wahrnehmung der Landschaft

In den 1960er- und 1970er-Jahren wurde der grösste Teil des heute bestehenden Nationalstrassennetzes realisiert und brachte folgenreiche Veränderungen des Raums und der Landschaft mit sich. Das Verhältnis der Autobahn zur Landschaft wurde dabei von Beginn an sowohl in Fachkreisen als auch in der Öffentlichkeit diskutiert. Zwei Wahrnehmungsperspektiven spielten in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle: Der Blick auf die Autobahn als Bauwerk in der Landschaft und der Blick von der Autobahn, vom fahrenden Auto aus in die Landschaft. Beide wurden im zeitgenössischen Diskurs über den Autobahnbau ausführlich thematisiert – sowohl in schriftlichen Berichten als auch in bildlichen Darstellungen. Anhand

▲▲ 5 Autobahnanschluss N6 und Expressstrassenverbindung zwischen Freudenbergerplatz und Wankdorf im Bau, 1966.

▲ 6 Das Felsenauviadukt im Bau. Die Brücke nach Entwürfen von Christian Menn gehört zu den längsten Brückenbauten des schweizerischen Nationalstrassennetzes.

der medialen Inszenierungen des Strassenbaus lässt sich nachvollziehen, wie die durch die Autobahn ausgelösten Raumveränderungen wahrgenommen und bewertet wurden und wie sich diese Wahrnehmung und Bewertung im Laufe der Zeit wandelte. Einerseits dokumentierten die Bilder und Berichte die Gestalt der Bauwerke, andererseits erschufen sie Seherwartungen und konditionierten Blickrichtungen, die wiederum die ästhetischen Urteile über die Autobahn vorprägten.

Schon in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg spielte der Strassenbau für die Wahrnehmung des Schweizer Landschaftsbildes – insbesondere des alpinen Raums – eine zentrale Rolle. An- und Aussichten, wie sie sich durch die zu Panoramastrassen ausgebauten Bergstrassen beispielsweise am Sustenpass ergaben, wurden in verschiedenen Medien reproduziert und durchgehend positiv konnotiert.¹⁹ So hatte die Darstellung von Autostrassen bis etwa 1945 einen festen Platz in Schweizer Tourismusplakaten (Abb. 1 und 2). Diese Beispiele zeigen, dass durch die Automobilisierung im 20. Jahrhundert ein neues Raumerlebnis hervorgebracht wurde, indem die Autostrassen

den Raum nicht nur erschlossen, sondern durch das Fahrerlebnis gleichzeitig kreierten.²⁰ In der Frühphase des Nationalstrassenbaus setzte sich die positive Konnotation der durch den Strassenbau hervorgerufenen Raumwahrnehmung und Landschaftsveränderung fort. Während Autostrassen in der Tourismuswerbung der Nachkriegsjahre verschwanden, um Bildern unberührter Landschaften oder einer «traditionell» gebauten Umwelt Platz zu machen, fanden affirmative Berichte und Darstellungen über den Nationalstrassenbau Eingang in Tageszeitungen, in die Fachpresse und in andere Publikationen. Die Bilder befriedigten nicht bloss dokumentarische Ansprüche, sondern sie inszenierten ebenso die ästhetischen Qualitäten der Bauten (Abb. 8 und 9).

Während bei der Netzplanung die gestalterischen Aspekte des Autobahnbaus noch eine untergeordnete Rolle gespielt hatten, setzten sich die Planenden bald schon mit Fragen der Ästhetik auseinander. In einem 1960 in der Zeitschrift *Plan* erschienen Artikel setzte sich der Schaffhauser Kantonsingenieur Jakob Bernath (1913–1983) mit den «Aufgaben der Landes- und Regionalplanung bei der

► 7 Die Expressstrassenverbindung zwischen den Anschlüssen Wankdorf und Weyermannshaus hinterliess nachhaltige Spuren in der Landschaft in der und um die Stadt Bern, eindrücklich zu erkennen an diesem Luftbild des Bremgartenwalds.



Bern und Zürich rücken näher zusammen

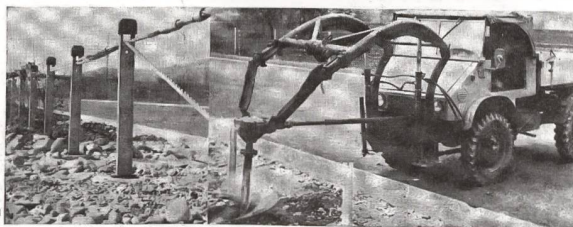
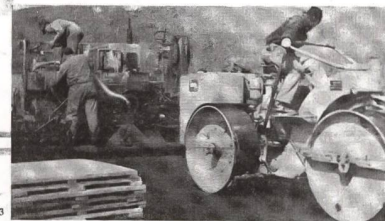
An Pfingsten kann die Strecke Bern – Lenzburg der N1 (88 km) durchgehend befahren werden



Auf den 10. Mai (Mittwoch vor Pfingsten) haben die Baupartners der Kantone Aargau und Solothurn die Verkehrsübergabe der bisher längsten Teilstrecke der Nationalstrasse 1 zwischen Omeningen und Hünzschwil angekündigt. Das rund 32 km lange Teilstück – 12 km auf solothurnischem und 20 km auf aargauischem Boden – wird die letzte noch laufende Lücke der insgesamt 88 km messenden Strecke Bern–Lenzburg schliessen und damit die Fahrzeit auf der wichtigen Südverbindung Bern–Zürich erheblich kürzer werden lassen. 88 km stellen zugleich die längste zusammenhängende Autobahnstrecke der Schweiz dar.

Das vier der Verkehrsübergabe stehende Teilstück verfügt, Anfangs- und Endpunkte eingerechnet, über nicht weniger als sieben Anschlüsse und Verzweigungen. Über ein halbes Kilometert wird bei Hünzschwil der Verkehr aus Aarau Richtung Zürich, sodann aus Olten und aus dem Süden einströmend, jene Automobilisten, die von Aarau Richtung Bern fahren wollen, gelangen über den Anschluss Källiken auf die Autobahn. Weiter westlich schließt sich der Anschluss Ottingen an. Er bringt der N1 den Verkehr aus dem Industriegebiet Zofingen, aus dem unter Wiggertal und dem westlichen Safenwil. In kurzen Abständen wird die Stammelinie hier von sieben Brücken überführt. Allein das Dorf Safenwil, das durch den Verlauf der N1 in zwei Hälften aufgetrennt wird, besitzt drei Überführungen. In elegantem, leicht ansteigendem Bogen schwingt sich das Trasse des späteren Eckverkehrs Zürich–Luzern bei der Verzweigung Wiggertal über die N1. Es ist die Stelle, wo später

die aus Luzern Richtung Basel führende Nationalstrasse 2 in die N1 einmünden wird. Kurz vor den imposanten Ausbriichen beim Kraftwerk Ruppoldingen findet der Verkehr aus Olten einen zweiten (westlichen) Anschluss an die Autobahn. Das erste markante Bauwerk auf solothurner Boden stellt die Verzweigung Härkingen dar, wo die N2 in nördlicher Richtung gegen die Böschungsrampe hinauf von der N1 abzweigt; schließlich findet bei Omeningen der Verkehr aus Balsthal und von der Jurastrasse her Anschluss an die Südverbindung. Gegenwärtig sind die letzten Arbeiten auf dem vier der Verkehrsübergabe stehenden Teilstück im Gange. Noch werden Signale und Beleuchtung installiert, Abschränkungen und Netzpläne angebracht. Einige sehr schlechte Witterungsbedingungen während der nächsten Wochen könnten zu einer Verschiebung des offiziell festgesetzten Übergabetermins zwingen.



1 N1 bei Safenwil-Källiken. Die 125 m lange Brücke führt über beide Landstrassen und die Bahnhöfe. Rechts unten im Bild jene «Attraktion», welche Automobilisten ab Pfingsten aus der Höhe bewundern können: der Autofriedhof (Flugplatzfahne).

2 Flugplatzfahne von der Nationalstrasse 1 bei Ottingen (Blickrichtung Solothurn). Am linken Bildrand das Verzweigungsbauwerk N1–N2. Unter der N1 hindurch führt das Bachbett der Wigger.

3 Auf rationelle Weise werden mit diesen Maschinen die Strassenbeläge erstellt. Das Bild wurde in der Nähe von Rohrlitz gemacht.

4 Links: Auf dem 12 km langen solothurnischen Teil des neuen N1-Teilstücks wurden auf dem Müstelfrieden als Abschränkung neuartige Leitwerke erstellt; sie sind 19 mm hoch und hängen 65 cm über dem Boden. – Rechts: Mit diesem «Bohrerfahrzeug» werden auf dem Müstelfrieden Lösser in die Erde gebohrt. Anschließend werden Pflanzen für den Bodenschutz gepflanzt.

5 Auf aargauischem Gebiet hat man sich für diese Stahlschienen entschieden, und zwar wurden sie nicht nur auf dem Müstelfrieden, sondern auch an den Fahrspurleitern angebracht. Diese Planken verfügen einen allseitigen Anstrich, welcher abwaschen, außerdem verhindern sie, dass Fahrzeuge aus der Fahrbahn brechen. Das Bild zeigt die N1 bei der Überführung der Wyssental-Schüttelbahn und der Landstrasse Aarau–Schüttelried. Fotoprob-Bildbericht



Auf der linken N1-Strasse liegen Brücken der Eisenbahnstrecke, die 12 km zwischen Ottingen und Härkingen verläuft. Hier eine Überführung auf der Höhe der Härkingen. Von dieser Stelle aus führt auch die Autobahn nach Bern. Im Bild unten, das Olten und – bei Olten – auf der Wiggertal und Wiggertal.



Die Leitwerke und die Stahlschienen der Abschränkungen können von Ort zu Ort durchgezogen werden.



Die Stahlschienen von einer Leitwerke. Der Bildrand zeigt die Abschränkung, die auf der Wiggertal-Überführung zu sehen ist.

Die ersten Kilometer der Nationalstrasse 1

Der vier Kilometer lange Abschnitt, den wir heute als Nationalstrasse 1 bezeichnen, ist die erste Teilstrecke der N1. Er beginnt bei der Überführung auf der Höhe der Härkingen. Von dieser Stelle aus führt auch die Autobahn nach Bern. Im Bild unten, das Olten und – bei Olten – auf der Wiggertal und Wiggertal.



Auf der Höhe der Härkingen. Rechts wird die Fahrspur mit verschiedenen Stahlschienen erstellt.



Rechts wird die Fahrspur mit verschiedenen Stahlschienen erstellt. Der Bildrand zeigt die Abschränkung, die auf der Wiggertal-Überführung zu sehen ist.

Projektierung des Nationalstrassennetzes» auseinander. Darin widmete er einen Absatz der Gestaltung der in Planung befindlichen Autobahnen und forderte, die neuen Bauwerke dürften die «Einheit einer Landschaft nicht zerreißen» und müssten sich «harmonisch in sie eingliedern».²¹ Als gestalterische Mittel benannte er die gute Linienführung, den richtigen Querschnitt und die landschaftsgemässe Bepflanzung, durch welche die Entwerfenden «einwandfreie technische Beziehungen aller Kunstbauten zur Natur» schaffen könnten.²²

Zwei Jahre später nahm auch Gottfried Bachmann (1922–2002), Chef des Büros für Strassenplanung des Tiefbauamts des Kantons Bern, die Frage nach der Gestaltung von Autobahnen in einem Gespräch mit der Architekturzeitschrift *Werk* auf. Auch er definierte als mögliche Mittel der Gestaltung die «Trasseeführung, die

Modellierung der Böschungen und die Bepflanzung», um die Strassen wie ein fließendes Band in die Landschaft einzufügen.²³ Gerade in der Anfangszeit des Autobahnbaus wurde die gelungene «harmonische Einbettung» der Autobahn in die offene Landschaft phrasenhaft wiederholt – worin genau diese «harmonische Einbettung» bestand und wie diese Wahrnehmung genau evoziert werden konnte, wurde jedoch über die von Bernath und Bachmann aufgestellten Kriterien hinaus kaum konkretisiert. Anlässlich der Eröffnung des N1-Teilstücks zwischen Wankdorf und Schönbühl würdigte beispielsweise Bundesrat Hans Peter Tschudi das Bauwerk als «hervorragendes Werk moderner Technik»,²⁴ das sich auszeichnet in «die herrliche bernische Landschaft» einfüge, und er dankte den Planenden dafür, dass das Werk, von Menschen geschaffen, das Bild unserer Heimat nicht beeinträchtigt.²⁵

8, 9 Bildstrecken zur Eröffnung von Teilstrecken der N1 in der Tagwacht vom 14.04.1967 (links) und in der NZZ vom 12.05.1962 (rechts).

Les autoroutes urbaines ou les constructions de grande envergure qui détruisent l'environnement urbain

Un reportage compilé par Leonardo Bezzola et Diego Peverelli

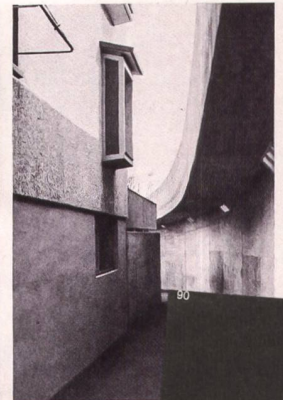
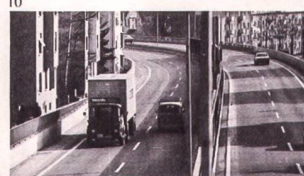
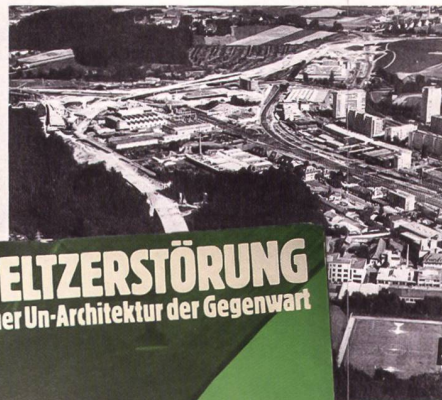
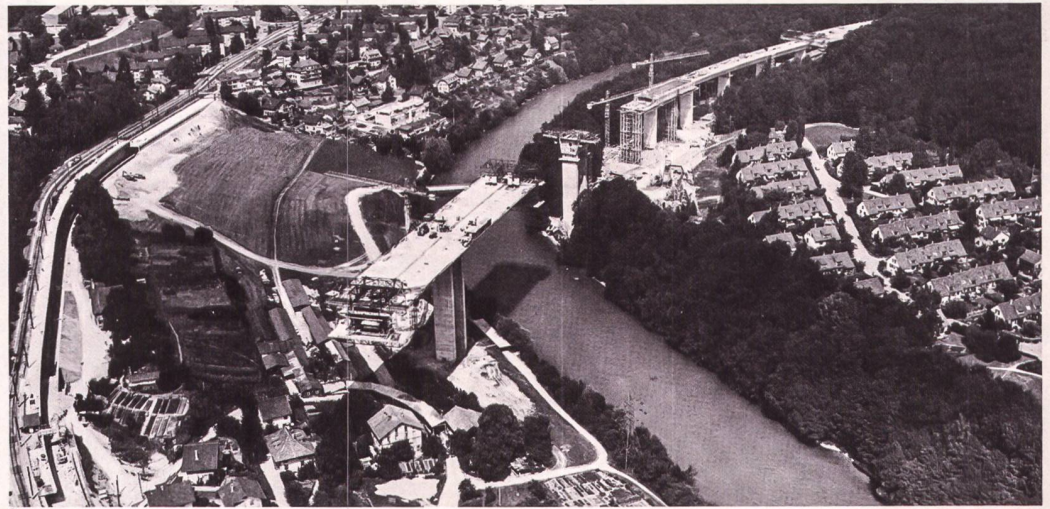
C'est la deuxième fois en cinq ans que la revue *Werk* s'occupe des autoroutes. La partie rédigée par Ueli Roth dans le numéro 9/1969 (p. 597-620) de *Werk* se composait d'une série de contributions traitant surtout de l'adaptation des autoroutes au site. S'éloignant un peu du sujet, l'auteur parlait, dans un de ces articles, de la Federal Highway Act, une loi mise en vigueur aux USA en 1968 et stipulant les nouvelles conditions de subven-

tionnement des autoroutes. Cette loi exige que «le peuple ait plus à dire dans les décisions concernant le tracé et les projets de constructions d'autoroutes, et qu'il ait à dire son mot avant que les organes gouvernementaux aient avancé un certain projet». La nécessité d'introduire cette exigence dans une loi avait été reconnue par l'office gouvernemental des ponts et chaussées du Ministère américain des transports lorsque les voies express construites dans

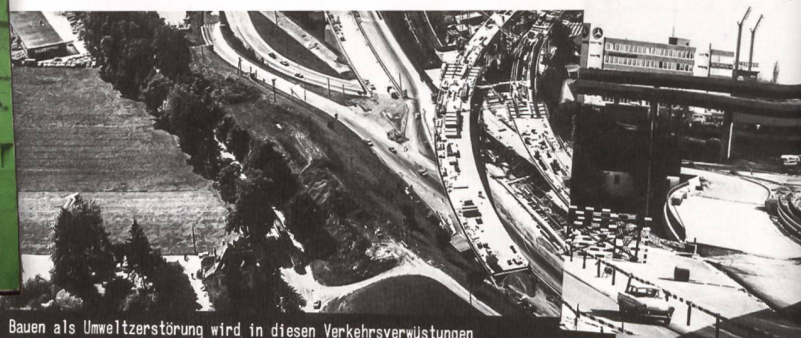
les zones urbaines des USA se révélèrent être de graves erreurs. Les travaux de construction d'une ceinture et ceux d'élaboration de nouvelles autoroutes urbaines à Boston furent interrompus au début des années 70. Les autorités municipales de Boston accordèrent en même temps un crédit de deux milliards de dollars pour examiner les plans directeurs de circulation. Dans une ville californienne, on a été jusqu'à construire un monument en utili-

Bern

9, 11 Viadukt Felsenau. 10 Wankdorf-Dreieck.
12, 13 Ostring/Freudenberg-Platz.



BERN



Bauen als Umweltzerstörung wird in diesen Verkehrsverwüstungen besonders augenfällig. Müssen sie als irreversibel bezeichnet werden?

► 10 Fotoreportage mit dem Titel «Stadtautobahnen oder grossmassstäbliche, die städtische Umwelt vernichtende Baustrukturen» in der Zeitschrift *Werk*, Nr. 6, 1974.

► 11 Umschlag und einzelne Seiten aus Rolf Kellers «Bauen als Umweltzerstörung».



Aber nicht nur der Blick auf die Autobahn in der Landschaft, sondern auch von der Autobahn aus in die Landschaft wurde schon früh thematisiert, und auch diese Perspektive sollte durch gestalterische Mittel inszeniert und harmonisch in Szene gesetzt werden. Nachverfolgen lässt sich dies etwa in einem Bericht über die Randbepflanzung des neuen Autobahnabschnitts im Grauholz. Die Bepflanzung sollte in erster Linie der optischen Führung der Autofahrenden dienen und insbesondere im Winter die Schnellstrassentrasse von der umgebenden, schneebedeckten Landschaft visuell abgrenzen. Während die Randbepflanzung im Wesentlichen die Sicht auf die Wälder und Hügel der «grossräumige[n] und prächtige[n] Landschaft des bernischen Mittellandes» sowie die Voralpen und den Jura freihalten sollte, wurde sie an gezielten Stellen eingesetzt, um «unschöne Überbauungen, Güterschuppen und Fabrikbauten» abzudecken und damit «ästhetischen Ansprüchen Genüge zu leisten», wie der Berner Landschaftsarchitekt Franz Vogel (1906–1989) 1962 in einem Artikel zum Ausbau des Grauholzabschnitts präziserte.²⁶

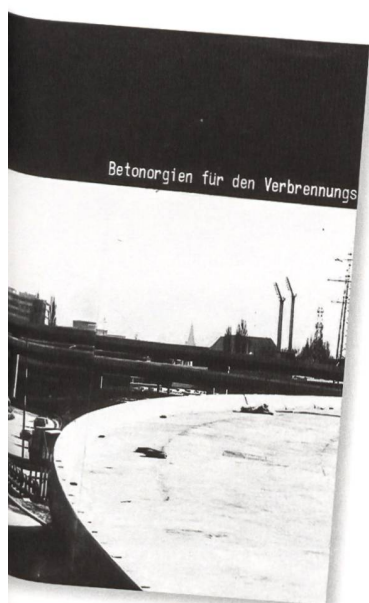
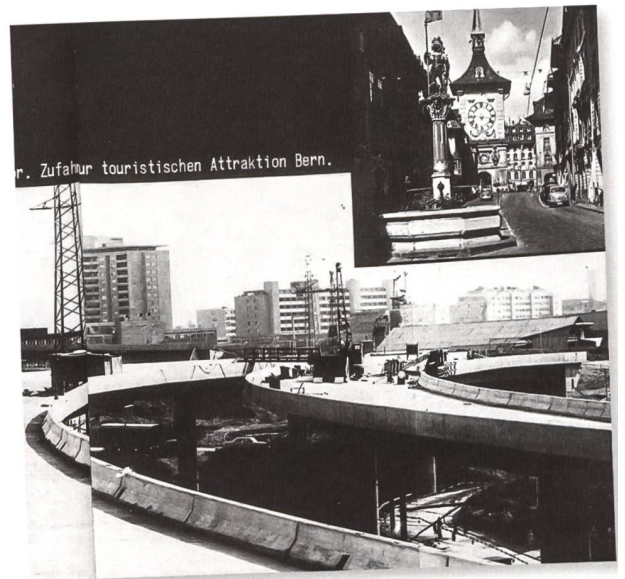
Am Anfang der 1970er-Jahre erfuhr die Perspektive auf die Autobahn eine zunehmend negative Konnotation. Diese Entwicklung stand im engen Zusammenhang mit der generell wachsenden Kritik am Nationalstrassenbau.

Während sich die in der Anfangsphase spärlich geäusserte Kritik vor allem gegen die explodierenden Kosten richtete, regte sich nun im Zusammenhang mit dem verstärkten Umweltbewusstsein ein immer grösserer Widerstand, und die Frage nach der Umweltverträglich-

keit von Autobahnen rückte in den Mittelpunkt.²⁷

Anhand eines Berichts über den Bau der N6 zwischen Bern und Thun in der Zeitschrift *Die Autostrasse* von 1973 ist nachvollziehbar, dass die beiden Perspektiven von und auf die Autobahn

nun in Konflikt geraten. Der dem Autobahnbau offensichtlich positiv gegenüberstehende Berichterstatter greift dort den nun als negativ wahrgenommenen Blick auf die Autobahn auf: «Für den ‹äusseren› Betrachter ist eine Autobahn in den meisten Fällen ein Fremdkörper in der Landschaft. Von ihm aus gesehen muss sie möglichst verschwinden.» Dieser Kritik begegnet er jedoch umgehend mit der Perspektive des ‹inneren› Betrachtenden von der Autobahn auf die Landschaft und argumentiert, dass bei «der Projektierung und dem Bau der N6 [...] darauf geachtet [wurde], die Autobahn gut in die Landschaft einzupassen», und dass die Fahrt auf der N6 von Muri bis Spiez «bei schönem Wetter mit den Berner Alpen als Hintergrund vor allem für die Touristen ein gewichtiges Erlebnis» sei. Weiter führt er aus: «Es geht nicht an, in diesen Belangen den Standpunkt der Strassenbenützer und Touristen einfach zu vergessen und nur die Gesichtspunkte des Wanderers und des ‹äusseren› Betrachters in den Vordergrund zu stellen», und er spricht sich dagegen aus, Autobahnen durchgehend zu versenken oder in Tunnel zu verlegen, ja regelrecht zu «verlocken».²⁸ Tatsächlich führte die immer breiter geäusserte Kritik dazu, dass die Autobahnen zunehmend «unsichtbar» gemacht und mit baulichen Massnahmen wie hohen Lärmschutzwänden, Blendschutzhecken oder Überdeckungen versehen wurden. So auch in Bern, wo die genannte N6 im Bereich des Ostrings ab Mitte der 1970er-Jahre mit hohen Lärm-



Autobahnanschluss Grauholz ist vom Tisch

August 26, 2021



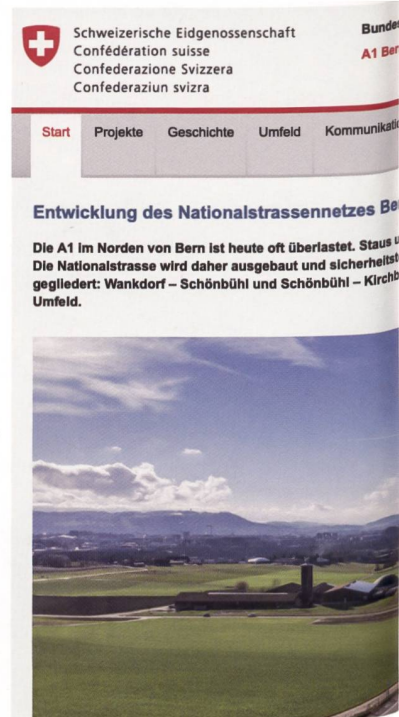
Insgesamt wurde somit nur ein Teilprojekt des Autobahnausbaus um Bern gestoppt, unbeeinträchtigt werden die weiteren Planungen vorangetrieben. Es kann kaum von einem

12, 13 Die Webseiten des Vereins Spurwechsel, der sich gegen die Autobahnbauten in und um Bern wehrt (links), und des ASTRA, das diese Ausbauten plant und realisieren möchte (rechts), unterscheiden sich in ihrer Bildsprache nur unwesentlich.

schutzwänden versehen wurde und ab 1987 auf einem 250 m langen Abschnitt im Bereich des Sonnenhofspitals eine Einhausung erhielt.²⁹ Die gleichen Bauwerke, denen eine harmonische Integration in die Landschaft nur wenige Jahre zuvor noch lobend attestiert wurde, wurden nun als «Landschaftsverschandelung» und «Umweltzerstörung» wahrgenommen und erfuhren eine entsprechende mediale Inszenierung. So illustrieren etwa die Fotografien in der 1973 von Architekt Rolf Keller (1930–1993) veröffentlichten Publikation *Bauen als Umweltzerstörung* aus unterschiedlichen Perspektiven die ästhetische, soziale und ökologische Kritik an der Autobahn (Abb. 11). Automobilität wurde nicht mehr als touristisches Sportvergnügen, Medium und Produkt einer Landschaftsästhetisierung oder als Zukunftsversprechen von technischem Fortschritt stilisiert. Stattdessen galt die Autobahn nun als «Alarmbild einer Un-Architektur der Gegenwart», wie es im Untertitel von Rolf Kellers Publikation heisst.

Und heute?

Seit den 1970er-Jahren wird der Diskurs um den Ausbau der Autobahnen weitergeführt, und er scheint derzeit erneut an Brisanz zu gewinnen. Befürworter des Strassenbaus argumentieren, der Verkehr müsse bei sogenannten Flaschenhälsen flüssig gehalten werden, um damit die Unfallgefahr zu verringern. Für die Gegnerinnen spielen Fragen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle, wobei sowohl die Reduktion des klimaschädlichen motorisierten Individualverkehrs als auch die Problematik von grossen, emissionsintensiven Bauvorhaben als Argumente herangezogen werden.³⁰ Die Frage nach der Landschaftswahrnehmung von der Autobahn aus als Argument für den Strassenausbau ist hingegen weitgehend verschwunden, und auch die Gestaltung von Autobahnen und ihre Einbettung in die Landschaft spielen kaum mehr eine Rolle. Das zeigt sich nicht zuletzt daran, dass sowohl Gegner wie Befürworterinnen des Autobahnbbaus in ihren Kommunikationsmitteln oftmals die gleiche Bildsprache verwenden (Abb. 12 und 13).



BAUKULTUREN DER SCHWEIZ

Anne-Catherine Schröter und Torsten Korte forschen zur Baukultur der Nachkriegszeit in dem an der Fachhochschule Nordwestschweiz angesiedelten und vom Schweizerischen Nationalfonds (SNF) geförderten Forschungsprojekt «Baukulturen der Schweiz 1945–1975». www.baukulturen-der-schweiz.ch



Anmerkungen

- Die Begriffe «Nationalstrasse» und «Autobahn» werden im vorliegenden Artikel synonym verwendet. Zu Beginn des Baus des Schweizer Autobahnnetzes in den 1960er-Jahren wurde der Begriff der Nationalstrasse für eine vom Bund mitfinanzierte und mitgeplante Strasse eingeführt. Damit sollte u. a. Distanz zu dem im Nationalsozialismus verwendeten Begriff der Autobahn geschaffen werden. 1996 wurde von der bis dahin üblichen N-Nummerierung der Nationalstrassen zur A-Nummerierung gewechselt, um sich an internationale Standards anzupassen.
- Martin Heller und Andreas Volk, Einfahrt, in: Die Schweizer Autobahn, Zürich 1999, S. 8–15, hier S. 8.
- Walter Zschokke, Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997, S. 135; George Kammann, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964, Dissertation, Universität Zürich, Zürich 1989, S. 80.
- Vgl. ebd., S. 82; A. Raaflaub, Warum Autobahnen in der Schweiz?, in: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen, 1957, Nr. 1, S. 37–45.
- Die Kommission untersuchte technische, wirtschaftliche, finanzielle, verkehrspolitische und rechtliche Aspekte im Zusammenhang mit dem Autobahnbau. Vgl. Das Schweizerische Nationalstrassennetz. Zusammenfassender Bericht der Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes, Bern 1958, S. 1.
- Schweizer Autobahnen in Sicht, hg. von Arbeitsgemeinschaft für bituminösen Strassenbau, Zürich 1960, S. 1–4.
- Das Schweizerische Nationalstrassennetz. Zusammenfassender Bericht der Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes, Bern 1958, S. 10.
- Fabian Furter, Testfeld Planung. Raumentwicklung, Städtebau und Architektur, in: Zeitgeschichte Aargau 1950–2000, hg. von Historische Gesellschaft des Kantons Aargau, Zürich 2021, S. 56–122, hier S. 77.
- Schweizer Autobahnen in Sicht, hg. von Arbeitsgemeinschaft für bituminösen Strassenbau, Zürich 1960, S. 1–4.
- O. A., 30 Jahre Ausfallstrasse Luzern-Süd, in: Schweizerische Bauzeitung, Nr. 26, 1985, S. 664.
- Anna Bähler, Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, in: Bern. Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, hg. von Robert Barth, Emil Erne und Christian Lüthi, Bern 2003, S. 11–46, hier S. 39.
- Albert Gnägi, Zur Expressstrassenplanung in Bern, in: Werk, 1961, Nr. 10, S. 341–342, hier S. 341.
- Ueli Haefeli, Umwelt, Raum, Verkehr, in: Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert, hg. von

- Patrick Halbeisen, Margrit Müller und Béatrice Veyrassant, Basel 2012, S. 703–752, hier S. 728.
- George Kammann, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964, Dissertation, Universität Zürich, Zürich 1989, S. 102.
- Franz Vogel, Nationalstrasse N1 Bern–Zürich, in: Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur, 1962, Nr. 4, S. 8–12, hier S. 8.
- Hans-Rudolf Egli und Hans-Ulrich Schiedt, Der Kanton Bern im Zeichen der Verstädterung: zur Wechselbeziehung zwischen Urbanisierung und Verkehr, in: Berns moderne Zeit. Das 19. und 20. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Peter Martig, Bern 2011, S. 379–385, hier S. 385.
- Vgl. Anna Bähler, Von der Altstadt in der Aareschlaufe zur Stadtregion, in: Bern. Die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, hg. von Robert Barth, Emil Erne und Christian Lüthi, Bern 2003, S. 11–46, hier S. 40; O. A., Kalkulierte Eleganz. Die Brücken von Christian Menn, in: Kunst + Architektur in der Schweiz, 2020, Nr. 2, S. 44–51, hier S. 44.
- Bauinventar der Stadt Bern, Felsenauviadukt, bearbeitet von Denkmalpflege der Stadt Bern, 2017.
- Vgl. Walter Zschokke, Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997.
- Vgl. Bernhard Tschofen, Die Alpen sehen, in: Sinneslandschaften der Alpen. Fühlen, Schmecken, Riechen, Hören, Sehen, hg. von Nelly Valsangiacomo und Jon Mathieu, Wien 2022, S. 105–127, hier S. 121; Bernhard Tschofen, Was ist Landschaft? Plädoyer für Konzepte jenseits der Anschauung, in: Entdeckungen der Landschaft. Raum und Kultur in Geschichte und Gegenwart, hg. von Michael Kasper u. a., Wien 2017, S. 13–32.
- Jakob Bernath, Aufgaben der Landes- und Regionalplanung bei der Projektierung des Nationalstrassennetzes, in: Plan. Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik, 1960, Nr. 3, S. 74–76, hier S. 75.
- Ebd., S. 75–76. Bernath führt weiter aus: «Dazu gehört vor allem die landschaftsarchitektonisch richtige Ausbildung und sorgfältige Ausführung von Brückendurchlässen, Stützmauern, Brüstungen, Geländern, Abweisvorrichtungen und Rastplätzen. Das kleinste Objekt ist sorgfältig zu gestalten. Die Nebensächlichkeiten bestimmen den Charakter eines Bauwerkes.»
- O. A., Die ästhetische Gestaltung der Nationalstrassen. Gedanken aus einem Gespräch mit Gottfried Bachmann, Dipl.-Ing. und Chef des Büros für Straßenplanung des Tiefbauamtes des Kantons Bern, in: Werk, 1962, Nr. 9, S. 302–303.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Geschichte A1 Bern Nord, 2021, www.a1-bern-nord.ch/geschichte, Stand 07.06.2023.
- Die Schweizer Autobahn, hg. von Martin Heller und Andreas Volk, Zürich 1999, S. 326.
- Franz Vogel, Nationalstrasse N1 Bern–Zürich, in: Anthos. Zeitschrift für Landschaftsarchitektur, 1962, Nr. 4, S. 8–12, hier S. 8.
- O. A., Nationalstrassen und Umweltschutz, in: Basler Nachrichten, Nr. 204 vom 29.05.1972, o. S.
- O. A., SN6/N6 – Der Nationalstrassenbau im Kanton Bern, in: Die Autostrasse, 1973, Nr. 2, S. 5–12, hier S. 9.
- Überdachung Autobahn, in: Schweiz aktuell, Fernsehsendung, 20.11.1991, www.srf.ch/play/tv/schweiz-aktuell/video/ueberdachung-autobahn, Stand 14.07.2023.
- Vgl. Markus Heinzer, Die Tradition, Autobahnen zu verbreitern, müssen wir durchbrechen, in: heimat heute 2023, S. 22.