

Stätttebau

Die Geschichte des 27. Kantons

Masterarbeit Freies Thema

Timon Dönz Kevin Hüppi

`mail:staettebau@gmx.ch`

Vorwort

Vor rund 60 Jahren beschloss die Schweiz, den 27. Kanton als bundesunmittelbares Gebiet zu gründen.

Dieser besteht aus dem Nationalstrassennetz und wird vom Bund gebaut, betrieben und unterhalten.

Als „ein Bauwerk von gewaltigem Ausmass“, wie es einst Altbundesrat Philipp Etter nannte, legt sich der 27. Kanton über alle Landesteile der Schweiz.

Durch seine vielarmige Form weist seine Abwicklung eine maximale Reibungsfläche auf.

Durch die Überlagerung von System und Kontext entstehen Schnittstellen, an denen die Beziehung zwischen Autobahn und Umland neu verhandelt werden müssen.

Diese Schnittstellen nennt man im 27. Kanton „Stätten“.

Sie entstehen entlang des gesamten Hoheitsgebiets.

Die Architektur dieser Stätten thematisiert unterschiedliche Massstäbe, Geschwindigkeiten und Ausrichtungen im selben Raum.

Sie nutzt das darin enthaltene Konfliktpotenzial, um zwischen dem Umland und dem 27. Kanton zu vermitteln.

Einleitung

Irgendwo zwischen Hier und Dort

Stundenlang rast die Umgebung verschwommen an uns vorbei. Wir erfreuen uns an unserer vermeintlichen Freiheit, sind mobil. Auf dem Asphaltband jedoch reiht sich Wagen an Wagen. Nach strengen Regeln geht es geordnet voran. Wir sind Teil eines grossen Ganzen, der Autobahn.

Orte, die wir passieren, werden stellvertretend durch grosse Anzeigetafeln an den Ausfahrten wahrgenommen. Den Blick durch die Windschutzscheibe auf das unendliche Grau vor uns gerichtet, entdecken wir am Strassenrand ein Piktogramm mit Zapfsäule und Essbesteck, welches uns eine Raststätte ankündigt.

Als Durchreisende halten wir kurz am Rande dieses unaufhörlich fliessenden Verkehrsstroms inne und bewegen uns für ein paar Minuten im Schrittempo. Dieser Ort scheint proportional zum Interesse, das ihm entgegengebracht wird, entworfen worden zu sein. Erinnerungen an ihn verschwinden, sobald wir wieder in das Rauschen der Geschwindigkeit eintauchen.

Doch die Fragen nach der unverkennbaren Architektursprache dieser Räume und den darin verborgenen Qualitäten interessieren uns.

So kommt es, dass wir genau hier, am Rande des asphaltierten Hochgeschwindigkeitsbandes, einen architektonischen Wortschatz der Autobahn entdecken. Die Geschichte des 27. Kantons und dessen Dialektik nimmt Fahrt auf.

Diese Erzählung behandelt den Bau des Nationalstrassennetzes und die Wiedererkennungsmerkmale seiner Architektur. Metaphorisch erzählen wir von unserer Reise auf der Suche nach der Architektursprache der Autobahn, welche wir während unserer Diplomarbeit durchlebt haben. Inhaltlich porträtiert sie das Schweizer Nationalstrassennetz als Kosmos mit eigener Formensprache.

Um eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Eigenheiten dieser Welt zu ermöglichen, haben wir uns zu Beginn unserer Rechercharbeit während mehreren Tagen ausschliesslich innerhalb und entlang der Begrenzungen der Autobahn bewegt. Die dabei gesammelten Eindrücke, gefundenen Eigenarten, angetroffenen Personen und deren Geschichten in Bezug auf die Autobahn, werden in diesem Werk verarbeitet.

Uns interessiert das Aufeinanderprallen eines Bauwerkes unvorstellbarer Grösse, eines in sich geschlossenen Systems, mit dem lokalen Kontext.

Wir fragen nach der räumlichen Zugehörigkeit von Autobahnbauten und einer architektonischen Typologie, nach deren Formenkatalog ein architektonischer Wortschatz geformt werden kann.

Die auf unserer Reise durch den 27. Kanton besuchten Personen erläutern uns jeweils in einem Dreischritt ihren Blickwinkel auf die Autobahn.

Ihr Charakter steht allegorisch für den Themenreichtum der Autobahn, der weit über eine reine Verbindungsfunktion hinausreicht.

Sie vermitteln uns Wissen, welche zu Regeln des architektonischen Dialekts führt, durch die ein charakteristisches Erscheinungsbild entsteht.

Zuletzt zeigen Fotografien aus unserer Reisedokumentation Momente der Autobahnarchitektur, die unsere Aufmerksamkeit erregt haben.

Der Wärter

Kommandieren - Kontrollieren - Korrigieren



Unsere Reise durch den 27. Kanton beginnt mit viel Recherchearbeit. Dabei stossen wir auf jemanden, der über die Entstehung des 27. Kantons sehr genau Bescheid weiss. Wir betreten ein schlichtes Bürogebäude, auf grossen Schildern wird uns der Weg gewiesen. In einem nüchternen Raum treffen wir den Wärter. Er sitzt an seinem Schalterpult und überwacht die vor ihm liegenden Armaturen. Leuchtende Lämpchen geben ihm Informationen über den Zustand der von ihm bedienten Verkehrsapparatur. Sein strenger Blick kontrolliert das Geschehen im 27. Kanton. Bildschirme erlauben ihm hierfür vereinzelt Einblicke in die verschiedenen Stätten.

Obwohl er sich nur ungern durch unsere Fragen ablenken lässt, beginnt er doch voller Stolz zu erklären.

Er wurde vom Bund für die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes eingesetzt. Seit Anbeginn ist er für sämtliche Bauprojekte zur Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes verantwortlich und vertritt dazu bei allen Fragen die Interessen des Bundes.

Er erarbeitet die Grundlagen für ein effizientes Verkehrsmanagement und kümmert sich insbesondere um die Verkehrssicherheit. Er überprüft die Netzstruktur und passt diese gegebenenfalls an neue Bedürfnisse an.

Dazu entwirft er Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien. Diese haben, wie wir noch sehen werden, grossen Einfluss auf das Erscheinungsbild des 27. Kantons.

Die Sichtweise des Wärters ist dabei stets eine rationale, distanzierte und führt dazu, dass er das Nationalstrassennetz als abstraktes System wahrnimmt.

Die Ausgestaltung dieses Systems ist seiner Ansicht nach zu Recht ein Produkt seines Regelwerkes. Sie erfüllt Zwecke und verfolgt Ziele.

Form, Materialität und Fügung der Bestandteile dieses Bauwerkes werden hierarchisiert und sind abhängig von funktionalistischen Überlegungen.

Der Kontrollraum ist dem Wärter besonders wichtig, da er ihm dazu dient, die Einhaltung der von ihm vorgegebenen Regeln zu überwachen.



Das Herzstück seiner Stätte befindet sich jedoch nebenan. Mehrere Räume voller Regale beinhalten sämtliche vom Wärter entworfenen Normen, Gesetze und Verordnungen. Nachdem er uns seine umfangreiche Sammlung gezeigt hat, wird deutlich, dass für ihn Formen und Farben der einzelnen Elemente, sowie deren Anordnung zueinander, stets mehr einer der Sicherheit und der besseren Orientierung dienenden Absicht zuzuschreiben sind, als dass sie ein Produkt gestalterischer Konzepte wären.

Weisse Markierungen auf dunklem Asphalt leiten den Verkehr in der vorgegebenen Spur. Hinweistafeln und Beschilderungen sind genormt und gut erkennbar an wiederum standardisierten Haltevorrichtungen befestigt. Sie geben die Verhaltensregeln vor oder künden frühzeitig hunderte Kilometer entfernte Ortschaften an und informieren somit über die Richtung, in der man unterwegs ist. Des Weiteren findet man autobahntypische Formgebungen in allerlei Elementen wie Leitplanken, Randsteinen, Pylonen und Schutzmetallen. Deren Gestalt geht meist aus sicherheitstechnischen Überlegungen hervor.

Die Regeln des Wärters sind förmlich im ganzen Autobahnkosmos ablesbar und dominieren weitestgehend dessen architektonisches Erscheinungsbild.

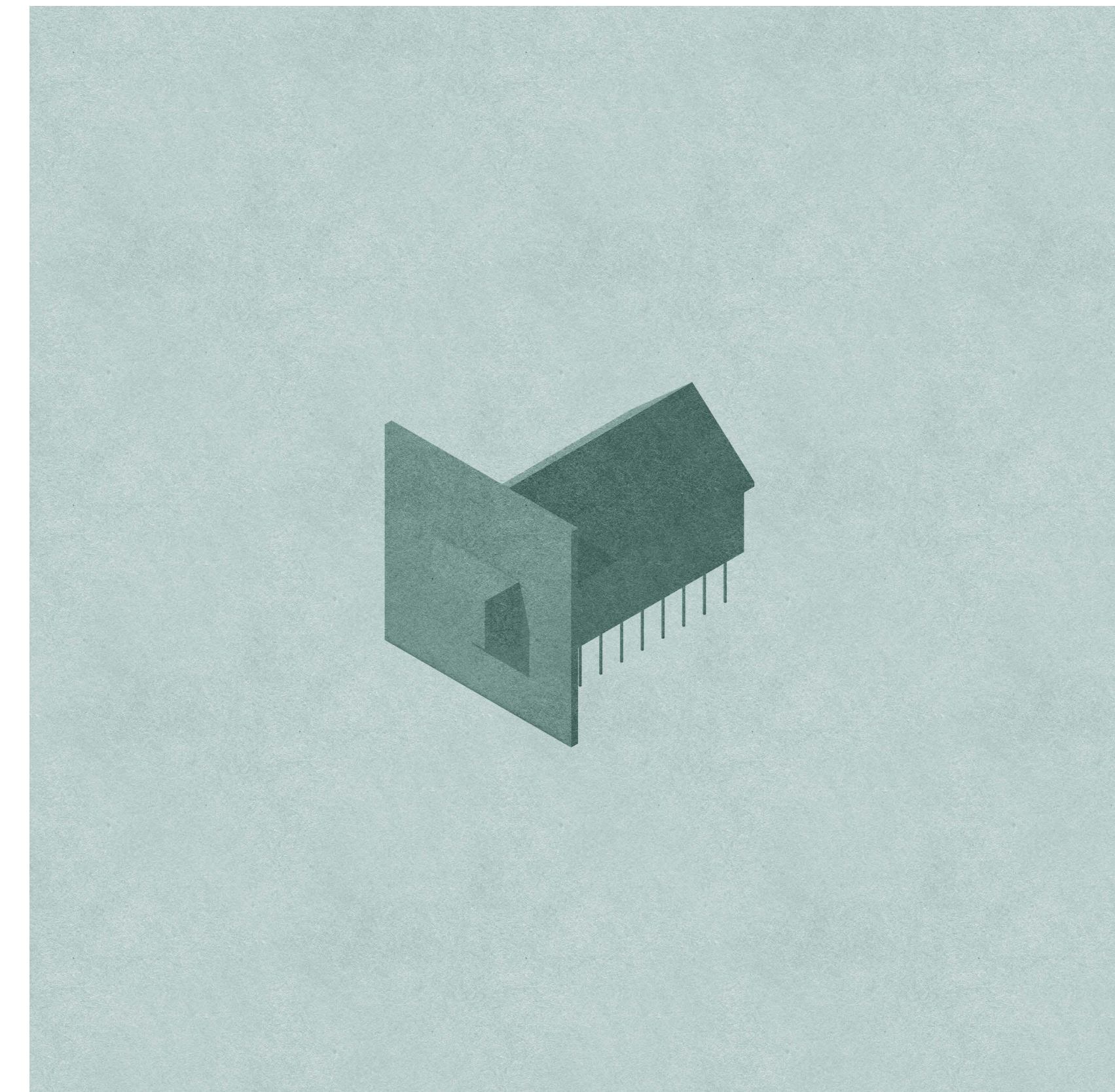
Der Einfluss des Wärters beschränkt sich jedoch nicht nur auf das Asphaltband und die darauf stehenden Elemente. Zum Hoheitsgebiet gehören auch die klar definierten Grünflächen und deren Vegetation entlang der Fahrbahn. Alles was innerhalb des Grenzzauns, der den gesamten Kanton ununterbrochen umgibt, zu liegen kommt, fällt in den Zuständigkeitsbereich des Wärters.

Ein Jeder, der am Bauprojekt Nationalstrassennetz beteiligt ist oder es benutzen will, hat die Gesetze des Wärters zu befolgen und trägt somit zum erfolgreichen Funktionieren des Systems bei.

Bestandteile des 27. Kantons, sowie deren Form, Materialität und Fügung, gehen aus rationalen Überlegungen hervor und sind somit Produkt einer ganzheitlichen Architektursprache.

Der Wildhüter

Leben neben der Spur



Auf unserer Erkundungsreise durch den 27. Kanton finden wir immer wieder Häuser, die in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn stehen. Bei einem davon treffen wir den Wildhüter. Sein Zuhause steht zwar knapp ausserhalb des Grenzzauns, doch von ihm lernen wir ein erstes Mal eindrücklich, dass das Ende der Autobahn nicht eine eindeutige Linie am Asphalttrand, sondern vielmehr ein fliessender Übergang ist. Die Autobahn besitzt eine charismatische Ausstrahlung, die sie spürbar über ihre Abgrenzung hinweg verbreitet. Für den Wildhüter wird die Autobahn zum Wohnort. Hier kollidiert der Wunsch der Gesellschaft nach uneingeschränkter Mobilität mit dem Wunsch des Einzelnen nach Lebens- und Wohnqualität. Aus der Sicht des Wildhüters ist es ein Abwägen zwischen dem Erschliessen von Ersehntem und dem Verlust von Vertrautem. In seinem Zuhause trifft das Bewegte auf das Sesshafte. Stellvertretend für unzählige Betroffene erzählt uns der Wildhüter, wie er sich mit der Autobahn als direkte Nachbarin arrangiert und welche Einflüsse sie auf sein Leben hat.

Der Wildhüter empfängt uns in seinem Wohnzimmer. Voller Stolz zeigt er uns das Herzstück seiner Residenz, den Stubenerker. Dieser erweitert den Wohnraum an der dem 27. Kanton zugewandten Fassade. Von hier aus kann er weite Teile der Fahrbahn überblicken. Mit stoischer Ruhe, wie ein Jäger auf dem Hochsitz, lässt er seinen Blick fast schon obsessiv über das vor dem Haus liegende Asphaltband schweifen und erklärt, dass sich, wenn man hier wohnt, eine Hassliebe zur Autobahn entwickelt. Er hat sich dem Rhythmus der Strasse angepasst und wurde zum Bestandteil des 27. Kantons. Dies hat folglich Einfluss auf seine Art zu wohnen. Dröhnen frühmorgens die ersten Lastwagen am Haus vorbei, wird er vom Rollgeräusch der Reifen geweckt. Tagsüber wird er, ob er nun will oder nicht, zum ständigen Beobachter des Geschehens auf der Strasse. Er sieht zwar die in den vorbeifahrenden Blechkisten sitzenden Menschen nur verzerrt, doch erkennt er durch sie genaustens die Gewohnheiten der Gesellschaft.

Wandern dann spätabends Scheinwerferkegel über die Wohnzimmerwand, wird es bald Zeit für die Nachtruhe.



Der Wildhüter hat die Strasse genau studiert. Nur auf den ersten Blick erscheint sie hart, eintönig grau, kalt und rau. Mittlerweile sieht er in all dem Asphalt, Stahl und Beton eine Welt, die ihren ganz eigenen Charme besitzt.

In der Wechselwirkung von Banalität und Romantik liegt die Spannung in der materiellen Sprache des 27. Kantons. Jedes Element, das in diese Welt eingefügt werden soll, wird grundsätzlich nach der vorgesehenen Funktion optimal materialisiert. Es sind Kriterien wie Robustheit, Witterungsbeständigkeit oder Abnutzungsresistenz, die vorwiegend entscheidend sind. Man findet eine unbehandelte, direkte Materialität, die vordergründig in kein übergeordnetes Gestaltungskonzept passen zu wollen scheint. Und doch entsteht gerade dadurch das unverkennbare Farbschema der Autobahn.

Mit einer Patina überzogene Oberflächen erzählen von ihrer Vergänglichkeit. In den von der Sonne erwärmten Betonsitzbänken auf Rastplätzen oder den verblichenen Lackierungen von allerlei Mobiliar und Fassaden liegt die Poesie der materiellen Sprache der Autobahn.

Die Vielfältigkeit von Grautönen wird nur selten von anderen Farbkombinationen unterbrochen, wodurch diese wiederum bewusst hervorstechen. Diese Farben verhelfen den Reisenden oft zu einer besseren Orientierung, fungieren als Wiedererkennungsmerkmale oder dienen der Sicherheit.

Nimmt man sich die Zeit, genauer hinzuschauen, vermag man in all dem Grau eine vielschichtige Phänomenologie zu erkennen.

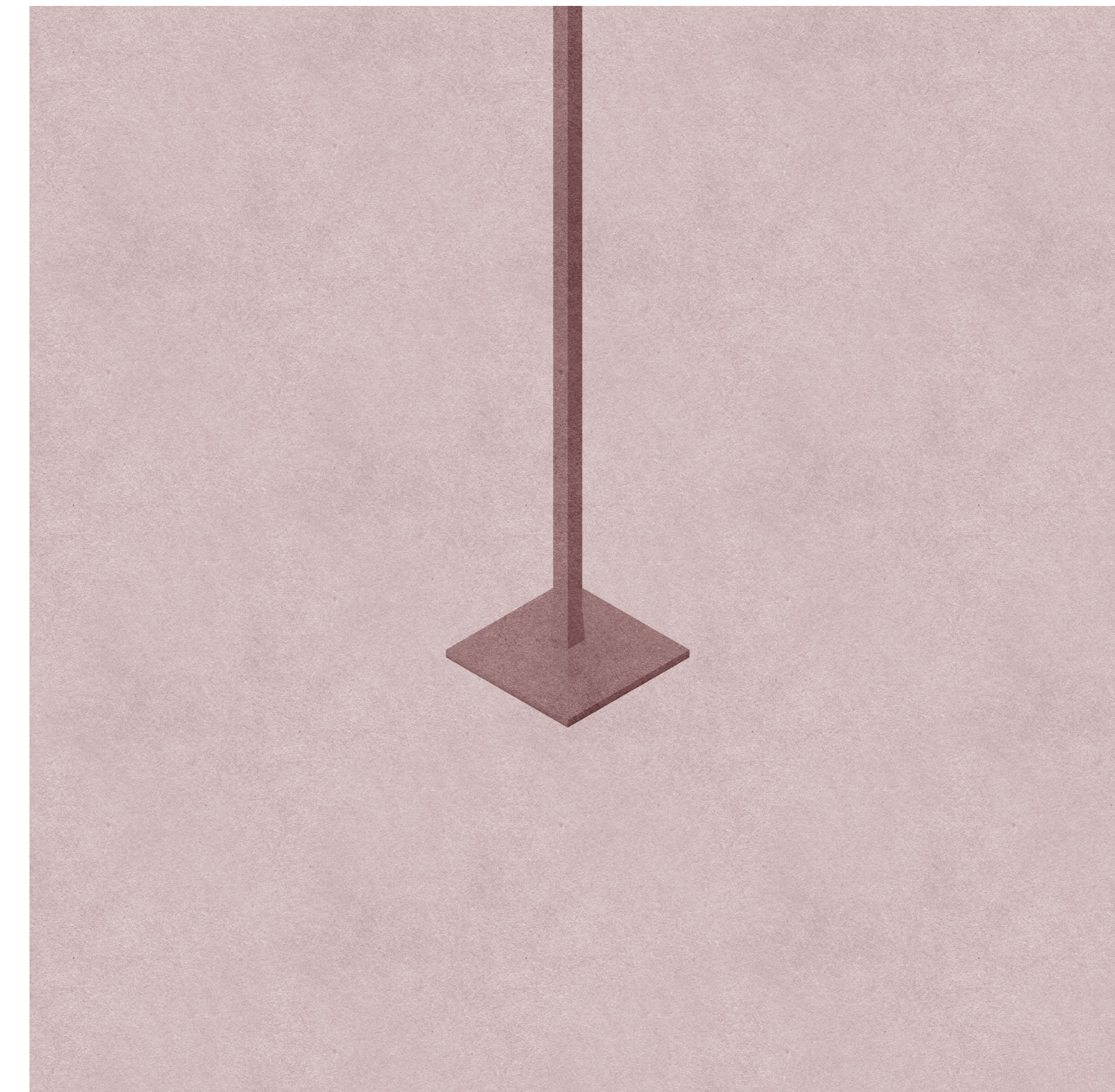
In den rauen Oberflächen und der verblichenen Farbigkeit der Elemente liegt die Prosa der unverkennbaren Materialsprache des 27. Kantons.





Der Schlosser

Kunsth Handwerk in Serie

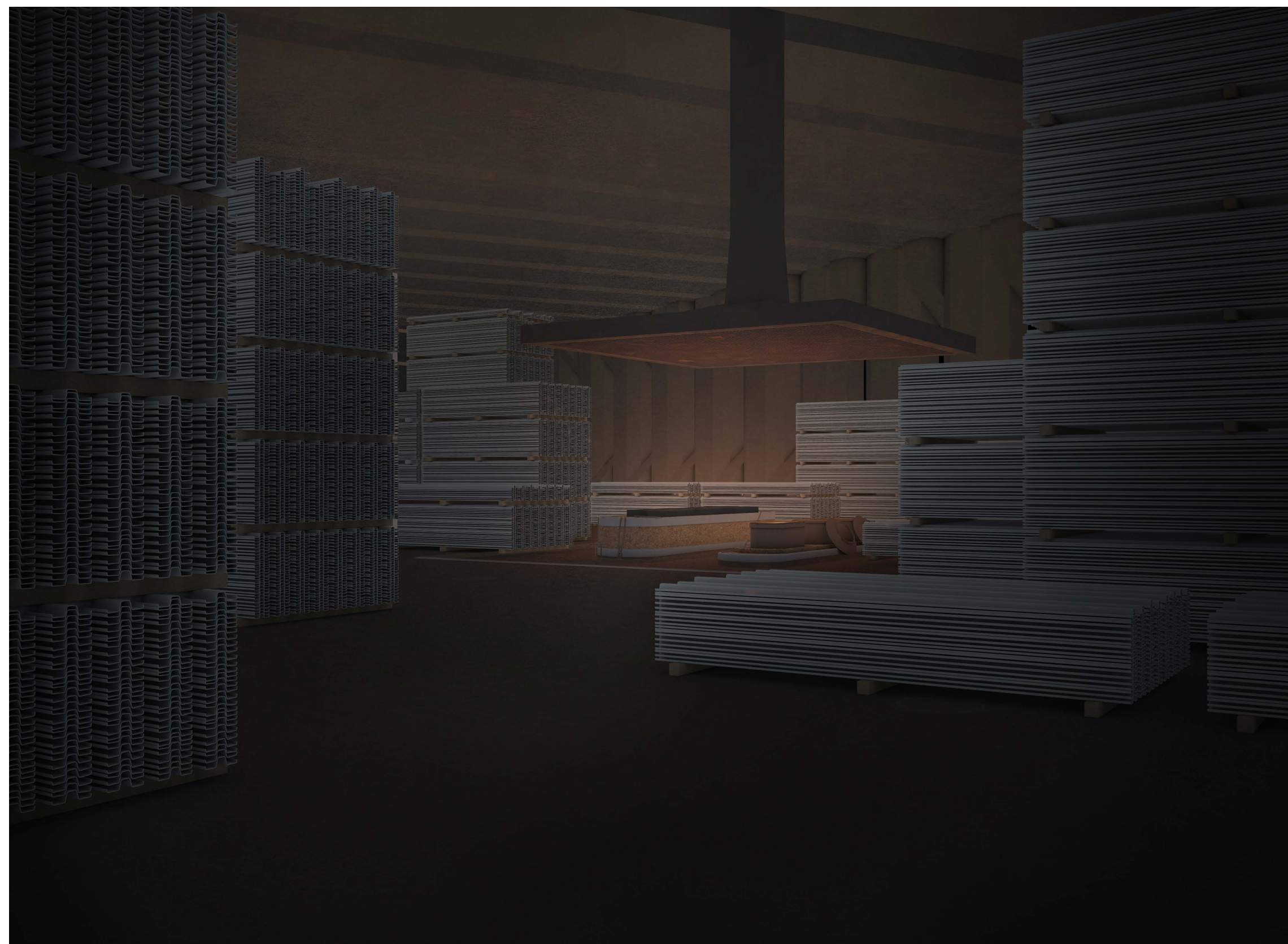


Lange nach Einbruch der Dunkelheit sind wir noch unterwegs. In der Ferne erkennen wir ein warmes Licht, das unter einem weiten Dach hervorzuleuchten scheint. Angezogen von der Neugier, nähern wir uns dem unbekannten Leuchten. Der direkte Weg wird uns verwehrt. Wir durchqueren ein Labyrinth aus hohen Stapeln, welche uns ins Innere einer grossen Halle leiten.

Interessiert treten wir näher und treffen auf einen Mann, der uns vorerst, vertieft in seine Arbeit, gar nicht wahrnimmt. In schummrigen Licht graviert er sorgfältig etwas in sein stählernes Werk und legt es anschliessend behutsam auf einen Stapel, der aus lauter identischen Teilen zu bestehen scheint.

Als er uns entdeckt, stellt er sich als Schlosser vor. Nach alter Tradition schmiedet er in seinem Werk allerlei Mobiliar, das später im 27.Kanton seine Verwendung findet. In Handarbeit fertigt er Objekte, die streng nach den Normen des Wärters entworfen sind. Äusserste Präzision sei das A und O, um Elemente bester Qualität zu erhalten, versichert er.

Seine Arbeit sieht der Schlosser als Kunsthandwerk, denn nur wenn jedes Teil genau den Anforderungen und den Normen entspricht, darf es auch entlang der Autobahn verbaut werden. Deshalb braucht es bei der Produktion äusserste Konzentration und viel Liebe zum Detail. Jedes seiner Werke ist ein Unikat und wird nach der Fertigung nummeriert. Mit seinem Gütesiegel bestätigt der Schlosser, jedes Element auf seine Uniformität geprüft zu haben. Er ist besonders stolz auf sein bekanntestes Produkt, die Leitplanke. Doch noch viele weitere Elemente, die aus der Werkstätte des Schlossers entspringen, stehen exemplarisch für die Architektur des 27. Kantons. Durch die Produktion immergleicher Elemente zeichnet sich der Schlosser mitverantwortlich für die uns vertraute Formensprache.



Bauteile des 27. Kantons werden nicht nach lokalen Eigenheiten ihres Einsatzortes entworfen, sondern folgen einzig ihrer inneren Logik des Materials. Auf der vorgesehenen Funktion, der sie primär dienen sollen, basieren Normen und Vorgaben, nach denen die Elemente gefertigt werden. Es sind also Material und Funktion, die formgenerierend wirken. Eine allgemeine Formensprache entsteht, da sich die funktionalen Regeln und Überlegungen für den gesamten Kanton stets gleichbleibend anwenden lassen.

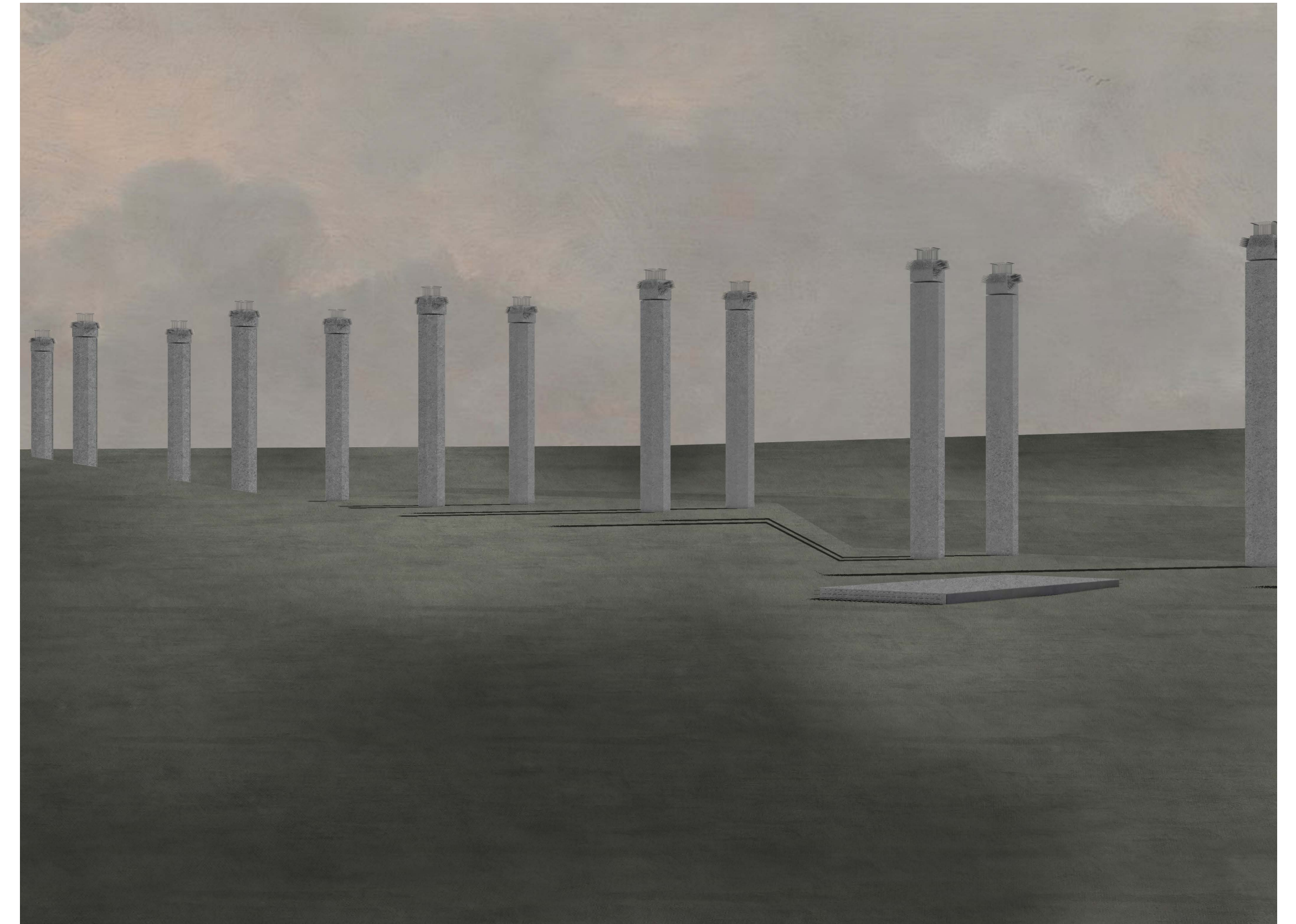
Kennzeichnend dafür beschreibt uns der Schlosser unzählige Elemente aus Stahl und Eisen, welche entweder an Betonstrukturen additiv appliziert werden oder in Serie entlang weiter Strecken der Autobahn stehen. Doch auch Infrastrukturbauten, deren raue Flächigkeit aus Beton Tragkraft, Widerstandsfähigkeit und Sicherheit in monolithischem, grossem Massstab verkörpern, stehen exemplarisch für Arbeiten wie die des Schlossers.

Von der kleinsten Schraube bis zum vorgefertigten Brückenquerschnitt finden wir entlang des gesamten Streckennetzes Beispiele in allen Massstäben.

Eine gleichbleibende Repetition einer Kombination von Materialität, Form und Funktion lässt den Betrachter eigene Assoziationsketten bilden und hilft somit Elementen einen Wiedererkennungswert zu verleihen. Dies führt zu einer besseren Orientierung und schafft Identität. Man kann also von der Form eines bestimmten Elements auf dessen Funktion schliessen.

Wird die Form eines Elements jedoch frei von ihrer vordergründigen Funktion betrachtet, entfällt die Massstäblichkeit und es ergeben sich neue architektonische Einsatzmöglichkeiten. So werden Zäune, Barrieren, Randsteine oder Leitplanken von der Verkörperung gedachter Funktionen gelöst und können umgedeutet werden. Ihre Aufgaben werden in Anbetracht der zugewiesenen Bedeutungen ständig neu definiert.

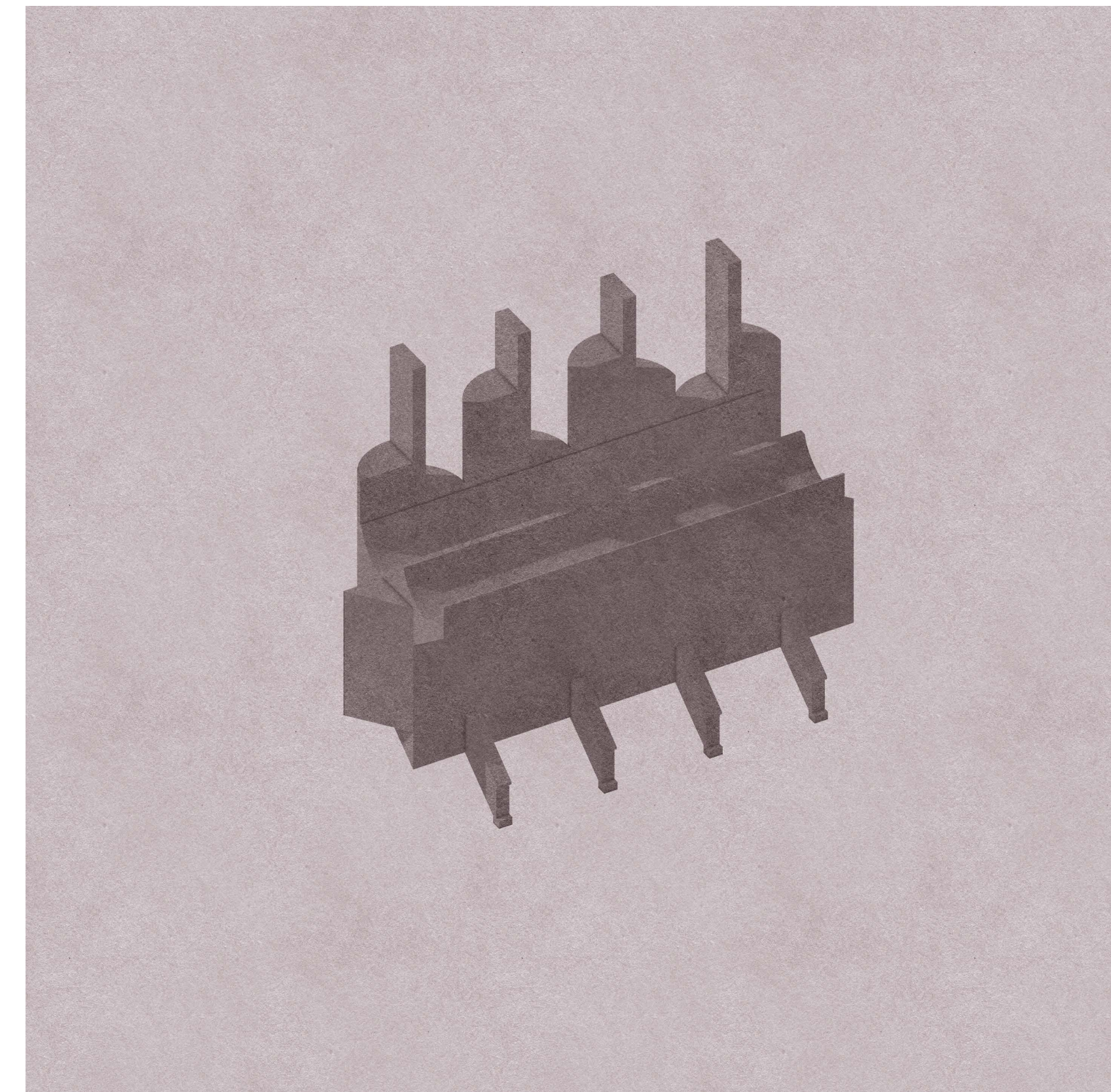
Elemente werden rein nach ihrer inneren Logik entworfen, müssen jedoch von ihrer pragmatischen Funktion gelöst betrachtet werden, um das gestalterische Potenzial ihrer Plastizität ausschöpfen zu können.





Der Bauer

Opportunismus eines Bricoleurs



Unser Weg durch den 27. Kanton führt uns als Nächstes auf einen Hof, der durch ein Konglomerat an Zweckbauten aufgespannt wird. Zusammengehalten wird das Ensemble durch den additiven, improvisierten Eindruck in seiner Fügung.

Wir sehen uns auf dem Hof um und entdecken ganz verschiedenförmige Gebäude. Zwischen ihnen finden wir Anhäufungen von Elementen und Materialien des 27. Kantons, die noch nicht verbaut wurden. Wir hören Motorengeräusche. Ein in einen orange leuchtenden Overall gekleideter Mann sitzt auf einer grossen Maschine und winkt uns zu sich. Er stellt sich uns als der Bauer vor.

Er ist zuständig für den Bau und die Bewirtschaftung des 27. Kantons. Meist trifft man ihn bei seiner Tätigkeit direkt auf der Fahrbahn. Besonders das Asphaltband sieht er als seine Ackerfläche an, um die er sich kümmern muss. Auf unzähligen Baustellen reisst er wenn nötig den spröden Boden auf, um neuen Asphalt zu verlegen. Darauf platziert er anschliessend präzise die neuen Strassenmarkierungen.

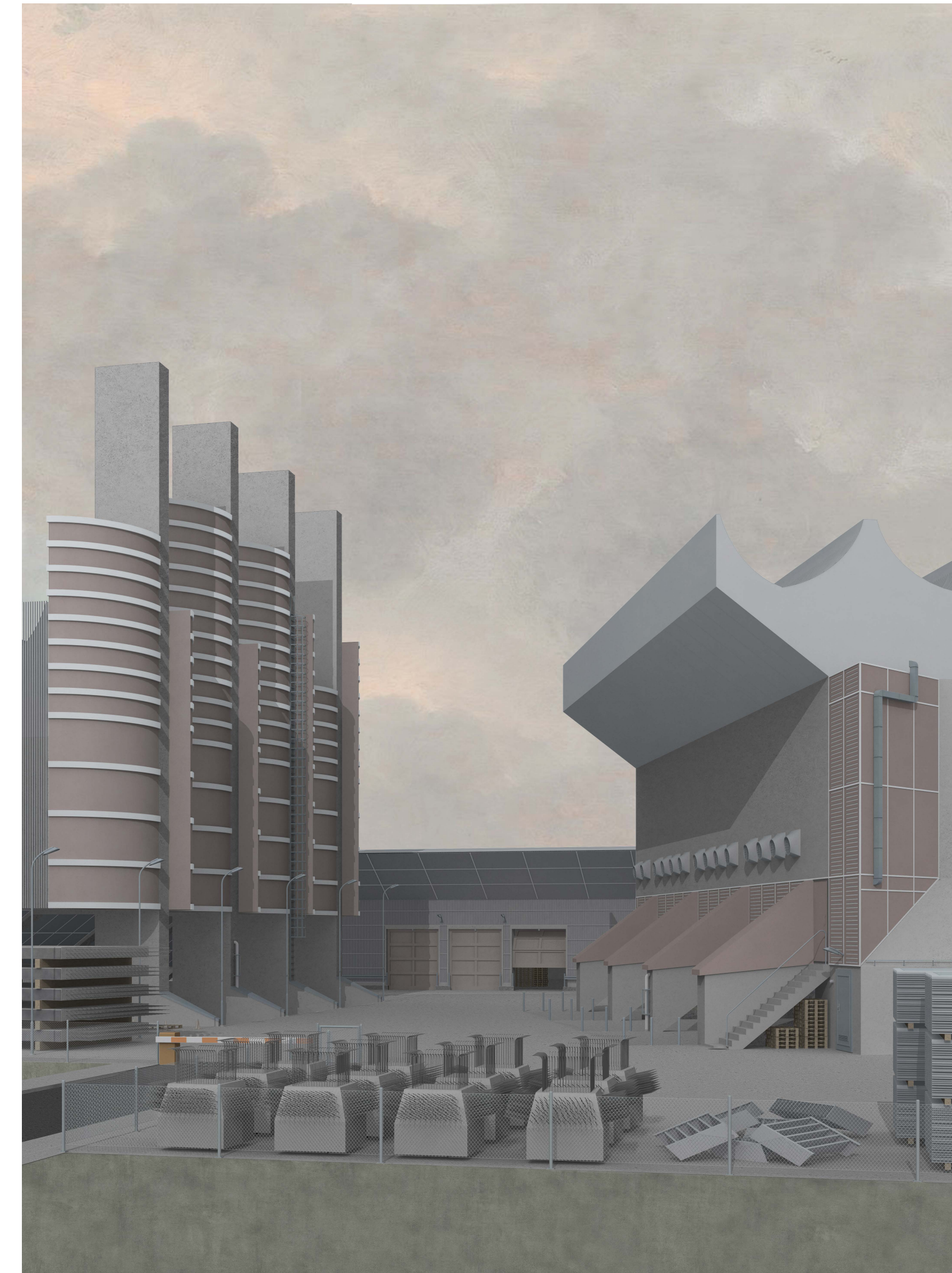
Um seine Felder zu bestellen braucht er oft schweres Gerät.

Seine Maschinen stehen, wenn sie nicht gerade in Gebrauch sind, auf seinem Werkhof. Dort werden sie gewartet und geparkt. Doch der Bauer erklärt uns, dass er auch für sämtliche Bauten rund um den Asphalt verantwortlich ist. Hier auf seinem Werkhof lagert er die unterschiedlichsten Elemente, die er später einbauen wird.

Besonders stolz ist er auf seine Sammlung an vorgefertigten Objekten. Aus diesen collagiert er später Kompositionen, die dem 27. Kanton zu seinem typischen Erscheinungsbild verhelfen.

Direkt neben seinem Teilelager findet man hohe Silotürme, worin er das Bitumen für die Asphaltproduktion und Farben für Markierungen lagert.

Der Bauer sieht die Autobahn als Bauwerk, das sich durch die Benutzung ständig verändert und erneuert werden muss. Er erweitert dessen Gebiet, erneuert Bestehendes und fügt weitere Elemente hinzu. Dabei verhandelt er mit jedem dazukommenden Teil die Art der Fügung der Elemente unvoreingenommen auf ein Neues.



Unser Bauer versteht sich als Polier, der fleissig am Nationalstrassennetz baut. Er ist Tag für Tag auf allen Gebieten des 27. Kantons unterwegs und weiss daher Bescheid über dessen Eigenheiten und die Art und Weise, wie Elemente gefügt werden.

Vorfabriziert erhält er die zu verbauenden Elemente geliefert. Interessant an der Architektur des 27. Kantons ist für den Bauer, dass jedes Element nur nach seiner eigenen inneren Logik entworfen wird. Um diese zu einem Gesamtbild zusammenzufügen, braucht der Bauer viel Kreativität. Es treffen statisch relevante Elemente auf Sicherheitsvorrichtungen oder Gebäudetechnik durchstösst Fassaden. Die verschiedensten Dinge treffen unvermittelt aufeinander und die dadurch entstehende Reibungskraft bringt unerwartete Lösungen in der Fügung und damit der Form zum Vorschein. Meist muss der Bauer bereits Verbautes abändern und an Hinzugekommenes anpassen. Diese Kollisionen bewirken, dass sich die Architektur des 27. Kanton kaum planen lässt. An der Art der Fügung kann man ihre chronologische Entstehungsgeschichte ablesen.

Bei genauer Betrachtung vermag man verschiedenste Abläufe, versteckte Funktionen sowie Abhängigkeiten einzelner Elemente untereinander ablesen.

Somit wird die Autobahn zu einem Bauwerk, an welchem scheinbar viele Beteiligte gleichzeitig planen und bauen, doch nicht miteinander kommunizieren. Sie scheint eher gewachsen zu sein.

Der Bauer wird zum Bricoleur, der sich statt besondere, speziell für das Problem entworfene Mittel zu schaffen, mit dem zur Verfügung stehenden Inventar die vorgefundenen Aufgaben löst.

Im Gegensatz zum Ingenieur, welcher klare hierarchische Ordnungen schafft, sieht die Metaphysik dieser Methode jedes Element als gleich bedeutsam an.

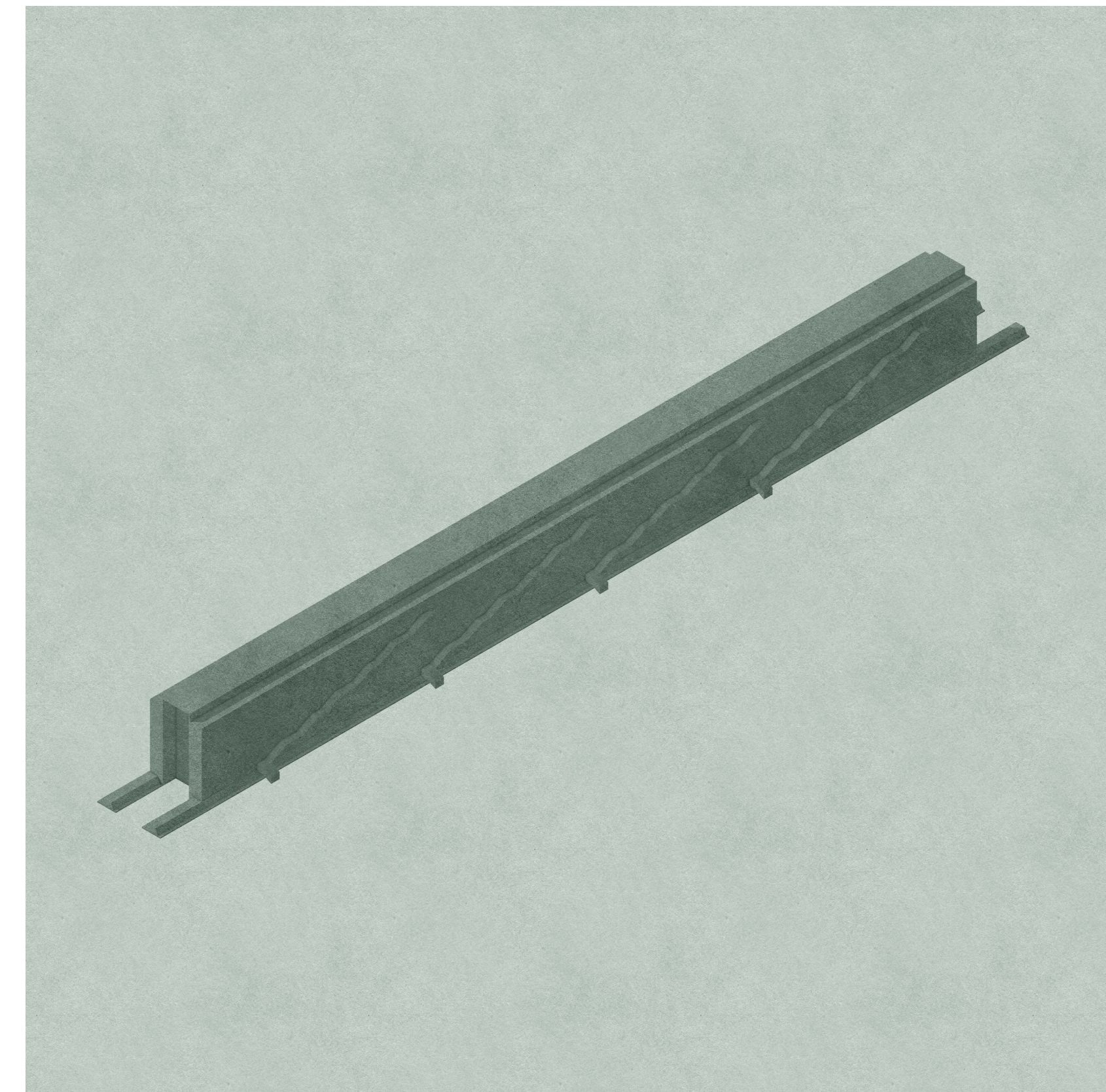
Das der Autobahnarchitektur zu Grunde liegende Prinzip der Fügung lässt Ausnahmen zur Regel werden und schafft es, unterschiedliche Massstäbe und Funktionen zu relativieren und in einem Ganzen zu vereinen.





Der Gärtner

Von der Grenze zum Raum



Unweit der Autobahn nähern wir uns, auf einer Lichtung inmitten eines grossen Waldes, einem langen, schmalen Bauwerk. Es erscheint uns von Weitem wie zwei sehr nahe beieinanderstehende, überdimensionale Lärmschutzwände. Das eingezäunte Areal wird durch zwei Strassen erschlossen, die zu jeweils einem der Gebäudeenden führen. Die Zugänge sind durch Barrieren abgeriegelt.

Wir beobachten, wie auf der einen Seite ganze Bäume, samt Wurzelwerk, angeliefert werden. Schwere, stählerne Behälter hängen an einem Kran bereit, um die Pflanzen durch die überhohen Tore ins Gebäude zu fahren. Eine Fertigungsstrasse führt die Büsche und Bäume anschliessend durch die schmale Halle. Rotierende Schneidewerke bringen die Pflanzen in die richtige Form. Schrittweise werden Krone, Stamm und Wurzelwerk zurechtgestutzt, denn dem Hochleistungssystem Autobahn genügen nur die höchsten Standards. Erst ein kontrollierter und wohl geformter Baum ist gut genug für den 27. Kanton.

Im Innern dieser Autobahnexklave begegnen wir dem Gärtner bei seiner Tätigkeit.

Während er eifrig an der Stahlkonstruktion auf und ab klettert und dabei verschiedene Maschinen bedient, erklärt er uns, dass seine Arbeit essenziell für das Erscheinungsbild des Nationalstrassennetzes und dessen räumliche Qualitäten ist, auch wenn beim Wort Autobahn nur die Wenigsten als Erstes an Pflanzen denken.

Seine Fabrik braucht der Gärtner, um die ausserhalb des 27. Kantons gewachsenen Pflanzen an die vom Wärter vorgegebenen Normen anzupassen. Bei der hier stattfindenden Veredelung wird der natürlich vorkommende Rohstoff Pflanze für die Platzierung entlang der Autobahn, auf Raststätten und Verkehrsinseln vorbereitet.

Durch seine Arbeit in der Produktionsanlage besitzt der Gärtner ein umfangreiches Wissen im Gebiet der Phytologie und Zoologie. Er erforscht das Ökosystem Autobahn und versteht dabei das Abstandsgrün, den Mittelstreifen, Verkehrsinseln, Retentionsbecken oder Raststätten als Mikrobiotope. In diesen Grünräumen, welche rund die Hälfte des Hoheitsgebiets des 27. Kantons ausmachen, erkennt der Gärtner eine Unterteilung des Strassenraums.



Auf unzähligen Kilometern entlang der Autobahn kümmert sich der Gärtner um die Vegetation und die Fauna. Aus seinen Erfahrungen leitet er eine Regel ab, die für die eigenwillige Formensprache des 27. Kantons kennzeichnend ist. Das Hoheitsgebiet des Kantons ist vollständig umzäunt. Obwohl es einen öffentlichen Raum darstellt, sind seine Zugänge streng geregelt und jeweils nur ausgewählten Nutzergruppen vorbehalten. Von der Fahrbahnmitte, dem meist grünen Mittelstreifen, über mehrere Fahrspuren, Markierungen, Leitplanken, Randsteine, Abstandswiesen und Böschungen, bis hin zum Grenzzaun, findet man stets klar abgegrenzte Zonen. Deren Begrenzungen kennzeichnen Bereiche, die einem bestimmten Zweck zugeordnet werden können. Die Automobilität stellt dabei die dominierende Funktion des Strassenraums dar.

Unterteilende Elemente funktionieren oftmals als Schutz für ein dahinterliegendes Objekt oder für Mensch und Tier.

Der Gärtner lehrt uns jedoch, dass der 27. Kanton ausser seiner Funktion als Strassenraum auch Räume für weitere Bedürfnisse und Nutzungsformen beinhaltet.

Räume für unterschiedliche Benutzergruppen überlagern sich in ihm ständig. Deshalb entstehen Flächen, die simultan von verschiedenen Nutzern beansprucht werden können. Dadurch haben abgrenzende Objekte, Markierungen und Materialien nicht durchgehend für alle Besucher des 27. Kantons die selben Bedeutungen. Sie selbst und der durch sie aufgespannte Raum erhalten dadurch eine Mehrdeutigkeit. Diese Mehrdeutigkeit schafft verblüffende Momente der Widersprüchlichkeit.

Die Architektursprache des 27. Kantons hinterfragt den kontrolliert für vorbestimmte Zwecke entworfenen Raum und deutet seine Bestandteile neu. Die Materialität einzelner Oberflächen wird zum Ornament, grenzbildende Elemente werden zu gestaltenden Formen und für verschiedene Benutzer ausgerichtete Bereiche unterteilen den Raum durch ihre Überlagerung je nach Betrachtungswinkel neu.

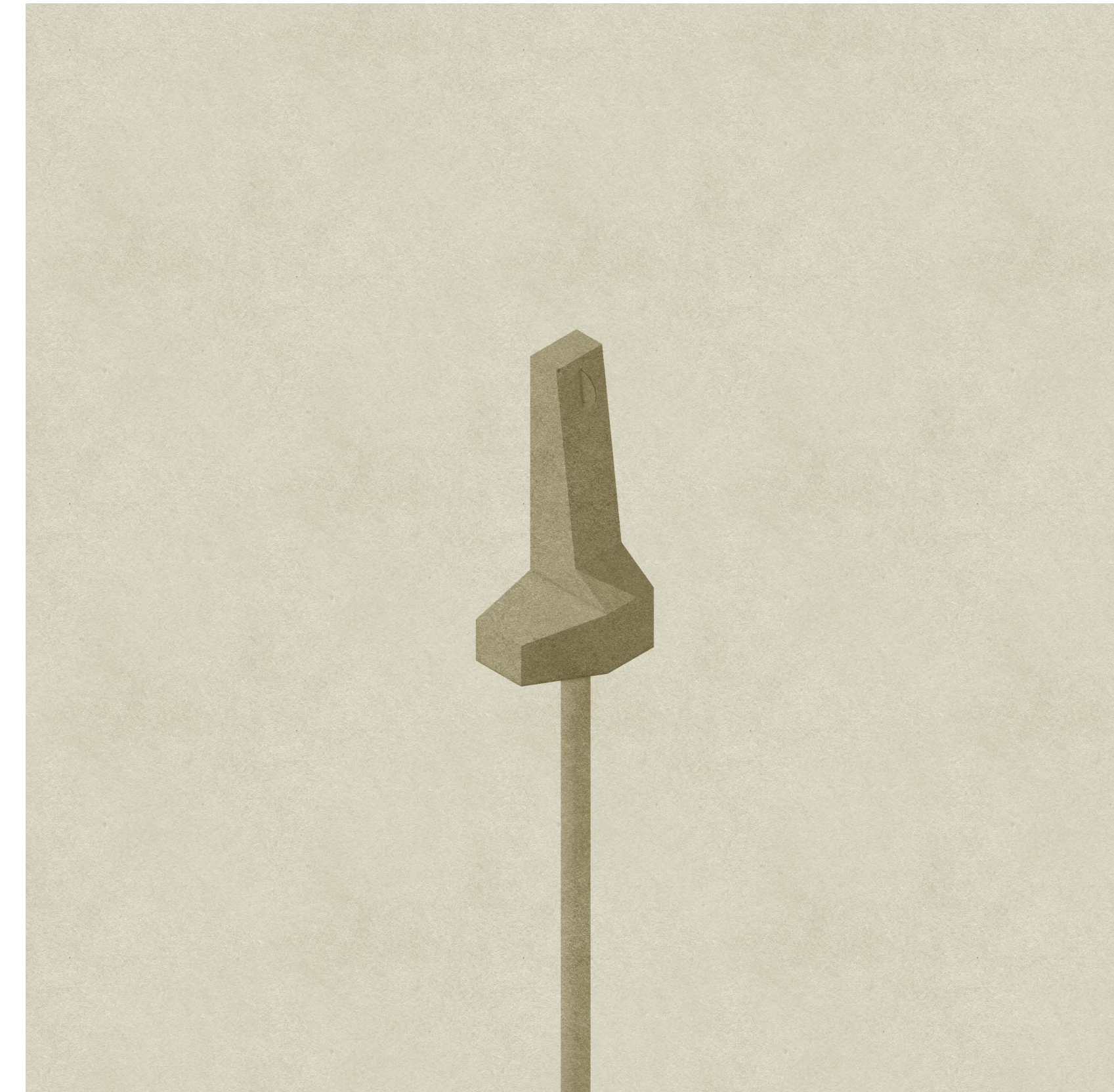
Die Stätten des 27. Kantons vereinen unterschiedliche Ausrichtungen und Massstäbe im selben Raum. Gleichzeitig bilden sich klar abgegrenzte Bereiche.





Der Kaminfeger

Diplomatie und Adaption



Nachdem wir vom Gärtner einiges über die räumlichen Beziehungen innerhalb des 27. Kantons gelernt haben, interessieren wir uns nun für die Beziehung dieses abgeschlossenen Systems zum lokalen Kontext, in dem es zu liegen kommt. Erstaunlicherweise finden wir Antworten auf unsere Fragen scheinbar weit ausserhalb des Hoheitsgebiets des 27. Kantons.

Der Kaminfeger ist zuständig für sämtliche technischen Installationen. Er wartet elektrische Verkehrsinformationssysteme, betreut sämtliche Entwässerungssysteme und ist verantwortlich für die Instandhaltung der Lüftungssysteme von Tunnelbauten.

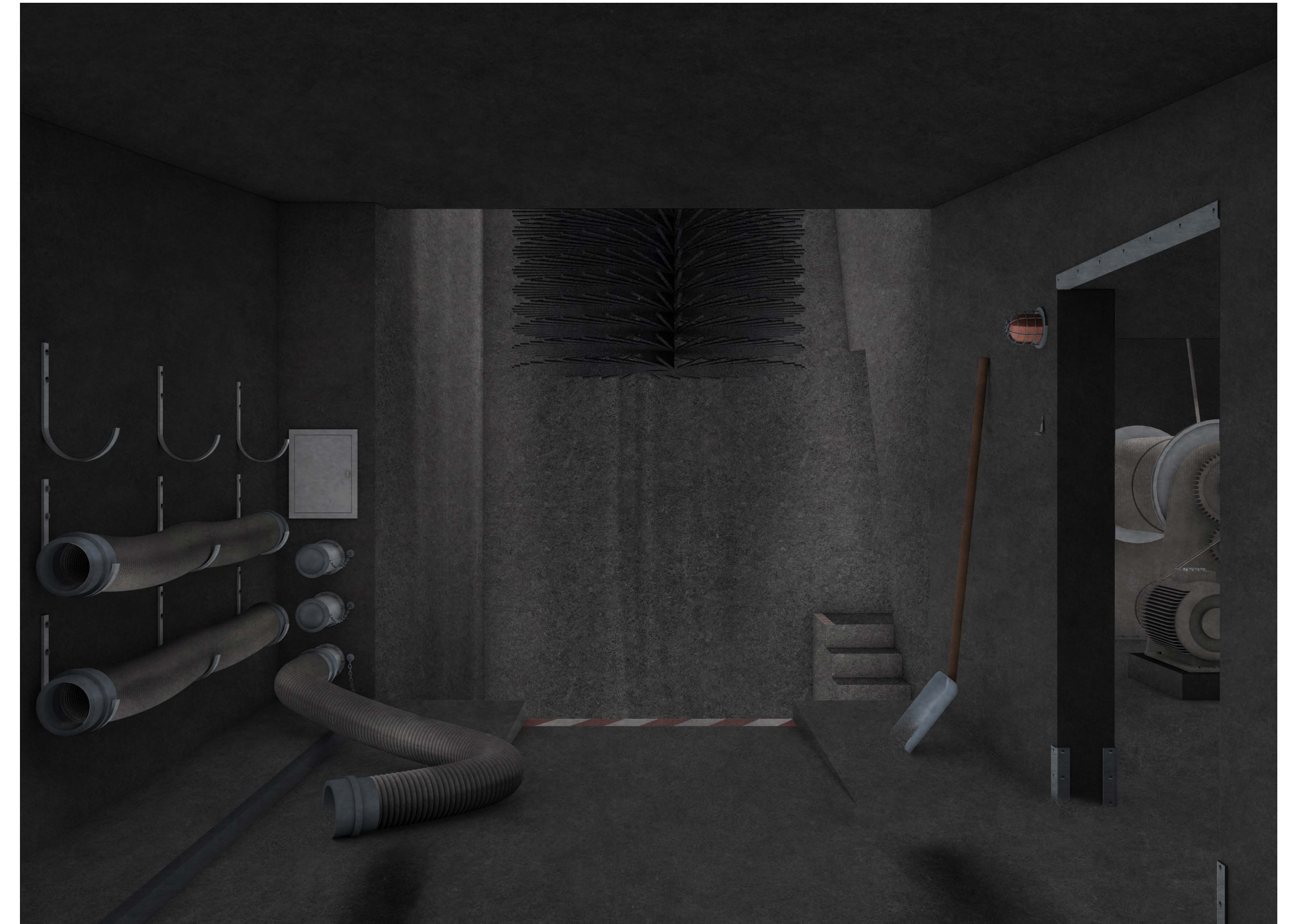
Abseits des hektischen Verkehrsflusses treffen wir den Kaminfeger bei seiner Arbeit in einem Kaminhaus. Dieses umhüllt das obere Ende eines Lüftungsschachtes, welcher seinerseits mit einem weit im Erdreich liegenden Tunnel verbunden ist. Durch die Abgase des Verkehrs im Tunnel erwärmt sich das Luftgemisch und steigt infolgedessen auf. Über die Abluftkamine gelangt es in die darüberliegende Umwelt.

Die Platzierung der senkrechten Lüftungsschächte ist dabei durch den technischen Bedarf und den unterirdischen Streckenverlauf bedingt. Diese Faktoren verhalten sich jedoch unabhängig von der oberirdischen Bebauungsstruktur, weshalb der Kaminfeger seine Stätten sowohl auf abgelegenen Gebirgshochebenen, aber auch inmitten von Wohngebieten vorfindet und unterhält.

Die Kaminhäuser stehen in direktem Bezug zu dem an der Erdoberfläche unsichtbaren Nationalstrassennetz und werden so zu dessen Botschaften.

Sich selbst sieht der Kaminfeger als Diplomat, der die Interessen des 27. Kantons ausserhalb dessen Hoheitsgebiets vertritt und sich um die Auswirkungen seiner Präsenz auf die direkte Umgebung kümmert. Seine Stätten stehen als losgelöste Stellvertreter des non-linearen Autobahnmonuments in unterschiedlichem räumlichen Kontext.

Hinzukommende Bedürfnisse und Ansprüche der Autobahn schaffen dabei Spannungen im bisher gewohnten Raum. Gekonntes Vermitteln des Kaminfegers zeigt sich in der Entstehung einer gemeinsamen Architektursprache.



Der Kaminfeger weiss um die Bedeutung seiner Stätten und die Auswirkungen des Baus des 27. Kantons auf dessen Umland. Im Nationalstrassennetz sieht er die Brutalität einer notwendigen Infrastruktur, die einerseits das Land mit ihrer Umarmung erdrückt, ihm aber gleichzeitig Leben einhaucht. Die Präsenz des Autobahnkörpers ist dominant und raumprägend. Darin erkennt der Kaminfeger ein verborgenes Potenzial.

Das Nationalstrassennetz verbindet entfernte Regionen, die auf so engem Raum kaum unterschiedlicher sein könnten. Diese Verbindung führt über weite Strecken durch ländliche Gegenden. Sie durchschneidet aber auch Dörfer und reicht bis in Städte. Sie überquert Flüsse, verdrängt die Umgebung und untergräbt ganze Gebirgsketten.

Wenn sich das Nationalstrassennetz wie ein Schatten über die Schweiz legt, trifft das Bewege auf das Statische. Nationales Verlangen nach Mobilität trifft lokale Bedürfnisse nach Sesshaftigkeit.

Entlang der Kantonsgrenzen entstehen durch die Reibungen mit dem Umland Räume mit neuartigem Charakter.

Der Kaminfeger bemüht sich als Botschafter des 27. Kantons um eine möglichst gute Reputation und eine intakte Kommunikation mit dem Umland, in welchem sich das Nationalstrassennetz einnistet.

Die dem 27. Kanton anhaftende Grossmasstäblichkeit und die Urbanität, die ein solches System mit sich bringt, konfrontieren den Kontext mit einem neuartigen Gegenüber.

Dieses schafft jedoch die Möglichkeit, Bestehendes zu hinterfragen und eine neue Identität zu entwickeln. Ein Wandel in der Definition ruraler Bautypologien wird provoziert. Stätten des Kaminfegers zeichnen sich durch gegenseitige Akzeptanz und Adaption aus. Die neu hervorgebrachte Architektursprache vereint das unmittelbare Nebeneinander von Gegensätzen und schafft kontroverse Räume voller Möglichkeiten.

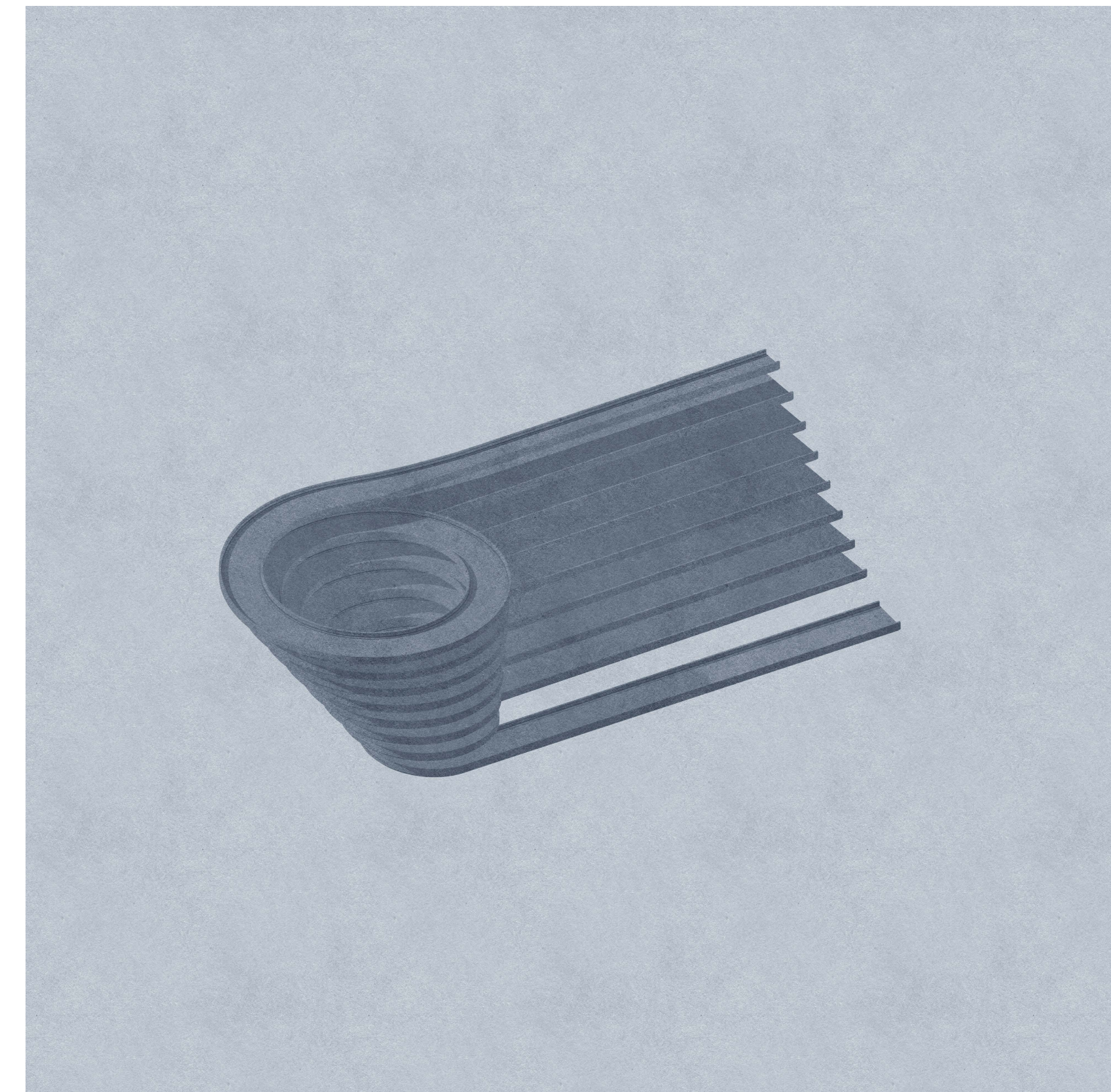
Durch die gegenseitige Beeinflussung des Nationalstrassennetzes und des ihn umgebenden Kontexts bildet sich eine neuartige Architektursprache, ein Lokalidiom, dessen Semantik beide Welten verbindet.





Der Schöpfer

Identifikation und Komposition



Schon eine ganze Weile sind wir nun unterwegs und durchreisen den 27. Kanton. Wir gelangen auf eine leichte Anhöhe und sehen, wie sich die Autobahn vor uns leicht geschwungen und doch sehr bestimmt ihren Weg durch die Topographie bahnt. In der Ferne erspähen wir am Rande des Strassenkörpers eine Figur, die eindrucklich aus dem Fels zu ragen scheint.

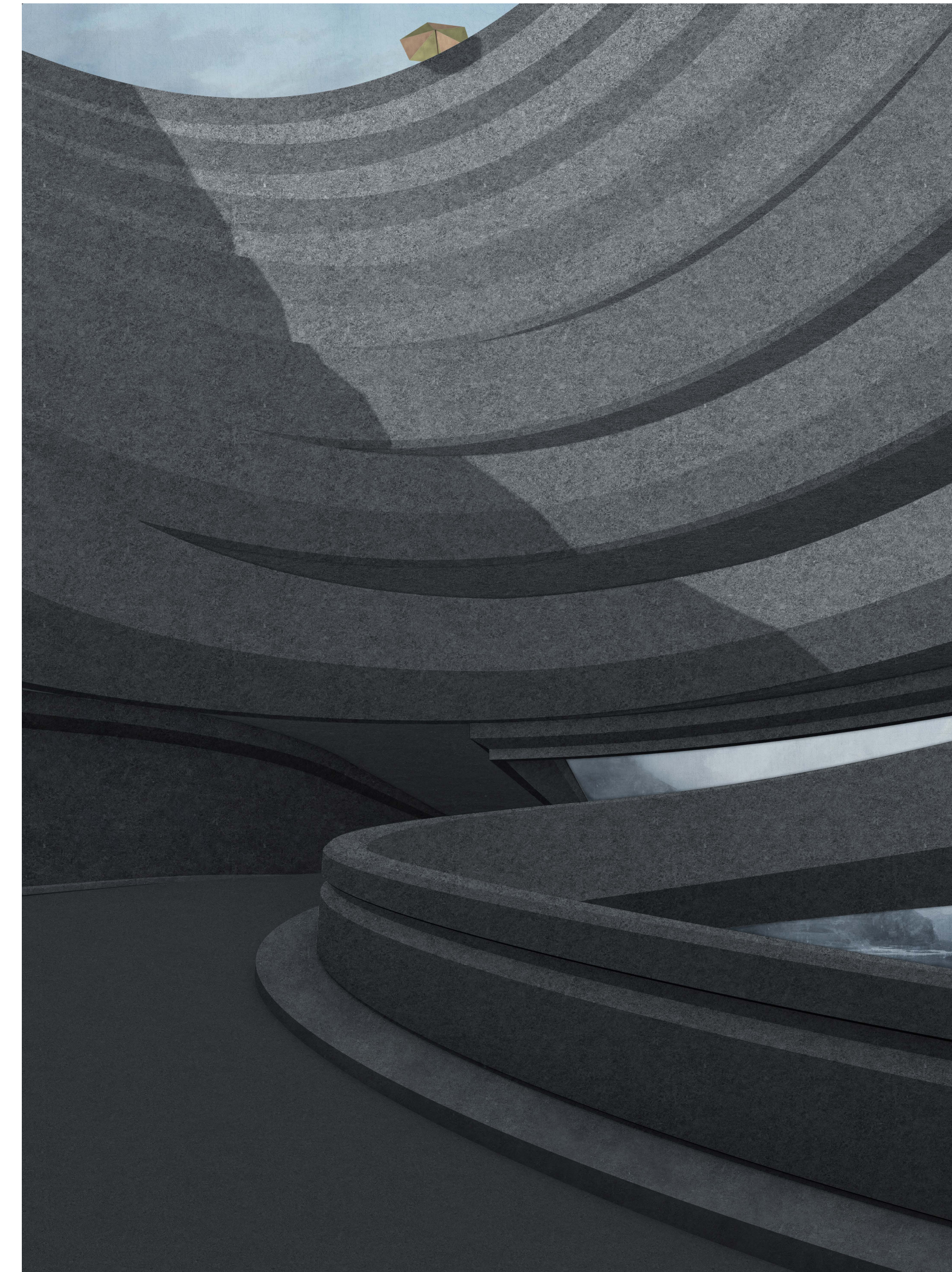
Kurze Zeit später erreichen wir das merkwürdige Gebilde und erkennen, dass sich der Weg durch den 27. Kanton verzweigt und spürbar dreidimensional wird. Spiralförmig führt er uns empor. Unser bisher streng horizontal gerichteter Blick wird merkbar umgelenkt. Durch die sich verändernde, aufwärts gerichtete Bewegung werden wir merklich verlangsamt.

Das Rauschen des unter uns liegenden Verkehrs wird zur dumpfen und monotonen Geräuschkulisse. Die grossmassstäbliche Struktur strahlt Ruhe aus. Auch wenn dieser Ort deutlich die Sprache der Bewegung des 27. Kantons spricht, erleben wir eine angenehme Entschleunigung.

Wir sind an der Stätte des Schöpfers angelangt.

Unermüdlich schöpft unser Gastgeber köstliche Mahlzeiten an die stetig wechselnde Kundschaft aus. Erinnerungen vergangener Reisen, bei denen ein Besuch bei Stätten wie dieser stets ein Fixpunkt in der Reiseplanung war, werden wach. Unser Gastgeber heisst uns willkommen, bittet zu Tisch und erklärt uns, dass Stätten wie die Seine weit mehr als eine einfache Erweiterung des Asphaltbands sind. Für viele dienen sie als regional verbindende Identifikationspunkte. Anwohner der Region sehen seine Stätte nicht als Zwischenstopp auf einem Weg, sondern als Ziel ihrer Reise. Familien verbringen hier ihre Sonntage, lassen die Kinder auf der Wiese spielen. Freunde treffen sich auf ein Eis und Rentner kommen vorbei, um einen Hauch der Urbanität des 27. Kantons zu verspüren. Hier trifft man sich, kann aber auch anonym bleiben.

Auf unserer Reise entdecken wir unzählige weitere Stätten, welche der 27. Kanton errichtet, um seiner Verantwortung als Raumgestalter und Identitätsstifter gerecht zu werden. Viadukte, Tunnels, Autobahnkreuze oder ganze Streckenabschnitte werden zu regionalen Merkmalen.



Seit seiner ursprünglichen Planung vor rund 60 Jahren haben sich durch den Bau des 27. Kantons unvorhergesehene Phänomene abgezeichnet. Die gesteigerte Massenmobilität hat enorme Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur der Schweiz. Reisezeiten zwischen entfernten Orten haben sich dank dem Automobil und dem 27. Kanton um ein vielfaches verkürzt. Die Gesellschaft ist weniger lokal gebunden und der Urbanisierung der gesamten Schweiz steht nichts mehr im Weg. Räumliche Flexibilität und die neu gefühlte Nähe zu Metropolitanregionen bringt aber auch negative Auswirkungen wie Abwanderung mit sich.

Abgelegene Ortschaften haben seit dem Bau der Autobahn an Attraktivität eingebüsst. Kaum ein Auswärtiger verirrt sich noch auf die alte Kantonsstrasse, zu verlockend ist der schnellere Weg durch den 27. Kanton.

Als Raumplaner sieht der Schöpfer autobahnnaher Baugebiete jedoch als neue Form der Siedlungsstruktur, die durch die Urbanität der Autobahn durchaus profitieren können. Zu seinen Stätten zählt der Schöpfer Bauten, die durch ihre Präsenz regionale Fernwirkung haben.

Mobilität verändert die schweizer Siedlungsstruktur, besonders die Infrastruktur prägt das Landschaftsbild.

Wo immer sich der 27. Kanton seinen Weg durch die Landschaft bahnt, benötigt es Stätten wie jene des Schöpfers. Durch ihre Grossmassstäblichkeit werden sie einerseits zu prägenden Elementen im Landschaftsbild, andererseits repräsentieren sie ein übergeordnetes System in der Region und stehen wiederum symbolisch für deren Anschluss an den 27. Kanton.

Zur Bändigung der Natur wird enormer technischer Aufwand betrieben. Doch die Kunst liegt darin, Bauwerke dieser Grössenordnung so elegant in die Landschaft zu legen, dass die Überwindung topographischer Hindernisse nicht als Zerschneiden unserer helvetischen Bilderbuchlandschaften empört, sondern in unser aller Gedächtnis längst zum Bestandteil dieses Landschaftsbildes geworden ist.

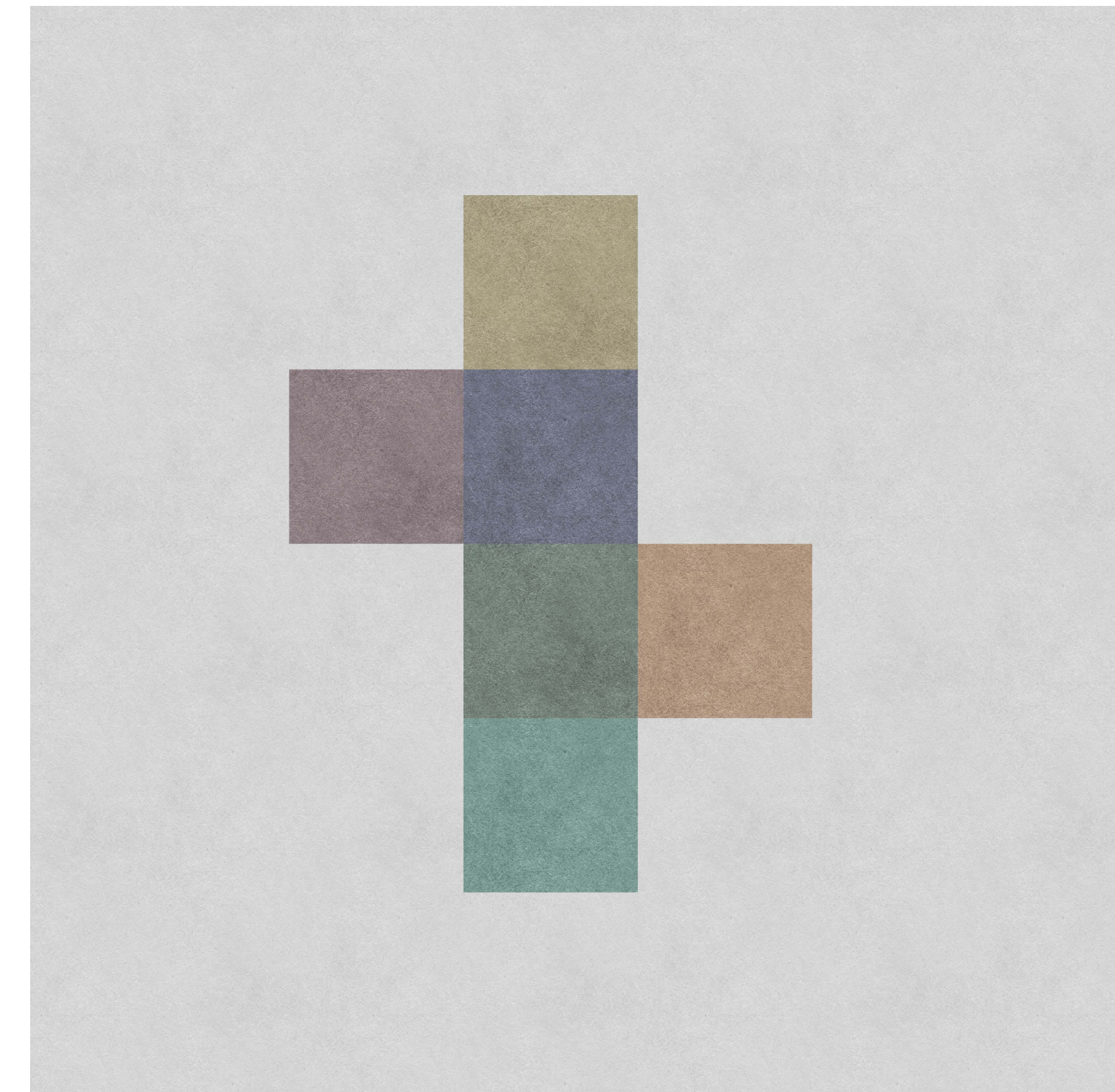
Der 27. Kanton akzeptiert den Strassenkörper als identitätsstiftenden Bestandteil des Landschaftsbildes und integriert ihn in einer gelungenen Gesamtkomposition.





Der Architekt

Dialektik eines Bauwerks



Zu Beginn unserer Reise durch den 27. Kanton stand die Frage nach der Identität vorgefundener Orte. Infrastruktur, Mobilität und Konsum schienen die Atmosphäre zu prägen. Das Gefühl, unterwegs bleiben zu müssen, hielt uns davon ab, Räume entlang der Autobahn tiefergehend zu erfahren. So schienen uns diese Orte ohne Identität und austauschbar zu sein. Die Erinnerung an sie verschwamm, sobald wir wieder in den Rausch der Geschwindigkeit eintauchten. Es sind Momente, in denen man sich nicht wie gewohnt oder vorgesehen verhält, die uns zu einem Hinterfragen dieser Orte und ihrer Atmosphäre bringen. Im Stau bei offenem Fenster Vogelgezwitscher anstelle des dröhnenden Verkehrs zu hören, als Fussgänger auf einer Raststätte unterwegs zu sein und sich unabhängig von Markierungen bewegen zu können oder sich gar eine Raststätte als Ziel einer Wanderung zu setzen, lässt uns hinter der Fassade eines auf sein Funktionieren getrimmten Systems eine neue Welt entdecken. Deren einzigartige Architektursprache gilt es zu erkennen und zu deuten.

Nachdem wir den 27. Kanton auf unserer Reise von verschiedensten Seiten belichtet haben, sind wir nun in der Lage, die Formensprache der Autobahn zu beschreiben. Wir sehen das Nationalstrassennetz als Hervorbringer eines neuen architektonischen Dialekts. Die Autobahn stellt einen Raum dar, dessen vorzufindendes Architekturvokabular sich ähnlich einem Lokalidiom verselbstständigt und eigene Begriffe hervorgebracht hat. Dieses Repertoire wird, unabhängig vom geografischen Standort, pauschal im ganzen Kanton angewandt.

Die Architektur des 27. Kantons ist autochthon und benötigt kein Referenzieren auf Bestehendes oder Kontextuelles. Die Autobahn selbst wird zum Ort.

Das neue Verständnis der Autobahn als Formenkatalog einer Architektursprache versuchen wir greifbar zu machen.

In unserem Atelier verarbeiten wir das auf unserer Reise gesammelte Wissen mit Hilfe von Bildern, Text und Skizzen zu Formen.

Das non-lineare Monument des 27. Kantons entsteht.



Als Architekten sehen wir den 27. Kanton als grösstes zusammenhängendes Bauwerk, das jemals in der Schweiz errichtet wurde. Um ein Verständnis dieses niemals in seiner Gesamtheit erfahrbaren Bauwerks zu bilden, analysieren wir einzelne Bausteine, einzelne Situationen. Wir erfassen den architektonischen Ausdruck des 27. Kantons durch seine Einzelteile.

Durch das anschliessende Zusammenfügen dieser einzelnen Elemente können wir eine Sprache erkennen und erhalten eine Vorstellung des Gesamten.

Die Grammatik des Autobahndialekts behandelt grundsätzliche Thematiken wie Identitätsbildung durch Formgebung, Widersprüchlichkeit in der Art der Fügung, Mehrdeutigkeit im Massstab und Repetition von Standardisiertem.

Nach diesen Regeln lässt sich ein non-lineares Monument formen.

Es stellt eine Abstraktion der Autobahnwelt dar und zeigt unsere assoziative Interpretation des Formenkatalogs.

Es manifestiert unser Verständnis der Architektursprache des 27. Kantons.

