

DIE SCHWEIZER AUTOBAHN

Ausfahrt Museum 50 m

VOR 40 JAHREN BEGANN DIE SCHWEIZ MIT DEM BAU IHRER AUTOBAHNEN. EINE AUSSTELLUNG LIEFERT FAKTEN UND GESCHICHTEN ZUM NETZ, DAS UNSER LAND DURCHZIEHT. Von Peter P. Schneider

Autobahnen bilden eine moderne künstliche Welt, die auch archaische Saiten in uns zum Schwingen bringt. Der Wiener Professor für Verkehrsplanung und Strassenbau Hermann Knoflacher würde wohl sagen: Eine Welt für Primaten. In embryonaler Kauerhaltung (also ziemlich regrediert) kann man auf diesen Pisten in fahrenden Höhlen ganze Länder durchkreuzen, ohne von diesen etwas mitzubekommen. Mit dumpf stampfender Musik oder einem Radiogespräch über den Zusammenhang zwischen der Verfassung der Irokesen und jener der Schweiz im Ohr. Wenn die Augen, müde von der Monotonie des sich perspektivisch verjüngenden Streifens, fast zu fallen, biegt man in eine Raststätte ein. Da findet man sich in einer längst versunkenen Welt wieder, gerät mitten unter altes bäuerliches Arbeitsgerät, plätschernde Brunnen und Wasserräder. Vor den Fenstern brausen die Autos vorbei: Dieses frohe Gefühl, unterwegs zu sein, stellt sich ein. Wo überkommt einen das sonst? Auf Flughäfen. Aber dort steuert man nicht selbst.

In der Schweiz gibts keine legendäre Route 66 und keinen besungenen Highway 61. Kein grosser Weitblick. Dafür, und obwohl die Linienführung funktional ist und nicht den monumentalsten Aussichten folgt, spektakuläre Schluchten, lange Tunnel, elegante Brücken. Und «Heidiland» oder den im Volksmund so genannten «Fressbalken» bei Würenlos. Tausende pilgern jedes Wochenende zum Einkaufen dahin. Ein Unort mit viel Anziehungskraft. Sitzt man im Restaurant am Fenster, flitzen die Autos unter den Füßen durch. Man thront über der Unruhe der Welt.

Neun Ordner voller Regeln

Martin Heller, der scheidende Direktor des Museums, und der Soziologe Andreas Volk widmen der Autobahn eine Ausstellung. Sie stellen die Fakten und Hintergründe vor, auf denen die Mythen und Geschichten rund um dieses knapp 2000 Kilometer lange Bauwerk wachsen. Man wird bekannt mit dem Normenwerk des Verbands der Schweizerischen Strassen-

fachleute. Alles, was die Strasse und dazugehörige Bauten betrifft, ist in neun dicken Ordnern geregelt: von der Kleintierunterführung über Kurvenradien bis zur Parkplatzgestaltung samt Pflanzen. Das Regelwerk ist nicht total abschliessend: Der Kampf zwischen Verfechtern der weissen und der schwarzen Autobahn, zwischen Beton und Bitumen, kann da noch hin und her wogen. Und darüber, welche Ortschaften auf den Signalisationstafeln angegeben werden, können Interessensvertreter auch noch debattieren.

Fahrt durch die Zeit

In die Ausstellung findet man über die «Ausfahrt Museum» im Klingenspark. Man gelangt zu einem Steuerrad, mit welchem man sich durch die Auto(bahn)-Zeit navigieren kann: Wie hat Autowerbung 1950 ausgesehen? Welchen See hätten 1980 die Autobahnen flächenmässig bedeckt? Und welche Orte konnte man 1960, 1970, 1980 in einer halben Stunde von Lausanne, Zürich und Bellinzona aus erreichen? Die Vernetzung und das Zusammenwachsen der Dörfer im Sog der Städte werden sichtbar.

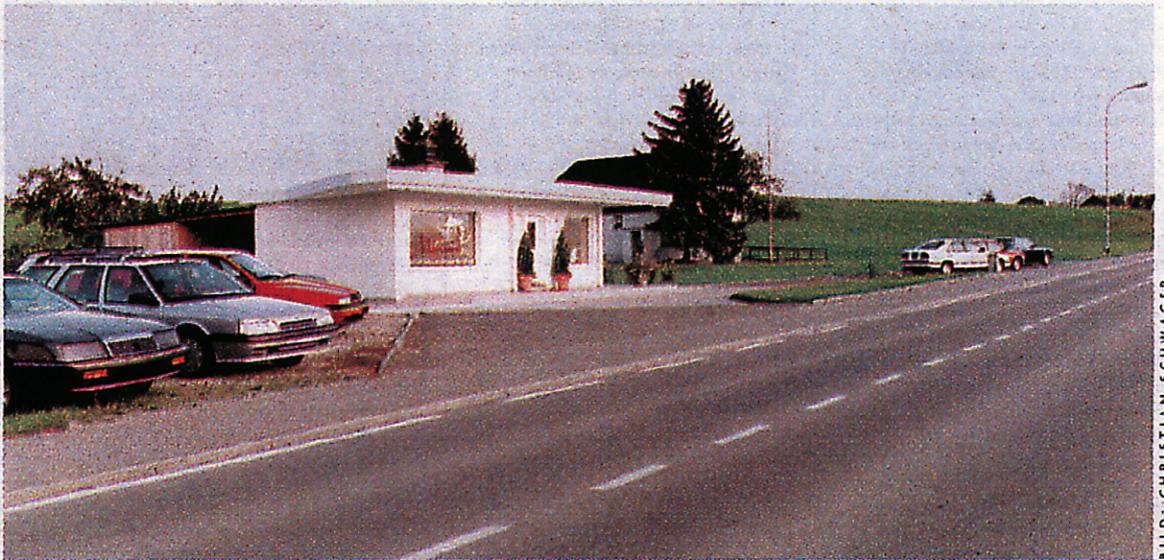
Nebenan dokumentieren Plakate, wie der Gedanke der Mobilität sich in ganz verschiedenen Bedeutungsfeldern verbreitete: Früher gings mit dem Auto noch zum Picknick! Songs berichten von Sehnsüchten und Motorenpower, Fotos von Nicolas Faure vom Erscheinungsbild von Landschaften mit Strasse, Filme und Videos vom Sinn der Schnellstrassen und vom

Widerstand dagegen sowie von einem Grossvater, der auf dem Pannestreifen ausgesetzt wird.

Velo- statt Pannestreifen

Weiter lernt man einen Urvater der Autobahn, Theophil Gubler, kennen. Einen, der sich seltsamerweise als begeisterter Velofahrer und Sanskrit-Wissenschaftler dem Kampf um die neue Strasse verschrieb. Was zur Folge hatte, dass erste Autobahnen noch mit Velostreifen geplant wurden. Schliesslich zeigt die Ausstellung die hiesigen Autobahnen in den historischen Bezügen: Die erste privatwirtschaftliche Autobahn in Oberitalien und die Hafraba (Hamburg-Frankfurt-Basel) in den Zwanzigerjahren waren, welche die Idee der Nord-Süd-Verbindung wachsen liessen. Daraus entwickelte sich ein ganzes Netz, dessen Grösse noch nicht bestimmt war, als am 6. Juli 1958 darüber abgestimmt wurde. Der Fotoschüler Christian Schwager schildert am Beispiel der Verbindung Winterthur-St. Gallen, wie das «Ja» zu den «Nationalstrassen» eine zuvor wichtige Hauptstrasse in provinzieller Bedeutungslosigkeit versinken liess: Aus einem Restaurant wurde ein Bordell, aus einer Tankstelle ein Nailstudio. Der Bau der Autobahn hat manchenorts dauerhaft für tosenden Lärm, andernorts für Ruhe gesorgt.

ZÜRICH, MUSEUM FÜR GESTALTUNG
VERNISSAGE FR 5.3., 19 UHR; BIS 9.5.
FÜHRUNGEN: JEWEILS MI 18.15 UHR



Zuvor Tankstelle, jetzt Nailstudio: Hauptstrasse wird durch Autobahn zum stillen Nebenschauplatz.

BILD: CHRISTIAN SCHWAGER