

AUTOMOBILISTEN HELFEN DEN ARCHAEOLOGEN

Nationalstrassenbau in der Schweiz führte auf zahlreiche Spuren der Vergangenheit / Mit Treibstoffgeldern bezahlt

frs. - Der Beschluss wurde am Montag, 13. März 1960, auf Antrag des damaligen Vorstehers des Eidgenössischen Departementes des Innern, Bundesrat Philipp Etter, von der Landesregierung gefasst: "Die Kosten der Ausgrabung, der Bergung oder der wissenschaftlichen Aufnahme (Fotos, Skizzen, Vermessungen) historischer Funde im Trasse künftiger Nationalstrassen sind Erstellungskosten der Nationalstrassen im Sinne von Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag."

Mit diesem Bundesratsbeschluss legte die Exekutive rechtzeitig in der Anfangsphase des Autobahnbaues den Grundstein für die Sicherung zahlreicher archäologischer und kulturhistorischer Siedlungsspuren im ganzen Lande. Mit dem guten Beispiel vorangegangen war allerdings der Regierungsrat des Kantons Bern. Am 18. August 1959 schufen die bernischen Behörden "für die archäologische Betreuung des Strassenbaues" eine Assistentenstelle, und das war für schweizerische Verhältnisse eine Pionierleistung. Denn damit wurde, um mit den Worten des Berner Kantonsarchäologen Hans Grütter zu sprechen, "die faszinierende Gelegenheit wahrgenommen, so gewissermassen nebenbei die kulturhistorische Forschung wesentlich fördern zu helfen."

Mit beträchtlicher finanzieller Unterstützung der Motorisierten des ganzen Landes - über den Treibstoffpreis bezahlen noch immer alle Strassenbenützer mit jeder Tankfüllung ihr Scherflein an die wissenschaftliche Vergangenheitserforschung - kamen die Archäologen ein beträchtliches Stück weiter auf dem Weg zurück zu den Anfängen dieses Siedlungsraumes. Im Rechenschaftsbericht der Archäologischen Zentralstelle für den Nationalstrassenbau (Basel) stellte dazu der nun zurückgetretene Vorsteher des Innenministeriums, Bundesrat Hans Hürlimann, unter anderem fest: "Es erstaunt nicht, dass sich der Nationalstrassenbau und die Archäologie als Weggefährten zusammengefunden haben. So weit diese beiden Gebiete an sich auseinanderliegen mögen, besteht zwischen ihnen doch ein innerer Zusammenhang, der tiefer geht als

das oft zufällige Zusammentreffen auf einer Baustelle." Im wesentlichen bot sich die unübertreffliche Chance, während eines guten Vierteljahrhunderts in weiten Teilen der heutigen Schweiz beim Strassenbau systematisch nach Vergangenheitszeugen Ausschau zu halten. Zu diesem Zwecke wurden entlang den Autobahnbaustellen gegen dreissig grössere Ausgrabungen und zahlreiche kleinere Sondierungen durchgeführt.

Die Ergebnisse lohnten denn auch die Mühe. Die Liste der sichergestellten vor- und frühgeschichtlichen Zeugnisse reicht von der Untersuchung eines gallo-römischen Tempelbezirks in Thun-Allmendingen bis hin zum vergleichsweise bescheidenen Fund von zwei Dutzend spätbronzezeitlichen Gefässen beim nachträglichen Bau der Raststätte "Windrose" in Gunzgen-Süd. Bundesrat Hürlimann zog dazu die folgende Zwischenbilanz, denn noch ist das grosse nationale Jahrhundertwerk nicht ganz abgeschlossen: "Der Nationalstrassenbau begegnete schon den Trassierungsproblemen des Chaussée-Baues des 19. und 18. Jahrhunderts. Städtegründungen und klösterliche Siedlungen des hohen und frühen Mittelalters haben die primitiven Fuhr- und Reitwege jener Zeit vorgezeichnet, und die Trassen der Nationalstrassen fallen vielerorts wiederum mit den grossen Durchgangsstrassen der römischen Epoche zusammen. Immer wieder die gleichen Oertlichkeiten und Gegenden boten sich zum Bau dauernder Siedlungen an, und zu ihnen gehörten immer entsprechende Verkehrswege. Den Kostenträgern des Nationalstrassenbaues, also der Gesamtheit der Automobilisten, gereicht es jedenfalls zur Ehre, auf diesem Wege einen Beitrag zur Förderung unserer Kultur zu leisten."

31.1.1983