

# Ortsbild und Strasse : Möglichkeiten für erträgliche Lösungen

Autor(en): **Ganz, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 2-de

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174334>

## **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.

## Ortsbild und Strasse – Möglichkeiten für erträgliche Lösungen

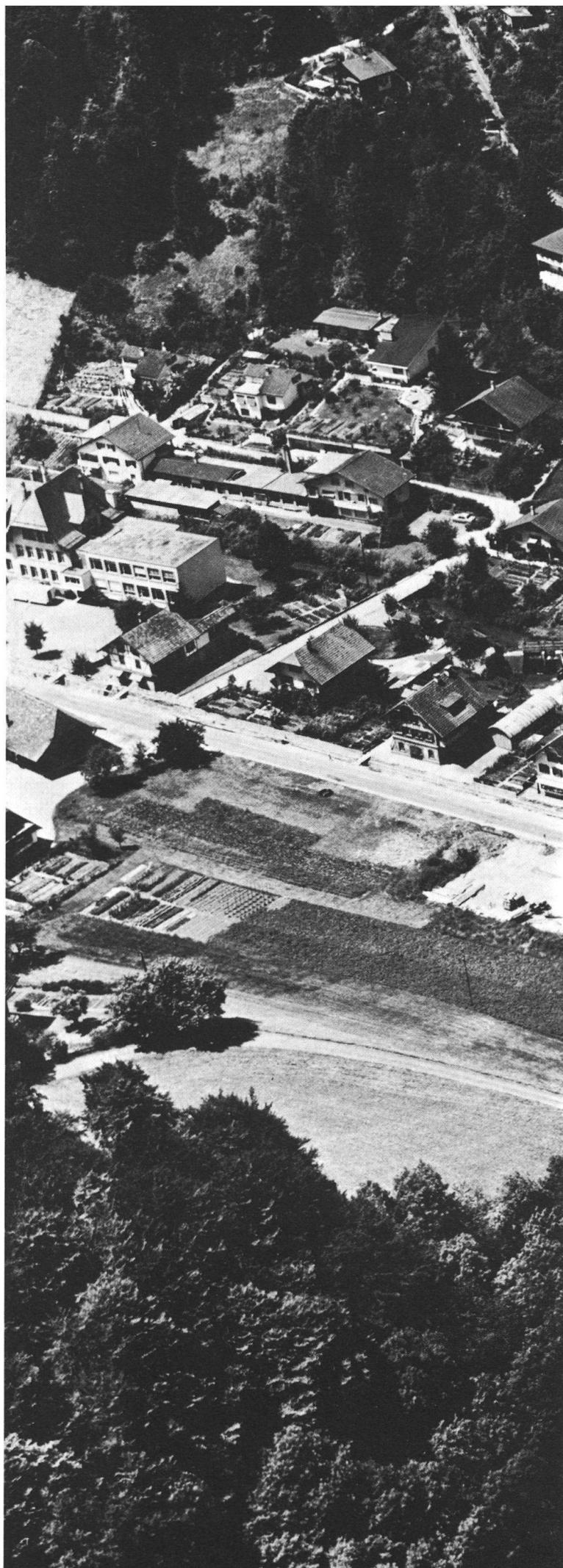
Die Zeiten dürften endgültig vorbei sein, in denen Tiefbauämter und Baudirektoren auf einem Plan nach VSS-Normen Linien ziehen und bald darnach Bagger ihren Beitrag an die «Umweltgestaltung» leisten. Es ist in den letzten Jahren zur Genüge gezeigt worden, wie auf diesem Wege aus geschlossenen und harmonisch gewachsenen Ortsbildern, die durch eine Strasse mit der Aussenwelt verbunden waren, plötzlich Strassen werden, an denen noch einige Häuser stehen. Genügt der Name auf der Ortstafel, um die Eigenart und das Charakteristisch-Einmalige einer Ortschaft zu gewährleisten?

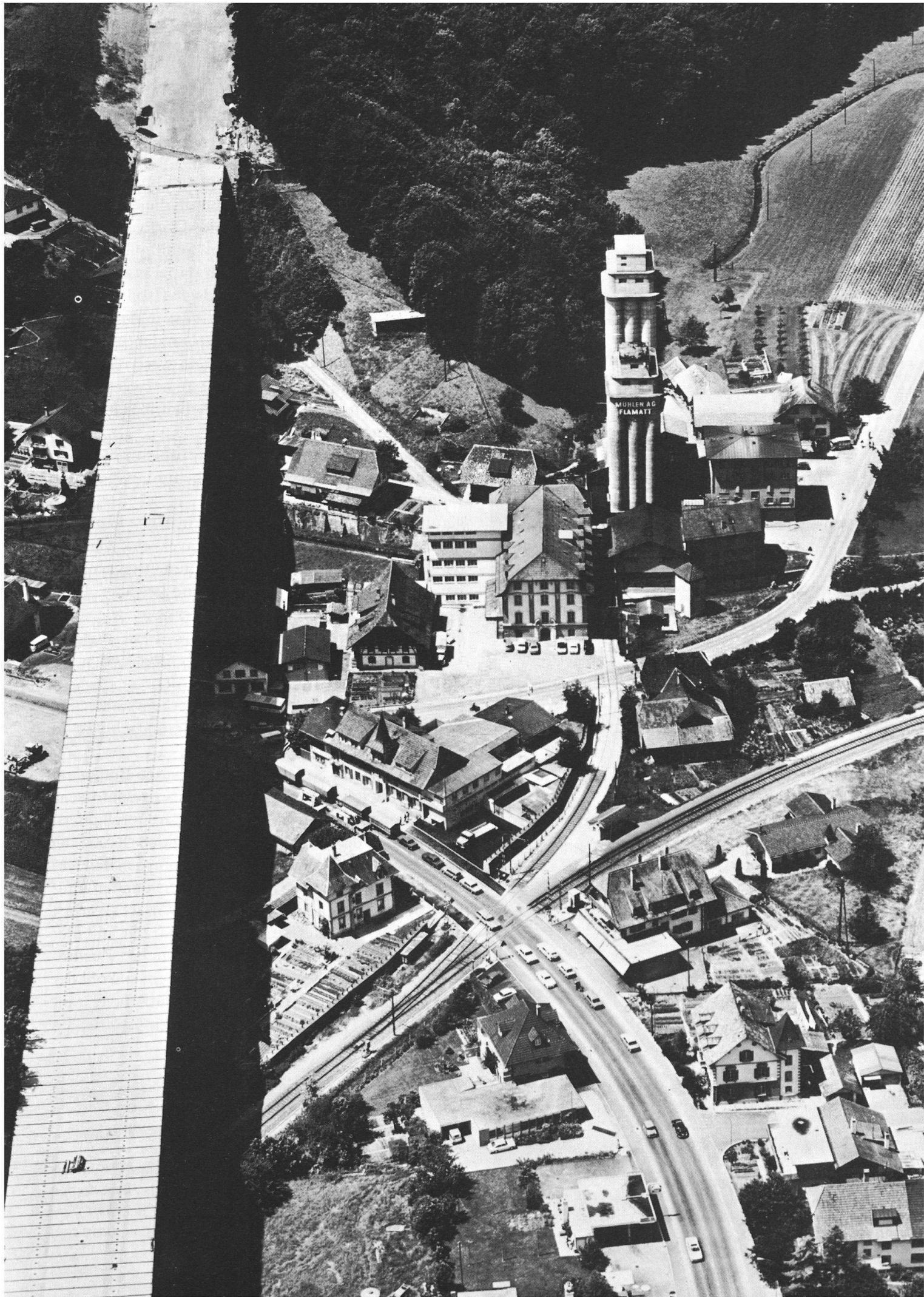
Unter dem Druck der öffentlichen Meinung wird heute doch die Leistungsfähigkeit einer Strasse zunehmend relativiert und der Wohnlichkeit, aber auch der Erhaltung der schützenswerten Ortsbilder gegenübergestellt. Einige Beispiele aus der Thurgauer Praxis mögen Lösungen zeigen, wo versucht wurde, den aus unserem Leben nicht mehr wegzudenkenden Individualverkehr massvoll zu ermöglichen, aber ohne allzu grosse Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualitäten und ohne schwerwiegende Verluste an Kultur- und Naturwerten.

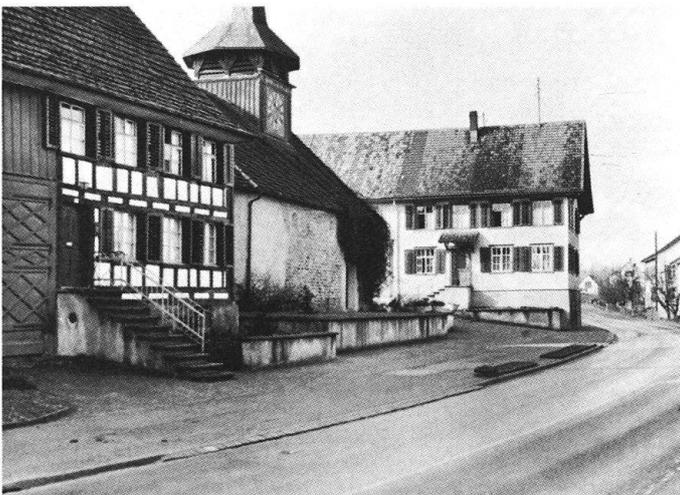
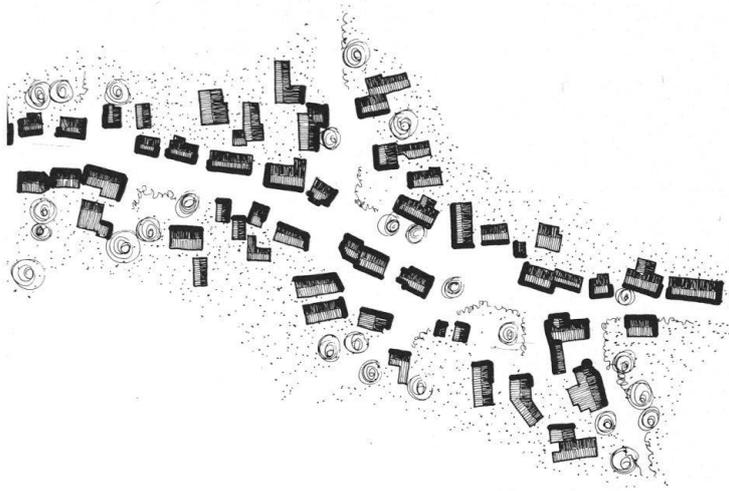
### *Triboltingen*

ist ein «Testdorf» der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz, das sich durch seine Lage, seine Geschlossenheit und seine formale Einheitlichkeit auszeichnet. Die vor kurzem durchgeführte Untersuchung der formalen und nutzungsmässigen Strukturen hat deutlich gezeigt, dass die Strasse derart zur Existenzfrage des Dorfes gehört, dass eine Umfahrroute zu erstellen sich aufdrängt. Eine Strasse bedeutet immer einen Eingriff, besonders wenn es sich um eine Neuanlage handelt. Unterhalb Triboltingen führt zwar die Bahnlinie durch, eine Strasse

*Dieses Bild bedarf nicht des Kommentars. Obwohl beinahe zum geflügelten Wort geworden («Die Schweiz darf sich kein zweites Flamatt mehr leisten»), sind solche Lösungen noch heute unter Verkehrsfachleuten gängig.*







mit optimaler Linienführung würde aber nicht nur die kritische Landschaft zwischen See und Hang zusätzlich belasten, sondern auch den Schilfgürtel empfindlich tangieren. Die Anliegen des Heimatschutzes drohten in Konflikt zu geraten mit denjenigen des Naturschutzes. Dem gemeinsamen Wunsch beider Vereine entsprechend beschäftigt sich nun das Tiefbauamt des Kantons Thurgau damit, diejenige Strassenführung zu konzipieren, die das Dorf vom Durchgangsverkehr befreit, ohne den Schilfgürtel anzuschneiden. Zusätzlich wirkt sich dabei erschwerend aus, dass der Eingriff ins Landschaftsbild auf ein Minimum reduziert werden soll, dass in naheliegenden Schulhaus keine unterrichtsstörenden Immissionen entstehen dürfen und dass kein wertvolles Kulturland verlorengehen darf. Diese komplexe Aufgabe kann nur in gemeinsamer Arbeit gleichberechtigter Partner gelöst werden.

Eine andere Lösung des Verkehrsproblems hat noch am Ende der Ära des Fuhrwerkverkehrs die Gemeinde *Weinfeld*

gefunden: der Flecken kann nur in einer Richtung durchfahren werden; der Gegenverkehr verläuft parallel zur Bahn, tangential am alten Ortskern vorbei. Diese Lösung hat sich bis heute bewährt. Dennoch ist ein derartiger Einbahnverkehr, wie auch andere Beispiele zeigen, auf lange Frist nur als Übergangslösung zu werten; in nächster Zeit sollte eine Umfahrungsstrasse gebaut werden.

Eine weitere Art der sogenannten Verkehrssanierung konnte dank der Intervention des Heimatschutzes in *Kesswil und Uttwil*

erreicht werden. Kesswil am Thurgauer Bodenseeufer zeichnet sich durch eine grössere, geschlossene Riegelhausgruppe aus. Der Ausbau der Durchgangsstrasse und der im Dorfkern liegenden Kreuzung hätte nach den üblichen Strassenbaunormen den Abbruch der zwei für das Ortsbild entscheidenden Bauten bedingt und damit den totalen Gesichtsverlust des Dorfes bedeutet. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde und mit der selbstverständlichen Zustimmung des kantonalen Baudirektors, dem sowohl der Strassenbau als auch der Ortsbildschutz anvertraut sind, hat das Tiefbauamt die beiden Schlüsselbauten

*Triboltingen (TG)* ist ein gewachsenes Dorf aus Riegelhäusern, durch das sich eine Strasse schlängelt. Der Freiraum ist auf beiden Längsseiten durch zusammengrückte Bauten, sogenannte Engpässe, abgeschlossen. Jeder Baukubus hat eine scheinbar eigenwillige Stellung, wodurch eine lebendige Einheit entsteht – im Gegensatz zu modernen Siedlungen, in denen sich die Baukuben auf der vom Verkehr diktierten Baulinie in Achtungstellung erstarrt und damit lebensfeindlich aufreihen.

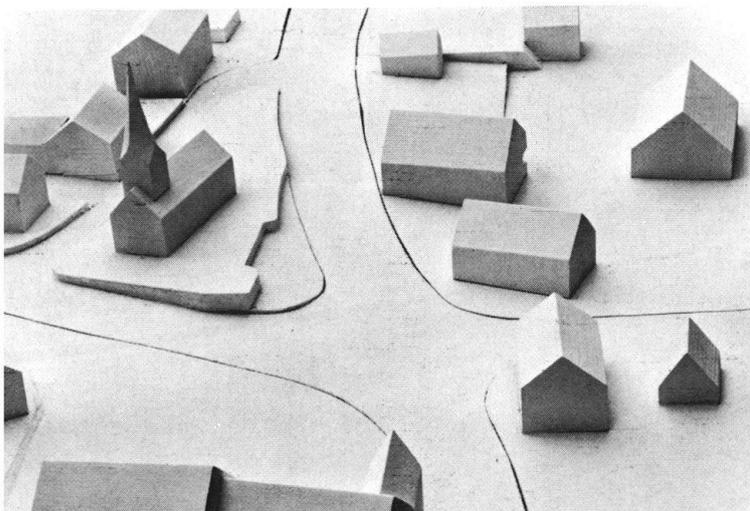
verschieben lassen, so dass nun die gleiche Staffelung der Bauvolumen und ein ähnlicher, wenn auch etwas ausgeweiteter Freiraum den Ortskern prägen. Die gleichzeitig eingeleitete Aussenrestaurierung einiger Häuser ist teilweise abgeschlossen. Noch steht die nicht ganz einfache Aufgabe bevor, die normierten Wegweiser, optisch aktiven Verkehrsschilder, Lichtsignale und Laternen ins Ortsbild zu integrieren!

In Uttwil ging es um die Rettung eines Einzelbaues, des «Frohsinns», der durch die Fernsehaktion «Grüezi mitenand» über den Kanton hinaus bekanntgeworden ist. Der seither aussen restaurierte Riegelbau von 1722 dominiert heute mit der Kirche zusammen den Strassenraum und bildet die Visitenkarte des ganzen Dorfes.

Es braucht nicht ausdrücklich betont zu werden, dass hier Möglichkeiten der Strassensanierung anhand von mustergültig gelungenen Beispielen aufgezeigt wurden. Weniger geglückte Eingriffe, sogenannte «grosszügige Sanierungen» (sie waren bis vor kurzem politisch attraktiver als der Ortsbildschutz), brauchen nicht beschrieben zu werden. Es soll damit nur angedeutet werden, dass sich die Intervention des Heimatschutzes, das Drängen aufs Masshalten auch im Strassenbau und die konsequente Durchgestaltung aller Eingriffe ins Orts- und Landschaftsbild rechtfertigen – und oft auch lohnen, da nämlich, wo auf das Verständnis der zuständigen Behörden gebaut werden kann.

Jürg Ganz

*Uttwil (TG) war vor der Motorisierung ein Dorf, durch das sich ein Weg wand, und drohte durch den Ausbau zu einer Strasse zu werden, an der noch einige Häuser stehen. Zum Glück konnte in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt und mit Hilfe der Aktion «Grüezi mitenand» der «Frohsinn», ein Riegelhaus von 1722, gerettet werden. Er setzt heute einen neuen Akzent im Dorf. In Kesswil (unten) wurde am Modell vor der Verschiebung der neue Standort der beiden für den Ortskern entscheidenden Bauten (rechts neben der Kirche) festgelegt.*





Ein betrübliches Kapitel in der Geschichte des Strassenbaus ist in Gümmenen-Mühleberg geschrieben worden. Auch hier sprechen die Aufnahmen für sich, zeigt doch die Gegenüberstellung auf der linken Seite auf drastische Weise die vollständige Zerstörung eines Siedlungsraumes durch die Phantasielosigkeit und den sturen Normen-Perfektionismus im heutigen Strassenbau. Durch den Abbruch der südlich der Strasse gelegenen Häuser mit ihren üppigen Dachformen wurde das Strassendorf, das sich einst in den engen klusartigen Durchgang hineinzog, völlig entstellt. Bearbeitungsspuren im nackt daliegenden Sandstein erinnern an eine Zeit, in der natürliche Voraussetzungen und menschliche Eingriffe sich noch in Harmonie begegnen konnten, waren doch die geschlissenen Häuser praktisch in den Felsen hineingebaut. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Stimmbürger der Gemeinde nicht kurzerhand die Dynamit-Lösung sanktioniert hätten, wären zum vornherein vernünftige Vorschläge durch die verantwortlichen Verkehrsfachleute unterbreitet worden. Wo aber dem Heimatschutz nur noch die Feuerwehrübung im letzten Augenblick bleibt, ist der Erfolg meist fraglich.



Welche tiefgreifende Auswirkungen eine «Strassensanierung» auch auf das innere Ortsbild, auf die Wohnqualität einer Siedlung hat, ist am Beispiel Gümmenen ebenfalls in aller Deutlichkeit zu erleben. Das einst mit viel Sinn für Behaglichkeit gestaltete Dorf wurde durch den Tiefbauer-Eingriff auch in seinem Wert als Lebensraum stark beeinträchtigt: der optische Erlebnisbereich beschränkt sich auf Betonmauer und kahle Böschung.

