

Kantonsstrassen in Ortskernen

Autor(en): **Birkner, Othmar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **81 (1986)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175274>

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.

ren, dass das innerstädtische Verkehrsnetz nicht überlastet wird. Auf Strecken, wo ein Bus verkehrt, muss dieser auf einer separaten Busspur den Pfortner passieren können.

Z wie Ziel

Die Postulate an den Strassenbau(er) aus der Sicht des Ortsbild- und Umweltschutzes wie auch aus jener der Fussgänger und Velofahrer decken und ergänzen sich: Menge und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind auf ein für alle Strassenbenützer und Anwohner zuträgliches Mass zu beschränken. Dies lässt sich nur erreichen durch eine konsequente *Umkehr der Prioritäten*. Das umweltfreundliche Gehen und Radfahren und das umweltschonende Benützen von Bus und Bahn sind gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen und dadurch zu fördern. Ebenso nötig ist eine Abkehr vom Glauben, mit einer Trennung der verschiedenen Verkehrsarten liessen sich die Gefahren beseitigen. Eine solche *Strategie* liesse sich nicht ohne den weitgehenden Verlust der wertvollen und charakteristischen Strassen- und Ortsbilder verwirklichen. Unter den Prämissen einer prinzipiellen Verkehrsberuhigung hingegen sind *Veränderungen* möglich: von der verlängerten Grünphase für die Fussgänger über die Aufhebung von Pendler- und Besucherparkplätzen bis zu einer Neuaufteilung der Strassenflächen (Rückbau). Ziel ist eine *Aufwertung der Innerorts-Strasse*. Sie soll nicht länger fast ausschliesslich auf die rasche Ortsveränderung, die grossräumige Mobilität zugeschnitten sein, sondern wieder ihre volle Bedeutung im Ortsganzen wie in der unmittelbaren Umgebung erhalten. Typus, Erscheinungsbild, Charakter und Identität tragen ebenso zu dieser Bedeutung bei, wie die Erfüllung der vielfältigsten Aufgaben für den fahrenden, gehenden und verweilenden Menschen.

Urs Michel,
dipl. Arch./Planer ETH



«Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen» lautet eine vom Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich und vom Tiefbauamt des Kantons Baselland herausgegebene Wegleitung. Sie signalisiert eine neue Geisteshaltung, aber noch keinen grundsätzlichen Wandel.

Noch vor 20 Jahren war man für den Verkehr zu jedem Opfer bereit. Es war ein *Verkehrsransch* mit dem sich noch Historiker und Psychologen beschäftigen werden. Der Patient scheint nun aus dem Fieberwahn erwacht zu sein, fühlt sich aber noch schwach und benommen. Immerhin realisiert er bereits schockiert die schrecklichen Wunden einstiger Selbsterstörung. Wie ist die erste Reaktion? Man will die Wunden in den Ortskernen heilen – soweit dies überhaupt möglich ist und empfindet in der vorliegenden Schrift jede Menge von Schönheitspflästerchen. Die nachwirkende Benommenheit äussert sich darin, dass man noch immer glaubt, dass unter gewissen Umständen weitere Strassenbauten eine Lösung bringen. Es wird immer wieder von *Umfahrungsstrassen* gesprochen. Unsere Umwelt wird aber nicht erhalten, wenn der Strassenbau vom Ortskern auf die angrenzende Landschaft verschoben wird. Wie oft muss noch wiederholt werden: Der *Privatverkehr*

muss eingeschränkt werden, der öffentliche Verkehr (Eisenbahn, Bus, Taxi...) muss gefördert und verbilligt werden, die Dorfbewohner müssen bereit sein umzusteigen! Jenen, die nicht umsteigen wollen, darf man keine weiteren Strassen «schenken»! Aus der Alltagssituation, die letztlich die unhaltbaren Zustände bestimmen, sei nur ein Beispiel genannt: Es geht nicht an, dass von einer Bahnstation nach 20 Uhr kein Bus mehr zum Dorf verkehrt, eine Taxifahrt von etwa 5 Kilometern 15 bis 20 Franken kostet und bei Verwendung durch mehrere Personen diese Taxe sogar noch erhöht wird.

Vor der Motorisierung

Der Raum zwischen den Häusern wurde von der Farbe des Mergel-Strassenbelages bestimmt. Die Mauern, besonders der mächtigen Scheunen, waren mit Kalk und Mergel verputzt. Im Herbst wogten zudem die reifen Kornfelder im gleichen Goldgelb. Dazu kamen goldbraune Miststöße, manchmal kunstvoll ge-

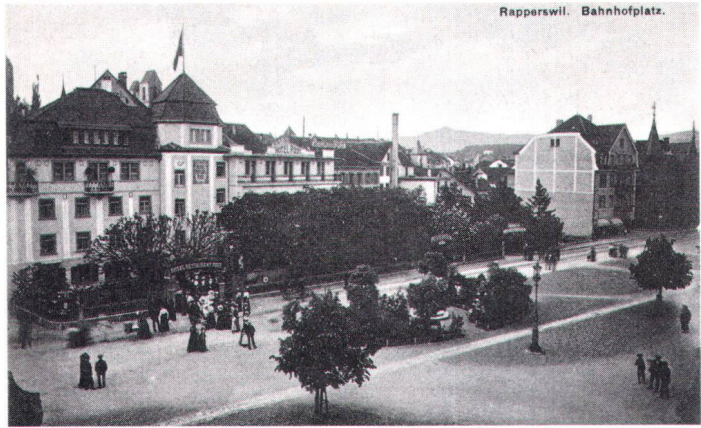
Die Dorfstrasse von Arisdorf BL (Bild Birkner).
Rue principale du village d'Arisdorf BL.

Routes cantonales dans les villages

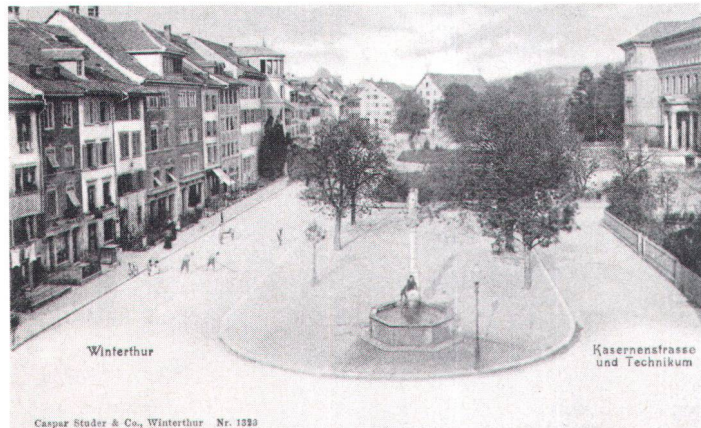
Sur ce thème, une brochure contenant des directives a été publiée conjointement par l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich et le Service des routes du Canton de Bâle-Campagne. Elle témoigne d'un nouvel état d'esprit, mais non pas d'un changement fondamental.

Il y a vingt ans encore, on sacrifiait tout à la circulation motorisée. Cette ivresse est tombée, mais le malade est encore un peu hébété. Il cherche bien à réparer les dégâts – dans la mesure du possible – mais persiste à croire qu'en certains cas l'extension du réseau routier est une solution: on continue donc à parler de voies de contournement, alors que le fait de déplacer une route du centre de la localité à sa périphérie n'est pas plus supportable pour l'environnement. Il faut le répéter sans cesse: le trafic privé doit être contenu, les transports publics développés et moins coûteux. Les plans d'alignement sont une création du XIXe siècle et n'ont d'abord figuré que dans les cadastres: on ne faisait pas

Unsere Strassen einst...



Rapperswil. Bahnhofplatz.



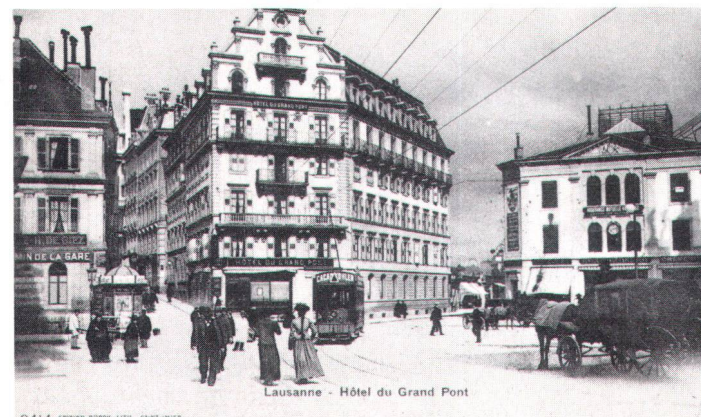
Winterthur

Kasernenstrasse und Technikum

Caspar Stöckli & Co., Winterthur Nr. 1080



Pfäffikon - Seestrasse



Lausanne - Hôtel du Grand Pont

2414 EDITION BURCK, LITH., SAINT-IMIER

...und heute



Nos rues autre fois...



Chaux-de-Fonds - Rue Léopold Zrosser

1173 c. Edition Burgy Lith. Saint-Imier

Als die + die wasser fann. Buehner



5871 - Gstaad - Post.



21370 - Straße an Morschach



Strada di S. Bernardino. San Giacomo

...et aujourd'hui



de trottoirs et les avant-cours servaient de transition entre le domaine public et les propriétés privées, avec leurs voies d'accès en terre battue, leur fontaine, leur fumier, leur aménagement au caractère accueillant.

On ne peut pas revenir à la terre battue maintenant que les pavages et le bitume l'ont remplacée; mais la brochure en question recommande de bien marquer l'entrée des villages; par exemple en plantant d'arbres les espaces entre route et maisons qui ont perdu leur caractère de jadis. Et puisqu'on ne veut ni ne peut éloigner totalement du village la circulation motorisée, des trottoirs sont nécessaires – mais sans suivre la ligne géométrique de la route.

Le Service routier bâlois, dans ses efforts d'enjolivement, tombe dans un romantisme un peu ridicule qui va parfois jusqu'au «kitsch». Et, en dépit de suggestions intéressantes pour l'aménagement futur des villages et pour leur épargner de nouveaux ravages, la brochure a l'allure d'un document en faveur des occasions de travail pour entreprises de construction. Dès la première page, il est question de «routes à forte capacité» et de l'«extension du réseau des routes cantonales et des voies de communication locales»... Ces directives d'aménagement impliquent à l'évidence une surcharge ornementale des centres villageois. Et quand elles recommandent un revêtement de sol en dalles de pierre calcaire, on ne se demande pas à qui cela profitera!

Cartier villageois typique de Bâle campagne
Typischer Dorfraum in Basel-land (Zeichnung O. Birkner).

zopft. Auf ihm scharren Hühner. Im Vorgarten waren sie nicht erwünscht. Blumen und Gemüse wurden durch einen gehörig hohen und einfachen Lattenzaun geschützt. Der Brunnen aus weissem Kalksteinstock und Trog setzte einen speziellen Akzent. Vor ihm konnte der Platz gepflastert sein. Eine Linde mit duftenden Blüten im Frühling rundete das durch seine Einfachheit eindruckliche Bild ab. Der Vorplatzbereich der Häuser war nicht speziell gekennzeichnet.

Strassenlinien sind eine Erfindung des 19. Jahrhunderts und waren zunächst nur auf Katasterplänen eingezeichnet. Es gab also keine Trottoirs. Gleichwohl war der Vorplatzbereich als Übergang von der öffentlichen zur privaten Zone spürbar. Der laufende Brunnen stand in diesem Grenzbereich oder war sogar in die Mitte des öffentlichen Bereiches gerückt. Er lud den Fremden zur Labung ein und war Ort der Begegnung. Der Miststock rückte wie der Vorgarten in den Privatbereich. Sie gaben über die Ordentlichkeit des Hauses, Viehbestand, Vermögen usw. des Besitzers Auskunft. Das ausladende Scheunendach reichte oftmals teilweise über den Miststock. Damit betrat man den Schutzbereich des Hauses. Das offene Scheunentor und die unverschlossene Haustüre gaben für den Wanderer, Gesellen, Saisonarbeiter und den einst vielfältigen von Dorf zu Dorf zie-

henden Händlern wichtige Fingerzeige über die zu erwartende Gastfreundschaft. Bei einem Fest konnten die Flügel des Scheunentores ausgehängt werden. Auf Böcken ruhend, waren sie nun Festtafeln in oder vor der offenen Einfahrt – je nachdem, ob mehr familiär oder öffentlich aufgetischt wurde.

Dies sind nur einige Feinheiten, die das Dorfbild prägten, die Dorfstrasse als Lebensraum kennzeichneten.

Gute Ansätze

Ein *Hauptanliegen der Schrift* ist nun, dass jeweils der «Eingang des Dorfes» wieder ablesbar wird. Näher gerückte Häuser teilten die oft langgestreckten Dorfkörper in «Raumkammern». Sie wurden durch etwa 5 Meter breite Durchfahrten gekennzeichnet. Innerhalb der Raumkammern fächerten sich die Häuser bis etwa 20 Meter auseinander. Die Einengungen fielen oftmals den Strassenkorrekturen zum Opfer. Hier empfiehlt die Broschüre wenigstens durch *Baumpflanzungen* eine Annäherung des ursprünglichen räumlichen Zustandes. Auch das Trottoir ist ein Element, mit dem wir heute in der Regel weiterleben müssen, weil wir den motorisierten Verkehr nicht gänzlich aus dem Dorf verbannen können und wollen. Die Broschüre empfiehlt nun eine «Verzahnung von Trottoir und Vorplätzen». Der Randabschluss des Trottoirs soll «nicht der Fahrbahnge-

metrie folgen», und die hintere Trottoirkante soll «möglichst nicht parallel zum Strassenrand» verlaufen.

... und schlechte

Schon alleine diese Punkte rufen die Eigenart des dörflichen Raumes in Erinnerung (vgl. Skizze). Sie lassen den «erlebnisreichen Vorbereich zwischen Haus und Strasse» wieder aufleben. Missverstanden wird aber die einmalige Eigenart des Dorfes, wenn zugleich vor «gleichförmigen Massnahmen und Baustoffen» gewarnt wird. Die Gleichförmigkeit der einstigen Mergelbelage war ganz anders als die Monotonie grosser Asphaltflächen. Die *kantonale Baudirektion* zeigt in ihren Bemühungen Ansätze zu einer ländlichen Romantik, die beispielsweise im neu gestalteten Brunnenbereich des Liestaler Gestadeck-Platzes peinlich zum Ausdruck kommt. Als im Sommer 1985 die Presse zu den ersten, nach Anleitungen der Broschüre gestalteten Ortskernen eingeladen wurde, musste Heinz Weber bereits feststellen: «Es zeigt sich ein gestalterischer Übermut, bei dem man ein wenig in Sorge gerät, dass er plötzlich in Kitsch umschlagen könnte.»

Wie einleitend schon angedeutet wurde, wirkt die Broschüre trotz wertvoller Anregungen zur zukünftigen Ortskerngestaltung und Verhinderung weiterer Zerstörungen noch immer wie ein Arbeitsbeschaffungsheft für *Tief- und Strassenbaufirmen*. Da ist schon auf der ersten Seite die Rede vom Bau weiterer «Hochleistungsstrassen» und «Ausbau des Kantonsstrassennetzes in und zwischen den Ortschaften...». Die Gestaltungsrichtlinien leiten deutlich zu einer gestalterischen *Überinstrumentierung* des Dorfkerns. Und da wird etwa Kalksteinplattenbelag empfohlen (das leistete man sich einst einmal in der Kirche, sofern nicht alte Grabsteine zur Verfügung standen!). Ja, wer reibt sich bei dieser Lektüre wohl die Hände? *Othmar Birkner*

