

"Ortsplanung Glarus 1948" : ein ungeschminkter Blick auf Glarus : 80 Jahre nach dem Wiederaufbau

Autor(en): **Kamm, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus**

Band (Jahr): **91 (2011)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-584948>

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.

«Ortsplanung Glarus 1948» Ein ungeschminkter Blick auf Glarus – 80 Jahre nach dem Wiederaufbau

Rolf Kamm

Am 17. April 2011 veranstaltete das Glarner Architekturforum eine Gesprächsrunde mit dem Titel: «Ist aus städtebaulicher Sicht nach 150 Jahren der Lack ab?» Eine berechtigte Frage: Seit dem Wiederaufbau in den 1860er-Jahren hat sich Glarus stark verändert. Auch wenn die Innenstadt ihren Carré-Charakter weitgehend behalten hat, ist der Flecken von 2011 nicht derselbe, den Bernhard Simon und Johann Kaspar Wolff 1861 geplant haben.¹

Die massivsten Veränderungen im Stadtglarner Ortsbild brachte das 20. Jahrhundert, weshalb man in den Vierzigerjahren begann, die bauliche Entwicklung des Hauptortes aktiv zu planen und zu lenken. Da sich aber «die Unzulänglichkeit der bisherigen Massnahmen schon längst erwiesen» hatte, rieten die Architekten Daniel Aebli (1893–1981), Hans Leuzinger (1887–1971) und Egidius Streiff (1897–1952) dem Gemeinderat 1947 zu einer Planungsstudie. Die drei in Zürich und Glarus tätigen Architekten legten im Jahr darauf die «Ortsplanung Glarus» vor, die erste richtige Auseinandersetzung mit der städtebaulichen Entwicklung des Hauptortes seit 1861.

Wie dachten die drei Fachleute über das Carré-Glarus von Simon und Wolff? Wie beurteilten sie die Entwicklung von 1861 bis 1948 und welche Erwartungen hatten sie an die künftige Entwicklung der Gemeinde?²

Das Carré-Glarus und die Altquartiere

Die «Ortsplanung» beginnt mit den geographischen Gegebenheiten: Der Gemeindeboden ist zwischen Glärnisch und Linth recht schmal und weist

¹ Die Südostschweiz, 16.8.2011, S. 6.

² Die folgende Zusammenfassung stützt sich auf ein Exemplar im Besitz des Glarner Heimatschutzes (GLH): Daniel Aebli, Hans Leuzinger und Egidius Streiff: Ortsplanung Glarus 1948. Glarus 1948 (Typoskript, gebunden). 35 Seiten Text, 34 Seiten Fotos und Pläne.

mehrere Hügel auf. Ersteres spielte für den Wiederaufbau nach 1861 und bis ins 20. Jahrhundert noch keine Rolle, während die Hügel (Sonnenhügel, Bergli, Bürgli, Iseli- und Tschudirain) einen grossen Einfluss auf die Strassenführung und das natürliche Wachstum des Ortes hatten: Glarus hatte sich von seinem heutigen Nordwestrand (Oberdorf, Langenacker, Eichen) und dem Spielhof her nach und nach gegen die Linth und nach Süden hin ausgedehnt. Erst ab 1820 begann man, neue Quartiere wie den Kirchweg oder den Zaun etwas zu planen, eine Ortsplanung im heutigen Sinn gab es aber nicht. Dieser Zuwachs an Wohnbauten erfolgte ausschliesslich auf Kosten von Tagwenboden, die privaten Grünflächen, zum Beispiel südlich des Hauses in der Wiese, blieben unbebaut. Der Brand von 1861 schliesslich traf Glarus in einer Zeit der Prosperität und des wachsenden Wohlstands. Dort, wo sich heute der Volksgarten befindet, war ein neues Wohn- und Geschäftsquartier geplant: Neben dem alten Glarus sollte ein modernes Glarus entstehen, ein Vorhaben, dem der Brand ein jähes Ende bereitete.³

Der Wiederaufbau erfolgte «ohne Rücksicht auf alte Strassenzüge oder die Grundmauern». Mit dem Tschudirain musste sogar ein Hügel dem Carré-Plan weichen. Dass beispielsweise das neue Rathaus oder die neue Hauptstrasse schliesslich fast am gleichen Ort zu liegen kamen wie vor dem Brand tut der Radikalität des Carré-Plans keinen Abbruch. Simon und Wolff verdankt Glarus auch sein erstes Baureglement: «Über das Bauen im Innern der Carrés». Die drei Architekten meinten 1948 zum Wiederaufbau: «Wenn auch in späteren Zeiten diese Aufgabe entsprechend neuen Anschauungen anders gelöst worden wäre, steht doch fest, dass Glarus mit dieser Grundlage auf Jahrzehnte hinaus gut vorgesorgt hatte, und dass auf der Basis dieses städtebaulichen Entwurfs eine würdige städtische Anlage entstand.» (S. 3) Und es sei gelungen, «alle Beteiligten für einen gemeinsamen grosszügigen Gedanken zu gewinnen, unter Verzicht auf Einzelinteressen.»⁴

Trotz aller Bewunderung für den Carré-Plan sahen die Ortsplaner von 1948 auch einige städtebauliche Unzulänglichkeiten im Plan von Simon und Wolff:

Das Carré wurde in den 1860er-Jahren keineswegs fertig überbaut. Sichtbare Brandmauern wie am Warenhaus Schubiger waren eigentlich nicht vorgesehen, ohnehin war der Standort der Stadtschule von 1872 aus planerischer und praktischer Sicht ein Fehler. Auch die Abschlüsse der Häuserzeilen an der Rathausgasse (Restaurant Blume) oder am Spielhof beurteilten

³ Vgl. dazu den Artikel von August Berlinger S. 137ff.

⁴ Es versteht sich von selbst, dass der Wiederaufbau nicht ganz frei von Konflikten war. Vgl. dazu den Artikel von Christoph H. Brunner S. 113.

die drei Architekten als unbefriedigend. Die rechtwinklige Anordnung der Häuser werde zudem der Besonnung im Bergtal nicht gerecht und schaffe unübersichtliche Kreuzungen, was aber – wie der Durchgangsverkehr – um 1861 noch kein Problem darstellte.

Das Carré-Glarus war von Anfang an keine grüne Stadt: Dem Anlegen von Parkanlagen «ist keine grosse Aufmerksamkeit geschenkt worden», was sich erst mit dem Bau des Volksgartens 1876 änderte.⁵ Allerdings boten die privaten Gärten, wie zum Beispiel der Villa Flora, eine «gelungene Auflockerung».

Die Innenhöfe des Carrés liefen Gefahr mehr und mehr verunstaltet zu werden: Durch unkontrolliertes Anbauen verschlechterten sich die Hygiene- und Lichtverhältnisse. Auch die Vermischung von Wohn-, Gewerbe- oder gar Industriebauten wurde von Aebli, Leuzinger und Streiff bemängelt. Gleiches galt auch für die vom Brand verschonten Altquartiere, die zudem nicht zum neuen Glarus passen wollten: «Die Carrébebauung schliesst nicht flüssig an die Altquartiere an, was ein Blick auf die Pläne ohne weiteres zeigt. Dadurch sind auch die entsprechenden Strassenanschlüsse nicht befriedigend: Oberdorfstrasse, Bleichstrasse, Sand-Bolen [Schützenhausstrasse].» Diese Kritik am Carré-Glarus wiegt schwer. Im ursprünglichen Plan von 1861 war aber mindestens im Norden eine grosszügigere Variante vorgesehen, die mehr den Vorstellungen der Ortsplaner von 1948 entsprochen hätte. Warum Simon und Wolff davon abrückten und ihr Carré zwischen den Altquartieren «einklemmten», ist nicht bekannt.⁶

Nach 1870 ging die Stadtglarner Bevölkerung zurück und statt weniger grosser gab es nun viele kleinere Familien. Um 1900 traten an Stelle der grossen Textildruckereien kleine und mittlere Gewerbe- und Industriebetriebe, und die kantonale Verwaltung gewann an Bedeutung. All das beeinflusste die Entwicklung des Fleckens Glarus.⁷

Die Entwicklung von 1900 bis 1948

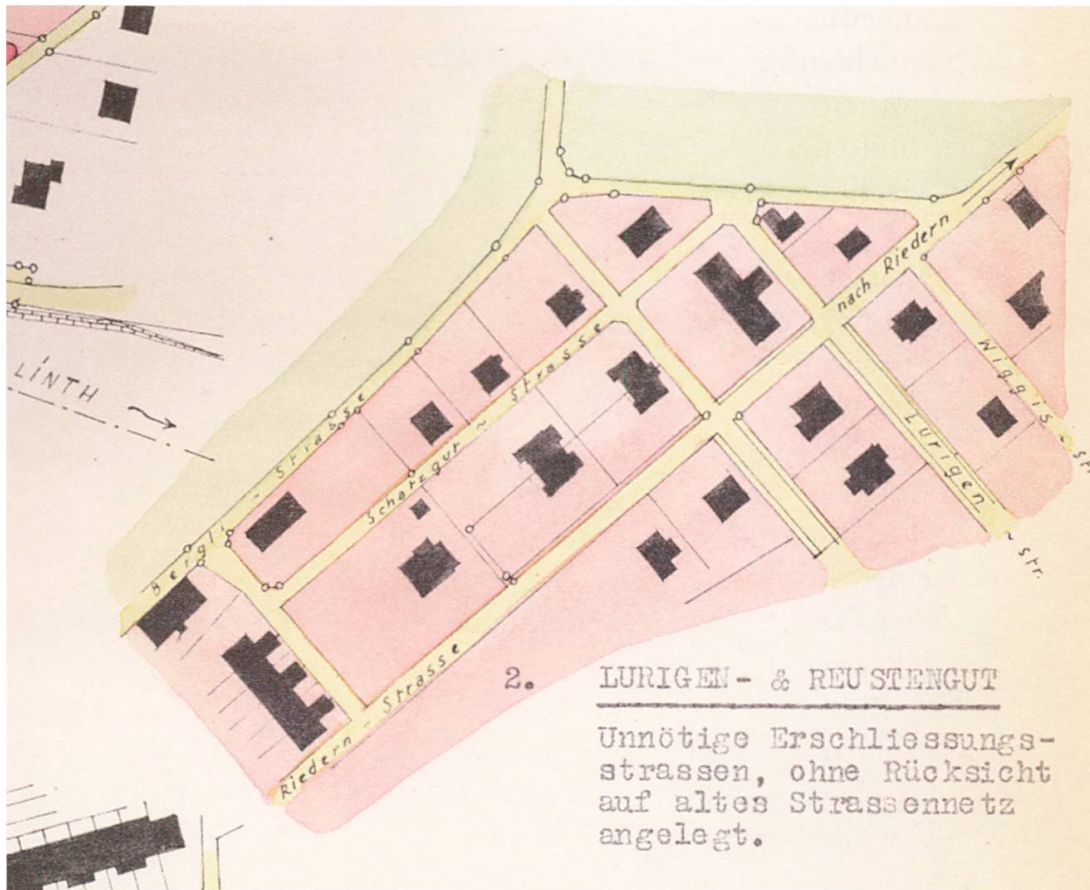
Wohnquartiere

Wegen des Bevölkerungsrückgangs nach 1870 wurden kaum neue Wohnquartiere gebaut. Die Ausdehnung von Glarus erfolgte erst nach 1900: 1919 das Lurigen- und Reustengut, 1925 das Unter- und das Obererlen, das Freuler- und das Walchergütli.

⁵ Veronika Feller et al.: Hauptort Glarus. Schauplätze seiner Geschichte. Glarus 2011, S. 122–128.

⁶ Feller et al., Hauptort Glarus, S. 196f.

⁷ Vgl. dazu: Feller et al., Hauptort Glarus, S. 38f.



Unnötige Strassen, Platzverschwendung und schlechte Parzellierung: Die Wohnquartiere des 20. Jahrhunderts waren für die drei Ortsplaner allesamt vertane Chancen.

Nach Meinung der drei Architekten waren alle diese Quartiere nicht gut gelungen. Ausser im Lurigen hatte es zwar in allen Fällen anfangs eine Gesamtplanung und «eine beträchtliche Anzahl Wettbewerbe» gegeben. In der Ausführung fühlte sich der Gemeinderat aber nicht mehr daran gebunden, oder der Baukommission fehlten «Energie und Ausdauer», wodurch die Pläne vergessen gingen. Immer wieder kam es zu «gewissen Abweichungen zum Schaden des Ganzen», zu «vollständig überflüssigen» Quartierstrassen oder im Wohnquartier Untererlen wurde ein Holzlager bewilligt. Nach dem Planungswettbewerb für das Obererlen unterblieb vorerst eine Überbauung, stattdessen kam nun die Kaserne dorthin, was für den «Endausbau eine unbedingte Erschwerung» bildete.

Ebenso vernichtend urteilten die Ortsplaner über die Überbauung am Berglihang, «wo eine wundervolle Gelegenheit, etwas Gutes zu schaffen, nicht erfasst und erkannt wurde» oder über die Quartiere Linthof, Winkelgut und Martigut («überflüssige und verkehrsstörende Erschliessungsstrasse»).

Zusammenfassend heisst es, die Bemühungen «neuere Wohnquartiere mit den älteren Siedlungsteilen zusammenzuschliessen und ihre bauliche Entwicklung nach modernen Grundsätzen zu regeln» hätten «recht eigentlich versagt». Die Ausdehnung der Stadt sei nicht bewusst «beeinflusst und gelenkt» worden, so dass unmöglich ein «rationelles und schönes Ganzes» entstehen konnte.

Die Gründe dafür lagen scheinbar darin, dass man die Bedeutung und Wichtigkeit einer frühen Planung nicht erkannt hatte, und es fehlten «Können oder Wollen» zur gesetzlichen Handhabe.

Die Ortsplaner zählten schliesslich auf, was der Architekt Konrad Hippenmeyer (1880–1940), Leiter des Stadtzürcher Bebauungsplanbüro bereits 1928 zu Glarus schrieb: «Unnötige Strassen, zu breite Strassen, Zersplitterung der Bebauung und dadurch Verteuerung der Werkleitungen, kostspielige Erschliessungen etc.»

Öffentliche Bauten

Wo auf dem Glarner Gemeindegebiet konnte man 1948 öffentliche Bauten unterbringen? Die drei Ortsplaner sahen dafür die Möglichkeit der Expropriation oder die Opferung von Tagwenboden zum Beispiel im Feld und auf Erlen. Gerade das Erlen wollte man aber eigentlich für Wohnquartiere, eine Sportanlage oder den Friedhof freihalten. Der Standort war gerade angesichts des knappen Bodens sehr entscheidend. Neben der Stadtschule wird auch die Handwerkerschule als Beispiel für eine schlechte Standortwahl genannt. Die Handwerkerschule befände sich in einem «Hinterquartier, das bereits selber schon alle Anzeichen einer unüberlegten Überbauung aufwies.»

Die Ortsplaner schlugen folgende Standorte für die gewünschten Bauten vor:

Gemeindebauten:

Primarschule	Umbau u. Erweiterung	Im Zaun
Kleinkinderschule	Neubau	Tschudi-Erlen
Katholische Kirche	Neubau	Zwischen Friedhof und Schützenhaus
Friedhof	Erweiterung	ebendort oder im Feld
Krematorium	Neubau	Feld
Sportplatz	Neubau	Gründli
Spielplätze	Neubau	Riedernstrasse, Volksgarten, Obererlen
Sauna	Neubau	vielleicht beim Sportplatz

Kantonale Bauten:

Kantonsschule	Neubau	Gut Mercier südlich des Spitals
Winterschule, Labor	Neubau	Turnergut
Verwaltungsgebäude	Neubau	Turnergut
(oder alles im Gut Mercier und kleines Turnergut für Spielplatz erhalten)		
Erweiterung Spital	Erweiterung	gegen Norden Gut Fritzsche
Heil- und Pflegeanstalt	Neubau	Buchholz
Kunstmuseum	Neubau	Volksgarten

Diese Momentaufnahme ist insofern interessant, als wir heute – 60 Jahre später – wissen, was aus dieser Idee geworden ist: Das Krematorium, das Verwaltungsgebäude oder die Heil- und Pflegeanstalt wurden nie gebaut. Diese Projekte haben die Planung dennoch massiv beeinflusst: Wegen der «drohenden» Heil- und Pflegeanstalt konnte das weite, ebene Buchholz bis in die Sechzigerjahre nie in die Ortsplanung einbezogen werden. Es war praktisch reserviert. Ein zentrales Verwaltungsgebäude lehnte die Landschaftsplanung nicht weniger als dreimal ab.⁸

Grünanlagen

Der Volksgarten ist der Glarner Stadtpark; er entstand aber erst 1876 und war 1948 noch wesentlich kleiner; das Kunsthaus stand noch nicht, war aber bereits in Planung.

Die älteste Grünanlage von Glarus entstand auf dem Bürgli, wo nach dem Brand die Häuser nicht wiederaufgebaut wurden und der Steinbruch zugeschüttet worden war. Die älteste Promenade bildete die Wuhranlage an der Linth. Die dortigen Bäume sollte man nach der Vorstellung der drei

⁸ Feller et al., Hauptort Glarus, S. 164–174 und 317f.



1948 war der Sportplatz noch im Gründli geplant, äusserer Zaun und Turnergut sollten für Schule und Verwaltung überbaut werden.

Ortsplaner nicht auslichten, sondern den «Baumkranz» erhalten. Auch der Friedhof könne durch geeignete Bepflanzung ein «grosszügiges Schmuckstück der Gemeinde werden».

Sorgen machten sich Aebli, Leuzinger und Streiff über die Bepflanzung der Hauptstrasse. Auf dem Trottoir sollten keine Bäume stehen, weil die dort wegen der Läden ständig gestutzt werden müssten, wodurch hässliche «Kugelbäumchen» entstünden. Anders am Rathausplatz, am Spielhof und vielleicht am Gemeindehausplatz: Gerade dem Spielhof könnten Linden die «alte Würde» zurückgeben und gleichzeitig parkierten Autos Schatten spenden.

Gewerbe und Industrie

Die Probleme im Bereich Gewerbe und Industrie betrachteten die Autoren der Studie als sehr dringend. Die Platzprobleme der Firmen Baer und Horgen Glarus waren 1948 akut und gefährdeten den Fortbestand des Volksgartens; von Horgen ging zudem eine grosse Brandgefahr für Wohngebiete aus.

Für solche mittlere Betriebe gab es einzig im Buchholz Platz, das aber noch für anderes frei bleiben sollte, wie die Landwirtschaft und die kantonale Heil- und Pflegeanstalt, und: Das Buchholz bildete «die letzte glarnerische Reserve». Als einzige Alternative zur grossen Wiese am Nordrand sahen die Architekten eine Übereinkunft mit der Gemeinde Ennenda zur Nutzung von Land zwischen Ennenda und Ennetbühls, eine «für unser Gebiet noch ungewohnte Lösung», die aber «anderswo üblich» sei und von anderen Kantonen auch gefördert werde.

Bereits 1948 erkannte man offensichtlich die Problematik politischer Grenzen für eine weitsichtige Planung. Ein Problem, das erst mit der Gemeindefusion 2011 entschärft wurde.

Verkehr

Ein Verkehrsproblem bekam Glarus erst mit der Öffnung des Klausenpasses und der Zunahme des Autoverkehrs. Zwar waren die Strassen im Carré von Anfang an sehr breit, die Verkehrsführung durch den Ortskern beurteilten die drei Architekten aber als «ausgesprochen negativ». Leider hatte man es 1928 verpasst, beim Ausbau (faktisch ein Neubau) der Strasse zwischen Glarus und Netstal eine Umfahrung auf der Linie Bahnhof Netstal – Leuzingen – Ygruben – Ennendaner Linthbrücke zu bauen, wie es der damalige Kantonsingenieur vorgeschlagen hatte.

Verkehrszählungen vom Juli 1947 ergaben etwa 1100 Motorfahrzeuge pro Tag mit der höchsten Belastung zwischen 11 und 12 Uhr und/oder 16.30 bis 17.30 Uhr. Im August waren es etwa 1300 Motorfahrzeuge, vor allem zwischen 14 und 15 Uhr und zwischen 17 und 18 Uhr. Zum

Vergleich: im 21. Jahrhundert sind es täglich 20'000 Motorfahrzeuge, die durch Glarus rollen, an Sonn- und Feiertagen eher etwas weniger – Klausenpass hin oder her.⁹

Trotz der im Vergleich zu heute lächerlichen Zahlen wurde das Problem des Durchgangsverkehrs bereits 1948 erkannt, eine einfache Lösung gab es aber offensichtlich auch damals nicht. Bereits 1948 wäre es bedeutend schwieriger gewesen, Glarus zu umfahren, als noch zwanzig Jahre früher. Erst recht zwanzig Jahre später: 1955 wurde die Landstrasse am nördlichen Ortsausgang verbreitert, ein Haus – dasjenige von Architekt Aebli – wurde abgerissen, das Problem des Durchgangsverkehrs blieb aber bestehen.¹⁰ Finanzierung, Planung und Bau einer Umfahrungsstrasse scheinen 2011 immer noch in weiter Ferne.



Die Umfahrungsstrasse von 1948 hätte durch das noch wenig überbaute Ygruben Richtung Insel und Bahnhof führen sollen. Gebaut wurde sie nie.

⁹ Baudirektion des Kantons Glarus: Mobilitätskonzept Glarnerland. Glarus 2006, S. 6f.

¹⁰ Glarner Heimatschutz (Hg.): Heimat – Heimatkunde – Heimatschutz. 75 Jahre Glarner Heimatschutz. o. O. 2006, S. 22–24.

Vorschläge zur künftigen Entwicklung

Der Mangel an Bauland, die unbefriedigenden Überbauungen nach 1900, die Zunahme des Verkehrs, der ungenügende Ortsbildschutz und vor allem das völlige Fehlen von Richtlinien machten eine Ortsplanung unerlässlich, meinen Aepli, Leuzinger und Streiff im letzten Teil ihrer Studie.

Die Gemeinde müsste hierfür ihre Bodenpolitik grundlegend überdenken, denn die Gemeinde braucht viel und das richtige Land. Durch Zukauf und Abtausch könnten Landreserven geschaffen und brauchbare Flächen arrondiert und erweitert werden. Tut die Gemeinde nichts in diese Richtung, gibt sie das Heft aus der Hand und macht sich abhängig von Privaten. Ebenso unerlässlich ist die Einteilung des Gemeindegebiets in Zonen für das Wohnen, für öffentliche Gebäude, für Gewerbe und Industrie und für Grünanlagen, Spielplätze, Sportanlagen und die Landwirtschaft.

Verschiedene Zonen

Neubauten an den Rändern des Carrés sollten sich an ältere Aussenquartiere, das Terrain oder zukünftige Quartiere anpassen und nicht das Carré fortsetzen. Der Charakter desselben sollte erhalten bleiben. Grundsätzlich forderten die Ortsplaner strenge Baureglemente statt generelle Verbote. Damit sollten insbesondere die Innenhöfe vor Zweckentfremdung durch Industriebauten geschützt werden. Industrie und Wohnen würden klar getrennt. Auch die Altquartiere sollten nicht «zugebaut», sondern locker bebaut belassen werden.

Im Bereich der öffentlichen Bauten bereitete vor allem die Frage der Heil- und Pflegeanstalt Kopfzerbrechen, war hierfür doch das Buchholz vorgesehen, das die drei Architekten lieber für Industrie, die Umfahrungsstrasse und die Landwirtschaft verwendet hätten.

Für die Industrie wünschten sich die drei generell «nicht allzu einschneidende» Bestimmungen, unabdingbar seien einzig die strikte Trennung von den Wohnzonen und die gute Verkehrsanbindung. Auch diese letzte Forderung zielte auf ein Industriequartier im Buchholz, wo unbedingt Land für eine Umfahrung zumindest freibehalten werden müsste. Die Zubringerstrassen auf die Haupt- und Umfahrungsstrasse sollten auf ein Minimum reduziert werden, um den Verkehrsfluss nicht zu stören. Gerade auch deshalb wurde der Durchgangsverkehr durch das Carré schon 1948 als sehr ungünstig betrachtet.

1948 gab es noch nicht überall an der Hauptstrasse Trottoirs, was ebenfalls bemängelt wurde. Zudem sei «auf komplizierte Inselparadestücke mit einer Häufung von Kandelabern und Zeichen wie bei der Kipfe zu verzichten» und Parkplätze sollte es nur auf jeweils einer Seite der Strasse geben dürfen.

Für den Standort eines Sportplatzes machte die Studie drei Vorschläge: Gründli, Tschudi-Erlen und Feld, wobei die drei Architekten letzteres favorisierten. Die Gemeinde entschied sich aber für das Gründli. «Man sollte glauben, dass nun seine Verwirklichung dem Gemeinderat eine dringende und nicht mehr zu umgehende Angelegenheit werden sollte,» heisst es in der Studie, womit auf den Umstand hingewiesen wurde, dass Entscheide zwar oft getroffen aber allzu oft nicht umgesetzt wurden.

Man stellte auch ein «grosses öffentliches Interesse am Schutz und Erhaltung» der Landwirtschaft fest, offenbar vor allem wegen der noch wachen Erinnerungen an den Krieg. Versorgungsängste waren auch ein wichtiger Grund, warum das Buchholz bis dahin kaum «verplant» worden war. Trotzdem lasse es sich nicht vermeiden, dass der landwirtschaftlich genutzte Boden abnehmen werde, umso wichtiger sei dessen Arrondierung zu grösseren Flächen und der Erhalt eines reichen Baum- und Buschbestandes, natürlicher Lebhäge und Hecken.

Ortsbild und Richtplan

Glarus zeichnete sich 1948 trotz einzelner Bausünden durch einige hervorragende Einzelbauten und ein «gutes bauliches Niveau der grossen Menge der übrigen Bauten» aus. Der gute Gesamtplan aus den 1860er-Jahren schuf ein sehr einheitliches Stadtbild voller «Ruhe, Würde und Zurückhaltung», was leider «der Laie oft zu Unrecht als Langeweile empfindet», auch Nebensächliches passe gut ins Ganze, heisst es in der Studie.

Das Stadtbild wird durch den Rathausplatz und den Spielhof geprägt, die beide als schutzwürdig betrachtet werden, während der Gemeindehausplatz und neuere Änderungen im Carré «nicht die Qualität des Altbestandes» hätten. Besonders der Umbau von Geschäften beziehungsweise deren Schaufenster wurden als «skandalös» oder zu «aufwändig und protzig» beurteilt.

Beim Zaunplatz sei vor allem die Ostseite sehr wichtig, wo aufgepasst werden müsse, dass die Gärten erhalten blieben, und weiter: «Es erübrigt sich, auf die ästhetische Haltung der Garage Ryffel überhaupt einzutreten!» Schon 1948 war offenbar nicht ganz klar, was eine Autogarage am Landsgemeindeplatz zu suchen hat.

Die drei Architekten forderten also einen zeitgemässen Bebauungs- und Richtplan. Das wichtigste, was dieser zu leisten hätte, fassten sie am Schluss nochmals zusammen: Der Plan muss Gebiete, die nach und nach überbaut oder frei behalten werden sollen, klar bezeichnen, auch temporäre Landreserven, wie zum Beispiel für eine Umfahrungsstrasse. An seinen Rändern sollte Glarus nicht ausfransen, ein «unorganisches Zusammenwachsen von Glarus und Riedern» gelte es zu verhindern.



Bäume und Parks sind ein wichtiges Element der Ortsplanung.
Auf dem Spielhof sollten Bäume der Verkehrsberuhigung dienen, waren aber den
Gemeindeverantwortlichen wohl zu ungewohnt.

Die beschriebenen Zonen müssen «verankert» und «charakterisiert» und die ganze Planung muss im Hinblick auf das gesamte Gemeindegebiet geschehen, die «schädliche Tendenz, jedes Projekt einfach da unterzubringen, wo es nach dem Gesetz des kleinsten Widerstandes momentan am besten sich machen lässt», ist zu unterbinden. Trotzdem muss jede Planung «elastisch» genug bleiben, um neuen Entwicklungen begegnen zu können. Entscheidend sei letzten Endes, dass «der klare Wille zu einer systematischen baulichen Entwicklung der Gemeinde in organisatorischer und ästhetischer Beziehung hervorgeht.»

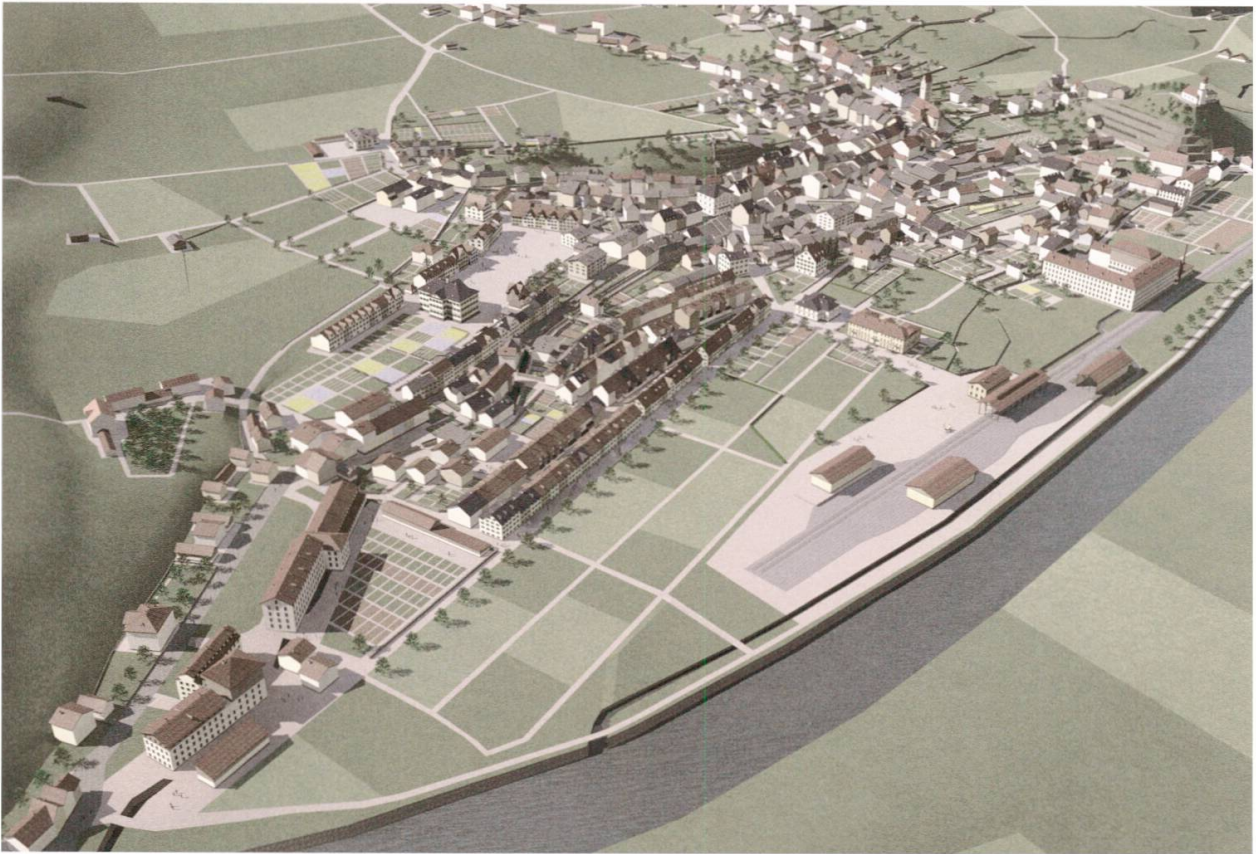
Fazit

Die Ortsplanung von 1948 wirkt überraschend modern und weitsichtig. Eine romantisierende Sicht auf das 19. Jahrhundert ist nicht auszumachen. Aus unserer Perspektive erstaunen eher der Wunsch nach Parkplätzen auf dem Spielhof oder die strikte Trennung von Gewerbe und Wohnen. Weil

wir Letzteres nicht mehr aus eigener Anschauung kennen, wünschen wir uns manchmal die Handwerker ins Wohnquartier zurück, obwohl diese in der Industrie- und Gewerbezone wohl besser aufgehoben sind.

Ernüchternd ist die (bescheidene) Kritik am Wiederaufbauplan von 1861 und die vernichtende Sicht auf die Entwicklung der Gemeinde nach 1900. Als wohl schwerste Versäumnisse müssen der Nicht-Bau einer Umfahrungsstrasse und das Nicht-Festhalten an der eigenen Planung genannt werden, beziehungsweise die «gewissen Abweichungen zum Schaden des Ganzen». Glarus hat seit 1948 eine Ortsplanung, aber die Mahner von damals erscheinen heute als Rufer in der Wüste: Als 1963 die Bebauung des Buchholz begann, existierte zwar ein Gesamtplan, der aber nur «von Fall zu Fall» und etappenweise umgesetzt und laufend stark abgeändert wurde. Auch die Überbauungen im Feld (1952) oder im Büel (1976) erfolgten offenbar nach diesem «Muster». Zur Ehrenrettung der Gemeindeväter und -mütter muss man allerdings sagen, dass all diese Projekte die Hürde der Gemeindeversammlung ohne grosse Widerstände nahmen.¹¹

¹¹ Feller et al., Hauptort Glarus, S. 50–53 und 164–180.



Glarus virtuell: die Modellansicht von Südosten.